Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17/3000
14.06.2016

17. Wahlperiode

Bericht

des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin
– 17. Wahlperiode –

zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)

Band I: Bericht des Untersuchungsausschusses

In Durchführung der vom Abgeordnetenhaus in seinen Sitzungen am 27. September 2012, 19. Juni 2014 und 14. Januar 2016 gefassten Beschlüsse wird der Bericht des 1. Untersuchungsausschusses – 17. Wahlperiode – vorgelegt.

Berlin, den 14. Juni 2016

Der Vorsitzende
des 1. Untersuchungsausschusses
– 17. Wahlperiode –

Martin Delius

Inhaltsüberblick

Band I: Bericht des Untersuchungsausschusses

1. Abschnitt: Verfahren 18
A. Einsetzung des Untersuchungsausschusses und Untersuchungsauftrag 18
B. Personelle Zusammensetzung 31
C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens 33
D. Abschluss des Untersuchungsverfahrens 46
2. Abschnitt: Untersuchungsergebnis 47
A. Grundlagen 47
B. Hintergründe der Standortentscheidung von 1996 54
C. Projektbeteiligte 89
D. Die Projektorganisation: Entscheidungswege und Informationsflüsse 119
E. Planungsverlauf und Planungsänderungen 149
F. Hintergründe der Absage des Eröffnungstermins 30. Oktober 2011 224
G. Hintergründe der Absage des Eröffnungstermins 3. Juni 2012 271
H. Krisenmanagement und Baufortschritt nach dem 3. Juni 2012 335
I. Kostenentwicklung 364
3. Abschnitt: Zusammenfassung und Empfehlungen 399
A. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse 399
B. Empfehlungen 406
4. Abschnitt: Verzeichnisse 411
A. Chronologischer Überblick 411
B. Fundstellenübersicht zu den Fragen des Untersuchungsauftrags 413
C. Abkürzungen 431
D. Personenverzeichnis 435
E. Aktenplan 443
Anlagen
Beschluss des Kammergerichts vom 6. Oktober 2014
Beschluss des Landgerichts Berlin vom 27. Januar 2016

Band II:Sondervoten

A. Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
B. Sondervotum der Fraktion Die Linke
C. Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius

Inhaltsverzeichnis Band I

1. Abschnitt: Verfahren 18
A. Einsetzung des Untersuchungsausschusses und Untersuchungsauftrag 18
B. Personelle Zusammensetzung 31
C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens 33
I. Konstituierung und Verfahrensregeln 33
II. Beweisaufnahme 38
1. Schriftliches Beweismaterial 38
a. Verfahren der Anforderung von Beweismaterial 38
b. Vertrauliche Behandlung und Geheimhaltung von Beweisunterlagen 39
c. Verwendung von Unterlagen für Zwecke des öffentlichen Abschlussberichts 40
aa. Unterlagen der Flughafengesellschaft 40
bb. Unterlagen der Landes- und Bundesverwaltung 40
cc. Unterlagen sonstiger Inhaber 41
d. Durchsetzung einer Beweisanforderung mithilfe einer Zwangsmaßnahme 41
2. Zeugen 42
a. Verfahren der Zeugenvernehmungen 42
b. Vertrauliche Behandlung von Zeugenaussagen 44
c. Verhängung eines Zwangsgeldes wegen unberechtigter Aussageverweigerung 45
D. Abschluss des Untersuchungsverfahrens 46
2. Abschnitt: Untersuchungsergebnis 47
A. Grundlagen 47
I. Einführung 47
II. Organe der Flughafengesellschaft 48
1. Die Gesellschafterversammlung 49
2. Die Geschäftsführung 50
3. Der Aufsichtsrat 52
B. Hintergründe der Standortentscheidung von 1996 54
I. Das Raumordnungsverfahren 54
1. Vorbereitende Untersuchungen 55
2. Ablauf und Ergebnis des Raumordnungsverfahrens 56
II. Verhandlungen auf dem Weg zum Konsensbeschluss 58
1. Akteure 58
a. Das Land Brandenburg 59

b. Die Bundesrepublik Deutschland ... 59
c. Die Position des Landes Berlin ... 61
aa. Kritische Bewertung des Raumordnungsverfahrens ... 61
bb. Wechselnde Verhandlungspositionen ... 62
cc. Das politische Klima in Berlin ... 65
dd. Oppositionsfraktionen ... 66
d. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft ... 66
e. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft ... 69
2. Die Standortfaktoren im Einzelnen ... 71
a. Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit ... 71
b. Nachtflugtauglichkeit und Lärmbetroffenheit ... 73
c. Kapazitätsbedarf ... 75
d. Verkehrsanbindung ... 76
e. Umweltschutz ... 77
f. Volkswirtschaftliche Effekte ... 78
g. Dezentrale Konzentration ... 79
h. Baufeld Ost ... 81
III. Die Zwischenvereinbarung von 1995 ... 83
IV. Der Konsensbeschluss von 1996 ... 84
1. Fehlende Finanzierung der Verkehrsanbindung von Sperenberg ... 84
2. Das politisches Klima in Berlin und die gescheiterte Länderfusion ... 86
V. Die Bedeutung des „Konsensbeschlusses“ ... 87
C. Projektbeteiligte ... 89
I. Die Einstellung des Privatisierungsverfahrens ... 89
II. Die Umstrukturierung des BBF-Konzerns ... 95
III. Beteiligte Unternehmensbereiche der Flughafengesellschaft ... 96
1. Geschlossene Projektstruktur ... 96
2. Wahrnehmung der Bauherrenfunktion ... 97
3. Zuständigkeiten der Geschäftsführung ... 99
a. Die Aufteilung zwischen den einzelnen Ressorts ... 99
b. Zielvereinbarungen mit den Geschäftsführern ... 101
IV. Die Projektsteuerung ... 102
V. Generalplaner (insbes. Terminal) ... 104
1. Die Vergabeentscheidung für die Generalplanung des Terminals ... 104
2. Die Zusammensetzung der Arbeitsgemeinschaft ... 106
VI. Bauüberwachung (insbes. Terminal) ... 107

1. Beauftragung der pg bbi mit der Bauüberwachung Fluggastterminal 107
2. Aufgaben der Bauüberwachung 108
VII. Bauausführende Unternehmen 109
1. Beteiligte Unternehmen und Koordination 109
2. Die Bauausführung des Fluggastterminals 110
a. Die Erste Generalunternehmerausschreibung 110
b. Die zweite Generalunternehmerausschreibung 111
c. Die neue Vergabestrategie für das Fluggastterminal 112
VIII. Der Construction Manager des Fluggastterminals 113
1. Das Erfordernis eines Construction Managers durch die veränderte Vergabestrategie für das Terminal 113
2. Abgrenzung zur Projektsteuerung 113
3. Änderungen der Projektstruktur nach Wegfall des Contruction Managers 115
IX. Prüfungen des Projektes BER durch Externe 116
1. Berater im Rahmen der Finanzierungsgespräche 117
2. Wirtschaftsprüfungsgesellschaften 118
3. Bürgencontrolling 118
D. Die Projektorganisation: Entscheidungswege und Informationsflüsse 119
I. Das Besprechungswesen 119
1. Gesellschafterversammlungen 119
2. Aufsichtsratssitzungen 120
a. Zuständigkeit und Sitzungsturnus 120
b. Ausschüsse 121
aa. Zuständigkeiten 121
bb. Tagungsrhythmus 121
cc. Arbeitsweise und Zusammenspiel mit dem Aufsichtsrat 121
c. Vorbereitung und Informationsquellen 122
3. Geschäftsführersitzungen 125
4. Steuerungs-Jour Fixe Bau/Baukonflikte 125
5. Steuerungs-Jour Fixe Bereiche/Nutzerkoordination 126
6. Termin-Jour-Fixe Terminal 126
7. Erweiterung des Besprechungswesens Mitte 2010 126
a. Besprechung des BBI-Statusberichts 126
b. SiKo/TGA-Jour Fixe 126
8. Erweiterung des Besprechungswesens in der ersten Jahreshälfte 2012 127
a. B 5-Runde 127

b. Task Force Brandschutz ... 128
II. Das Berichtswesen ... 128
1. Controllingberichte ... 129
2. Cockpit-Berichte ... 129
3. BBI-Statusbericht/Monatsberichte der Projektsteuerung ... 130
4. Monatsberichte der Bauüberwachung Fluggastterminal ... 130
5. Monatsberichte der Generalplaner Fluggastterminal ... 131
6. Erweiterung des Berichtsystems Mitte 2010 ... 131
7. Erweiterung des Berichtswesens nach der Terminverschiebung 2012 ... 131
III. Das Controllingsystem ... 131
1. Personelle Zuständigkeit ... 131
2. Sachliche Zuständigkeit ... 132
a. Kontrolle der Planungsarbeiten ... 132
b. Kontrolle des Baufortschritts/Terminkontrolle ... 134
c. Kostenkontrolle ... 135
d. Sonderfall Terminal ... 136
IV. Vergabeentscheidungen, Korruption, Compliance ... 136
1. Rechtlicher Rahmen und Zuständigkeiten ... 136
2. Der Ablauf von Vergabeentscheidungen ... 137
a. Zweistufiges Vergabeverfahren ... 137
b. Beteiligte ... 137
c. Beteiligung des Aufsichtsrats ... 138
d. Gesamtbewertung des Vergabesystems ... 139
3. Der Umgang mit Vergaberechtsverstößen und Korruption in Einzelfällen ... 140
a. Verdacht der Preisabsprachen im Vergabeverfahren für die Generalunternehmerleistung Fluggastterminal ... 140
b. Der Fall Großmann ... 140
c. Der Fall Imtech ... 141
aa. Kenntnis und Reaktion von Geschäftsführung und Aufsichtsrat ... 142
bb. Systematische Defizite in der Fassung und Umsetzung des Aufsichtsratsbeschlusses vom 7. Dezember 2012? ... 143
cc. Fehlende Einbindung von Transparency International? ... 145
dd. Die Praxis der Prokura-Erteilung ... 145
V. Die Begleitung durch das Bauordnungsamt ... 146
VI. Projektdokumentation ... 147
1. Allgemeines Dokumentenablagesystem ProDataS ... 147

2. Baumanagementsystem ConManS ... 148
VII. Schwarzarbeit ... 148
E. Planungsverlauf und Planungsänderungen ... 149
I. Überblick ... 149
1. Das Planfeststellungsverfahren ... 149
2. Erste Bauplanungen aus dem Privatisierungsverfahren ... 152
3. Generalplanerausschreibungen ... 152
II. Grundannahmen der Planung ... 153
1. Kapazität und Passagierprognosen ... 153
2. Geologische Beschaffenheit ... 155
3. Ökologische und toxikologische Bedingungen ... 155
III. Die Planung des Lärmschutzes ... 157
1. Betroffenheiten ... 157
a. Annahmen im Planfeststellungsantrag und Planfeststellungsbeschluss ... 157
b. Einwendungen im Anhörungsverfahren ... 158
2. Nachtflugbedingungen ... 159
a. Grundannahmen der Flughafengesellschaft im Planfeststellungsverfahren ... 159
b. Der Planfeststellungsbeschluss ... 159
c. Der Planergänzungsbeschluss 2009 ... 160
3. Die Ausgestaltung des Lärmschutzprogramms gegen Fluglärm ... 160
a. Die rechtliche Grundlage ... 160
aa. Schutzgebiete ... 161
bb. Entschädigungsgebiete ... 161
b. Veränderungen in der Bemessung der zulässigen Lärmwertüberschreitungen ... 161
aa. Anpassungen an den Planergänzungsbeschluss 2009 ... 161
bb. Festlegung des Tagschutzzieles ... 161
• Sechsmalige Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze ... 162
• Bis zu einmalige Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze ... 164
IV. Die Flugroutenplanung ... 164
1. Verlauf der Planungen ... 165
a. Grobplanung der Flugrouten im Planfeststellungsantrag ... 165
aa. Arbeitsgruppe „Flugverfahren“ ... 165
bb. Exkurs: Die Relevanz der Flugverfahren für die Standortentscheidung 166
cc. Inhalt der Grobplanungen ... 167
dd. Erfordernis eines 15°-Winkels bei parallelen Abflügen ... 168

ee. Vereinbarung einer neuen Grobplanung durch die DFS 169
ff. Unterlassene Neuplanung und Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998 169
gg. Hintergründe der Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998 171
- Ablehnung einer Neuplanung seitens der PPS GmbH 171
- Schreiben der PPS GmbH an das Bundesministerium für Verkehr 171
- Telefonat zwischen dem Zeugen Bayr und der DFS 173
- Zwischenergebnis 174
b. Einwendung der DFS im Anhörungsverfahren 175
c. Bewertung der Flugrouten im Planfeststellungsbeschluss 176
d. Weitere Entwicklung der Flugrouten ab 2010 176
2. Bewertung/Verwendbarkeit der Grobplanung von 1998 177
a. Erforderlichkeit eines unabhängigen Parallelbetriebs 177
b. Lärmerheblichkeit von 15° Divergenz 179
3. Kenntnis der Beteiligten 180
a. Kenntnis der Geschäftsführung 180
b. Kenntnis der Genehmigungsbehörde 182
c. Kenntnis des Aufsichtsrates und der Gesellschafter 184
4. Kommunikationsverhalten 185
5. Abschließende Bewertung 187
a. Kein Abwägungsfehler wegen unrealistischer Flugroutenplanung 187
b. Defizite in der Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung 187
V. Das Fluggastterminal 189
1. Planungsschritte und Zuständigkeiten 189
2. Planungsverzüge durch Planänderungen 190
a. Die Umplanungen im Einzelnen 191
aa. Pier Nord und Pier Süd 191
bb. Neues Retail-Konzept 192
cc. Non-Schengen-Fähigkeit Mainpier (Ebenenshift) 193
dd. A 380/Doppelstöckige Fluggastbrücken 195
ee. Pavillons/Sicherheitskontrollen 196
b. Die Folgen der Planänderungen 199
aa. Ausschreibungen aufgrund der Entwurfsplanung 199
bb. Baubegleitende Planung 200
c. Der Umgang mit Planungsänderungen im Zeit- und Kostenmanagement 202
aa. Die Einarbeitung von Planungsänderungen 202

bb. Planänderungsstopps und die Einführung eines neuen Änderungsmanagements ... 203
cc. Neues Änderungsmanagement ... 206
3. Planungsdefizite der pg bbi und Insolvenz der IGK-IGR ... 208
4. Die Verantwortlichkeit für Planungsmängel und Planprüfungen ... 211
5. Die Planung der technischen Gebäudeausstattung ... 212
a. Planungsgrundlagen und Zuständigkeiten für den Brandschutz ... 213
b. Einbeziehung der Pavillons ... 213
c. Zuströmklappen ... 214
d. Aufteilung der Entrauchungsanlage ... 215
e. Vollautomatische Steuerung der Entrauchungsanlage ... 216
f. Neukonzeption der Entrauchungsanlagen wegen gescheiterter Heißgasrauchversuche ... 219
aa. Bauliche Neukonzeption ... 219
bb. Begründung und Notwendigkeit der Neukonzeption ... 220
g. Geschossübergreifende Entrauchung ... 222
F. Hintergründe der Absage des Eröffnungstermins 30. Oktober 2011 ... 224
I. Störungen des Bauablaufs seit Projektbeginn ... 224
1. Kritische Bereiche ... 225
a. Schienenanbindung ... 225
b. Rohbau Terminal ... 225
c. Gebäudehülle Terminal ... 226
d. Technische Gebäudeausstattung Terminal ... 226
2. Störquellen ... 227
a. Verzögerungen durch die neue Vergabestrategie für den Terminalbau ... 227
b. Verzögerungen bei Einzelvergaben ... 228
c. Nutzungsänderungen ... 229
d. Mängel der Ausführungsplanung ... 230
aa. Das Verhältnis von Planungsmängeln und Planungsänderungen ... 231
bb. Verschärfung der Planungssituation durch Insolvenz der IGK-IGR ... 233
e. Witterungsbedingte Verzögerungen ... 235
II. Gegensteuerungsmaßnahmen und Krisenmanagement ... 235
1. Terminsicherungsvereinbarungen ... 235
2. Veränderungen in der Projektsteuerung ... 236
3. Vertragsveränderungen und Verstärkung der Ausführungsplanung ... 236
4. Veränderungen im Controllingsystem ... 237

a. Einrichtung einer Task Force/Lenkungsrunde 237
b. Übergeordnetes Termincontrolling durch Dr. Fretter 238
c. Kontrolle der TGA-Planung durch Canzler Ingenieure 239
d. Kostencontrolling durch Prof. Diemand 240
5. Verfolgung von Planungsmängeln 240
III. Terminprognosen und Terminverschiebung 242
1. Der Auslöser: Neue Sicherheitsbestimmungen und Insolvenz der IGK-IGR 242
a. Kritische Bewertungen der Terminsituation bis Ende 2009 242
aa. Hinweise auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins 242
• Drees & Sommer 242
• WSP CBP 243
• pg bbi 243
bb. Divergenz zwischen den Bewertungen von Bauüberwachung und Projektsteuerung Ende 2009 244
cc. Zusammenfassende Bewertung der Terminsituation Ende 2009 245
b. Neubewertung ab Februar 2010 246
c. Umschlagen der Bewertungen in Richtung Terminverschiebung im Mai 2010 247
aa. Bewertungen von Projektsteuerung und Sachverständigen 247
bb. Divergierende Termineinschätzungen der pg bbi 249
d. Die Geschäftsführersitzung am 25. Mai 2010 251
e. Entscheidungsbedarf zur Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 252
f. Zwischenbewertung der Termindiskussion 253
2. Festlegung eines neuen Eröffnungstermins 254
a. Die Varianten im Einzelnen 254
aa. Stellungnahme der Projektsteuerung – Verschiebung um zwölf Monate 255
bb. Stellungnahme der pg bbi – Verschiebung um mindestens zwölf Monate 255
cc. Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Fretter – Verschiebung um fünf Monate 256
dd. Der Terminvorschlag der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat – Verschiebung um sieben Monate 256
b. Entscheidungsfindung im Aufsichtsrat 258
aa. Darstellung der Terminempfehlung gegenüber dem Aufsichtsrat 258
bb. Diskussion im Aufsichtsrat 259
c. Folgen der Terminfestlegung 261

3. Politische Terminsetzung? ... 262
IV. Kenntnis und Informationspolitik von Geschäftsführung und Aufsichtsrat ... 263
1. Kenntnis der Geschäftsführung ... 263
a. Risikoeinschätzung bei Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal ... 263
b. Risikoeinschätzung hinsichtlich Bau- und Planungsverlauf ... 264
c. Kenntnis vom Insolvenzrisiko der IGK-IGR ... 265
aa. Kenntnis der pg bbi ... 266
bb. Kenntnis der Geschäftsführung ... 266
2. Kenntnis/Kennenmüssen des Aufsichtsrats und seiner Mitglieder ... 267
a. Risikoeinschätzung bei Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal ... 267
b. Risikoeinschätzung hinsichtlich Bau- und Planungsverlauf ... 268
c. Kenntnisstand des Aufsichtsrats nach Information durch die Geschäftsführung am 26. Mai 2010 ... 269
G. Hintergründe der Absage des Eröffnungstermins 3. Juni 2012 ... 271
I. Gedrängter Zeitplan seit der ersten Verschiebung des Eröffnungstermins ... 271
II. Weiterer Planungsverzug ... 271
1. Unvorhergesehener Planungsbedarf der technischen Gebäudeausstattung im Terminal ... 271
2. Fortbestehende Planungsmängel ... 272
a. Planungsverzug und mangelhafte Planung ... 272
b. Das Verhältnis von Nutzungsänderungen und Planungsmängeln ... 274
III. Weiterer Bauverzug ... 275
1. Problembereich technische Gebäudeausstattung ... 275
2. Nichteinhaltung von Meilensteinen ... 276
3. Fehlende Prüfungsgrundlage für den übergeordneten Sachverständigen ... 276
4. Hinweise des Sachverständigen Dr. Fretter ... 279
5. Hinweise der Projektsteuerung ... 280
IV. Verlauf und Ergebnisse des ORAT-Betriebs ... 281
1. Eingeschränkte Durchführbarkeit und festgestellte Defizite ... 281
2. Schreiben von PwC ... 282
a. Einschätzung von PwC am 6. März 2012 ... 282
b. Bürgenausschuss am 21. März 2012 ... 283
c. Gespräch der Geschäftsführung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden am 30. März 2012 ... 285
3. Schreiben von McKinsey ... 286

a. Warnungen hinsichtlich operativer Risiken der Inbetriebnahme 286
b. Die Information gegenüber dem Aufsichtsrat 288
V. Gegensteuerungsmaßnahmen 290
1. Einrichtung der B 5-Runde 291
2. Einrichtung der Task Force Brandschutz 291
3. Beschleunigungsmaßnahmen 291
4. Umstellung der Bauabläufe 292
5. Bauabläufe ohne Planungsgrundlage 292
VI. Die Umstellung des Inbetriebnahmekonzeptes: Inbetriebnahme vor Fertigstellung 293
1. Die Rechtsgrundlage 293
2. Inhalt des Antrags 294
a. Überbrückung der vollautomatischen Steuerung der Entrauchungsanlage 294
b. Nichtnutzung von Teilbereichen 294
c. Sicherheitskonzept 294
3. Das Genehmigungsverfahren 295
a. Stellungnahmen von hhpberlin 295
b. Die Positionierung des Bauordnungsamtes Landkreis Dahme-Spreewald 296
aa. Stellungnahme zum Fertigstellungsgrad mit Schreiben vom 13. März 2012 296
bb. Stellungnahme zum Antragsentwurf vom 15. März 2012 296
cc. Task Force Brandschutz am 29. Februar 2012 297
dd. Begehung am 18. April 2012 298
ee. Task Force Brandschutz am 19. April 2012 299
ff. Task Force Brandschutz am 3. Mai 2012 299
c. Überschreiten der Terminkette Ende April 2012 300
d. Bewertung: Erfolgsaussichten der Inbetriebnahme vor Fertigstellung 300
VII. Die Terminverschiebung in den Gremien der Flughafengesellschaft 304
1. Der letztmögliche Termin für eine Verschiebung 304
2. Endgültige Terminüberschreitung im Brandschutzbereich 304
3. Unternehmensinterne Information durch den Bereich Planung und Bau 306
4. Rettungsversuch am 5. und 6. Mai 2012 306
5. Besprechung mit dem Bauordnungsamt am 7. Mai 306
6. Fehlende Fertigstellungserklärung 307
7. Information des Aufsichtsrats durch die Geschäftsführung 307
8. Öffentliche Bekanntgabe der Absage 308

VIII. Zwischenbewertung: Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins ... 309
1. Terminsetzung nach der ersten Terminverschiebung ... 309
2. Schlechtleistungen der Generalplanung Fluggastterminal ... 309
3. Verantwortung der Objektüberwachung ... 310
IX. Kenntnis und Informationspolitik der Beteiligten ... 310
1. Bauausführung ... 311
2. Planung und Objektüberwachung der pg bbi ... 312
a. Kenntnisstand ... 312
b. Informationspolitik ... 314
aa. Regelmäßige Berichterstattung ... 314
bb. Keine offene Kommunikation von Termineinschätzungen ... 316
3. Projektsteuerung ... 317
a. Kenntnisstand ... 317
b. Informationspolitik ... 317
4. Bereichsleitung Planung und Bau ... 319
5. Geschäftsführung ... 320
a. Informationsstand ... 320
b. Führungsstil der Geschäftsführung ... 321
aa. „Lösungsorientierter“ Umgang mit Hindernissen ... 321
bb. Gesamtverantwortung der Geschäftsführung ... 322
c. Realitätsverlust ... 324
d. Informationspolitik gegenüber Aufsichtsrat und Gesellschaftern ... 325
6. Aufsichtsrat ... 327
a. Kenntnis der Bauabläufe ... 327
b. Kenntnis der operativen Risiken einer Inbetriebnahme ... 328
c. Kenntnis der Genehmigungsrisiken ... 328
d. Tatsächliche Kenntnis von der Nichteinhaltbarkeit der Terminkette ... 329
e. Möglichkeiten einer früheren Kenntnisnahme ... 329
aa. Kenntnismöglichkeiten in der Aufsichtsratssitzung Dezember 2011 (Klausurtagung) ... 329
bb. Kenntnismöglichkeiten nach dem Gespräch des Aufsichtsratsvorsitzenden mit dem Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz am 30. März 2012 ... 330
cc. Kenntnismöglichkeiten in der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 ... 331
dd. Kenntnismöglichkeit aufgrund der Signale durch das Bauordnungsamt 333
ee. Kenntnismöglichkeiten aufgrund von Einzelstellungnahmen ... 334

7. Gesellschafterversammlung ... 334
H. Krisenmanagement und Baufortschritt nach dem 3. Juni 2012 ... 335
I. Kündigung der Verträge mit dem Generalplaner und Objektüberwacher pg bbi ... 335
1. Reaktionen der pg bbi auf die Aufhebung des Inbetriebnahmetermins ... 335
2. Die Beschlussfassung im Aufsichtsrat am 16./17. Mai 2012 ... 336
a. Entscheidungsvorlage durch Geschäftsführung und Projektsteuerung ... 336
b. Die Diskussion im Aufsichtsrat ... 338
3. Weitere Verhandlungen bis zur Kündigung ... 341
a. Risikobewertung durch Rechtsanwälte Kapellmann ... 341
b. Verhandlung mit der pg bbi am 22. Mai 2012 ... 341
c. Kündigung am 23. Mai 2012 ... 342
4. Folgen der Kündigung ... 342
a. Umstellung der Projektstruktur ... 342
b. Auswirkungen auf den Bauablauf ... 343
aa. Fortbestehende Planungsdefizite ... 343
bb. Fehlende Bauüberwachung ... 344
cc. Unklare Zuständigkeiten ... 345
II. Veränderungen in der Geschäftsführung ... 346
1. Abberufung des technischen Geschäftsführers Dr. Körtgen ... 346
2. Abberufung und Kündigung des Sprechers der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz ... 347
3. Neubesetzungen der Geschäftsführung ... 347
III. Veränderungen im Aufsichtsrat ... 348
IV. Veränderungen der Projektstruktur ... 348
1. Veränderungen infolge der Kündigung von pg bbi ... 349
2. Überarbeitung der Projektstruktur durch HTAC ... 349
a. Masterstrategie „Inbetriebnahme-Management BER“ ... 349
b. Umsetzungsmanagement Masterstrategie ... 350
c. Bewertung der Tätigkeit von HTAC ... 350
3. „Bestandsaufnahme“ ... 352
4. Das Sprint-Programm ... 353
5. Neuorganisation der Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt ... 356
6. Ansätze eines externen Controllings für den Aufsichtsrat ... 357
V. Weiterer Baufortschritt (insbes. Fluggastterminal) ... 358
1. Behinderungen wegen fehlender Pläne ... 358
2. Problemfeld technische Gebäudeausstattung ... 359

3. Wechselnde Terminfestlegungen ... 359
a. Festlegung des Eröffnungstermins 17. März 2013 ... 359
b. Festlegung des Eröffnungstermins 27. Oktober 2013 ... 360
c. Verzicht auf einen neuen Eröffnungstermin im Januar 2013 ... 362
4. Baulicher Fertigstellungsgrad ... 363
I. Kostenentwicklung ... 364
I. Vorgeschichte: Die Planungsgrundlage für Kosten ... 364
II. Das Finanzierungsmodell ... 365
1. Brückenfinanzierungen bis 2009 ... 365
2. Die Langfristfinanzierung ab 2009 ... 366
a. Drei-Säulen-Modell ... 366
b. 100-Prozent-Bürgschaft ... 368
c. „Bürgencontrolling“ ... 369
d. EU-Notifizierung ... 372
III. Die Kostenkontrolle ... 373
1. Ressortzuständigkeiten der Geschäftsführung ... 373
2. Kostenkontrolle im Aufsichtsrat ... 375
3. Das Risikomanagement der Flughafengesellschaft ... 376
4. Kostenverantwortung von Projektsteuerung und Bauüberwachung ... 379
5. Kostenverantwortung der Generalplaner ... 380
6. Das System der Nachtragsprüfungen ... 380
IV. Entwicklung der Gesamtkosten ... 382
1. Budget und Budgeterhöhungen ... 382
2. Zusätzlicher Kapitalbedarf von 1,2 Mrd € in 2012 ... 383
3. Zusätzlicher Kapitalbedarf bis 2015 ... 384
V. Einzelne Kostensteigerungen ... 384
1. Veränderungen durch Einbeziehung der Drittinvest-Projekte ... 384
2. Die Kostenentwicklung nach Änderung der Vergabestrategie Terminal ... 386
3. Kostensteigerungen durch Planungsänderungen: ... 388
4. Kostensteigerungen durch Nachtragsbeauftragungen ... 389
5. Kostenentwicklung des Schallschutzprogramms ... 390
6. Kosten aufgrund der Zinsmarktentwicklung ... 392
7. Schadensersatzansprüche Dritter ... 392
VI. Die Verfolgung von Regreßforderungen gegenüber Projektbeteiligten und Gesellschaftsorganen ... 392
1. Die Rechtsverfolgung gegenüber der pg bbi ... 393

2. Die Rechtsverfolgung gegenüber ehemaligen Geschäftsführern 394
a. Gutachten der Kanzlei Hengeler Müller zur Geschäftsführer-Haftung 394
b. Kündigungsprozess des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz 396
3. Gutachten zur Haftung von Aufsichtsratsmitgliedern 398
3. Abschnitt: Zusammenfassung und Empfehlungen 399
A. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse 399
I. Standortentscheidung 399
II. Instabile Rahmenbedingungen 399
III. Weitere Destabilisierung durch wechselnde Organisationsstrukturen 399
1. Die Aufstellung des Projekts nach der gescheiterten Privatisierung 399
2. Umstrukturierungen nach der gescheiterten Generalunternehmer-Vergabe im Fluggastterminal 400
3. Wechselndes Krisenmanagement ab Mitte 2012 400
IV. Wesentliche Ursachen für bauliche Verzögerungen und Terminverschiebungen 401
1. Durchgehend gestörter Planungs- und Bauverlauf 401
2. Auslöser der ersten Terminverschiebung 401
3. Auslöser der zweiten Terminverschiebung 401
V. Häufung von Fehlinformationen 401
VI. Geteilte Verantwortlichkeiten 402
1. Die Verantwortung der Bauausführung 402
2. Die Verantwortung der Projektsteuerung 402
3. Die Verantwortung der Generalplanung für das Fluggastterminal 403
4. Die Verantwortung der Bauüberwachung 403
5. Die Verantwortung im Unternehmensbereich „Planung und Bau“ der Flughafengesellschaft 403
6. Die Verantwortung der Geschäftsführung 403
7. Die Verantwortung des Aufsichtsrats 404
VII. Kollektiver Wirklichkeitsverlust 405
VIII. Verantwortungsvakuum 405
IX. Kostenentwicklung 406
X. Das Land Berlin als Gesellschafter und Bürge der Flughafengesellschaft 406
B. Empfehlungen 406
I. Schaffung solider Projektstrukturen zu Beginn von Bauprojekten 406
II. Realistischer Umgang mit Planungsänderungen 407
III. Kostenehrlichkeit 408

IV. Strukturelle Rahmenbedingungen 408
V. Parlamentarische Kontrolle 409
4. Abschnitt: Verzeichnisse 411
A. Chronologischer Überblick 411
B. Fundstellenübersicht zu den Fragen des Untersuchungsauftrags 413
C. Abkürzungen 431
D. Personenverzeichnis 435
E. Aktenplan 443
Anlagen
Beschluss des Kammergerichts vom 6. Oktober 2014
Beschluss des Landgerichts Berlin vom 27. Januar 2016

1. Abschnitt: Verfahren

A. Einsetzung des Untersuchungsausschusses und Untersuchungsauftrag

Das Abgeordnetenhaus von Berlin – 17. Wahlperiode – hat in seiner 18. Sitzung am 27. September 2012 beschlossen, gemäß Art. 48 der Verfassung von Berlin einen Untersuchungsausschuss zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) einzusetzen. Durch den Beschluss wurde der Ausschuss beauftragt folgende Sachverhalte zu untersuchen:

A. Flughafenplanung

A.1. Was waren die Hintergründe der Standortentscheidung (Konsensbeschluss) von 1996 für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg und welche Annahmen für Nachtflugbedingungen gingen in diese Entscheidung ein?

A.2. Auf welchen wirtschaftlichen und ökologischen Eckdaten sowie Fluggastprognosen basierte die Flughafenplanung nach dem Konsensbeschluss von 1996? Wie hoch waren die damals prognostizierten Baukosten? Welche Gremien haben zu diesem Zeitpunkt diese Planung verabschiedet?

A.3. Welche Grundannahmen, Passagierzahlen und Anzahl von Flugbewegungen lagen den Grobplanungen 1998 für den geplanten Großflughafen zu Grunde? Gab es Abweichungen zu der unter A.2. genannten Flughafenplanung in den zugrunde liegenden Eckdaten und Kostenannahmen und worin lagen diese begründet?

A.4. Zu welchen Ergebnissen kamen die lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten, die auf Grundlage der ersten Grobplanungen erarbeitet worden waren? Wie waren die Annahmen zur Anzahl der Betroffenen und welche Gebiete wurden identifiziert, für die Immissionsschutzmaßnahmen zu ergreifen sein werden? Wurden die Gutachten zu einem späteren Zeitpunkt aktualisiert oder neu angefertigt, um auf neue oder geänderte Planungen oder Eckdaten einzugehen?

A.5. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98“ des Projekts „Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung von der Deutschen Flugsicherung? Wurden entsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert? Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne der PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?

A.6. Nach welchen Kriterien und mit welchen Vorgaben wurden Gutachten des bestimmenden Planfeststellungsverfahrens für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg ausgeschrieben und von wem wurden diese Gutachten erstellt? Wie

viele Gutachten gab es im Vorfeld des bestimmenden Planfeststellungsverfahrens und in welchen Punkten unterscheiden bzw. widersprechen sie sich? Wie äußerten sich die Gutachter im Jahr 2000 zu den prognostizierten Lärmwerten im Planfeststellungsverfahren?

A.7. Wurden die Anwohner von Planungsbeginn an über absehbare Belastungen durch den neu zu bauenden Flughafen informiert? Wenn nein, warum nicht? Wann sind der Flughafengesellschaft Informationen zugegangen, dass die Flugrouten bei einem Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen um 15° abknicken müssen? Wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Vertreter der Anteilseigner der Flughafengesellschaft davon Kenntnis haben können und wann hatten sie tatsächlich davon Kenntnis? Aus welchem Grund wurde der nicht abknickende, gradlinig verlaufende Verlauf der Flugrouten von der Flughafengesellschaft noch bis Anfang September 2010 in der Öffentlichkeit kommuniziert?

A.8. Von welchen Passagierzahlen und welcher Anzahl von Flugbewegungen ging die Flughafengesellschaft bei Einreichung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den neuen Großflughafen im Dezember 1999 aus? Mit welchen Immissionsschutzmaßnahmengebieten wurde zu diesem Zeitpunkt gerechnet? Mit welchen notwendigen Kosten für die Schutzmaßnahmen wurde zu diesem Zeitpunkt gerechnet?

A.9. Wurden Lärmschutz- und andere drittschützende Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss von der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bewusst ignoriert? Wenn ja, hatte der Aufsichtsrat von dieser Vorgehensweise Kenntnis? Wie war die Reaktion des Aufsichtsrates?

A.10. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht? Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen? Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?

A.11. Mit welchen staatlichen Einrichtungen Berlins und Brandenburgs wurden die geologische Beschaffenheit des vorgesehenen Baugrundes und dort ggf. bestehende Probleme erörtert? Äußerten diese Einrichtungen Bedenken und worin bestanden diese? Wie wurden seitens der Flughafengesellschaft diese Probleme eingeschätzt und bei der weiteren Planung berücksichtigt? Hatte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Kenntnis von Problemen mit der geologischen Beschaffenheit des vorgesehenen Baugrundes? Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt?

A.12 Welche Planungen für Terminal, Flugbetriebsflächen, übrige Flughafeneinrichtungen sowie für Infrastruktur- und Lärmschutzmaßnahmen wurden seit 2000 von wem initiiert und durch wen angefertigt? Welche Kosten wurden für die unterschiedlichen Planungen kalkuliert? Wiesen die Baukörper in den unterschiedlichen Planungen Unterschiede auf? Wenn ja, welche? Auf welcher Planungsgrundlage wurde 2006 mit dem Bau des Flughafens begonnen und basierte dessen Finanzierungskonzept?

B. Informationsfluss und Kontrolle

B.1 Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert? Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?

B.2 In welchen Gremien der Flughafengesellschaft wurden die wesentlichen Entscheidungen getroffen?

B.3. Auf welche Weise und wie umfänglich waren die von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik entsandten Vertreter im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Berlin Brandenburg Flughafengesellschaft mbH (BBF) über den aktuellen Stand der Realisierung des Bauvorhabens, notwendige Änderungen und die voraussichtlichen Kosten des Projektes informiert? Gab es Phasen, zu denen von dem oben abgefragten Vorgehen abgewichen wurde, sowohl zu einem höheren oder auch einem geringeren Informationsfluss hin?

B.4. Was hat der Senat getan, um seine Rechte als Anteilseigner wahrzunehmen? Wurde im Senat jemals erörtert, Rechte der Flughafengesellschaft gegen ihre Organe wahrzunehmen? In welcher Weise wurden die Interessen des Landes Berlin wahrgenommen?

B.5. Wie war die Arbeitsweise der Mitglieder des Aufsichtsrats? Welche Strategien des Controlling wurden verfolgt und welche Aktivitäten entfaltet, damit der bei Baubeginn vorgesehene Kostenrahmen des Projekts sowie der Termin der Inbetriebnahme des neuen Flughafens realisiert werden konnte? Gab es über die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrates und deren Ausschüsse hinaus Kontakte bzw. Rücksprachen zwischen Mitgliedern dieser Gremien? Fanden Sondersitzungen statt, gab es schriftliche Berichte? Welche Personen und Abteilungen Berliner Senatsverwaltungen haben die Vertreter Berlins bei deren Aufsichtsratstätigkeit unterstützt? Konnten die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat in den Senatsverwaltungen auf ausreichenden technischen Sachverstand bzw. ausreichende Erfahrungen zurückgreifen? Wurden vom Aufsichtsrat externe Experten zur Begutachtung oder Bewertung wichtiger Detailfragen der Bauplanung zur Unterstützung ihrer Aufsichtsratstätigkeit beigezogen?

B.6. Auf welche Weise und wie umfänglich wurde der Aufsichtsrat über die Arbeits- und Diskussionsergebnisse der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrates informiert? Befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit diesen Arbeits- und Diskussionsergebnissen? Wurden in den Ausschüssen Probleme thematisiert, die nachfolgend nicht im Aufsichtsrat behandelt wurden?

B.7. Wurde der Aufsichtsrat durch den Sitzungsturnus umfänglich informiert? Warum wurden bei einem Großprojekt wie dem BER nicht häufiger Aufsichtsratssitzungen anberaumt? Wurde der Aufsichtsrat zwischen den Sitzungen z. B. von

zwischenzeitlich aufgetretenen Problemen informiert? In welcher Form geschah dies? Wie hat sich der Aufsichtsrat zwischen den Sitzungen z. B. über den Baufortschritt auf eigene Initiative hin informiert?

B.8. Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen? Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?

B.9. Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburg zuständig war, Interessenkonflikte?

B.10. Hat sich der Senat von Berlin mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht? Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner? Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?

B.11. Wie und in welchem Umfang hat die Senatskanzlei den Projektfortschritt beobachtet, sich informiert und Stellungsnahmen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eingefordert? Welche Erkenntnisse hatte die Senatskanzlei z. B. über den Baufortschritt? Welche Maßnahmen hat die Senatskanzlei ergriffen bzw. veranlasst?

B.12. Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafen Berlin-Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?

B.13. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt? Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Themen? Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafen Berlin-Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?

B.14. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen? Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden

und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeter Sonderprüfungen umgegangen?

B.15. Wurden neben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften noch andere Externe mit wirtschaftlicher Beratung oder prüfungsnahen Dienstleistungen beauftragt? Wenn ja, welche Gesellschaften wurden beauftragt und zu welchem Ergebnis führten deren Prüfungen?

C. Vergabe- und Bauphase

C.1. Nach welchen Kriterien wurden 2004 von der Flughafengesellschaft die Generalplanerleistungen für das BBI-Teilobjekt „Fluggastterminal“ vergeben? Was waren die Gründe, diese Aufgabe der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (kurz: pg bbi) anzuvertrauen?

C.2. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte? War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, d. h. sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog? Wenn dies dem Aufsichtsrat bekannt war, wie bewertete er diesen Umstand?

C.3. Nach welchen Kriterien und mit welchen Vorgaben wurden die Planung und Konstruktion der Brandschutz- und Entrauchungsanlage für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg ausgeschrieben?

C.4. Wann wurden erstmals maßgebliche Umplanungen an den Brandschutzanlagen vorgenommen und warum war dies erforderlich? Auf welche Eckdaten und Leistungsparameter war die ursprüngliche Planung der Brandschutzanlage ausgerichtet? Gab es notwendige Änderungen dieser Planungsvorgaben zu einem späterem Zeitpunkt und worin lagen diese begründet? Welche Auswirkungen hatten diese Änderungen wiederum auf andere Planungsbereiche und Bauabschnitte des Flughafens und welche Kosten entstanden dadurch? Welche unterschiedlichen Möglichkeiten des Einbaus einer Entrauchungsanlage wurden diskutiert? Was waren die Beweggründe, sich für die aufwändige Lösung einer unterirdischen Rauchabführung zu entscheiden?

C.5. Wie wurden Umplanungen, Parallelvorgänge, die Abstimmung und Einhaltung von Terminen usw. zwischen den verschiedenen Beteiligten koordiniert und das Controlling elektronisch unterstützt? Welche Schwierigkeiten ergaben sich dabei?

C.6. Auf welche Weise und wie umfänglich wurden die von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik entsandten Vertreter im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft in dieser Phase über den aktuellen Stand der Flughafenplanung, der aktualisierten Prognosen hinsichtlich des erwarteten Passagieraufkommens, Auftragsvergaben und etwaigen Veränderungen

hinsichtlich der kalkulierten Kosten des Projektes informiert? Welche Konsequenzen wurden aus den neuen Erkenntnissen und Planungen gezogen?

C.7. Traten nach Baubeginn Probleme (z. B. Baumängel) in Verbindung mit der geologischen Beschaffenheit des Baugrundes auf? Wie wurde und wie wird aktuell damit umgegangen? Wurde bzw. wird ein Grundwassermonitoring vorgenommen? Wenn ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?

C.8. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet? Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem Ergebnis? Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt? Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen? Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?

C.9. Gab es ein eigenes Controllingsystem der Flughafengesellschaft? Wenn nein, warum nicht? Wie, in welchen Bereichen, wann und zu welchen Konditionen wurde wer mit einem externen Controlling beauftragt? Welche Gründe waren jeweils dafür ausschlaggebend, dass ein externes Controlling in Auftrag gegeben wurde? Welche Aufgaben, die grundsätzlich den Organen der Flughafengesellschaft zugewiesen sind, wurden im Rahmen eines externen Controllings wahrgenommen?

C.10. Was waren bzw. sind die Festlegungen in den Ernennungsschreiben und Zielvereinbarungen für bzw. mit den einzelnen Projektmanagern?

C.11. Sind der Flughafengesellschaft während der gesamten Baudurchführung Fälle von Schwarzarbeit bekannt geworden und wie wurde darauf reagiert? Wie viele Kontrollen gegen Schwarzarbeit und zur Überprüfung von Mindestlohnvorschriften gab es seit Beginn der Baudurchführung? Welche Verstöße durch am Flughafenbau beteiligte Unternehmen wurden in welchen Bereichen festgestellt? Wurden systematische Verstöße festgestellt und wie wurde im Einzelnen darauf reagiert?

C.12. Waren im Zuge der Ausschreibungen für Bauleistungen und/oder Bauplanungen Auffälligkeiten (z. B. Bieterkartelle) zu verzeichnen und wie wurde in diesen Fällen verfahren und welche vorbeugenden Maßnahmen wurden ergriffen? Welche Strafverfahren im Zusammenhang mit dem Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg sind bislang angestrengt worden?

D. Absagen

1. Hintergründe der Absage der für den 30. Oktober 2011 angekündigten Inbetriebnahme des Flughafens

D.1.1 Was waren die Hintergründe der ersten Terminverschiebung? Waren Ende 2009 auch Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? Welchen zeitlichen Umfang hatten diese Verzögerungen? In welchen Bereichen waren Bauverzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung sowie eventuellen aktualisierten

Terminplänen zu erkennen und aus welchen Gründen kam es zu diesen Verzögerungen? Welche Maßnahmen wurden seitens der Flughafengesellschaft und der beauftragten Planungsbüros ergriffen, um die für Ende Oktober 2011 angekündigte Eröffnung des Flughafens nicht zu gefährden?

D.1.2 Wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils Kenntnis von finanziellen Problemen der IGK-IGR Ingenieur Gesellschaft Kruck, die letztlich Insolvenz anmelden musste?

D.1.3 Wann sind der Flughafengesellschaft Informationen darüber zugegangen und seit wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils tatsächlich Kenntnis von Plänen der Europäischen Kommission, mit einer Verordnung die Sicherheitsstandards in der Luftfahrt zu verändern? Zu welchem Zeitpunkt haben die Flughafengesellschaft sowie die beauftragten Planungsbüros Erkundigungen eingeholt, welche Auswirkungen diese Pläne auf den im Bau befindlichen Flughafen haben? Wann war bekannt geworden, dass in den Flughäfen der EU voraussichtlich künftig der Einsatz größerer Prüfgeräte als der bislang üblichen Scanner sowie neue Bestimmungen hinsichtlich der Dimensionierung der Entrauchungsanlagen notwendig sein würden und wie wurde wann darauf reagiert?

D.1.4 Wann wurde der Geschäftsführung, dem Aufsichtsrat sowie den Anteilseignern der Flughafengesellschaft jeweils bekannt, dass und aus welchen Gründen eine Inbetriebnahme 2011 nicht zu realisieren sei? Mit welchen Maßnahmen reagierte der Aufsichtsrat auf die Absage? Gab es insbesondere einen häufigeren Sitzungsturnus und eine verschärfte Berichtspflicht? Wurden unabhängige Experten hinzugezogen? Gab es weitere Maßnahmen?

D.1.5 Welche Veränderungen seitens der Geschäftsführung und/oder des Aufsichtsrates wurden in der Projektkoordination im Projektcontrolling sowie dem Risikomanagement zur Vermeidung von Bauverzögerungen vorgenommen? Welche personellen Konsequenzen hatte 2010 die Absage der angekündigten Inbetriebnahme zur Folge?

D.1.6 Wer hat auf der Grundlage welcher Planungen und Kenntnisse 2010 als neuen Termin der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 festgelegt? Gab es seitens der Planer und/oder bauausführender Firmen Warnungen bzw. Hinweise von dritter Seite, dass sieben Monate Terminverschiebung für die Eröffnung zu knapp bemessen seien?

2. Hintergründe der Absage der für den 3. Juni 2012 angekündigten Inbetriebnahme des Flughafens

D.2.1 Waren nach der ersten Absage der Eröffnung in 2010 weitere Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? Waren bereits Ende 2011 für die Geschäftsführung, den Aufsichtsrat und die Anteilseigner Bauverzögerungen erkennbar, die den Eröffnungstermin im Juni 2012 fraglich erscheinen ließen? In welchen Bereichen waren Bauverzögerungen zu erkennen und aus welchen Gründen kam es zu diesen

Verzögerungen? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die nunmehr für Anfang Juni 2012 angekündigte Eröffnung des Flughafens nicht zu gefährden?

D.2.2 Wann haben die Flughafengesellschaft und die beauftragten Planungsbüros festgestellt, dass der angekündigte Eröffnungstermin „3. Juni 2012“ abgesagt werden muss und welche Umstände führten zu dieser Erkenntnis?

D.2.3 Auf welche Weise und in welchem Umfang informierten sich die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils über den Baufortschritt bzw. aktuellen Stand der Fertigstellung? Wann wurde die Geschäftsführung von beauftragten Firmen informiert, dass die Vielzahl der Planungsänderungen und unzureichende Koordinierung zu Zeitproblemen führen könnten? Welche Informationen über die gesicherte Inbetriebnahme des neuen Flughafens Anfang Juni 2012 lagen der Flughafengesellschaft vor, als sie bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Februar 2012 eine Beendigung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Tegel per Anfang Juni 2012 beantragte?

D.2.4 Wann sind der Senatskanzlei Tatsachen darüber bekannt geworden, dass die Vielzahl der Planungsänderungen und unzureichende Koordinierung zu Zeitproblemen führen könnten?

D.2.5 Wann waren Probleme, die zur Absage der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 führten, auf der Planungsebene und der Umsetzungsebene sowie der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat bekannt geworden?

D.2.6 Wie haben die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils auf Warnungen des TÜV Rheinland und der Beratungsgesellschaft McKinsey reagiert? Welche Maßnahmen wurden nach Vorlage des WSP/CBP-Berichts ergriffen?

D.2.7 Gab es Bonusregeln für die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft? Nach welchen Kriterien wurden Bonuszahlungen bewilligt? Gab es das Bonus-Ausschlusskriterium „Eröffnungstermin nicht eingehalten“? Warum wurden mit Jahresabschluss 2011 den beiden Geschäftsführern der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen, Bonuszahlungen vom Aufsichtsrat bewilligt, obwohl offenbar bereits seit 2010 erhebliche Probleme mit dem Brandschutz und der Entrauchungsanlage bekannt waren, die den vorgesehenen Eröffnungstermin gefährden konnten und im Aufsichtsrat dazu Kritik geäußert wurde?

D.2.8 Wie sah die Vertragsgestaltung mit den beiden Geschäftsführern der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen, aus? Welche Verträge wurden geschlossen und beinhalteten diese Verträge Zielvereinbarungen? Wenn ja, welche? Waren in diesen Verträgen Haftungsregelungen vermerkt und wurden diese Regelungen verändert? Wenn ja, wann und durch wen wurden Änderungen vorgenommen? Welche Verträge wurden gekündigt? Warum wurde nach der Absage der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 lediglich mit einem der beiden Geschäftsführer die Zusammenarbeit beendet? Warum wurde die Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Körtgen beendet? Warum wurde mit ihm ein Aufhebungsvertrag

geschlossen und keine Kündigung ausgesprochen? Wurden Schadensersatzforderungen gegen Herrn Dr. Körtgen geprüft bzw. gestellt? Wenn nein, warum nicht?

D.2.9 Was waren die Gründe für die Vertragsauflösung mit pg bbi?

D.2.10 Wann erlangte die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils erstmals Kenntnis von Problemen mit der Brandschutzanlage? Wann wurde der Aufsichtsrat informiert? Wann wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und die Anteilseigner über die Notwendigkeit einer teilautomatischen Übergangslösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle“) für den Brandschutz informiert und wie wurde darauf reagiert?

D.2.11 Wie reagierte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Dezember 2011 auf die Mitteilung der Geschäftsführung, dass es wg. nicht funktionierender Lüftungsklappen zu einem Baustopp gekommen sei und welche Veranlassungen traf der Aufsichtsrat daraufhin?

D.2.12 Was war der Hintergrund der Probleme mit der Brandschutz- und Entrauchungsanlage und wie wurde beabsichtigt diese Probleme zu lösen?

D.2.13 In welcher Form wurde die Brandschutz- und Entrauchungsanlage für den Fluggastterminal im Zuge des Verfahrens 2007 vom Landkreis Dahme-Spreewald genehmigt?

D.2.14 Warum wurde erst Ende Februar 2012, drei Monate vor der angekündigten Eröffnung des neuen Flughafens, der zuständigen Baubehörde das teilautomatische Brandschutzkonzept vorgestellt? Auf welcher Rechtsgrundlage hat die zuständige Baubehörde nach dieser Präsentation in Aussicht gestellt, dass das Brandschutzkonzept genehmigungsfähig sei? Wie verliefen die weiteren Abstimmungen mit der Genehmigungsbehörde?

D.2.15 Hat die zuständige Behörde bereits im März 2012 gegen die in D.2.10 angeführte Lösung Bedenken angemeldet? Wenn ja, wie reagierte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auf diese Bedenken? Wurde der Aufsichtsrat informiert und wie reagierte er darauf?

D.2.16 Wie wurde seitens der Flughafengesellschaft und der beauftragten Planungsbüros der Ablauf der zur Eröffnung des Flughafens notwendigen behördlichen Genehmigungs- und Abnahmeverfahren vorbereitet und organisiert? Wurden der Aufsichtsrat und die Anteilseigner darüber in Kenntnis gesetzt? Wenn ja in welcher Form und in welchen Intervallen?

D.2.17 Wann haben die Flughafengesellschaft und die beauftragten Planungsbüros festgestellt, dass der angekündigte Eröffnungstermin „3. Juni 2012“ abgesagt werden muss und welche Umstände führten zu dieser Erkenntnis?

D.2.18 Wann wurde dem Aufsichtsrat und den Anteilseignern jeweils bekannt, dass eine Inbetriebnahme 2012 nicht zu realisieren sei? Mit welchen Maßnahmen reagierte der Aufsichtsrat auf die Absage?

E. Kostenentwicklung

E.1. Wie hoch wurden die Erstellungskosten des geplanten Großflughafens bei der Grobplanung Ende der neunziger Jahre eingeschätzt? Welche Kosten waren bei der ursprünglich geplanten privaten Baumaßnahme Flughafen BBI angenommen worden? Mit welchem Betrag wurde bei Baubeginn 2006 kalkuliert? Mit welchen Erstellungskosten wurde bei der Absage des ersten angekündigten Eröffnungstermins gerechnet und von welchen Kosten ist aktuell auszugehen? Welche IST-Kosten hat der Flughafen BER bis heute aufgeschlüsselt nach einzelnen Bereichen INSGESAMT verursacht und wie verhalten sich diese gesamten IST-Kosten im Vergleich zu den in der Planung angesetzten SOLL-Kosten?

E.2. Warum haben sich Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Anteilseigner der Flughafengesellschaft gegen einen privaten Generalunternehmer entschieden?

E.3. Wurden bei Baubeginn 2006 finanzielle und zeitliche Vorsorgemaßnahmen ergriffen, um eine termingerechte Eröffnung des Flughafens sicher zu stellen? Wenn ja, um welche Maßnahmen handelte es sich und in welchen Abschnitten wurden diese aktualisiert bzw. überprüft? Wie stellten sich diese Vorsorgemaßnahmen nach Abschluss der Finanzierungsverhandlungen 2009 dar?

E.4. Welche Infrastrukturmaßnahmen sollten durch private bzw. öffentliche Finanzierung realisiert werden? Und welche Infrastrukturmaßnahmen wurden letztlich privat bzw. öffentlich finanziert?

E.5. Welche Mehrkosten entstanden durch nachträgliche maßgebliche Veränderungen der ursprünglichen Planung des Terminals? Aus welchen Gründen wurden diese Umplanungen notwendig und welche Veränderungen wurden vorgenommen?

E.6. Zu welchem Zeitpunkt ist eine Anpassung der Planungen aufgrund wirtschaftlicher und ökologischer Eckdaten sowie Fluggastprognosen erfolgt und mit welchen Konsequenzen für die Termin- und Kostenplanung war dies verbunden?

E.7. Welche Auswirkungen hatten veränderte Prognosen der zu erwartenden Passagierzahlen auf die Erstellungskosten? In welchem Umfang wurde baulich auf die korrigierten Prognosen reagiert? Welche Gremien und Institutionen wurden zu welchem Zeitpunkt über die Erhöhung der Kosten infolge erhöhter Passagierzahlen informiert?

E.8. Welche Mehrkosten entstanden durch mangelhafte Baukoordination und Absprachendefizite? Welche Mehrkosten entstanden bisher durch Nachträge beauftragter Firmen? Welche Mehrkosten entstanden durch zusätzliche Sicherheitsauflagen?

E.9. Welchen Hintergrund haben die im Planergänzungsbeschluss 2009 konkretisierten Formulierungen zum Tag- und Nachtschutz im Planfeststellungsbeschluss? Wie wurden die Kosten für den Schallschutz berechnet? Wurden nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2006 die Kosten für den Schallschutz neu berechnet und wenn ja, wie? Weshalb drängte die Flughafengesellschaft nicht schon 2006 auf eine Klarstellung der Regelungen zum Tagschutzgebiet? Welche Mehrkosten entstanden durch zunächst zu niedrig kalkulierte Schallschutzauflagen und durch die Ausweitung des Personenkreises aufgrund der von der Deutschen Flugsicherung festgelegten Flugrouten?

E.10. Wurde für die ordnungsgemäße Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen Vorsorge getroffen? Wenn ja, in welcher Höhe? Wurden diese Kosten in die Bilanz der Flughafengesellschaft eingestellt? Wenn nein, warum nicht?

E.11. Welche Mehrkosten entstanden durch Zinsmarktentwicklung? Wie haben sich die Kapitalanlagen der Flughafengesellschaft entwickelt? Wie war das Portfolio der Anlagen der Flughafengesellschaft genau strukturiert und wie erfolgte hierbei die Risikobewertung?

E.12. Welche Mehrkosten bzw. Einnahmeausfälle entstanden durch entgangene Gewinne, die per ursprünglich geplanter Eröffnung des Flughafens per 30. Oktober 2011 kalkuliert worden waren? Welche Mehrkosten entstanden durch die kurzfristige Absage des Eröffnungstermins Anfang Juni 2012? Entstanden Schäden für Dritte? An wen, in welcher Höhe und wann wurden durch die Flughafengesellschaft Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Projekt BER gestellt?

E.13. Welche Mehrkosten entstanden durch die unerwartet verlängerten Betriebszeiten der Flughäfen Tegel und Schönefeld? Welche Mehrkosten entstanden durch Schadensersatzansprüche, die aus der erneut verschobenen Eröffnung des neuen Flughafens resultierten?

E.14. Wann stellte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft fest, dass die Kosten des neuen Großflughafens den bewilligten Kreditrahmen von 2,4 Milliarden Euro überstiegen und auch der sogenannte „Puffer“ in Höhe von 630 Millionen Euro bereits verbraucht war? Wann und wie detailliert wurden der Aufsichtsrat und die Anteilseigner über die absehbaren Mehrkosten informiert? Welche Konsequenzen wurden zu welchem Zeitpunkt gezogen?

E.15. Wann und mit welchem Ergebnis wurden im Zusammenhang mit Kostensteigerungen im Aufsichtsrat und den Ausschüssen der Flughafengesellschaft über mögliche EU-Notifizierungsverfahren diskutiert?

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner 50. Sitzung am 19. Juni 2014 beschlossen, den Ausschuss gemäß § 2 Abs. 1 UntAG Bln mit der Untersuchung weiterer Sachverhalte zu beauftragen. Durch den Beschluss wurde der Untersuchungsauftrag wie folgt erweitert:

Im Fragenkomplex E „Kostenentwicklung“ wird folgende Fragestellung angefügt:

E.16. Welche Tatsachen führten 2012, in welcher jeweiligen Höhe, zum zusätzlichen Finanzbedarf/Beihilfebedarf von 1,2 Mrd. Euro im Zusammenhang mit dem Bau des BER? Welche Gründe führten dazu, dass diese Summe durch die Gesellschafter der FBB zugeführt wird und nicht über weitere Kredite bedient werden? Welche Erkenntnisse bzw. Annahmen hinsichtlich der erforderlichen neuen Finanzierungsbedarfe wurden für das Notifizierungsverfahren bzw. den Private-Investor-Test bei der EU-Kommission vorgetragen? Wurden die während der Kontrolle des Baufortschritts bis zum Ende des Jahres 2012 erlangten Kenntnisse sowie deren Dokumentation der EU-Kommission mitgeteilt?

Der Untersuchungsauftrag wird um den Fragenkomplex F. „Krisenmanagement“ erweitert:

F.1. Was haben Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Flughafengesellschaft unternommen, damit nach der gescheiterten Inbetriebnahme des BER zum 3. Juni 2012 der Flughafen schnellstmöglich fertiggestellt, abgenommen und eröffnet werden kann? Welche strukturellen und personellen Veränderungen in der Flughafengesellschaft, der Geschäftsführung und weiteren Gremien, sowie in der Organisation des Bauprojektes BER wurden vorgenommen? Welche Konsequenzen wurden nach der gescheiterten Eröffnung am 3. Juni 2012 seitens der FBB für die Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt gezogen?

F.2. Welche Kosten sind dadurch entstanden, dass Provisorien und Eilmaßnahmen, die im Hinblick auf den Fertigstellungstermin am 3. Juni 2012 vorgenommen wurden, korrigiert werden mussten.

F.3. Welche Einschätzungen, Gutachten, Sachverhalte lagen den zunächst verkündeten Inbetriebnahmeterminen (17. März und 27. Oktober 2013) und welche Erkenntnisse den jeweiligen Absagen zugrunde? Aus welchen Gründen, auf Basis welcher Erkenntnisse, Gutachten usw. wurde im Januar 2013 gänzlich auf eine Terminsetzung für die Inbetriebnahme des BER verzichtet?

F.4. Wie verlief die über eineinhalbjährige Bestandsaufnahme der Baustelle BER ab Juni 2012 und weshalb dauerte die Bestandsaufnahme so lange? Welche Ergebnisse hat die Bestandsaufnahme erbracht? Wie hat sich die Kündigung der pg BBI bis zum Zeitpunkt des Plenarbeschlusses der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) auf das Fortschreiten der Bauarbeiten am BER ausgewirkt? Inwieweit wurden Schadenersatzansprüche der Flughafengesellschaft bzw. der Gesellschafter gegen die pg BBI geprüft und geltend gemacht?

F.5. Welche Baumaßnahmen (Fertigstellung und Umbau) sind in dem Zeitraum vom 3. Juni 2012 bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) erfolgt? Welche Anlagen und Gebäude wurden zur Nutzung übernommen? Wie gestalteten sich Baufortschritte und Kosten für die FBB hinsichtlich des Fluggastterminals?

F.6. Welche finanziellen Auswirkungen für die FBB und die Gesellschafter hat die Nichtinbetriebnahme des BER bis zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des

Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode?

F.7. Wie haben die mit der Ausführung der TGA befassten Firmen ihre Verträge (einschließlich Anordnungen und Nachträgen) erfüllt? Inwieweit wurden Gewährleistungsansprüche geprüft und geltend gemacht? Welche Verträge wurden seit Mai 2012 mit diesen bzw. weiteren Firmen zur Umplanung und zum Umbau der TGA im Fluggastterminal abgeschlossen? Wie werden diese kontrolliert, wie ist der Erfüllungsstand dieser Verträge bis März 2014?

F.8. Welche Schadenersatzansprüche wurden bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) gegenüber der Flughafengesellschaft bzw. ihren Gesellschaftern geltend gemacht? Wie hoch sind die entsprechenden Kostenrisiken? Ist das Risikomanagement neu aufgestellt worden?

F.9. In welchen Fällen wurden Unternehmen, die Bau- und Planungsleistungen für Anlagen des BER erbracht haben, die zum geplanten Eröffnungstermin 2012 nicht funktionsfähig und nicht betriebswirksam waren, von der Flughafengesellschaft seit Juni 2012 mit der Erbringung gleichartiger Bau- und Planungsleistungen neu- bzw. nachbeauftragt?

F.10. Welche Maßnahmen wurden bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) ergriffen, um bei der Auftragsvergabe Korruption effektiv zu verhindern? Wurden Vorkehrungen zum Schutz von potentiellen Hinweisgebern getroffen und wenn ja, welche? Welche Erkenntnisse zu Korruptionsfällen lagen den für den Bau des BER Verantwortlichen bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 vor?

Ferner hat das Abgeordnetenhaus in seiner 74. Sitzung am 14. Januar 2016 beschlossen, den Untersuchungsauftrag wie folgt zu erweitern:

E. 17. Welche Tatsachen führten seit 2012 bis zum hiermit beantragten Plenarbeschluss (14. Januar 2016) in welcher jeweiligen Höhe zum zusätzlichen Finanzbedarf/Beihilfebedarf von 3,4 Mrd. Euro im Zusammenhang mit dem Bau des BER? Welche Gründe führten zu der Entscheidung, dass diese Summe durch die Gesellschafter des BER zugeführt werden muss und nicht über weitere Kredite finanziert werden kann? Auf welcher Grundlage hinsichtlich der erforderlichen Finanzbedarfe wurde das Notifizierungs- bzw. Pränotifizierungsverfahren eingeleitet? Welche Unterlagen wurden bei der EU eingereicht?

B. Personelle Zusammensetzung

Durch den Einsetzungsbeschluss vom 27. September 2012 wurde zugleich festgelegt, dass der Ausschuss aus neun Mitgliedern (drei Mitglieder der Fraktion der SPD, zwei Mitglieder der Fraktion der CDU, zwei Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, ein Mitglied der Fraktion die Linke und ein Mitglied der Piratenfraktion) sowie deren Stellvertreter/-innen bestehen sollte.

Zu ordentlichen Mitgliedern des Untersuchungsausschusses wurden in der 18. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin am 27. September 2012 gewählt:

Für die Fraktion der SPD:
Abg. Renate Harant
Abg. Ole Kreins
Abg. Frank Zimmermann

Für die Fraktion der CDU:
Abg. Oliver Friederici
Abg. Stefan Evers

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:
Abg. Andreas Otto
Abg. Harald Moritz

Für die Fraktion Die Linke:
Abg. Jutta Matuschek

Für die Piratenfraktion:
Abg. Martin Delius

Zu stellvertretenden Mitgliedern wählte das Abgeordnetenhaus in seiner 18. Sitzung am 27. September 2012, in der 32. Sitzung am 30. Mai 2013 und in der 36. Sitzung am 26. September 2013:

Für die Fraktion der SPD:
Abg. Ellen Haußdörfer (bis 30. Mai 2013)
Abg. Sven Heinemann (ab 30. Mai 2013)
Abg. Liane Ollech
Abg. Erol Özkaraca

Für die Fraktion der CDU:
Abg. Sven Rissmann
Abg. Dr. Robbin Juhnke

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:
Abg. Clara Herrmann
Abg. Ajibola Olalowo

Für die Fraktion Die Linke:
Abg. Elke Breitenbach (bis 25. September 2013)
Abg. Carsten Schatz (ab 26. September 2013)

Für die Piratenfraktion:
Abg. Oliver Höfinghoff

Zum Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses wählte das Abgeordnetenhaus in seiner 18. Sitzung am 27. September 2012 Herrn Abgeordneten Martin Delius (PIRATEN), zur stellvertretenden Vorsitzenden Frau Abgeordnete Renate Harant (SPD).

Zur Unterstützung der Fraktionen im Untersuchungsausschuss wurden als Mitarbeiter von den Fraktionen benannt:

- SPD: Frau Monika Neumann LL.M. (USA), Herr Jens Peter Franke (bis November 2013), Frau Rona Tietje (von November 2013 bis April 2015)
- CDU: Herr Peter Ludolph
- Bündnis 90/Die Grünen: Frau Dr. Cordula Ludwig
- Die Linke: Herr Dr. Michail Nelken
- Piratenfraktion: Herr Dr. Benedict Ugarte Chacón

Der Untersuchungsausschuss wurde in organisatorischer und wissenschaftlicher Hinsicht durch ein Ausschusssekretariat unterstützt. Dieses bestand zunächst aus einem Volljuristen und einer Geschäftsstellenmitarbeiterin und wurde ab Dezember 2012 bzw. Januar 2013 durch eine Volljuristin zur Anfertigung des Berichtsentwurfs und wissenschaftlichen Zuarbeit, sowie einer weiteren Mitarbeiterin zur Unterstützung der Geschäftsstelle ergänzt.

Im Verlauf der Tätigkeit des 1. Untersuchungsausschusses zeigte sich sehr deutlich, dass es sich hierbei um eine personelle Mindestausstattung handelt, von der auch in künftigen Untersuchungsausschüssen nicht abgewichen werden sollte, um eine adäquate Begleitung des Untersuchungsausschusses zu gewährleisten. Allein die Anfertigung des Abschlussberichts erfordert im Normalfall eine/-n Volljuristen/-in, die/der sich dieser Aufgabe unbeeinträchtigt von der laufenden Dezernatsarbeit widmen kann. Für den 1. Untersuchungsausschuss waren zudem aufgrund der besonders zahl- und umfangreichen Beweisbeschlüsse große Mengen von Unterlagen anzufordern und auszuwerten, was einen immensen logistischen und wissenschaftlichen Aufwand erzeugte. Hinzukommt, dass sich das am 13. Juli 2011 neu gefasste Untersuchungsausschussgesetz des Landes Berlin in den Anfängen seiner Anwendung befindet, sodass in der Praxis zahlreiche rechtliche Fragen parallel zur laufenden Arbeit zu klären waren.

C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens

I. Konstituierung und Verfahrensregeln

Am 19. Oktober 2012 trat der 1. Untersuchungsausschuss zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen und wählte den Abgeordneten Stefan Evers (CDU) zum Schriftführer sowie den Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE) zum stellvertretenden Schriftführer.

Als Bezeichnung für das Untersuchungsverfahren verständigte sich der Ausschuss auf den Kurztitel „BER“.

Einvernehmlich wurden folgende Verfahrensregeln vereinbart:

1. Information der Medien

   Die Unterrichtung der Presse und der Informationsmedien erfolgt gemeinsam durch den Vorsitzenden und die Sprecher der Fraktionen. Nach den Sitzungen soll regelmäßig eine Pressekonferenz durchgeführt werden.

2. Vereinbarung eines regelmäßigen Sitzungstermins des Ausschusses

   Der Ausschuss tagt grundsätzlich freitags in der Vorplenarwoche von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr. Begonnene Zeugenbefragungen werden beendet.

3. Als Sitzungssaal wird grundsätzlich Raum 113 vorgesehen, weil er mit den Nebenräumen geeignete Zeugen-Warteräume hat.

4. Beweisaufnahmen erfolgen gemäß § 9 UntAG grundsätzlich in öffentlicher Sitzung. Die Beratungssitzungen des Ausschusses sind gemäß § 8 UntAG nichtöffentlich.

5. Regelungen zum Personenkreis, der über den Kreis der Ausschussmitglieder hinaus zur Teilnahme an den Sitzungen berechtigt ist:

a) Öffentliche Sitzungen

   Die Teilnahme von Besucher/inne/n an öffentlichen Sitzungen ist nach Anmeldung beim Besucherdienst des Abgeordnetenhauses von Berlin grundsätzlich möglich. Die Anmeldung kann über das Internet oder telefonisch unter 23 25 - 10 64 erfolgen.

   Gemäß § 9 Abs. 3 S. 2 UntAG können die Öffentlichkeit oder einzelne Personen durch Beschluss des Untersuchungsausschusses ausgeschlossen werden, wenn das öffentliche Interesse oder berechtigte Interessen eines Einzelnen dies gebieten oder wenn es zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage erforderlich erscheint. Demgemäß sollen Besucher/innen von dem Vorsitzenden unter Hinweis auf einen ggf. nach dieser gesetzlichen Bestimmung erforderlichen Ausschluss vor der Teilnahme an der Sitzung darauf hingewiesen werden, dass sie verpflichtet sind, Kontakte zu Personen, die

möglicherweise als Zeugen gehört werden können, anzugeben. Rechtsanwälte/-innen als Organe der Rechtspflege dürfen nicht ausgeschlossen werden.

Die Teilnahme von Vertreter/innen des Senats oder deren Beauftragten an Sitzungen wird nach § 11 UntAG geregelt. Für im öffentlichen Dienst Beschäftigte besteht die Verpflichtung, auf Nachfrage offenzulegen, wenn sie bei einer von den zu untersuchenden Vorfällen betroffenen Dienststelle tätig sind.

b) Nichtöffentliche Sitzungen

Es dürfen grundsätzlich nur die Ausschussmitglieder, deren Stellvertreter/innen, die benannten Fraktionsmitarbeiter/innen sowie die Mitarbeiter/innen der Verwaltung des Abgeordnetenhauses teilnehmen. Für sonstige Mitglieder des Abgeordnetenhauses gilt § 10 UntAG.

Bei Sitzungen, die als VS-VERTRAULICH oder höher eingestuft werden, dürfen außer den Ausschussmitgliedern und deren Stellvertreter/inne/n nur solche Personen anwesend sein, die in der entsprechenden Geheimhaltungsstufe ermächtigt sind.

Für Vertreter/innen des Rechnungshofs gilt: Eine Teilnahme an den Beratungssitzungen ist ausgeschlossen (§ 8 UntAG analog); für nichtöffentliche Beweiserhebungssitzungen wird die Anwesenheit generell zugelassen.

6. Geheimschutz

a) In Bezug auf den Umgang mit Verschlusssachen (VS) findet die Geheimschutzordnung des Abgeordnetenhauses für das gesamte Untersuchungsverfahren Anwendung (§ 14 Abs. 1 UntAG i. V. m. § 54 GO Abghs).

Bezüglich amtlich zu wahrender Privatgeheimnisse findet die Geheimschutzordnung entsprechende Anwendung (§ 14Abs. 1 UntAG i. V. m. § 54 Abs. 3 GO Abghs).

b) Die dem Untersuchungsausschuss übersandten und VS-VERTRAULICH oder höher eingestuften Akten und Unterlagen werden im VS-Archiv des Abgeordnetenhauses aufbewahrt. Zugang dazu haben nur die dafür ausdrücklich ermächtigten Mitarbeiter/innen des Ausschussbüros.

c) Außerhalb der Sitzungen können VS-VERTRAULICH oder höher eingestufte Akten oder Unterlagen von den Ausschussmitgliedern, deren Stellvertreter/inne/n und den namentlich benannten und zum Umgang mit VS ermächtigten Mitarbeiter/inne/n der im Ausschuss vertretenen Fraktionen im VS-Leseraum eingesehen, dürfen daraus jedoch nicht entfernt werden.

d) Werden für Sitzungen des Untersuchungsausschusses VS-Unterlagen benötigt, so sorgt das Ausschussbüro dafür, dass diese für die Dauer der Sitzung zur Verfügung stehen und anschließend in das VS-Archiv zurückverbracht werden. Die Fraktionen sollten möglichst anmelden, welche Akten sie speziell wünschen, damit nicht der Gesamtbestand mitgebracht werden muss.

e) Die geheimhaltungsbedürftigen Akten, Aktenteile und sonstigen Schriftstücke werden auf jeder Seite mit einem kopierfesten Kennzeichen versehen. Soweit von solchen Unterlagen Kopien angefertigt werden, werden auch diese Kopien im gleichen Raum aufbewahrt und dürfen daraus nicht entfernt werden.

7. Einladungen erhalten:

- die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Ausschusses
- der Präsident des Abgeordnetenhauses
- die benannten Mitarbeiter/innen der Fraktionen

nachrichtlich:

- der Senat
- der Rechnungshof

8. Protokolle

a) Fertigung der Protokolle

Über jede Sitzung – öffentlich oder nichtöffentlich – wird ein Beschlussprotokoll erstellt. Darüber hinaus werden über die Beweiserhebungssitzungen des Ausschusses Wortprotokolle gefertigt (§ 7 Abs. 1 S. 2 UntAG).

Über die Verhandlungen in Beratungssitzungen werden auf Antrag Wort- und/oder Inhaltsprotokolle erstellt.

Die Tonaufzeichnungen der Sitzungen werden nach Abschluss des Untersuchungsverfahrens bis zum Ende der Legislaturperiode aufbewahrt.

Das Recht, Tonaufzeichnungen abzuhören, haben nur die Mitglieder und die stellvertretenden Mitglieder des Untersuchungsausschusses sowie die namentlich benannten Fraktionsmitarbeiter/innen und die Ausschussmitarbeiter/innen des Abgeordnetenhauses.

Tonaufzeichnungen über VS-Verhandlungen sind den Mitarbeiter/inne/n der Fraktionen im Untersuchungsausschuss und den Mitarbeiter/inne/n des Ausschussbüros nur zugänglich, sofern sie entsprechend sicherheitsüberprüft sind.

b) Verteilung der Protokolle

Protokolle – öffentlicher und nichtöffentlicher Sitzungen – erhalten die Ausschussmitglieder, die stellvertretenden Mitglieder und die benannten, entsprechend sicherheitsüberprüften Mitarbeiter/innen der Fraktionen sowie das Ausschussbüro.

Protokolle, die VS-VERTRAULICH oder höher eingestuft sind, werden je einmal

- pro Fraktion und
- Ausschussbüro

gefertigt und verbleiben im VS-Archiv.

c) Einsichtnahme in die Protokolle bzw. deren Weitergabe

Die Vorsitzenden und Geschäftsführer/-innen der Fraktionen können in die Protokolle Einsicht nehmen. Sie werden ggf. über das Ausschussbüro zur Verfügung gestellt.

Zeugen wird die Einsichtnahme nach § 27 UntAG innerhalb von 2 Wochen nach Erstellung der Abschrift gewährt.

Protokolle nichtöffentlicher Sitzungen werden zur Einsichtnahme bzw. Weitergabe weder während des Verfahrens noch nach seiner Beendigung freigegeben (Beratungsgeheimnis).

Als VS eingestufte Protokolle dürfen von den namentlich benannten Mitarbeiter/inne/n der Fraktionen im Ausschuss nur eingesehen werden, sofern sie zum Zugang mit VS ermächtigt sind.

9. Arbeitsunterlagen

a) Angeforderte Unterlagen erhalten

- die Mitglieder des Untersuchungsausschusses
- die Mitarbeiter/innen der Fraktionen im Untersuchungsausschuss und
- das Ausschussbüro,

sofern sie nicht als VS-VERTRAULICH oder VS-GEHEIM eingestuft sind.

Alle von öffentlichen Stellen des Landes Berlin angeforderten Unterlagen sind neben dem Original in mehrfacher Ausfertigung an das Ausschussbüro zu übersenden. Die Anzahl der neben dem Original benötigten Ausfertigungen wird auf grundsätzlich 8 Kopien festgelegt.

Dasselbe gilt grundsätzlich für Anforderungen gegenüber anderen Adressaten von Beweisbeschlüssen.

Soweit Akten und Unterlagen VS-GEHEIM oder VS-VERTRAULICH eingestuft sind, genügt die Übersendung des Originals sowie weiterer 6 Ausfertigungen an das Ausschussbüro.

Sofern der Umfang eines angeforderten Aktenstücks eine Vervielfältigung nicht zulässt, steht es den Mitgliedern, den stellvertretenden Mitgliedern und den Mitarbeiter/innen der Fraktionen im Untersuchungsausschuss zur Einsichtnahme im Ausschussbüro zur Verfügung.

b) Sonstige Arbeitsmaterialien erhält
der unter a) benannte Personenkreis sowie die stellvertretenden Mitglieder.

10. Foto-, Film- und Tonaufnahmen

Bei nichtöffentlichen Sitzungen sind Aufnahmen der Medien nur bis zur Eröffnung der Sitzung zulässig.

Tonaufnahmen sind grundsätzlich nicht gestattet, da zu befürchten ist, dass dadurch der Zweck des Untersuchungsverfahrens (durch Beeinflussung später zu vernehmender Zeugen) gefährdet werden könnte. Ausnahmen von dieser Regelung bedürfen eines Beschlusses des Untersuchungsausschusses.

In öffentlichen Beweiserhebungssitzungen sind Film- und Fotoaufnahmen nur mit Zustimmung der Zeugen oder Sachverständigen und Beschluss des Ausschusses gestattet. Die entsprechende Zustimmung soll vor der Anhörung abgefragt werden.

Tonaufnahmen werden auch bei Zustimmung der Zeugen oder Sachverständigen grundsätzlich nur zum Zwecke aktueller Berichterstattung erlaubt. Ausnahmen bedürfen eines ausdrücklichen Beschlusses des Ausschusses.

Live-Übertragungen sind nicht gestattet.

11. Mitschriften

Mitschriften von Vertretern der Presse oder von Besuchern sind grundsätzlich gestattet. Schriftliche Aufzeichnungen werden untersagt, wenn der Verdacht besteht, dass sie zum Zwecke der Zeugenbeeinflussung weitergegeben werden sollen (§ 9 Abs. 2 S. 3 UntAG).

12. Kurztitel des Untersuchungsverfahrens: „UntABER“

13. Anträge und Beweisanträge der Fraktionen

Alle Beweisanträge der Fraktionen sind fortlaufend nummeriert unter Bezugnahme auf den betreffenden Komplex des Untersuchungsauftrages schriftlich über das Ausschussbüro an den Vorsitzenden zu richten. Die Anträge müssen substantiiert / begründet sein und sollen in der Regel die für die Umsetzung erforderlichen Angaben, insbesondere ladungsfähige Anschriften und sonstige Angaben (Firmen- und Personennamen etc.) enthalten.

Die Anträge sollten spätestens drei Arbeitstage vor einer Ausschusssitzung im Ausschussbüro eingehen, damit eine geordnete Verteilung in die Fächer der Ausschussmitglieder und deren Stellvertreter/innen möglich ist.

Der Ausschuss hat im Laufe des Untersuchungsverfahrens eine Reihe von Änderungen der Regularien beschlossen; im Einzelnen waren dies:

- Die Reduzierung der gemäß Punkt 9 neben dem Original zu fertigenden Ausfertigungen von Beweisunterlagen auf zunächst sechs und schließlich fünf Kopien (Beschlüsse vom 11. Januar 2013 und 1. Februar 2013)

- Ergänzung von Punkt 13 wie folgt: „Drei Arbeitstage vor einer Sitzung des Ausschusses erhalten die Mitglieder eine jeweils zu diesem Zeitpunkt aktualisierte Übersicht über die Beweismittel und -anträge.“ (Beschluss vom 1. Februar 2013)

- Einführung eines Zeitlimits für Zeugenvernehmungen in Punkt 14: „Bei Zeugenvernehmungen sollen die Befragungen durch die Fraktionen die Zeit von jeweils 25 Minuten pro Fragerunde nicht überschreiten.“ (Beschluss vom 6. September 2013)

- Verlängerung der regulären Sitzungszeit gemäß Punkt 2 bis 15 Uhr (Beschluss vom 15. November 2013)

- Einführung eines verkürzten Befragungsverfahrens für Zeugenvernehmungen in Punkt 15:

  „Für einzelne Zeugenbefragungen kann einstimmig das folgende Verfahren beschlossen werden:

  Die einzelnen Fraktionen reichen im Vorfeld der jeweiligen Befragung ihre Fragen an den Zeugen schriftlich beim Ausschussbüro ein. Die Befragung wird anhand der eingereichten Fragen allein durch den Vorsitzenden vorgenommen. Nachfragen durch Fraktionen, die sich aus der Befragung durch den Vorsitzenden ergeben, werden zugelassen, sobald ein inhaltlicher Sachzusammenhang abgeschlossen ist.“ (Beschluss vom 18. September 2015)

- Ergänzung von Punkt 4: „Nichtöffentliche Zeugenvernehmungen sind vertraulich im Sinne § 53 der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses von Berlin.“ (Beschluss vom 29. Januar 2016)

II. Beweisaufnahme

1. Schriftliches Beweismaterial

a. Verfahren der Anforderung von Beweismaterial

Aufgrund der Beweisanträge der Fraktionen wurden dem Ausschuss die dem beigefügten Aktenplan (siehe Anlage) zu entnehmenden Unterlagen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurden dem Ausschuss zu einzelnen Fragen schriftliche Auskünfte erteilt.

Das schriftliche Beweismaterial umfasste in einfacher Ausfertigung über 1700 Aktenordner und Schriftstücke. Es übertrifft damit die Materialmenge bisheriger Untersuchungsausschüsse

des Abgeordnetenhauses um ein Vielfaches. Unberücksichtigt ist hierbei die Anfertigung von Mehrfachausfertigungen zur Verteilung an die Fraktionen.

b. Vertrauliche Behandlung und Geheimhaltung von Beweisunterlagen

Der Untersuchungsausschuss ist verpflichtet, im Zuge der Beweiserhebung Persönlichkeitsrechte Dritter sowie Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu achten und ggf. die hierfür erforderlichen Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Für schriftliches Beweismaterial bietet das Berliner Untersuchungsausschussgesetz die Möglichkeit einer Geheimhaltung nach den Geheimhaltungsstufen der Geheimschutzordnung des Abgeordnetenhauses (§ 14 Abs. 1 UntAG Bln). Daneben hat der Untersuchungsausschuss für zahlreiche Unterlagen, die zwar schutzwürdige Belange Dritter betrafen, jedoch noch nicht die Belegung mit einer Geheimhaltungsstufe rechtfertigten, eine vertrauliche Behandlung gemäß § 53 GO Abghs beschlossen.

Die jeweilige Einstufung wurde bereits bei Eintreffen der Dokumente im Abgeordnetenhaus durch vorläufige Entscheidung des Ausschussvorsitzenden gemäß § 14 Abs. 1 S. 3 UntAG Bln vorgenommen. Soweit Unterlagen der vorläufigen Einstufung VS-Nur für den Dienstgebrauch oder VS-Vertraulich in Zeugenvernehmungen Verwendung fanden, hat der Ausschuss die endgültige Einstufung der Dokumente mit entsprechenden Geheimhaltungsbeschlüssen im Vorfeld der Zeugenvernehmung vorgenommen. Die Einstufung aller übrigen Dokumente wurden mit Beschluss des Ausschusses vom 29. April 2016 bestätigt. Die Einstufung der einzelnen Unterlagen kann dem anliegenden Aktenplan entnommen werden.

Bei der Wahl der jeweiligen Einstufung handelt es sich grundsätzlich um eine Ermessenentscheidung des Ausschusses. Hierbei sind die verfassungsmäßigen Rechte des Untersuchungsausschusses und das öffentliche Aufklärungsinteresse einerseits gegenüber schutzwürdigen Belangen Betroffener abzuwägen (vgl. §. 14 Abs. 3 S. 2 UntAG Bln). Bei der Herausgabe von Unterlagen von Beweismitteln durch Gerichte und Verwaltungen besteht jedoch die Besonderheit, dass der Untersuchungsausschuss bei der Beschlussfassung über die Geheimhaltung an die Festlegung der herausgebenden Stelle gebunden ist (§ 14 Abs. 2 UntAG). In diesen Fällen ist die Einstufung der Dokumente als vertraulich oder geheimhaltungsbedürftig stets auf eine entsprechende Festlegung der herausgebenden Stellen zurückzuführen.

Es entstand im Ausschuss der Eindruck, dass nicht bei allen Dokumenten die Begründung der Einstufung mit dem Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen ausreichend unterlegt war.
Dennoch hat der Untersuchungsausschuss auch bei Unterlagen, die durch Unternehmen und Privatpersonen zur Verfügung gestellt wurden, dem Wunsch der Betroffenen nach vertraulicher Behandlung in der Regel entsprochen. Dies war zumeist durch den Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen begründet, in Einzelfällen auch mit Sicherheitsaspekten, da es sich beim Flughafen um sogenannte kritische Infrastruktur handelt, die bei Bekanntwerden baulicher Details einem erhöhten Sicherheitsrisiko ausgesetzt ist.

c. Verwendung von Unterlagen für Zwecke des öffentlichen Abschlussberichts

Das seit 2011 geltende Berliner Untersuchungsausschussgesetz eröffnet erstmals die gesetzliche Möglichkeit, für die Zwecke des Abschlussberichts die Geheimhaltung einzelner Stellen aus Beweisunterlagen per Beschluss aufzuheben. Voraussetzung hierfür ist eine vorherige Stellungnahme betroffener Dritter bzw. der aktenherausgebenden Stelle (§ 14 Abs. 4 S. 1 bzw. Abs. 5 S. 1 UntAG Bln). Soweit in den Sondervoten vereinzelt vertrauliche oder geheimzuhaltende Beweismittel verwendet wurden, ohne dass die Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme hatten, sind die betroffenen Textpassagen in der nichtöffentlichen Anlage dieses Berichts für die Mitglieder des Abgeordnetenhauses einsehbar.

Abgesehen von diesen Einzelfällen hat der Untersuchungsausschuss das Stellungnahmeverfahren für sämtliche Passagen im Abschlussbericht einschließlich der Sondervoten durchgeführt, die sich auf geheimhaltungsbedürftige oder vertrauliche Unterlagen beziehen. Im Anschluss daran beriet der Ausschuss in seinen Sitzungen am 20. Mai 2016, 3. Juni 2016 und 10. Juni 2016 unter Berücksichtigung der Stellungnahmen über die Veröffentlichung der betroffenen Passagen. Die Stellungnahmen und die Beratung führten zu folgenden Ergebnissen:

aa. Unterlagen der Flughafengesellschaft

Die Flughafengesellschaft stimmte der Veröffentlichung der vorgelegten Passagen im Wesentlichen zu, mit einigen Ausnahmen, die sich v. a. auf personenbezogene Angaben und der Bezifferung von öffentlich bislang nicht bekannten Kosten bezogen.

Der Ausschuss entschied hinsichtlich fast aller betroffenen Inhalte, dass das öffentliche Aufklärungsinteresse die mit der Stellungnahme der Flughafengesellschaft geltend gemachten Interessen überwog und die Passagen somit zu veröffentlichen sind. Nur in einem Fall fiel die Entscheidung gegen eine Veröffentlichung aus. Dies betraf die Nutzung eines Dokumentes als Anlage zum Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen; dieses ist als Teil der nichtöffentlichen Anlage für die Mitglieder des Abgeordnetenhauses einsehbar.

bb. Unterlagen der Landes- und Bundesverwaltung

Folgende Stellen wünschten an der vertraulichen Behandlung von Unterlagen auch für die Zwecke des Abschlussberichts festzuhalten:

- Abgeordnetenhaus von Berlin
- Senatskanzlei
- Bundesrechnungshof
- Landgericht Potsdam
- Senatsverwaltung für Finanzen
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung

Die Stellungnahmen verwiesen im Wesentlichen auf die bereits bei Herausgabe der Dokumente getroffene Einstufung und die hierbei gegebene Begründung. Der Ausschuss kam

jedoch zu der Auffassung, dass diese zwar die vertrauliche Behandlung von Aktenbeständen während des Untersuchungsverfahrens gebietet, nicht aber den Ausschluss ausgewählter Fundstellen für die Zwecke des öffentlichen Abschlussberichts. Bei sämtlichen verwendeten Fundstellen überwiegt das öffentliche Aufklärungsinteresse die von den aktenherausgebenden Stellen geltend gemachten staatlichen oder privaten Schutzgüter, sodass der Ausschuss deren Einstufung für die Zwecke des Abschlussberichts aufhob.

Ebenfalls aufgehoben wurden Einstufungen der Textstellen, deren Veröffentlichung die aktenherausgebenden Stellen zugestimmt haben. Dies waren:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Rechnungshof von Berlin

Die übrigen betroffenen Stellen haben bis zum Abschluss des Verfahrens keine Stellungnahme abgegeben. Da in allen Fällen ausreichende Gelegenheit zur Stellungnahme bestand, entschied sich der Ausschuss auch hier für eine Veröffentlichung.

cc. Unterlagen sonstiger Inhaber

Sonstige Unternehmen und Privatpersonen, die von der Möglichkeit zur Stellungnahme gebraucht gemacht haben, haben teils der öffentlichen Verwendung ihrer Unterlagen zugestimmt, teils Einwände v. a. mit Blick auf den Schutz von Geschäfts- und Betriebgeheimnissen erhoben. Der Ausschuss kam auch bei Vorliegen entgegenstehender Stellungnahmen in allen Fällen zu dem Schluss, dass die konkret betroffenen Textpassagen in der Abwägung der betroffenen Schutzgüter nicht derart in private Interessen eingriffen, dass eine Veröffentlichung unverhältnismäßig wäre, und hob daher die entsprechenden Einstufungen auf. Ebenso verfuhr der Ausschuss in den Fällen, in denen keine Stellungnahme abgegeben wurde; hier hatte stets ausreichend Gelegenheit zur Stellugnnahme bestanden.

d. Durchsetzung einer Beweisanforderung mithilfe einer Zwangsmaßnahme

In einem Fall hat der Untersuchungsausschuss die vollständige Herausgabe eines Beweismittels mithilfe einer Zwangsmaßnahme durchgesetzt. Es handelte sich um eine Unterlage, die der Untersuchungsausschuss mit Schreiben vom 5. Februar 2013 bei den Gewahrsamsinhabern anforderte.

Im der weiteren Korrespondenz gaben die Gewahrsamsinhaber die angeforderte Unterlage heraus, allerdings – auch auf mehrfache Nachfrage hin – nur in einer Fassung, in der Zahlenangaben unkenntlich gemacht waren. Aus den Gesamtumständen und dem Verhalten der Gewahrsamsinhaber schloss der Ausschuss, dass diese im Besitz einer vollständigen Datei ohne Auslassungen waren, und die Schwärzungen bzw. Auslassungen nachträglich eingefügt hatten. Darüber hinaus ging der Ausschuss von einem bewussten Versuch aus, den Ausschuss über den Zustand des Dokumentes zu täuschen. Da es sich bei den geschwärzten Teilen zudem um für den Untersuchungsauftrag relevante Angaben handelte, beschloss der Untersuchungsausschuss daher in seiner Sitzung am 7. Juni 2013, beim Landgericht Berlin die Durchsuchung der Hamburger Geschäftsräume der Gewahrsamsinhaber zum Zwecke der Beschlagnahme des in Rede stehenden Dokuments und seine Herausgabe an den

Untersuchungsausschuss zu beantragen. Das Landgericht ordnete die beantragte Durchsuchung und Beschlagnahme mit Beschluss vom 20. Juni 2013 an.

Darüber hinaus hat der Ausschuss die Erweiterung des oben genannten Beschlusses um die Berliner Geschäftsräumlichkeiten der Gewahrsamsinhaber sowie um das direkt hinter den Hamburger Büroräumlichkeiten gelegene Anwesen des vertretungsberechtigten Gesellschafters beantragt. Auch diesem Antrag wurde mit Beschluss des Landgerichts vom 10. September 2013 in vollem Umfang stattgegeben.

Am 25. Oktober 2013 konnte daraufhin in einer zeitgleich in Berlin und Hamburg stattfindenden Aktion mit Hilfe der Landeskriminalämter das Dokument als Beweismittel sichergestellt werden. Der Gewahrsamsinhaber gab das Dokument, das sich in seinen Berliner Geschäftsräumen befand, in einer ungeschwärzten Fassung freiwillig heraus, sodass es weder zu einer Durchsuchung noch zu einer Beschlagnahme kam.

Gegen die Beschlüsse des Landgerichts legten die Gewahrsamsinhaber Beschwerde ein. Das Landgericht half der Beschwerde nicht ab; daher hatte das Kammergericht über die Beschwerde zu befinden. Das Kammergericht entschied mit Beschluss vom 6. Oktober 2014, dass die Beschwerde zum absolut überwiegenden Teil keinen Erfolg hatte. Lediglich die Erstreckung der Durchsuchungsanordnung durch das Landgericht auf die Privatwohnung des Antragsgegners sei rechtswidrig gewesen.

Dabei wurde dem Vorbringen des Untersuchungsausschusses in allen Rechtsfragen Recht gegeben. Aufgrund eines bei Privatwohnungen erhöhten Prüfungsmaßstabs habe allerdings das Landgericht zu Unrecht das tatsächliche Vorbringen des Ausschusses für ausreichend gehalten, um die Durchsuchung der Privatwohnung anzuordnen.

Da der Gewahrsamsinhaber das gesuchte Dokument zur Abwendung einer Durchsuchung und Beschlagnahme vor Ort freiwillig herausgegeben hatte, ohne dass Privaträume betreten wurden, war der nunmehr als rechtswidrig erachtete Teil der Anordnung in der Umsetzung nicht betroffen. Wegen der rechtlichen Einzelheiten wird auf den in der Anlage beigefügten Beschluss des Kammergerichts vom 6. Oktober 2014 verwiesen.

2. Zeugen

a. Verfahren der Zeugenvernehmungen

Insgesamt wurden 71 von ursprünglich beantragten 112 Zeugen in folgender Reihenfolge vernommen (Hintergrund und Funktionsbeschreibung siehe Personenregister):

- Herr Alexander Straßmeir (11. Januar 2013, 5. Sitzung)
- Herr Dr. Herbert Märtin (11. Januar 2013, 5. Sitzung)
- Herr Klaus Böger (11. Januar 2013, 5. Sitzung)
- Herr Hans-Olaf Henkel (1. Februar 2013, 6. Sitzung)
- Herr Eberhard Diepgen (1. Februar 2013, 6. Sitzung)
- Herr Gerd Kronmüller (15. Februar 2013, 7. Sitzung)
- Herr Dr. Götz Herberg (15. Februar 2013, 7. Sitzung)

- Herr Michael Bayr (1. März 2013, 8. Sitzung)
- Herr Prof. Heinrich Olbert (15. März 2013, 9. Sitzung)
- Herr Dieter Kaden (15. März 2013, 9. Sitzung)
- Herr Rainer Bretschneider (19. April 2013, 10. Sitzung)
- Herr Joachim Leyerle (19. April 2013, 10. Sitzung)
- Herr Klaus Wowereit (24. Mai 2013, 11. Sitzung, 7. Juni 2013, 12. Sitzung, und 19. Juni 2015, 46. Sitzung)
- Herr Dr. Christian Sundermann (23. August 2013, 13. Sitzung)
- Herr Werner Ruhnke (6. September 2013, 14. Sitzung)
- Herr Bodo Mende (6. September 2013, 14. Sitzung)
- Herr Michael Zehden (20. September 2013, 15. Sitzung)
- Herr Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup (18. Oktober 2013, 16. Sitzung)
- Herr Rainer Bomba (1. November 2013, 17. Sitzung)
- Herr Harald Wolf (15. November 2013, 18. Sitzung)
- Herr Joachim Korkhaus (6. Dezember 2013, 19. Sitzung, und 31. Januar 2014, 21. Sitzung)
- Herr Olaf Nozon (14. Februar 2014, 22. Sitzung)
- Herr Thomas Schwarz (28. Februar 2014, 23. Sitzung)
- Herr Martin Jacob (28. Februar 2014, 23. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Hans-Joachim Paap (14. März 2014, 24. Sitzung, und 28. März 2014, 25. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Knut Nell (9. Mai 2014, 26. Sitzung, und 13. Juni 2014, 28. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Andreas Dahlitz (16. Mai 2014, 27. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Thomas Klups (16. Mai 2014, 27. Sitzung)
- Herr Torsten Müller (27. Juni 2014, 29.Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Erik Willner (27. Juni 2014, 29.Sitzung)
- Herr Prof. Dr. h. c. mult. Dipl.-Ing Meinhard von Gerkan (12. September 2014, 30. Sitzung)
- Herr Dr.-Ing. Hermann Kraft (26. September 2014, 31. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Thomas Weyer (10. Oktober 2014, 32. Sitzung)
- Herr Dr.-Ing. Manfred Körtgen (17. Oktober 2014, 33. Sitzung, und 21. November 2014, 35. Sitzung)
- Herr Christian Manninger (7. November 2014, 34. Sitzung, und 9. Januar 2015, 38. Sitzung)
- Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz (5. Dezember 2014, 36. Sitzung, und 19. Dezember 2014, 37. Sitzung)
- Frau Ariane Graf-Hertling (30. Januar 2015, 39. Sitzung)
- Herr Dipl. Ing. Gisbert Kollenda (30. Januar 2015, 39. Sitzung)
- Herr Dr.-Ing. Michael Fretter (13. Februar 2015, 40. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Horst Amann (6. März 2015, 41. Sitzung, und 22. Mai 2015, 44. Sitzung)
- Herr Dr.-Ing. e. h. Hartmut Mehdorn (20. März 2015, 42. Sitzung)
- Herr Stephan Loge (17. April 2015, 43. Sitzung)
- Herr Hartmut Zimmermann (17. April 2015, 43. Sitzung)
- Herr Christof Lüderitz (17. April 2015, 43. Sitzung)
- Herr Thomas Seidel (22. Mai 2015, 44. Sitzung)

- Herr Frank Henkel (5. Juni 2015, 45. Sitzung)
- Herr Hermann Weber (4. September 2015, 47. Sitzung)
- Herr Alfredo di Mauro (4. September 2015, 47. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Ralf Langenickel (18. September 2015, 48. Sitzung)
- Herr Prof. Dr.-Ing. Jochen Großmann (18. September 2015, 48. Sitzung)
- Herr Dr. Sebastian Stern (2. Oktober 2015, 49. Sitzung)
- Herr Dr.-Ing. Bernd Schulitz (2. Oktober 2015, 49. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Hubert Nienhoff (2. Oktober 2015, 49. Sitzung)
- Herr Werner Gatzer (16. Oktober 2015, 50. Sitzung)
- Herr Uwe Hörmann (16. Oktober 2015, 50. Sitzung)
- Frau Solveig Gute (6. November 2015, 51. Sitzung, und 12. Februar 2016, 56. Sitzung)
- Herr Dr. Helmuth Markov (6. November 2015, 51. Sitzung)
- Herr Dr.-Ing. Carsten von Damm (20. November 2015, 52. Sitzung)
- Herr Hans-Günter Zerbe (20. November 2015, 52. Sitzung)
- Herr Gottfried Egger (20. November 2015, 52. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Jörg Marks (4. Dezember 2015, 53. Sitzung)
- Herr Roland Vetter (4. Dezember 2015, 53. Sitzung)
- Herr Harro Aßkamp (4. Dezember 2015, 53. Sitzung)
- Herr Prof. Dr. Franz Diemand (8. Januar 2016, 54. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Rolf Peterhänsel (8. Januar 2016, 54. Sitzung)
- Herr Prof. Dipl.-Ing. Peter Oettel (29. Januar 2016, 55. Sitzung)
- Herr Dr. Manfred Marz (29. Januar 2016, 55. Sitzung)
- Herr Dipl.-Ing. Gunter Bürk (29. Januar 2016, 55. Sitzung)
- Herr Matthias Platzeck (26. Februar 2016, 57. Sitzung)
- Herr Ralf Karasch (11. März 2016, 58. Sitzung)
- Herr Wolfgang Hummel (8. April 2016, 59. Sitzung)

Gemäß § 27 Abs. 1 UntAG Bln ist den Zeugen Gelegenheit zur Einsicht in die Protokolle ihrer Vernehmung in den Räumen des Abgeordnetenhauses zu geben. Im Anschluss an die Einsichtnahme können Zeugen eine Stellungnahme zu den Protokollen abgeben (§ 27 Abs. 1 S. 2 UntAG Bln). Etwa die Hälfte der Zeugen machte von der Gelegenheit zur Einsichtnahme Gebrauch. Hiervon gaben 19 Zeugen Stellungnahmen ab, die dem Ausschuss ergänzend zu den Wortprotokollen zur Kenntnis gegeben wurden.

b. Vertrauliche Behandlung von Zeugenaussagen

Die Zeugenvernehmungen fanden grundsätzlich öffentlich statt. Teile der Zeugenvernehmungen waren nicht öffentlich und vertraulich im Sinne von § 53 Abs. 1 GO Abghs; vereinzelt wurden Vernehmungsabschnitte mit dem Geheimhaltungsgrad VS-Vertraulich belegt. Dies war teils dadurch begründet, dass die Zeugenaussagen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse berührten, teils dadurch, dass schriftliche Unterlagen der entsprechenden Einstufung den Zeugen vorgehalten werden sollte.

Für die Zwecke des Abschlussberichts ist der Ausschuss analog zum Verfahren hinsichtlich des schriftlichen Beweismaterials (s. o.) vorgegangen und hat Zeugen, deren Aussagen aus

nichtöffentlicher Sitzung Eingang in den Abschlussbericht finden sollten, Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Der Ausschuss hat beschlossen, alle für den Abschlussbericht vorgesehenen Zeugenaussagen zu veröffentlichen, ggf. unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen.

c. Verhängung eines Zwangsgeldes wegen unberechtigter Aussageverweigerung

In einem Fall beantragte der Ausschuss ein Zwangsgeld beim Landgericht Berlin, um die Aussage einer Zeugin zu erwirken, nachdem diese im Laufe der Vernehmung wiederholt Auskünfte verweigert hatte. Der Antrag hatte nur teilweise Erfolg, sodass das Gericht nur einen Teil der beantragten Summe als Zwangsgeld festsetzte.

Das rechtliche Vorbringen, mit dem die Zeugin ihre Aussage verweigerte, wurde größtenteils durch das Gericht zurückgewiesen. Insbesondere stellte das Gericht klar, dass erstens arbeitsrechtliche Verpflichtungen der Zeugin gegenüber ihrem Arbeitgeber kein Aussageverweigerungsrecht begründen. Zweitens ist zur Herstellung einer „vertraulichen“ Sitzung, auf die die Zeugin teilweise einen Anspruch hatte, keineswegs ein Geheimhaltungsbeschluss im Sinne von § 323b StGB notwendig.

In einem Punkt gab das Gericht der Zeugin recht, nämlich dass die bloße nichtöffentliche Sitzung noch keine „vertrauliche“ Sitzung darstellte, wie es aufgrund der eingeschränkten Verschwiegenheitsentbindung der Zeugin erforderlich gewesen wäre. § 53 Abs. 3 GO Abghs, wonach nichtöffentliche Aussprachen des Abgeordnetenhauses vertraulich sind, sofern nichts anderes beschlossen wurde, hält das Gericht nicht für anwendbar. Dies wird damit begründet, dass die Vorschrift sich nur auf „Aussprachen“ im Sinne von § 62 GO Abghs und damit nur auf einen Teil der nichtöffentlichen Sitzungen beziehe, nicht aber auf Zeugenvernehmungen. Für Sitzungsteile, die keine Aussprachen seien, sei daher Vertraulichkeit erst gewährleistet, wenn dies nach § 53 Abs. 1 GO Abghs durch den Ausschuss beschlossen wurde.

Der letztgenannte Aspekt führt dazu, dass nach Befinden des Gerichts nur die Antwort auf eine Frage zu Unrecht endgültig verweigert wurde, nämlich der Frage nach der beruflichen Vorerfahrung der Zeugin. Diese Frage hätte die Zeugin bereits in öffentlicher Vernehmung beantworten müssen. Hinsichtlich der Fragen hingegen, die eine vertrauliche Behandlung erforderten, erfolgte die Aussageverweigerung nach Auffassung des Gerichts zu recht.

Die rechtliche Begründung des Beschlusses widerspricht der geübten parlamentarischen Praxis und der Systematik der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses, in der keineswegs strikt zwischen einer „Aussprache“ im Sinne von § 62 GO Abghs und übrigen Teilen der parlamentarischen Beratung unterschieden wird. Der Ausschuss hat jedoch davon abgesehen, gegen den Beschluss Beschwerde einzulegen, da nach Rechtsauffassung des Gerichts mit verhältnismäßig einfachen Mitteln eine Aussagepflicht der Zeugin hergestellt werden konnte. Hierfür genügte ein Beschluss nach § 53 Abs. 1 GO Abghs dahingehend, dass die nichtöffentliche Zeugenvernehmung vertraulich ist. Der Ausschuss hat eine entsprechende Ergänzung seiner Regularien mit Beschluss vom 29. Januar 2016 vorgenommen.

Wegen der rechtlichen Einzelheiten wird auf den anliegenden Beschluss des Landgerichts Berlin vom 27. Januar 2016 verwiesen.

D. Abschluss des Untersuchungsverfahrens

Der Ausschuss beschloss den Abschluss der Beweisaufnahme zum 19. Mai 2016. Parallel zu den letzten Zeugenvernehmungen wurde der Entwurf des Abschlussberichts dem Ausschuss abschnittsweise vorgelegt und in sieben Sitzungen ab dem 26. Februar 2016 beraten. Aufgrund der gedrängten Beratungsabläufe und der Vielzahl der Änderungsanträge sind textliche Dopplungen und Widersprüche nicht durchgehend auszuschließen. In seiner vorletzten, 63. Sitzung am 3. Juni 2016 beschloss der Ausschuss seinen Abschlussbericht mehrheitlichen mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU gegen die Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion die Linke und der Piratenfraktion. Der Bericht wurde dem Parlament am 23. Juni 2016 vorgelegt.

2. Abschnitt: Untersuchungsergebnis

A. Grundlagen

I. Einführung

Die Grundlage für die Errichtung eines Großflughafens für Berlin und Brandenburg mit dem Projektnamen „Berlin Brandenburg International“ (BBI) wurde 1991 in Form eines Konsortialvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland sowie den Ländern Berlin und Brandenburg gelegt. Mit dem Ziel der Neuordnung des Luftverkehrs in Berlin und Brandenburg einschließlich der Konzentration des zivilen Luftverkehrs auf einen Single-Standort gründeten die drei Gesellschafter die Berlin Brandenburg Holding GmbH (BBF Holding GmbH). Diese hatte mehrere Tochtergesellschaften, auf die sich der Betrieb der Verkehrsflughäfen in Berlin und Brandenburg verteilte. Die Länder Berlin und Brandenburg waren mit jeweils 37 Prozent, der Bund mit 26 Prozent an dem Unternehmen beteiligt.

Geplant war zunächst, die Errichtung und den Betrieb des neuen Flughafens, sowie die BBF Holding GmbH insgesamt zu privatisieren. Das hierzu durchgeführte Ausschreibungsverfahren wurde jedoch 2003 endgültig eingestellt, als Verhandlungen mit dem einzig verbliebenen Investorenkonsortium BBIP scheiterten.[1] Um das Projekt BBI durch die nunmehr in öffentlicher Hand verbleibende BBF Holding GmbH realisieren zu können, fand eine umfassende Umstrukturierung des Konzerns um die BBF Holding GmbH statt.

Zur Verdeutlichung der Struktur und Entwicklung der für diesen Untersuchungsbericht relevanten Gesellschaften dient folgender Überblick:

- Die **Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF Holding GmbH)** wurde mit dem Konsortialvertrag 1991 gegründet. Aufgabe des Unternehmens war das Halten von Beteiligungen an Flughafengesellschaften im Raum Berlin-Brandenburg sowie Planung, Ausbau, Finanzierung und einheitliche Führung von Verkehrsflughäfen in dem genannten Raum. Im Zuge der Konzernneuorganisation wurde die BBF Holding GmbH 2003 auf die Tochtergesellschaft FBS GmbH (s. u.) verschmolzen.
- Die **Projektplanungs-Gesellschaft mbH Schönefeld (PPS GmbH)** wurde am 13. September 1996 als Tochtergesellschaft der BBF Holding GmbH eigens zur Planung und Durchführung des BBI-Projektes gegründet. Im Jahr 2000 gab sie jedoch die meisten ihrer Zuständigkeiten an andere Tochtergesellschaften der BBF Holding GmbH ab: Die Planungsarbeiten für den BBI wurden in die FBS GmbH, die Verwaltung der Liegenschaften, des Baufeldes Ost sowie der Umsiedlungen im Zusammenhang mit dem Flughafenneubau in die Liegenschaftsgesellschaft FPS GmbH ausgelagert. Seitdem beschränkte sich die Zuständigkeit der PPS GmbH auf die Durchführung der Privatisierung des BBF-Konzerns. Da die Privatisierung der

[1] Das Scheitern des Vergabeverfahrens war teilweise Gegenstand des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin der 14. Wahlperiode – „Flughafen Schönefeld II“, vgl. Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses vom 21.9.2001, Drs. 14/1515, sowie des 1. Untersuchungsausschusses des Landtags Brandenburg der 3. Wahlperiode, vgl. Landtag Brandenburg, Drs. 3/5952.

Flughafengesellschaft im Jahr 2003 endgültig scheiterte und der Gesellschaftszweck der PPS GmbH sich damit erledigt hatte, wurde die PPS GmbH 2003 zusammen mit der BBF Holding GmbH auf die FBS GmbH verschmolzen.

- Die **Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (FBS GmbH)** wurde 1990 durch die Treuhandanstalt errichtet. Gegenstand des Unternehmens war der Betrieb und Ausbau[2] des vorhandenen Flughafens Berlin-Schönefeld. Seit 1991 100-prozentige Tochtergesellschaft der BBF Holding GmbH, übernahm sie im Jahr 2000 die Planungsaufgaben für das BBI-Projekt von der PPS GmbH. Seit der Konzernneuorganisation 2003 nahm die FBS GmbH die Stellung der bisherigen Muttergesellschaft BBF Holding GmbH ein. Zu ihren Aufgaben gehörte nunmehr laut Gesellschaftsvertrag auch der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Flughafen BBI.[3] Zum Jahreswechsel 2011/2012 benannte sich die FBS GmbH in Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH) um.
- Die **Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG mbH)** ist die Bertreibergesellschaft der Flughäfen Tegel und Tempelhof, nach Schließung des Letzteren nur noch des Flughafens Tegel. Betriebsrechte und -pflichten dieser Flughäfen sind in der BFG mbH gebündelt. Zwischen der BBF Holding GmbH und der BFG mbH bestand ein Beherrschungs- und Abführungsvertrag, der nach Aufschmelzung der BBF Holding GmbH auf die FBS GmbH auf diese übertragen wurde.

Zur Vereinfachung wird im vorliegenden Bericht das zum jeweiligen Zeitpunkt als Muttergesellschaft des Konzerns fungierende Unternehmen als **Flughafengesellschaft** bezeichnet. Gemeint ist damit von 1991 bis zur Verschmelzung 2003 die BBF Holding GmbH, von 2003 bis 2011 die FBS GmbH und seit 2012 die FBB GmbH.

Der Projektname des zu errichtenden Flughafens lautete bis 2011 **Berlin-Brandenburg International (BBI)** und wird im Untersuchungsbericht auch so verwendet. Erst seit 2012 wird stattdessen der IATA-Codename **BER** verwendet.

II. Organe der Flughafengesellschaft

Wesentliche Aufgabe des Untersuchungsausschusses war es, zu erkunden, ob Ursachen für die Probleme im Zusammenhang mit dem Projekt BBI/BER bereits in der Organisation und Kommunikationsstrukturen des Projektes zu finden sind. Hierfür, und für die Nachvollziehbarkeit sämtlicher Entscheidungsprozesse von Beginn an ist es unerlässlich, zunächst ein grundlegendes Verständnis über die Organe der Flughafengesellschaft selbst zu schaffen.

Die Organe der Gesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung. Deren Verhältnis zueinander richtet sich nach gesetzlichen und gesellschaftsvertraglichen Regelungen. Entscheidend ist, dass es dem Aufsichtsrat der

---

[2] Hiermit war nicht bereits der Großflughafen als Single-Standort gemeint, sondern lediglich die Kapazitätserweiterung der vorhandenen Flughafenanlage.
[3] § 2 des Gesellschaftsvertrags der FBS GmbH in der Fassung vom 27.8.2003, FBB 82 Bl. 28.

Gesellschaft gem. § 52 Abs. 1 GmbHG i. V. m. §§ 76, 111 Abs. 4 AktG verwehrt ist, in das gem. § 35 GmbHG allein der Geschäftsführung vorbehaltene, operative Geschäft eizugreifen.

1. Die Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung der GmbH ist das oberste Organ und Entscheidungszentrum der Gesellschaft. In der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft waren und sind die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland entsprechend ihrer jeweiligen Anteile am Unternehmen stimmberechtigt. Den Vorsitz in der Gesellschafterversammlung führt der Vorsitzende des Aufsichtsrates,[4] ohne ihr jedoch selbst anzugehören.

Die Vertretung des Landes Berlin in der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft wurde und wird durch die Senatsverwaltung für Finanzen wahrgenommen.

Die Gesellschafterversammlung beschließt über grundsätzliche Angelegenheiten und den Status der Gesellschaft, und seit 2003 auch grundsätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt BBI.[5] Die Gesellschafterversammlung beruft die Mitglieder des Aufsichtsrats und erteilt ihnen die Entlastung. Sie bestätigt die Jahresabschlüsse und jährlichen Wirtschaftspläne. Daneben kann sie grundsätzlich alle Entscheidungen an sich ziehen, namentlich auch Geschäftsführerangelegenheiten. Anders als in einer Aktiengesellschaft leitet die Geschäftsführung das Unternehmen also nicht vollkommen eigenständig.[6]

Der Inhalt der Protokolle der Gesellschafterversammlung, sowie Zeugenaussagen legen jedoch nahe, dass die Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft von ihrer Möglichkeit, Angelegenheiten des operativen Geschäfts aus der Zuständigkeit der Geschäftsführung an sich zu ziehen, keinen Gebrauch gemacht hat. Sie fungierte als Gremium, das in übergeordneten Angelegenheiten der Flughafengesellschaft entschied. Auch die gesetzlich und nach Gesellschaftsvertrag erforderliche Zustimmung zu einzelnen Rechtsgeschäften wurde eher als rein formelles Erfordernis wahrgenommen.

Der **Zeuge Klaus Wowereit** sagte hierzu:

> „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

---

[4] § 11 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages der FBB GmbH i. d. F. vom 17.11.2011, FBB 82, Bl. 108.
[5] Vgl. § 13 Abs. 1 Buchst. m des Gesellschaftsvertrages der FBS GmbH i. d. F. vom 27.8.2003, FBB 82, Bl. 34, zuletzt § 13 Abs. 1 Buchst. n des Gesellschaftsvertrages der FBB GmbH i. d. F. vom 17.11.2011, FBB 82, Bl. 109.
[6] Schäfer, Gesellschaftsrecht, 2. Aufl. 2011, § 34 Rn. 3; vgl. auch § 37 Abs. 1 GmbHG, wonach die Gesellschafter die Vertretungsbefugnis der Geschäftsführung beschränken können.

> 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."[7]

Dem Untersuchungsausschuss lagen die Protokolle der Gesellschafterversammlungen aus den Jahren 1996 bis 2011 vor.

2. Die Geschäftsführung

Aufgabe der Geschäftsführung ist die Führung der Geschäfte, d. h. jede tatsächliche oder rechtsgeschäftliche Tätigkeit für die GmbH, und die gerichtliche und außergerichtliche Vertretung der GmbH. Die Geschäftsführungsbefugnis ist umfassend, soweit sie nicht durch Gesellschaftsvertrag oder Einzelweisung beschränkt wird. Die Geschäftsführer der GmbH sind an Weisungen der Gesellschafter gebunden, dürfen sich aber auch ohne ausdrückliche Weisung nicht über den tatsächlichen oder mutmaßlichen Willen der Gesellschafter hinwegsetzen.

Die Gesellschaftsverträge der Flughafengesellschaft sahen zunächst vier, später zwei oder mehr Geschäftsführer vor. Zu Beginn der Bauzeit des BBI besaß die Flughafengesellschaft drei Geschäftsführer, darunter einen Sprecher der Geschäftsführung, einen Geschäftsführer für den Bereich Personal und einen Technik-Geschäftsführer. Mit Beschluss des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats im Dezember 2008 war der damalige Vorsitzende Klaus Wowereit beauftragt worden, einen neuen kaufmännischen Geschäftsführer zu suchen.[8] Im September 2009 wurde diese Suche jedoch ergebnislos abgebrochen.[9] Ab 2009 bestand die Geschäftsführung schließlich aus zwei Geschäftsführern.

Die Funktion eines Sprechers der Geschäftsführung war eine herausgehobene. Der Sprecher der Geschäftsführung war – soweit es keinen Geschäftsführer Finanzen gab – auch zuständig für die Finanzen, die strategische Ausrichtung des Unternehmens und, nach dem Wegfall eines eigenständigen Geschäftsführungspostens, für das Personal. Der Technische Geschäftsführer hingegen war für alle Belange des Betriebs der vorhandenen Flughäfen sowie für das Projekt BBI/BER zuständig. Dessen ungeachtet haben die Geschäftsführer eine ungeteilte Verantwortung für das Gesamtunternehmen. Eine Beschränkung der Verantwortung auf nur einige Ressorts ist sowohl nach Satzung und Gesellschaftsvertrag, wie auch nach den Regeln des Corporate Governance Kodex Brandenburg ausgeschlossen.[10]

Im Untersuchungszeitraum war die Geschäftsführung besetzt mit:

---

[7] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 74.
[8] FBS GmbH, Protokoll der 90. Sitzung des Aufsichtsrats am 12.12.2008, FBB Bd. 70, Bl. 2.
[9] FBS GmbH, Protokoll der 94. Sitzung des Aufsichtsrats am 17.9.2009, FBB Bd. 264, Bl. 283 ff.
[10] FBB-Geschäftsverteilung Stand 1.11.2008, FBB 78, S. 116. Vgl. auch: Gesellschaftervertrag, i. d. F. vom 17.11.2011, FBB 82, S. 107; Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer v. 17.9.2010, FBB 81, S. 44. Geschäftsverteilungsplan der Berliner Flughäfen bzw. der FBB 2009 bis 2012, FBB 78, S. 117 bis 136. Corporate Governance Kodex Brandenburg, S. 15, www.mdf.brandenburg.de/cms/detail.php/lbm1.c.356541.de.

- Dr. Götz Herberg (Sprecher der Geschäftsführung), 7. Dezember 1994 bis 31. Dezember 2002
- Dieter Johannsen-Roth (Sprecher der Geschäftsführung) 16. September 2003 bis 31. Mai 2006
- Prof. Dr. Rainer Schwarz (Sprecher der Geschäftsführung) 1. Juni 2006 bis 16. Januar 2013
- Dr. Hartmut Mehdorn (Vorsitzender der Geschäftsführung) 11. März 2013 bis 31. März 2015
- Karsten Mühlenfeld (Vorsitzender der Geschäftsführung) seit 16. März 2015

- Thomas Weyer (Geschäftsführer Technik) 1. Januar 2004 bis 31. August 2008
- Dr. Manfred Körtgen (Geschäftsführer Technik) 1. September 2008 bis 31. Mai 2012
- Horst Amann (Geschäftsführer Technik) 1. August 2012 bis 31 Oktober 2013

- Manfred Hölzel (Geschäftsführer Personal) bis 28. Februar 1997
- Ralf Brunhöber (Geschäftsführer Personal) 14. Februar 1997 bis 14. Januar 2002
- Jörg Rommerskirchen (Geschäftsführer Personal) 16. Februar 2002 bis 2. Oktober 2003
- Dr. Manfred Bobke-von Camen (Geschäftsführer Personal) 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2008

- Kilian Krieger (Geschäftsführer Finanzen) 15. März 1997 bis 15. September 1999
- Andreas Foidl (Geschäftsführer Finanzen) 19. November 1999 bis 31. Juli 2002
- Heike Fölster (Geschäftsführerin Finanzen) seit 21. Mai 2013

Das Ressort des Personal-Geschäftsführers entfiel 2009, weil aufgrund des Verkaufs der Bodenabfertigungsgesellschaft GlobeGround die Beschäftigtenzahl gesunken war und damit auch die notwendige Arbeitnehmerbeteiligung. Stattdessen versuchte der Aufsichtsrat, einen kaufmännischen Geschäftsführer zu berufen. Auch hiervon sah der Aufsichtsrat schließlich mit der Begründung ab, die Kandidatensuche habe kein überzeugendes Ergebnis gebracht. Zudem habe eine der wichtigsten Aufgaben des kaufmännischen Geschäftsführers darin bestanden, eine Langfristfinanzierung für das Projekt BBI abzuschließen. Diese Aufgabe sei bereits gelöst worden.[11] Erst zum 21. Mai 2013 wurde mit Heike Fölster wieder eine eigens für den Bereich Finanzen zuständige Geschäftsführerin berufen.

Das bis 31. Oktober 2013 eigenständige Ressort des Technischen Geschäftsführers wurde seitdem durch den jeweiligen Vorsitzenden der Geschäftsführung wahrgenommen.

Aus dem Bereich der Geschäftsführung lagen dem Ausschuss für die Beweisführung Protokolle der Geschäftsführersitzungen aus dem Zeitraum 2006 bis Juni 2014 vor.

---

[11] Skzl III BF (Mende), Niederschrift der Sitzung des Präsidialausschusses des FBS-Aufsichtsrates am 7.9.2009, Skzl 652, Bl. 63 f.

3. Der Aufsichtsrat

Die Hauptaufgabe des Aufsichtsrats ist die Überwachung der Geschäftsführung. Gegenstand der Überwachung seitens des Aufsichtsrates sind die wesentlichen Maßnahmen der Geschäftsführung.[12]. Der Maßstab dieser Überwachung sind Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit.[13] Die Tätigkeit der Geschäftsführung, die sich nach den Maßstäben eines sorgfältigen und gewissenhaften Kaufmanns zu richten hat, wird vom Aufsichtsrat kontrolliert. Bestimmte Entscheidungen der Geschäftsführung, z.B. beim Überschreiten gewisser Wertgrenzen, müssen vom Aufsichtsrat bestätigt werden. Erkennt er Fehler in der Geschäftsführung und hat die Geschäftsführung gegen ihre Pflichten verstoßen, muss der Aufsichtsrat einschreiten und geeignete Maßnahmen zum Unternehmenswohl einleiten. Bei einer Pflichtverletzung durch die Geschäftsführung ist die Geltendmachung von Ersatzansprüchen mindestens zu prüfen, bei einer Kündigung aus wichtigem Grund die gesetzliche Frist von zwei Wochen nach § 626 Abs. 2 BGB unbedingt einzuhalten. Der Aufsichtsrat ist nicht berechtigt, der Geschäftsführung Weisungen zu erteilen, dies ist der Gesellschafterversammlung vorbehalten (siehe Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, Merkblatt für Aufsichtsräte).

Für die Gesellschafter der Flughafengesellschaft stellt der Aufsichtsrat eine zusätzliche Möglichkeit dar, die Beteiligung der öffentlichen Hand an dem Unternehmen wahrzunehmen. Im Unterschied zu den Vertretern in der Gesellschafterversammlung haben die Mitglieder des Aufsichtsrats ihr Amt jedoch weisungsfrei und allein im Interesse des Unternehmens zu führen.[14]

Bei der Flughafengesellschaft sind hierzu Einzelheiten in den jeweiligen Gesellschaftsverträgen festgelegt.[15] So kann der Aufsichtsrat u. a. bestimmte Arten von Geschäften an seine Einwilligung binden. Er bestellt die Geschäftsführung und beruft sie ab. Der Aufsichtsrat erlässt mit Zustimmung der Gesellschafterversammlung eine Geschäftsanweisung für die Geschäftsführung.

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft hatte zunächst 20, seit August 2008 15 Mitglieder. Hiervon werden zehn Mitglieder durch die Anteilseigner benannt, zwei durch den Bund und jeweils vier durch die Länder Berlin und Brandenburg. Die restlichen Mandate entfallen auf Arbeitnehmervertreter/-innen.

Unter den vier durch das Land Berlin zu benennenden Aufsichtsratsmitgliedern waren in der Regel ein Vertreter aus der Wirtschaft, sowie jeweils ein Vertreter zweier Senatsverwaltungen und der Senatskanzlei auf Staatssekretärs- oder Senatorenebene, bzw. der jeweilige Regierende Bürgermeister. In dem für den vorliegenden Bericht relevanten Zeitraum waren dies:

- Hans-Olaf Henkel (bis 1. Juli 1996, zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrates)
- Sen Dr. Lore Maria Peschel-Gutzeit (SenJust, bis 4. Dezember 1997)

---

[12] Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, 16. Aufl. 2016, § 111 AktG, Rn. 2 m. w. N.
[13] Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, 16. Aufl. 2016, § 111 AktG, Rn. 3 m. w. N.
[14] Lutter/Krieger/Verse, Rechte und Pflichten des Aufsichtsrates, 6. Aufl. 2014, Rn. 1428 m. w. N.
[15] Siehe FBB 82.

- Sen Prof. Dr. Herwig Haase (SenVuB, bis 15. Mai 1996)
- StS Volker Kähne (Skzl, bis 19. August 1996)
- RBm Eberhard Diepgen (21. Mai 1996 bis 23. Juli 2001, ab 24. Juni 1996 zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrates)
- Sen Dr. Annette Fugmann-Heesing (SenFin, 13. September 1996 bis 16. August 1999)
- Sen Jürgen Klemann (SenBWV, später a. D., 13. September 1996 bis 8. Juni 2001)
- Sen Dr. Ehrhard Körting (SenJust, später a. D., 5. Dezember 1997 bis 18. Januar 2000)
- RBm a. D. Dietrich Stobbe (26. August 1999 bis 21. Juni 2002)
- StS Dr. Gisela Meister-Scheufelen (SenWiTech, 08. Juni 2001 bis 23. Juli 2001)
- RBm Klaus Wowereit (23. Juli 2001 bis 2. Oktober 2003 Aufsichtsrat der BBF Holding GmbH, 21. Oktober 2003 bis 12. Dezember 2014 Aufsichtsrat der FBS GmbH bzw. FBB GmbH; zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats 21. Oktober 2003 bis 25. August 2008, 23. September 2008 bis 16. Januar 2013 und 13. Dezember 2013 bis 12. Dezember 2014; stellvertretender Vorsitzender 16. Januar 2013 bis 13. Dezember 2013)
- StS Erika Romberg (SenWiTech, 23. Juli 2001 bis 13. Februar 2002)
- StS Frank Bielka (SenFin, 26. Juli 2002 bis 30. September 2003)
- Michael Zehden (seit 21. Oktober 2003)
- StS Volkmar Strauch (SenWiArbFrau, 22. Februar 2002 bis 2. Oktober 2003 (BBF Holding GmbH), 21. Oktober 2003 bis 25. August 2008)
- Bm und Sen Klaus Böger (SenBildJugSport, 1. März 2000 bis 2. Oktober 2003 Aufsichtsrat der BBF Holding GmbH, 21. Oktober 2003 bis 25. August 2008 Aufsichtsrat der FBS GmbH)
- Sen Harald Wolf (SenWiTechFrau, 23. September 2008 bis 7. Dezember 2011)
- StS Klaus Teichert (SenFin, 23. September 2008 bis 11. August 2009)
- StS Dr. Christian Sundermann (SenFin, 11. August 2009 bis 7. März 2012)
- Sen Frank Henkel (SenInnSport, seit 9. Dezember 2011)
- StS Dr. Margaretha Sudhof (SenFin, 23. März 2012 bis Juni 2015)
- StS Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup (SenStadtUm, seit Jun 2015)[16]
- RBm Michael Müller (seit 12. Dezember 2014, seit 3. Juli 2015 zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Eine der wesentlichen Erkenntnisquellen für den Ausschuss waren die Protokolle der Aufsichtsratssitzungen und dazugehörigen Beschlussvorlagen der Geschäftsführung. Diese wurden durch die Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellt. Um die Aktivitäten des Landes Berlin im Aufsichtsrat nachvollziehen zu können, hat der Ausschuss auch die vorbereitenden Unterlagen herangezogen, die von den jeweiligen Referenten in der Senatskanzlei und den Senatsverwaltungen für die durch diese entsandten Aufsichtsratsmitglieder erstellt wurden.

[16] Die genauen Daten der Abbestellung bzw. Bestellung der Aufsichtsratsmitglieder Dr. Sudhof und Prof. Dr. Lütke Daldrup gingen aus den Beweismitteln nicht hervor.

B. Hintergründe der Standortentscheidung von 1996

Am 28. Mai 1996 unterzeichneten der damalige Bundesverkehrsminister, Matthias Wissmann, der Brandenburgische Ministerpräsident, Dr. Manfred Stolpe und der Regierende Bürgermeister von Berlin, Eberhard Diepgen, eine Vereinbarung mit dem Passus:

> „Angepaßt an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Gesellschafter und nach Prüfung aller für und gegen die Standorte Schönefeld und Sperenberg sprechenden Argumente entscheiden sich die Gesellschafter für die Entwicklung des Standortes Schönefeld als Single-Standort unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept) und geben der BBF Holding GmbH damit die Basis einer wirtschaftlichen Entwicklung.“[17]

Diese mit „Konsensbeschluss“ betitelte Vereinbarung gilt allgemein als das Ereignis, durch das der Standort des künftigen Großflughafens auf Schönefeld festgelegt wurde. Es handelte sich um den Endpunkt eines langwierigen Entscheidungsprozesses, der einschließlich mehrerer vorbereitender Untersuchungen mehrere Jahre andauerte.

Die rechtliche Festlegung des Flughafenstandortes lässt sich grob in drei Phasen einteilen: Zunächst wurde im Raumordnungsverfahren eine Vorauswahl möglicher Standorte ausgewertet. Hieran schloss sich eine Verhandlungsphase an, die zum Konsensbeschluss zwischen den Anteilseignern der Flughafengesellschaft führte. Anschließend wurde in Landesplanungsverträgen und –gesetzen, sowie im Planfeststellungsverfahren der Standort Schönefeld juristisch abgesichert.

Der Untersuchungsauftrag des Ausschusses geht vom Konsensbeschluss als der eigentlichen Standortentscheidung aus und stellt die Frage nach dessen Hintergründen.[18] Das Untersuchungsergebnis hinsichtlich der Standortfrage konzentriert sich deshalb auf den Zeitraum bis zum Konsensbeschluss. Ob und in welcher Weise die Eignung des Standortes Schönefeld noch während der anschließenden Landesplanung und im Planfeststellungsverfahren in Frage gestellt wurde, ist nicht Teil des Untersuchungsauftrages und entzieht sich deshalb der näheren Erörterung. Letztlich ist unstrittig, dass der Planfeststellungsbeschluss die rechtliche Grundlage der Standortentscheidung ist und juristisch Bestand hat, da die gegen ihn gerichteten Klagen abschließend entschieden wurden.

I. Das Raumordnungsverfahren

Beim Raumordnungsverfahren gemäß § 15 ROG handelt es sich um ein Instrument zur Prüfung der Raumverträglichkeit eines Vorhabens. Die Ergebnisse dienen insoweit der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens, als nach § 4 Abs. 1 S. 1 ROG die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sind.

---

[17] Skzl 342, Bl. 199.
[18] Vgl. Frage A.1 des Untersuchungsauftrags, Drs. 17/0544.

1. Vorbereitende Untersuchungen

Zur Vorbereitung der Standortfindung ließ die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eine erste Suche nach potenziellen Flughafenstandorten durch ein Unternehmenskonsortium um die Lahmeyer International GmbH durchführen. Diese erbrachte das Ergebnis, dass die Standorte Jüterbog West, Jüterbog Ost, Borkheide und Michelsdorf die Anforderungen am besten erfüllten. Zusätzlich empfahl Lahmeyer International GmbH, auch die Variante eines Ausbaus des Flughafens Schönefeld (Nord) nach Süden in das Raumordnungsverfahren aufzunehmen, da hierdurch ein bereits vorhandener Verkehrsflughafen genutzt werden könne.[19]

Die Ergebnisse des Lahmeyer-Gutachtens wurden im Aufsichtsrat kritisch gesehen, da Zweifel daran bestanden, ob die Suche alle für das Raumordnungsverfahren maßgeblichen Kriterien berücksichtigt hatte.[20] Der Aufsichtsrat beauftragte daher die Geschäftsführung, eine weitere Standortsuche durchzuführen. Die Geschäftsführung beauftragte diesmal eine Projektgruppe, bestehend aus der Dornier GmbH und der WIB Ingenieurgesellschaft mbH (WIB GmbH), mit der Suche. Der Kriterienkatalog für die Standortsuche wurde unter Berücksichtigung von Gesichtspunkten erstellt, die im September 1992 von Vertretern aller drei Anteilseigner in einer Interministeriellen Konferenz erarbeitet wurden, und am 25. Januar 1993 durch den Aufsichtsrat bestätigt.[21]

Für die Voruntersuchung waren folgende Vorgaben und Zielparameter vorgesehen: Internationaler Flughafen mit Drehscheibenfunktion (Umsteigeranteil 20 Prozent), Kapazität der ersten Ausbaustufe für 2010 30 Mio. PAX/a, in der zweiten und ggf. weiteren Phasen 60 bis 80 Mio. PAX/a, bei zwei bis zu sechs unabhängig voneinander betreibbaren Start- und Landebahnen, daraus sich ergebender Flächenbedarf zwischen 3.780 und 3.880 ha unter Berücksichtigung aller Ausbauoptionen, 24-Stundenbetrieb, Belegenheit innerhalb von 60 km um den Lehrter Bahnhof als zentralen Punkt.[22]

Die Projektgruppe empfahl in ihrem Abschlussbericht 1993, die bestplatzierten Standorte Sperenberg und Jüterbog-Ost im Raumordnungsverfahren zu untersuchen. Daneben wurde auch Schönefeld als dritte Standortalternative zur Untersuchung empfohlen, obwohl die Bewertung des Standortes lediglich im Mittelfeld auf Rang 5 von 9 lag.[23] Sie begründete dies mit bereits bestehenden Planungen und dem im Rahmen der Feinbewertung recht guten Abschneiden des Standorts.[24]

---

[19] Protokoll der 3. Aufsichtsratssitzung der BBF Holding GmbH am 4.9.1992, FBB 52 Bl. 322.
[20] Protokoll der 3. Aufsichtsratssitzung der BBF Holding GmbH am 4.9.1992, FBB 52 Bl. 324.
[21] Protokoll der 6. Aufsichtsratssitzung der BBF Holding GmbH am 26.4.1993, FBB 52 Bl. 270.
[22] Projektgruppe Berlin-Brandenburg – Dornier GmbH/WIB GmbH, Abschlußbericht zum Arbeitspaket „Standortsuche“, FBB 199, Bl. 11 ff.
[23] Projektgruppe Berlin-Brandenburg – Dornier GmbH/WIB GmbH, Abschlußbericht zum Arbeitspaket „Standortsuche“, FBB 199, Bl. 150.
[24] Projektgruppe Berlin-Brandenburg – Dornier GmbH/WIB GmbH, Abschlußbericht zum Arbeitspaket „Standortsuche“, FBB 199, Bl. 154.

2. Ablauf und Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beschloss in seiner 7. Sitzung am 28. Juni 1993 nach eingehender Diskussion einstimmig, die Geschäftsführung zu beauftragen, zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens vertiefende Untersuchungen der Standorte Jüterbog Ost, Schönefeld Süd und Sperenberg zu veranlassen. Die Gleichwertigkeit dieser drei Standorte für die Untersuchung war in der vorangegangenen Diskussion betont worden.[25] Die Aufsichtsratsmitglieder Herr Prof. Ruhnau und Herr Hirche legten Wert darauf, dass die drei ausgewählten Standorte gleichwertig in der nächsten Untersuchungsrunde behandelt werden.[26]

Im Mai 1994 begann auf Antrag der Flughafengesellschaft das Raumordnungsverfahren beim Brandenburgischen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung (MUNR Brandenburg). Ziel war die landesplanerische Beurteilung der Eignung von Sperenberg, Jüterbog-Ost und Schönefeld-Süd als potenzielle Single-Standorte des künftigen Großflughafens. Daneben wurde auch die Option einer Beibehaltung des bisherigen Flughafensystems mit den drei Berliner Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld (Nord) unter Verzicht auf einen Flughafenneubau, genannt „Null-Variante“, untersucht.

Gegenstand des Raumordnungsverfahrens war vor allem eine Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumentwicklung des Landes Brandenburg.[27] Diese schloss eine Betrachtung der Umweltauswirkungen ein.

Die raumordnerische Bewertung erfolgte anhand der folgenden Kriterien:[28]

- Dezentrale Konzentration; hierunter ist ein Entwicklungsansatz zu verstehen, nach dem der sog. äußere Entwicklungsraum, der nicht unmittelbar mit Berlin zusammenhängt, gefördert werden sollte und bei der Planung großer Vorhaben zu bevorzugen war.
- Zentralörtliche Gliederung, d. h. gleichwertige Versorgung der Bevölkerung durch Gliederung in Ober-, Mittel-, Grund- und Kleinzentren
- Auswirkung auf die Bevölkerung (Bevölkerungszahl, Zu- und Abwanderung)
- Auswirkungen auf die Wirtschaft
- Siedlungs- und Freiraum
- Siedlungsentwicklung und Wohnen
- Konversion, d. h. der Beitrag des Vorhabens zur Sanierung militärischer Flächen und Einrichtungen für zivile Zwecke
- Land- und Forstwirtschaft
- Erholung/Tourismus
- Verkehr
- Soziale Infrastruktur
- Ver- und Entsorgung

---

[25] Protokoll der 7. Aufsichtsratssitzung der BBF Holding GmbH am 28.6.1993, FBB 52, Bl. 257.
[26] BBF Holding GmbH, Protokoll der 7. Aufsichtsratssitzung am 28.6.1993, FBB 52, Bl. 257.
[27] Vgl. MUNR Brandenburg, Zusammenfassung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vom 17.11.1994, Skzl 204, Bl. 7 ff. (18).
[28] Siehe MUNR Brandenburg, Zusammenfassung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vom 17.11.1994, Skzl 204, Bl. 7 ff.

- Rohstoffe/Lagerstätten
- Katastrophenschutz
- Militärischer Raumbedarf

Die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt unterschied die Schutzgüter:

- Menschen
- Tiere und Pflanzen
- Boden
- Grund- und Oberflächenwasser
- Luft
- Klima
- Landschaft
- Kultur und sonstige Sachgüter

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gab das MUNR Brandenburg am 17. November 1994 seine landesplanerische Beurteilung bekannt. Diese gab einem Flughafenneubau eindeutig den Vorzug gegenüber der Null-Variante, da die Beibehaltung des Status quo den Ausbau der drei bestehenden Flughäfen bis zur theoretischen Leistungsgrenze erfordern würde. Ein solcher Ausbau sei mit unvertretbaren Mehrbelastungen für Bevölkerung und Umwelt verbunden.

In der Frage, welches der geeignete Single-Standort für den Flughafenneubau sei, wurden Jüterbog-Ost und Sperenberg gleichrangig beurteilt. Beide Standorte seien grundsätzlich für die Errichtung und den Betrieb des Flughafens geeignet. Der Standort Schönefeld hingegen wurde aus landesplanerischer Sicht abgelehnt.[29] Grund hierfür war vor allem die hohe Lärmbelastung sowie die Tatsache, dass Schönefeld als stadtnaher Standort dem Grundsatz der Dezentralen Konzentration widerspreche.

Letztlich ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens jedoch nicht bindend oder präjudizierend für die weiteren Planungen gewesen. In mehreren Gutachten und juristischen Stellungnahmen wurde diese Position untersetzt und die Wirtschaftlichkeit des Projekts als das ausschlaggebende Kriterium der Standortwahl bekräftigt.[30] Die Bindungswirkung des Raumordnungsverfahrens für die spätere Planfeststellung war im Auftrag der Gesellschafter durch Prof. Udo Steiner, Universität Regensburg, überprüft worden.[31] Der Gutachter wies nach, dass eine solche Bindungswirkung verneint werden muss. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens sei im Planfeststellungsverfahren zwar zu berücksichtigen, könne aber durch anderweitige öffentliche Belange. z. B. Belange der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gem. § 7 BHO überwunden werden.[32]

---

[29] Siehe MUNR Brandenburg, Zusammenfassung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vom 17.11.1994, Skzl 204 Bl. 7 ff. (8).
[30] Skzl 23, Bl. 46 ff; Vermerk aus Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen, Skzl 49, Bl. 79; Vermerk Straßmeier in Skzl 49, Bl. 84.
[31] Skzl 23, Bl. 212.
[32] Skzl 39, Bl. 193.

II. Verhandlungen auf dem Weg zum Konsensbeschluss

Politische Verhandlungen der Gesellschafter über die Standortfrage begleiteten bereits das Raumordnungsverfahren. Im Verhandlungsprozess spielte der Standort Jüterbog-Ost bald keine Rolle mehr, sodass sich die Diskussion auf Schönefeld und Sperenberg konzentrierte.

1. Akteure

Auf dem Weg zum Konsensbeschluss wurde die Standortfrage auf mehreren Ebenen erörtert. Als Akteure sind auszumachen:

- Die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund als Gesellschafter der Flughafengesellschaft; stellvertretend für den Gesellschafter Berlin hat der Ausschuss die Zeugen Straßmeir, Kronmüller und Diepgen gehört.
- Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft; stellvertretend für diesen wurde der Zeuge Hans-Olaf Henkel vernommen, der zur Zeit des Konsensbeschlusses den Vorsitz innehatte.
- Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft; hierzu wurde der Zeuge Dr. Herberg gehört.
- Zum weiteren Verständnis der politischen und gesellschaftlichen Diskussion wurde ergänzend der Zeuge Böger vernommen.

Da der Konsensbeschluss im Kreise der Anteilseigner der Flughafengesellschaft zustande kam, sind insbesondere die Interessenlagen der jeweiligen Gesellschafter und ihr Verhältnis zueinander näher zu beleuchten.

Der **Zeuge Eberhard Diepgen** fasste die Ausgangslage folgendermaßen zusammen:

> „Ich weise darauf hin, dass es in dem Zusammenhang natürlich sehr unterschiedliche Interessenlagen der Gesellschafter gegeben hat. Der Gesellschafter Bund mit seinen bestimmten Verpflichtungen auch für andere Flughafenstandorte, aber vor allen Dingen auch die Interessenlage: Welche Verpflichtungen im Hinblick auf finanzielle Auswirkungen bei den verschiedenen Standorten gibt es? – Die Interessenlage des Landes Brandenburg: Wie weit kann die Flughafenplanung einbezogen werden in nicht nur Raumordnung, sondern in wirtschaftliche Entwicklungen für die Gesamtregion dabei? […]
>
> Die Interessenlage Brandenburgs war, diese Flughafenplanung für die wirtschaftliche Infrastruktur und die Reduzierung von finanziellen Verantwortlichkeiten zu nutzen, die sonst auf das Land Brandenburg zugekommen wären. Die Interessenlage Berlins war, dass wir die wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Konsequenzen für die Region Berlin, also für die Stadt Berlin, ebenfalls mit berücksichtigen mussten. Das waren die unterschiedlichen Ausgangspositionen.“[33]

[33] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 43.

Dem Untersuchungsausschuss sind jedoch verfassungsrechtliche Grenzen gesetzt, was das Verhalten der Gesellschafter Brandenburg und Bund angeht. Als Landesparlament kann das Abgeordnetenhaus lediglich Sachverhalte innerhalb der Berliner Landeszuständigkeit untersuchen. Akteure außerhalb Berlins sind daher für den Untersuchungsauftrag nur insoweit von Interesse, als dies zum Verständnis des geschichtlichen Gesamtzusammenhangs oder des Verhaltens der Berliner Akteure notwendig ist.

a. Das Land Brandenburg

Der Anteilseigner Brandenburg befürwortete von Anfang an den Standort Sperenberg. Das Raumordnungsverfahren zeigte, dass der Standort am ehesten den landesplanerischen Interessen Brandenburgs entsprach.

Die Brandenburger Regierung beschloss am 1. August 1995 einen „Landesentwicklungsplan Flughafen BBI“ für den Standort Sperenberg, um bereits die landesplanerische Absicherung des Standortes Sperenberg zu betreiben.

Selbst als durch den Konsensbeschluss bereits eine Entscheidung zugunsten Schönefeld gefallen war, verdeutlichte das Land Brandenburg seine eigentliche Präferenz durch die Aufnahme eines Passus in die Präambel des Konsensbeschlusses, demzufolge der Gesellschafter Brandenburg Sperenberg als Flughafenstandort für „besonders geeignet“ hielt.[34]

b. Die Bundesrepublik Deutschland

Die Bundesregierung positionierte sich zugunsten des Standortes Schönefeld. Ohne sich in der Frage der Eignung der beiden Standorte festzulegen, problematisierte der Bund von Anfang an die Finanzierung des Standortes Sperenberg. Dies betraf insbesondere die Kosten der Verkehrsanbindung.

Die Zeugen Diepgen und Böger erklärten das mangelnde finanzielle Engagement des Bundes damit, dass die Bundesregierung kein starkes Interesse daran hatte, ein Luftverkehrsdrehkreuz zu schaffen, das in Konkurrenz zu den Flughäfen Frankfurt und München treten konnte. Dies sei wiederum auf die Einflussnahme durch die Lufthansa zurückzuführen, die sich mit einem Engagement in Berlin zurückhielt.

Wörtlich sagte der **Zeuge Klaus Böger**:

> „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,

[34] Konsensbeschluss, Skzl 342, Bl. 198.

> es gab und gibt natürlich immer Verbindungen zwischen Lufthansa und Bundesverkehrsministerium, dass man das deutlich gemacht hat.“ – „Der Bund, der argumentiert hat: Wir können das nicht finanzieren, hat im gleichen Mai 1996 eine Finanzierungszusage für den Transrapid von Berlin nach Hamburg gegeben. Also kann unbedingt die Frage der Finanzierung nicht ganz den Ausschlag gegeben haben. […] Daraus schlussfolgere ich, dass das Argument, zu sagen: Wir können nicht die Anbindung Sperenberg leisten, nicht ein Argument ist, das sozusagen objektiv bestand, sondern eben aus der regionalpolitischen Perspektive, dass man nicht wollte, dass dort ein solcher Flughafen entsteht mit einer Perspektive, dass er sich zu einem Hub entwickeln könnte, weil das den übrigen Entscheidungen für Frankfurt und München zuwider sprach.“[35]

Ähnlich äußerte sich der **Zeuge Eberhard Diepgen**:

> „Wir waren natürlich in der Konkurrenz. Die Konkurrenz war in Deutschland zu Frankfurt, zu München, zu Düsseldorf. Ich darf darauf hinweisen, dass damals der Billigflieger noch nicht in dem Maße entdeckt worden war. Und wir mussten uns dabei ja auch ein wenig auseinandersetzen mit dem, was die Lufthansa an Politik betrieben hat. Ein Vertreter der Lufthansa wird jetzt das, was ich hier sage, mit Abscheu zurückweisen – will ich Sie gleich drauf hinweisen. Aber trotz der Tatsache, so meine Einschätzung, dass die Lufthansa immer behauptet hat, sie sei mit allem, mit Herz und Blut für Sperenberg und einen großen Flughafen: Das entsprach nicht in Wirklichkeit ihrer Interessenlage. Sie hatte die Verantwortung in München, in Frankfurt, sie hatte die Verantwortung auch vor dem Hintergrund des Flugverkehrsaufkommens in Düsseldorf. Sie hatte die Einbindung in ihre internationalen Vereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften.“[36]

In der Tat lag nach Auskunft der Brandenburgischen Landesregierung vonseiten der Lufthansa keine Zusage für eine Unterstützung des Projektes BBI vor. Die Unternehmensberatung Roland Berger habe für ein drittes Luftverkehrsdrehkreuz in Deutschland eine „Durststrecke“ vorausgesagt.[37]

Der Zeuge Diepgen vermutete außerdem, dass der Bund unter dem Druck eines Bundesrechnungshofberichtes[38] stand[39]: Der Bericht äußerte die Befürchtung, dass Wirtschaftlichkeitserwägungen und damit der Standort Schönefeld im Raumordnungsverfahren zu kurz gekommen sei gegenüber landesplanerischen Interessen Brandenburgs.[40] Der Bundesrechnungshof empfahl:

---

[35] Zeuge Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 71.
[36] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 47.
[37] Landtag Brandenburg, Drs. 3/3786, Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 34 der Fraktion der PDS Drs. 3/3370 „Marktchancen BBI“, Skzl 750, Bl. 25 f.
[38] Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über den Stand der Maßnahmen zum Ausbau der Berlin-Brandenburger Flughäfen vom 20.12.1994, Skzl 24, Bl. 10 ff.
[39] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 43.
[40] Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über den Stand der Maßnahmen zum Ausbau der Berlin-Brandenburger Flughäfen vom 20.12.1994, Skzl 24 Bl. 31.

> „Der Bund sollte darauf hinwirken, daß bei der Standortentscheidung betriebswirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Aspekte angemessen gegenüber landesplanerischen Zielen berücksichtigt werden.“[41]

c. Die Position des Landes Berlin

Für das Land Berlin als Gesellschafter der Flughafengesellschaft verhandelte im Rahmen der Standortfindung die Senatskanzlei. Der Ausschuss hat sich daher stellvertretend für das Land Berlin vor allem mit der Politik der Senatskanzlei beschäftigt. Allerdings ist allgemein festzustellen, dass die politischen Akteure innerhalb Berlins keineswegs eine einheitliche Position einnahmen. Im Gegensatz zu den beiden Mitgesellschaftern vertrat auch die Senatskanzlei im Namen des Landes Berlin keine durchgehend gleichbleibende Position.

aa. Kritische Bewertung des Raumordnungsverfahrens

Die Haltung der Senatskanzlei war allgemein gekennzeichnet durch eine kritische Bewertung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens. Sowohl die Beweisunterlagen als auch die Zeugenaussagen waren geprägt durch die Wahrnehmung, das Land Brandenburg habe aus Eigeninteresse eine einseitige Vorfestlegung zugunsten Sperenbergs vorgenommen. So heißt es etwa in einem internen Vermerk der Senatskanzlei:

> „Die gesamte landesplanerische Bewertung der drei Standortalternativen war schon vor der Durchführung des Raumordnungsverfahrens auf der Seite des Landes Brandenburg vorentschieden“[42]

Ein weiterer Vermerk bezeichnet die landesplanerische Beurteilung des MUNR Brandenburg als „praktisch unbrauchbar“ [43], weshalb die Berliner Senatsverwaltungen einen umfangreichen Fragenkatalog an das MUNR Brandenburg erarbeiteten.

Der **Zeuge Alexander Straßmeir** begründete die Arbeiten wie folgt:

> „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.“[44]

Auf die einzelnen Einwände gegenüber den Wertungen des Raumordnungsverfahrens wird unter B.II.2 näher einzugehen sein.

---

[41] Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über den Stand der Maßnahmen zum Ausbau der Berlin-Brandenburger Flughäfen vom 20.12.1994, Skzl 24, Bl. 33.
[42] Vermerk Skzl I D (Straßmeir) vom 3.1.1995, Skzl 22 Bl. 142.
[43] Vermerk Skzl I D (Straßmeir) vom 17.1.1995, Skzl 808, Bl. 66 f.
[44] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 9.

bb. Wechselnde Verhandlungspositionen

Bei aller Skepsis gegenüber dem Raumordnungsverfahren ist aber kein kategorischer Ausschluss des Standortes Sperenberg von Anfang an zu erkennen. So existieren aus der Senatskanzlei Entwurfsarbeiten für eine Positionsvereinbarung zwischen dem Regierenden Bürgermeister von Berlin und dem Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, die dem Standort Sperenberg den Vorzug geben. In einem sogenannten „5. Entwurf“ von Juni 1995 der Positionsvereinbarung heißt es:

> „Berlin und Brandenburg stimmen überein, daß für den Standort Sperenberg mit der Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren nunmehr begonnen wird mit dem Ziel, daß der neue Flughafen zum Jahr 2015 vollständig fertiggestellt und über die Schiene und Straße optimal erreichbar sein soll.“[45]

Seitens der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin wurde mit einem „Gegenentwurf“ zum o. g. Entwurf gearbeitet, der in den Akten der Senatskanzlei als „Böger-Papier“ bezeichnet wurde. Dieses Papier, welches laut einem Vermerk der Senatskanzlei vom 21. Juni 1995 stammen soll[46], unterschied sich in mehreren Punkten vom Entwurf der Senatskanzlei. So sah das „Böger-Papier“ beispielsweise vor, dass nach „der Errichtung des neuen Flughafens BBI in Sperenberg […] die Flughäfen Tegel und Schönefeld zeitnah zu schließen“ seien.[47] Eine Schließung des Flughafens Tegel war jedoch nach dem Entwurf der Senatskanzlei nicht vorgesehen.[48]

In einem Gespräch mit Ministerpräsident Dr. Manfred Stolpe am 27. Mai 1995 verabredete der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen sogar die Formulierung einer Vereinbarung u. a. mit dem Kerninhalt:

> „Es soll einer [*sic*] internationaler Flughafen im Raum Sperenberg errichtet werden. Er soll im Jahre 2015 den Betrieb aufnehmen.“[49]

Weitere Entwurfsarbeiten zeichnen eine Linie vor, die den Bau in Sperenberg langfristig anstrebt, jedoch von den finanziellen Möglichkeiten der Gesellschafter abhängig macht. Die Aufgeschlossenheit für den Standort Sperenberg kam der Berliner SPD entgegen, die sich als Koalitionspartner für den Flughafenneubau in Sperenberg aussprach. In diesem Zusammenhang gab die SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin am 30. Januar 1995 eine Presseerklärung zu den Ergebnissen einer Klausurtagung heraus, in welcher ausführlich die Haltung der Fraktion zum Standort eines künftigen Flughafens erläutert wird. In der Presseerklärung heißt es:

---

[45] Skzl 36, Bl. 32.
[46] Vermerk Skzl I D (Straßmeir), Skzl 1, Bl. 82.
[47] „Böger-Papier“, Skzl 1, Bl. 78.
[48] Vermerk Skzl I D (Straßmeir), Skzl 1, Bl. 82.
[49] Gesprächsvermerk des RBm vom 29.5.1995, Skzl 36, Bl. 91.

> „Bei Abwägung aller zur Zeit vorliegenden planerischen und wirtschaftlichen Gutachten spricht sich die SPD-Fraktion für den Standort Sperenberg aus, der den Ergebnissen der brandenburgischen Raumordnungsinteressen entspricht und die für den Kostenträger der Infrastruktur- und Verkehrsmaßnahmen günstigere Variante gegenüber Jüterbog-Ost darstellt.“[50]

Der ehemalige Vorsitzende der Fraktion der CDU im Abgeordnetenhaus von Berlin, Klaus-Rüdiger Landowsky, schilderte die damalige Haltung seiner Fraktion zum Standort des künftigen Flughafens in einem Interview mit dem Berliner Tagesspiegel am 23. April 2013. Darin stellte er fest, dass der Standort des neuen Flughafens „nicht ohne die Berliner CDU [hätte] beschlossen werden können“. In der damaligen CDU-Fraktion habe es „stets eine Präferenz für Schönefeld“ gegeben. Der Standort Sperenberg sei der Fraktion „einfach zu weit weg von Berlin“ gelegen. Hinzu käme, dass „ein Flughafen Sperenberg nicht gerade zur Identifikation mit der Hauptstadt Berlin beigetragen hätte“.[51]

Dass das Anstreben eines Flughafenneubaus am Standort Sperenberg auch in der Senatskanzlei eher zwiespältig gesehen wurde, zeigt ein zu den o. g. Entwürfen verfasster Vermerk:

> „Die anliegende, nach Ihren Wünschen formulierte Linie ist möglicherweise in Koalitionsverhandlungen konsensfähig; sie widerspricht aber den erkennbaren Möglichkeiten. Dies kann nur der schrittweise Ausbau Schönefelds zu einem internationalen Großflughafen sein.“[52]

Zugleich stand die Aufgeschlossenheit gegenüber Sperenberg stets unter dem Vorbehalt, dass die Finanzierung der Verkehrsanbindung von Sperenberg durch private Investoren oder das Land Brandenburg gesichert wird. Der damalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen formulierte dies im Gesprächsvermerk zur Positionsvereinbarung vom 27. Mai 1995 folgendermaßen:

> „Der Aufsichtsrat der Berliner Flughafengesellschaft soll den Vorstand beauftragen, konkrete Verhandlungen über eine private Finanzierung eines Flughafens aufzunehmen. […]
>
> Die Finanzierung der Verkehrsanbindung soll durch die entsprechenden Kostenträger übernommen werden. Sollten Dritte zu dieser Verpflichtung innerhalb des Zeitrahmens nicht in der Lage sein, so wird eine Vorfinanzierung durch das Land Brandenburg ausdrücklich mit verabredet.
>
> Die Finanzierung der [*sic*] Verkehrs eines Flughafens Sperenberg bis zum Jahre 2015 darf nicht zulasten des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin entsprechend den Zusagen der Bundesregierung, den notwendigen Lückenschlüssen sowie auch nicht zulasten des notwendigen Regionalverkehrs im Land Brandenburg

---

[50] SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin, Presseinfo v. 30.01.1995, Skzl 34, Bl. 71 ff. (73).
[51] Tagesspiegel („Uns war das zu weit weg“) v. 23.4.2013.
[52] Vermerk Skzl I (Hinkefuß) vom 4.12 1995, Skzl 40 Bl. 12.

> erfolgen. Es muß damit eine gesonderte und zusätzliche Finanzierung gegeben sein.“[53]

Ähnliche Vorbehalte zeigten die Stellungnahmen einzelner Senatsverwaltungen:

Die Senatsverwaltung für Finanzen hegte wegen der erwarteten Belastung öffentlicher Finanzen grundsätzliche Skepsis gegenüber einem stadtfernen Standort und wollte diesen nur akzeptieren, wenn der Bund die Kosten der Verkehrsanbindung übernähme. Gegen den Standort Sperenberg wurde außerdem die Unwägbarkeit der Kosten für Grundstücksbeschaffung und Altlastensanierung ins Feld geführt, sowie die gegenüber Schönefeld geringere Verbesserung von Arbeitsmarktentwicklung und Steueraufkommen.[54]

Ein interner Vermerk der Senatsverwaltung für Standentwicklung und Umwelt zu raumplanerischen Auswirkungen der Flughafenstandorte Schönefeld Süd und Sperenberg bemängelt zwar die fehlende Beteiligung Berlins an der Durchführung des Raumordnungsverfahrens – so wurde entgegen der Berliner Stellungnahme der stärkere wirtschaftlicher Effekt eines stadtnahen Flughafens für die Gesamtregion weniger gewichtet als der des stadtfernen. Im Ergebnis folgt der Vermerk aber den Wertungen des Raumordnungsverfahrens und sieht außerdem einen großen Vorteil von Sperenberg in der Anbindung an die ohnehin auszubauende Anhalter Bahn.[55] Für die Senatsverwaltung hing daher die Bewertung des Standortes Sperenberg von einer qualitativ hochwertig ausgebauten Verkehrsanbindung ab.[56]

Zusammenfassend ergibt sich ein höchst gemischtes Bild, das keine eindeutige Positionierung von Anfang an erkennen lässt. Der Zeuge Straßmeir hat es „als eine sehr lebhafte Diskussion wahrgenommen.“ – „Mein Eindruck war, dass beide Standorte vertretbar sind“[57] – „Es ging teilweise durch die Parteien hindurch.“[58]

Ein Flughafenneubau in Sperenberg wurde zwar als Möglichkeit gesehen. Jedoch wurde die Realisierbarkeit von Sperenberg zunehmend von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig gemacht. Diese sich allmählich verfestigende Verhandlungsposition verdeutlicht ein zusammenfassender Vermerk zum ersten Spitzengespräch zwischen allen drei Anteilseignern:

> „Die Standpunkte für/gegen Schönefeld/Sperenberg stehen sich unvereinbar gegenüber“-„Die Sachargumente für/gegen Schönefeld/Sperenberg sind von den Interessenlagen her bestimmt und nicht zwingend. Auch eine „Punkte-Wertung“ kommt zu keinem eindeutigen Ergebnis.“-„Einziges „k.o.-Argument“ ist m.E. die Finanzierungsfrage. Der Bund ist nicht bereit/in der Lage, die Verkehrsinvestitionen zu finanzieren. […] Viel wichtiger scheint mir aber die Frage der Finanzierung von Bau und Betrieb von BBI. Eine rein private Finanzierung ist Illusion; eine teilöffentliche Finanzierung stößt an die Grenzen des Haushaltes. All dies spricht

---

[53] Gesprächsvermerk des RBm vom 29.5.1995, Skzl 36, Bl. 92.
[54] Schreiben SenFin Pieroth an RBm, Skzl 1, Bl. 64 f.
[55] Vermerk SenStadtUm II B 2 (Müller) vom 5.1.1995, Skzl 22, Bl. 182 ff.
[56] Vgl. auch Schreiben SenStadtUm Hassemer an RBm Diepgen vom 6.1.1995, Skzl 22, Bl. 223 f.
[57] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 30.
[58] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 10.

dafür, sich schrittweise und nach Möglichkeit dem Bedarf anzupassen, also Schönefeld auszubauen.“-„Wenn ein solches Ergebnis nicht erreichbar ist, muß zunächst die Finanzierung von Sperenberg – am besten auch von Schönefeld – geklärt werden.“[59]

cc. Das politische Klima in Berlin

Nach den politischen Hintergründen der Standortentscheidung gefragt, äußerten Zeugen, dass Sperenberg vor allem aufgrund seiner größeren Entfernung in der Berliner Bevölkerung als kaum zustimmungsfähig galt.

Der **Zeuge Hans-Olaf Henkel** führte hierzu aus:

„Dann komme ich zur Erreichbarkeit. Auch das ist ein großes Thema gewesen. Es hängt immer davon ab, was Sie nehmen. Wenn man aber einen konstanten Ort nimmt, sagen wir mal Berlin-Mitte, dann wissen wir, heute ist es nach Tegel 11 Kilometer. Wunderbar! Das gibt es nirgendwo anders in der Welt. Das heißt, die Berliner Passagiere ärgern sich über Schönefeld. Das ist klar, weil es nicht mehr so bequem ist. Sie erinnern sich an den Aufschrei, als Tempelhof geschlossen wurde. Schönefeld wäre dann 22 Kilometer. Jetzt können Sie sich mal vorstellen, wie die Bevölkerung aufgejault hätte, wenn man nach Sperenberg gegangen wäre. Das wären 44 gewesen. Oder nach Jüterbog, was übrigens damals eine durchaus ernstgenommene Alternative war. Das wären dann 64 gewesen. – So viel zum Hintergrund dieser Kriterien.“[60]

Der Zeuge Böger begründete die schlussendliche Zustimmung der Berliner SPD zum Standort Schönefeld mit der eindeutigen Stimmungslage der Berliner Bevölkerung:

Zeuge Klaus Böger: „[I]ch bin mir ziemlich sicher, dass Sie für Sperenberg in der Bevölkerung Berlins knapp über der 5-Prozent-Zustimmung gelegen hätten. Das war ein Projekt des Kopfes und der Vision, langfristig vorausgedacht. Wir hätten in der Bevölkerung damit keine Mehrheit gehabt momentan. Ich sage Ihnen das so, um Ihnen deutlich zu machen, weil Sie auch gefragt haben: Wie kommt es, wenn Sie von einer solchen Position dann abgehen und sagen: Der Konsensbeschluss, der Konsensbeschluss? – Ganz einfach: Weil ich dafür keine machtpolitische und reale Basis mehr gesehen habe.“[61]

In der Tat sprachen sich in einer durch den Tagesspiegel am 20. April 1995 veröffentlichten Umfrage 77 Prozent der Befragten für einen stadtnahen Flughafen, also Schönefeld aus,

---

[59] Vermerk Skzl I (Hinkefuß) vom 31.5.1995 zum Termin 2.6.1995 mit BVM Wissmann, MP Stolpe, RBm Diepgen und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Henkel, Skzl 36, Bl. 36 ff.
[60] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 6.
[61] Zeuge Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 71.

während nur 7 Prozent den Standort Sperenberg befürworteten.[62] Ähnlich fiel eine infas-Umfrage der Berliner Zeitung mit 86 Prozent für Schönefeld aus.[63]

dd. Oppositionsfraktionen

Die damalige Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin hielt Mitte der 1990er an Schönefeld als Standort für einen alleinigen Flughafen für Berlin fest. In einem Ende November 1994 eingebrachten Antrag („Großflughafen BBI“) wandte sich die Fraktion gegen den Bau eines neuen Flughafens im Raum Berlin-Brandenburg. Der Flughafen Tempelhof solle „umgehend“, der Flughafen Tegel bis zum Jahr 2000 geschlossen werden. „Der dann verbleibende Flugverkehr wird ab diesem Zeitpunkt am Standort Schönefeld von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt“, heißt es in dem Antrag.[64] Begründet wurde der Antrag von der Fraktion zum einen mit dem aus ihrer damaligen Sicht nicht als realistisch einzustufenden Wachstum der Passagierzahlen und zum anderen mit weitreichenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt der Standorte Sperenberg und Jüterbog, sowie finanziellen Belastungen für das Land Berlin. So müssten bei einem Flughafenbau am Standort Sperenberg insgesamt 22 Millionen Bäume gefällt werden, am Standort Jüterbog würde eine breite eiszeitliche Hügellandschaft in Mitleidenschaft gezogen.[65] Im Februar 1995 brachte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag einen Antrag ein, der sich ebenfalls für die Abwicklung des künftigen Berliner Flugverkehrs am dann einzigen Flughafenstandort Schönefeld aussprach.[66]

Die damalige PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin legte im Mai 1995 ebenfalls einen Antrag vor, der sich gegen die Planung eines neuen Flughafens im Raum Berlin-Brandenburg wandte. Ebenso wie die damalige Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sprach sich auch die Fraktion der PDS für die künftige Abwicklung des Flugverkehrs am bestehenden Standort Schönefeld aus. Der Standort Tempelhof solle „sofort“ geschlossen werden, eine Schließung Tegels solle „mittelfristig“ angestrebt werden. Zum Schutz der Anwohner seien „optimale Lärmschutzmaßnahmen in der Umgebung von Schönefeld durchzusetzen“. Nach Sicht der damaligen PDS-Fraktion sei die zum damaligen Zeitpunkt für die Konzipierung eines neuen Flughafen angenommene Bedarfsentwicklung „nicht realistisch“.[67]

d. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft hat die Standortfrage mehrfach erörtert. Zugleich geht aus den Aufsichtsratsprotokollen hervor, dass bis zuletzt unklar war, ob hinsichtlich des Flughafenstandortes überhaupt eine Beschlussfassung im Aufsichtsrat erfolgen sollte und inwieweit diese verbindlich wäre. Auch in der Standortfrage selbst war der Aufsichtsrat von großer Uneinigkeit gekennzeichnet. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat befürworteten durchgehend den Standort Sperenberg und versuchten wiederholt, eine Beschlussfassung

---

[62] Tagesspiegel vom 20.4.1995, zitiert nach Kopie Skzl 25, Bl. 209.
[63] Berliner Zeitung vom 11.3.1995, zitiert nach Kopie Skzl 25, Bl 208.
[64] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5005.
[65] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5005.
[66] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drs. 16/616.
[67] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5626.

dahingehend zu bewirken.[68] Die Gesellschaftervertreter zeigten sich geteilter Meinung über die Standortfrage, äußerten aber zudem mehrfach Zweifel an der Zuständigkeit des Aufsichtsrats für diese Entscheidung.[69]

Der Untersuchungsausschuss hat zur Frage der Standortfindung im Aufsichtsrat den Zeugen Hans-Olaf Henkel gehört. Dieser war vom 28. September 1994 bis 1. Juli 1996 Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Der Zeuge Hans-Olaf Henkel bezeichnete in seiner Vernehmung die Auseinandersetzungen im Aufsichtsrat als „Hauen und Stechen“.[70] Seine Berufung in den Aufsichtsrat sah er als Versuch, in der Standortfrage Einigkeit herzustellen:

> **Zeuge Hans-Olaf Henkel**: „Offensichtlich – jetzt spekuliere ich, beweisen kann ich das nicht – waren die Politiker nicht in der Lage, sich zu einigen. Der Aufsichtsratsvorsitzende Hirche damals konnte auch keinen Beschluss im Aufsichtsrat herstellen, und soweit ich mich erinnere, ich weiß nicht mehr, von wem, entweder von Herrn Stolpe, Herrn Diepgen oder von Herrn Wissmann, dem damaligen Verkehrsminister, wurde ich gefragt, ob ich bereit wäre, mich in den Aufsichtsrat wählen zu lassen, um diese Entscheidung herbeizuführen, die die Politik nicht in der Lage war, damals herbeizuführen.“

Auch unter dem Vorsitz des Zeugen Hans-Olaf Henkel kam der Aufsichtsrat zu keiner Beschlussfassung hinsichtlich des künftigen Flughafenstandorts.

Der Zeuge Hans-Olaf Henkel selbst tendierte aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zum Standort Schönefeld als Integrationsmodell, d. h. unter Nutzung der bereits vorhandenen Flughafeninfrastruktur. So heißt es im Protokoll der 14. Aufsichtsratssitzung:

> „Herr Henkel resümiert, daß in der Gesamtbetrachtung das Integrationsmodell als offensichtlich beste Lösung aus der wirtschaftlichen Bewertung auf der Ebene der öffentlichen Hand hervorgeht“[71]

und weiter:

> „Herr Henkel hält die 90 Minuten Straßenfahrzeit für ein „Totschlagargument“ für Sperenberg, welches nach dem heutigen Kenntnisstand nicht lösbar erscheint.“[72]

---

[68] Protokoll der 14. Sitzung des BBF-Aufsichtsrats am 1.2.1995, FBB 52, Bl. 14; Protokoll der 21. Sitzung des BBF-Aufsichtsrats am 7.2.1996, FBB 53, Bl. 256 ff.
[69] Siehe Protokoll der 14. Sitzung des BBF-Aufsichtsrats am 1.2.1995, FBB 52, Bl 14 (Dr. Knittel für den Bund) ; Protokoll der 21 Sitzung des BBF-Aufsichtsrats am 7.2.1996, FBB 53, Bl. 257 (StS Kähne für Berlin).
[70] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 4.
[71] FBB 52, Bl. 15.
[72] FBB 52, Bl. 17.

Neben der vom Zeugen Hans-Olaf Henkel angesprochenen Uneinigkeit und den Zweifeln an der Zuständigkeit des Aufsichtsrates dürfte einer Abstimmung daher auch der Umstand entgegengestanden haben, dass die Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder, anders als der Vorsitzende, den Standort Sperenberg befürwortete:

> **Zeuge Hans-Olaf Henkel**: „Aber nehmen wir mal an, ich hätte eine Abstimmung über die drei oder vier Alternativen, es sind ja vier gewesen, gemacht, dann hätte ich wahrscheinlich plötzlich die Mehrheit für Sperenberg bekommen, und zwar aufgrund der Arbeitnehmerseite. Es war ganz offensichtlich, dass die ÖTV, der Vorgänger von Verdi […] immer wieder, egal, was dafür oder dagegen sprach, auf Sperenberg kam. Gut, also ein Beschluss war nach meiner Beobachtung, nach meinem Urteil dann nicht mehr möglich. Dann habe ich mir überlegt: Wie kriege ich einen Beschluss hin? – denn Berlin brauchte ja einen Beschluss. Man kann ja nicht ewig rumdiskutieren, auch wenn das in dieser Stadt irgendwie Mode ist, aber irgendwie musste eine Entscheidung getroffen werden. Dann habe ich mich mit den Gesellschaftern zusammengesetzt.“[73]

In der Tat vertrat der Zeuge Hans-Olaf Henkel im Aufsichtsrat zuletzt die Auffassung, dass die Standortentscheidung zunächst im Kreise der Gesellschafter zu fallen habe.[74] Mit Schreiben vom 13. Dezember 1994 initiierte der Zeuge Hans-Olaf Henkel die Zusammenkunft der drei Gesellschafter mit dem Ziel, in der ersten Jahreshälfte 1995 eine Entscheidung zu treffen und anzukündigen.[75]

> **Zeuge Hans-Olaf Henkel**: „Ich habe die Gesellschaft gebeten, von sich aus keinen Standort zu empfehlen, da dies nach meiner festen Überzeugung eine Entscheidung der Gesellschafter, also eine politische Entscheidung ist. Ich werde auch im Aufsichtsrat darauf hinwirken, daß wir uns mit den Pros und Cons jeder Alternative beschäftigen, aber von uns aus keine Präferenz artikulieren, bevor nicht mit Ihnen ein Einvernehmen über Tatsache, Standort und Zeitpunkt hergestellt werden konnte.“[76]

Auch bei dem darauf folgenden Spitzengespräch zwischen Bundesverkehrsminister Wissmann, dem Regierenden Bürgermeister Diepgen und Ministerpräsident Dr. Stolpe am 2. Juni 1995 gab es keine Klärung zwischen den Gesellschaftern.[77] Seitens Berlins wurde aber eindeutig für den Standort Schönefeld argumentiert.[78]

---

[73] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 7.
[74] Protokoll der 21. Sitzung des BBF-Aufsichtsrats am 7.2.1996, FBB 53, Bl. 258.
[75] Hans-Olaf Henkel, Schreiben an BVM Wissmann, RBm Diepgen, MP Dr. Stolpe vom 13.12.1994, Skzl 808,Bl. 39 f.
[76] Hans-Olaf Henkel, Schreiben an Bundesverkehrsminister Wissmann, RBm Diepgen, MP Dr. Stolpe vom 13.12.1994, Skzl 808,Bl. 39 f. (40).
[77] Skzl 35, Bl. 94 ff.
[78] Skzl Bd. 36, Vermerk zur Vorbereitung für RBm Diepgen.

Die Rolle Dr. Herbert Märtins bei der Entscheidung zur Standortfrage und schließlich dem Zustandekommen des Konsensbeschlusses war auch im 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin in der 14. Wahlperiode[79] ausführlich beleuchtet worden.

> „Um innerhalb der politischen Parteien eine breite Zustimmung für den Konsensbeschluss zu erzielen, bedienten sich die BBF-Gesellschafter Berlin und Brandenburg auf Vorschlag des damaligen Regierenden Bürgermeisters Diepgen der Beraterdienste des Zeugen Dr. Herbert Märtin. Nach übereinstimmenden Zeugenaussagen war die Entscheidung der damaligen Koalitionspartner CDU und SPD zu Gunsten Schönefelds nicht zuletzt auf die Moderatorenrolle von Dr. Märtin zurückzuführen.“[80]

Er war es schließlich, der die verschiedenen Akteure auf den Standort Schönefeld vereinigte und galt „als der Vater des Konsensbeschlusses“.[81]

e. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft war in Form von Zuarbeiten für den Aufsichtsrat an der Entscheidungsfindung beteiligt. Im Zuge der Auseinandersetzungen im Aufsichtsrat wurde die Geschäftsführung nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens mit verschiedenen Untersuchungen beauftragt, die Grundlage der Entscheidungsfindung werden sollten. Hierzu zählt eine Wirtschaftlichkeitsrechnung und Finanzierbarkeitsanalyse, mit denen die Geschäftsführung Gutachter der Unternehmen Lahmeyer International GmbH, Arthur D. Little und Barclays de Zoete Wedd (BZW) beauftragte.[82] Weiterhin sollte die Geschäftsführung Argumente für und gegen die einzelnen Standortvorschläge zusammenfassen und dem Aufsichtsrat in Form einer Synopse zur Verfügung stellen. Hiermit beauftragte die Geschäftsführung wiederum die WIB GmbH, also Dr. Herbert Märtin.

In den Beweisunterlagen finden sich mehrfach Hinweise darauf, dass die Geschäftsführung selbst den Standort Sperenberg bevorzugte. Das Protokoll der 14. Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft am 1. Februar 1995 hält fest:

> „Von den erwähnten Prüfkriterien hat der Standort Schönefeld in Bezug auf 24-Stunden-Betrieb Umwelt- = Lärmbelästigung für den Menschen und Landesplanung, das heißt dezentrale Konzentration, unbefriedigend abgeschnitten. Auch die zumindest aus heutiger Sicht nicht gegebene ICE-Anbindung ist von qualitativem Nachteil. Von daher tendiert die Geschäftsführung für Sperenberg.“[83]

---

[79] Abgeordnetenhaus von Berlin, Drs. 14/1515.
[80] Abgeordnetenhaus von Berlin, Drs. 14/1515, S. 97.
[81] Abgeordnetenhaus von Berlin, Drs. 14/1515, S. 23.
[82] Protokoll der 14. BBF-Aufsichtsrats-Sitzung am 1.2.1995, FBB 52 Bl. 15.
[83] Protokoll der 14. BBF-Aufsichtsratssitzung am 1.2.1995, FBB 52 Bl 15.

Dementgegen betonte der Zeuge Dr. Herberg im Rahmen seiner Befragung, dass jedenfalls er selbst als Geschäftsführer nur auf Auftrag des Aufsichtsrates diesem zugearbeitet und sich in der Standortfrage selbst neutral verhalten habe.

> **Zeuge Dr. Götz Herberg**: „Das ist eine Gesellschafterentscheidung, und ich habe sie als solche gesehen und mich da tunlichst herausgehalten. Das Einzige, was wir gemacht haben – das habe ich vorhin erwähnt –, wir haben eine Synopse gemacht, und da mussten eben andere Leute die Vor- und Nachteile daraus ableiten, die wir ja aufgeschrieben haben. Ich selber habe nichts favorisiert – und habe deshalb auch übrigens überlebt. Meine Kollegen haben favorisiert und mussten leider dann irgendwann Konsequenzen ziehen.“[84]

Der Zeuge Dr. Herberg dürfte sich hierbei auf den Geschäftsführer Hölzel bezogen haben. Ein Vermerk aus der Senatskanzlei beklagt die mangelnde Objektivität des Geschäftsführers Hölzel und empfiehlt:

> „Im Interesse einer Objektivierung des künftigen Vorgehens, insbesondere zur Vermeidung der rechtlichen Angreifbarkeit der Planungsentscheidungen – sollte m. E. dringend in Erwägung gezogen werden, die Zuständigkeit für den BBI künftig dem Sprecher der Geschäftsführung der BBF Holding GmbH, Herrn Dr. Götz Herberg, zuzuteilen. Entsprechendes sollte der Aufsichtsrat so schnell wie möglich beschließen.“[85]

In der Tat änderte der Aufsichtsrat am 1. Februar 1995 die Geschäftsverteilung der Geschäftsführung dahingehend, dass der Flughafenneubau in die ausschließliche Zuständigkeit des Zeugen Dr. Herberg übergehen sollte.[86] Dass das Ergebnis die Berliner Seite dennoch nur bedingt zufriedenstellte, legt ein weiterer Vermerk nahe. Dieser bemängelt, dass Geschäftsführer Dr. Herberg sich in BBI-Fragen trotz neuer Geschäftsverteilung noch nicht hinreichend gegen den Geschäftsführer Hölzel durchzusetzen vermochte, und schließt mit der Feststellung:

> „Die Bereitschaft von Herrn Dr. Herberg, die teilweise schweren Verfahrensfehler, die zu der Bevorzugung des Standortes Sperenberg geführt haben, aufzuarbeiten und auch im übrigen der Benachteiligung des Standortes Schönefeld entgegenzuwirken, erscheint aus hiesiger Sicht noch steigerungsfähig.“[87]

Die Steuerung durch die Gesellschafter wird weiterhin illustriert durch die Entstehungsgeschichte der durch die WIB GmbH erstellten Synopse. Diese sollte die Standortfaktoren vergleichen und dem Aufsichtsrat als Entscheidungsgrundlage dienen. Zugleich versuchten aber Gesellschaftervertreter, durch gegensätzliche Stellungnahmen auf diese Arbeit Einfluss zu nehmen. Vertreter des Landes Brandenburg baten den WIB-

---

[84] Zeuge Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 47.
[85] Vermerk Skzl I D (Straßmeir) vom 19.1.1995, Skzl 808, Bl. 68.
[86] Aufsichtsratsbeschluss vom 1.2.1995, FBB 52, Bl. 6.
[87] Vermerk Skzl I D (Straßmeir) vom 9.3.1995, Skzl 24, Bl. 72.

Geschäftsführer, Dr. Märtin, ein Thesenpapier der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung[88] bei der Erstellung der Synopse zu berücksichtigen, das den Standort Schönefeld in Widerspruch zu den Vorgaben der Landesplanung setzte. Die Senatskanzlei wiederum forderte Dr. Märtin auf, das Papier bei der Erstellung der Synopse unberücksichtigt zu lassen, da es nicht auf einvernehmlicher Weisungsbasis entstanden und auch inhaltlich nicht korrekt sei.[89]

Inwieweit eigene Präferenzen der Geschäftsführung Eingang in die Zuarbeiten an den Aufsichtsrat gefunden haben, konnte der Ausschuss nicht abschließend klären. Insgesamt machen die Zeugenaussagen und Beweisunterlagen jedoch deutlich, dass der Verlauf der Entscheidungsfindung weniger durch die Geschäftsführung, als durch das Raumordnungsverfahren und die anschließende politische Diskussion vornehmlich zwischen den Gesellschaftern bestimmt wurde.

2. Die Standortfaktoren im Einzelnen

Im Laufe des Verhandlungsprozesses kristallisierten sich einige wesentliche Standortfaktoren von Schönefeld und Sperenberg heraus, die im Folgenden gegenübergestellt werden:[90]

a. Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit des Flughafenneubaus und -betriebs spielte im Raumordnungsverfahren noch eine untergeordnete Rolle. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass das Raumordnungsverfahren nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung überprüft. Zum anderen planten die Anteilseigner der Flughafengesellschaft von Anfang an, den Großflughafen durch private Investoren finanzieren, errichten und betreiben zu lassen. Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit wurden daher vor allem unter zwei Gesichtspunkten betrachtet: Ob sich ein privater Investor für den jeweiligen Standort finden ließe, und wie hoch die dennoch verbleibende Belastung für die öffentliche Hand, etwa durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, ausfiele.

Ein durch die Unternehmensberatung BZW im Auftrag der Flughafengesellschaft durchgeführter „Markttest“ vom 15. Dezember 1995 ergab, dass eine deutliche Mehrheit der potenziellen Investoren eher in einen Standort Schönefeld investieren würde. Die befragten Unternehmen sahen ein geringeres wirtschaftliches Risiko in der Investition. Zudem wurde ein höheres Verkehrsaufkommen am Standort Schönefeld und somit eine bessere wirtschaftliche Entwicklung erwartet.[91]

Unter den befragten Unternehmen legten zwei Konsortien jeweils eigene Finanzierungskonzepte vor. Eine Gruppe um die IVG Holding war an einer Investition in ein

---

[88] Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Arbeitsstand und Szenarien zur Standortsicherung Flughafen BBI, Skzl 41, Bl. 160 ff.
[89] RBm, Schreiben vom 6.3.1996, Skzl 41,Bl. 169 ff.
[90] Vgl hierzu die Aussage des Zeugen Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2012, S. 6 ff.
[91] Schreiben Adam de Courcy Ling und Dr. Andreas Nick (BZW) an den Aufsichtsrat-Vorsitzenden Hans-Olaf Henkel vom 9.1.1996, Skzl 40, Bl. 130 ff.

Integrationsmodell Schönefeld interessiert. Demgegenüber favorisierte eine zweite Gruppe, bestehend aus der Philipp Holzmann AG, Deutsche Bank AG und der Lufthansa AG den Standort Sperenberg. Sie legte eine Machbarkeitsstudie vor, deren Ergebnis lautete, dass die Realisierung und der Betrieb des internationalen Flughafens Berlin Brandenburg International am Standort Sperenberg auf weitgehend privatwirtschaftlicher Basis machbar seien.[92] Gespräche mit dem Konsortium ergaben jedoch, dass dieses nicht auf Sperenberg fixiert, sondern auch an einer Investition in den Standort Schönefeld interessiert wäre.[93]

Trotz der grundsätzlichen Investitionsbereitschaft wurde aus dem Markttest zugleich deutlich, dass sämtliche potenzielle Investoren eine Beteiligung der öffentlichen Hand erwarteten. Insbesondere waren Investoren nicht bereit, das Genehmigungsrisiko für den Flughafen zu übernehmen. Zudem wurden öffentliche Investitionen in die Infrastruktur, insbesondere die Verkehrsanbindung, sowie Zuschüsse an die Flughafengesellschaft erwartet.[94]

Hierbei besaß der Standort Schönefeld den Vorteil, dass die Infrastruktur des bereits vorhandenen Flughafens mitgenutzt werden konnte.[95] Bereits die von der Flughafengesellschaft im Raumordnungsverfahren eingereichten Antragsunterlagen sahen vor, dass die Südbahn des Flughafens Schönefeld-Nord Bestandteil des neuen Flughafens Schönefeld-Süd werden sollte.[96] Darüber hinaus wurde im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ein weitergehendes, vom IVG-Konsortium vorgeschlagenes[97] „Integrationsmodell“ diskutiert. Diesem zufolge sollte der Flughafen Schönefeld-Nord bis zur Kapazitätsgrenze ausgebaut und weitergenutzt werden. Erst danach sollte der Erweiterungsschritt nach Süden erfolgen, jedoch unter Beibehaltung der Kapazitäten in Schönefeld-Nord.[98]

Die durch Gutachter von Lahmeyer International, Arthur D. Little und BZW erstellte Wirtschaftlichkeitsrechnung und Finanzierbarkeitsanalyse ergab, dass die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg aus Sicht der Flughafengesellschaft die wirtschaftlichsten Standorte wären. Berücksichtigte man hingegen die die Beanspruchung der öffentlichen Hand, wäre das Integrationsmodell, gefolgt von Schönefeld-Süd, die wirtschaftlichere Lösung.[99]

Ein anderes Gutachten, erstellt von Arthur D. Little und DIW, kam allerdings zu dem Ergebnis, dass Schönefeld der wirtschaftlichste Standort sei. Da dieses Gutachten zunächst jedoch dem Aufsichtsrat vorenthalten wurde, vermuteten die Vertreter Berlins eine systematische Benachteiligung des Standorts Schönefeld im Raumordnungsverfahren.[100]

---

[92] Begleitschreiben zur Machbarkeitsstudie von Dr. Gerhard Lögters, Vorstandsmitglied der Philipp Holzmann AG, an RBm Diepgen vom 29.12.1995, Skzl 40, Bl. 100 f.
[93] Gesprächsvermerk Skzl I D (Kronmüller) vom 13.2.1996, Skzl 41, Bl. 52 ff.
[94] Vgl. Vermerk an SenJust vom 3.1.1996, betr. Zusammenfassung der Ergebnisse Markt-Test BBI, Skzl 40 Bl. 104 ff. (105 und 107).
[95] Zeuge Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 40.
[96] FBB 52, Bl. 31.
[97] S. Stellungnahme der BBF Holding GmbH zum internen Vermerk SenVuB vom 26.1.1995, Skzl 34, Bl. 83 f.
[98] Vermerk Skzl I D (Straßmeir) vom 24.1.1995, Skzl 22, Bl. 213 ff.
[99] Vermerk CdS vom 2.2.1995 zur BBF-Aufsichtsratssitzung am 1.2.1995, Skzl 808 Bl. 140.
[100] Vermerk Skzl I D (Straßmeir) vom 16.2.1995, Skzl 23, Bl. 28.

b. Nachtflugtauglichkeit und Lärmbetroffenheit

Einer der wichtigsten Faktoren, die gegen den Standort Schönefeld sprachen, ist die voraussichtlich hohe Lärmbelastung durch den Flugbetrieb. Die Flughafengesellschaft hatte zudem im Raumordnungsverfahren die Untersuchung eines Flughafenneubaus mit 24-Stunden-Betrieb beantragt. Dies führte mit dazu, dass der Standort Schönefeld unter dem Aspekt der Lärmbelastung im Vergleich zu den anderen Standorten sehr schlecht abschnitt. Es stand außer Zweifel, dass ein 24-Stunden-Betrieb in Schönefeld nicht möglich sein würde.

Bereits in der durch WIB GmbH gefertigten Voruntersuchung zum Raumordnungsverfahren wird bezüglich des Standortes Schönefeld festgestellt:

> „Als sehr kritisch erweist sich jedoch die Anzahl lärmbetroffener Einwohner, die im Fall der Lärmzonen II und III bis zum Faktor 50 höher liegt als bei den übrigen Standorten. Somit wäre ein 24-Stunden-Betrieb nicht realisierbar. Ein Gegnerpotential zu diesem Standort hat sich bereits seit längerem formiert und öffentlich artikuliert.“[101]

Die Nachtflugtauglichkeit spielte eine große Rolle bei der Findung eines privaten Investors. Deshalb war dies auch ein Kriterium zu Standortsuche. Bei den Berliner Verantwortlichen ging man im Übrigen davon aus, dass die uneingeschränkte Nachtfluggenehmigung am Standort Schönefeld bei einem als Ausbau deklarierten Baus des BBI/BER Bestand haben würde.[102] Andererseits kalkulierte BZW für den Fall, dass der Nachtflugbetrieb keinen Bestand haben sollte, das daraus erwachsende Risiko für einen wirtschaftlichen Flugbetrieb nicht als sehr hoch, da das Primäraufkommen an Fluggästen wesentlicher sei.[103]

Demgegenüber wurde Sperenberg aufgrund der wesentlich kleineren Zahl vom Fluglärm betroffener Anwohner von verschiedenen Seiten als nachtfluggeeignet eingestuft. Ein Positionspapier im Namen des Holzmann-Konsortiums nannte als unabdingbare Voraussetzung eines Engagements der Gruppe am BBI: „Ein uneingeschränkter 24-Stunden-Betrieb muß sichergestellt sein, ohne den kein HUB mit hoher Umsteigerquote entstehen kann.“; diese Voraussetzung sei aufgrund der Ergebnisse des vergleichenden Raumordnungsverfahrens am Standort Sperenberg erfüllt.[104]

Auch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft betonte auf die Frage des Aufsichtsrates, wie sich Nachtflugbeschränkungen auf die Bewertung des jeweiligen Standortes auswirken:

> „Voraussetzung für die Akzeptanz eines Standortes durch die großen internationalen Luftverkehrsgesellschaften, der gleichzeitig den Erfordernissen der deutschen Hauptstadt und des Wirtschaftsstandortes Berlin/Brandenbug entspricht, ist die Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebes“ – „Eine Beschränkung oder ein Verbot des

---

[101] Projektgruppe Berlin-Brandenburg – Dornier GmbH/WIB GmbH, Abschlussbericht zum Arbeitspaket „Standortsuche“, FBB 199, Bl. 154.
[102] Vermerk Straßmeier Skzl 22, Bl. 123.
[103] Vermerk CdS, Skzl. 49, Bl. 164.
[104] Positionspapier vom 15.3.1995, Skzl 25 Bl. 188.

> Nachtflugverkehrs führt bei allen 3 Standorten in gleicher Weise zur Abwanderung eines großen Anteils des reinen Fracht- und Postflugverkehrs und – je nach Maß der Beschränkung – von Teilen des internationalen Langstreckenverkehrs zu Flughäfen mit entsprechenden Möglichkeiten.“[105]

Und weiter:

> „Während bei Jüterbog-Ost und Sperenberg ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb mit hoher Wahrscheinlichkeit möglich sein wird, sind im Falle Schönefeld (Süd, Nord oder Integration) – ebenfalls mit hoher Wahrscheinlichkeit – erhebliche Beschränkungen zu erwarten. Die Beschränkung ergibt sich aufgrund der landesplanerischen Beurteilung, die von einer erheblichen Zahl von betroffenen Einwohnern am Standort Schönefeld (6000 Einwohner in Lärmschutzzone II und 9630 Einwohner im Bereich nächtlicher Spitzenpegel > 55 dB(A) innen) ausgeht. Hingegen ist die Zahl der lärmbetroffenen Einwohner am Standort Sperenberg (310 Einwohner in Lärmschutzzone II und 760 Einwohner im Bereich nächtlicher Spitzenpegel > 55 dB(A) innen) sehr viel geringer.“[106]

Die Stellungnahmen aus der Senatskanzlei übten in zweierlei Hinsicht Kritik an dieser Wertung: Zum einen wurde bereits die wirtschaftliche Notwendigkeit eines Nachtflugbetriebs in Frage gestellt. Zum anderen sei auch für Sperenberg rechtlich nicht gewährleistet, dass ein 24-Stunden-Betrieb genehmigt würde. Als Präzedenzfall hierfür wurden wiederholt die Erfahrungen am Flughafen München II angeführt, so etwa in einem internen Vermerk vom 12. Mai 1995:

> „Die Auswirkungen eines 24-Stunden-Betriebes auf dem Flughafen BBI wird von den Gutachtern übereinstimmend als vernachlässigenswert bezeichnet. Darüber hinaus ist nicht sichergestellt, daß ein Flughafen am Standort Sperenberg tatsächlich nächtlichen Flugverkehr abwickeln darf. Am Beispiel München II, der extra wegen der Nachtflugtauglichkeit ins entfernt gelegene Erdinger Moos gelegt wurde, ist deutlich geworden, daß solche Erwartungen im späteren Rechtschutz der Anwohner zerschlagen werden.“ – „Die Behauptung, ein Flughafen mit 24-Stunden-Betrieb würde zu einem Nachtcargo-Hub oder einem nächtlichen Poststern führen, ist abenteuerlich. Auch für den Cargo-Verkehr gilt, daß ein Umladen und Verteilen nur dort vorgenommen wird, wo ein hohes Originärverkehrsaufkommen ist.“[107]

Ein weiterer Vermerk beruft sich auf eine von BZW aufgestellte Daumenregel der Flughafenbetreibergesellschaften, wonach nur rund 1 Prozent der Einnahmen mit Nachtflügen

---

[105] Papier der Geschäftsführung der BBF Holding GmbH zur Beantwortung von Fragen des Aufsichtsrates, Stand 1.3.1995, Skzl 35 Bl. 159.
[106] Ebd. Bl. 160.
[107] Skzl I D (Straßmeir), Vermerk vom 12.5.1995, Skzl 35, Bl. 50.

erzielt werden. Zudem gebe es europaweit nur wenige Flughäfen mit uneingeschränktem 24-Stunden-Betrieb.[108]

c. Kapazitätsbedarf

Nach den Erkenntnissen des Ausschusses waren Passagierprognosen vor allem für die Wirtschaftlichkeit und Privatfinanzierung des Flughafens von Bedeutung. Für die Wahl zwischen verschiedenen Standortvorschlägen spielten die Prognosen jedoch eine untergeordnete Rolle.

Zwar wurde der Standort Sperenberg eher mit der Vision eines großen Luftdrehkreuzes mit bis zu 60 Mio. Passagieren pro Jahr in Verbindung gebracht. Nicht nur der Zeuge Diepgen hielt dies jedoch für übertrieben. Wörtlich sagte er:

> **Zeuge Eberhard Diepgen**: „Ich verstehe die Politik der Lufthansa durchaus, und ich will hier auch positiv herausstellen, dass die Lufthansa im Non-Aviation-Bereich sich hier in Berlin hervorragend engagiert hat, das will ich ausdrücklich hier sagen, aber im reinen Verkehrsbereich nicht. Ich erwähne das deswegen auch nur, weil diese Überlegungen mit 40 Millionen und 60 Millionen eben wirklich neben der Sache waren. Das heißt, ein mittelgroßer Flughafen im Umfeld von Berlin erschien damals möglich.“[109]

Auch das MUNR Brandenburg bewertete im Raumordnungsverfahren die von der Flughafengesellschaft abgegebene Bedarfsschätzungen von bis zu 60 Mio. Passagiere pro Jahr, die über vier Start- und Landebahnen abgewickelt werden sollten, als überhöht. Aus Sicht der Behörde genügte auch langfristig die Auslegung des Flughafens auf eine Kapazität von etwa 30 Mio. Passagieren pro Jahr, sowie der Betrieb von zwei Start- und Landebahnen und eine Ausbaureserve für eine dritte Start- und Landebahn.[110]

Der Bundesrechnungshof warnte den Gesellschafter Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich, unter Hinweis auf den seinerzeit gerichtlich kassierten Planfeststellungsbeschluss in Hamburg Kaltenkirchen, vor einer „Übermaßplanung“ und verlangte eine „realistische Bedarfsermittlung“.[111]

Die Flughafengesellschaft arbeitete 1995 mit einer Prognose von 24,89 Mio Passagieren im Jahr 2010 und 44,31 Mio. Passagieren im Jahr 2030 für Schönefeld-Süd. Die

---

[108] Skzl I D 2 (Dr. Ernst), Vermerk vom 12.2.1996, Skzl 41, Bl. 58; ähnlich Skzl I D (Straßmeir), Vermerk vom 3.1.1995, Skzl 40, Bl. 10, wonach Nachtflug für den ganz überwiegend innereuropäischen Verkehr nicht erforderlich sei.
[109] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 48.
[110] MUNR Brandenburg, Zusammenfassung der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vom 17.11.1994, Skzl 204, Bl. 7 ff. (10 f.).
[111] Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO v. 20.12.1994, Skzl 24, Bl. 25 ff.

Passagiererwartung für Sperenberg lag etwas niedriger bei 23,12 Mio. Passagieren für das Jahr 2010 und 41,02 Mio. Passagieren für das Jahr 2030.[112]

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurde ein optimiertes Flughafenlayout erarbeitet, das lediglich zwei Start- und Landebahnen mit der Erweiterungsreserve für eine dritte Start- und Landebahn vorsah. Die Prüfung von drei statt vier Start- und Landebahnen führte zu einem kleineren Flächenumgriff. Es gibt jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass der benötigte Flächenumgriff an einem der potenziellen Standorte zu Vor- oder Nachteilen geführt hätte. Die Kapazitäten der landseitigen Bauwerke konnten im Rahmen der Standortentscheidung noch keine Rolle spielen, weil zu jenem Zeitpunkt noch keine Hochbauplanung, etwa für das Terminalgebäude, vorgenommen wurde. Auch wirkten sich veränderte Passagierprognosen zwar auf die Erträge der Flughafengesellschaft aus (s. o. B.II.2.a), dies aber an jedem Standort gleichermaßen. Auch eine Korrektur der Passagiererwartung wurde daher nicht als entscheidungsrelevant für die Standortwahl erachtet.[113]

d. Verkehrsanbindung

Widersprüchlich sind die Bewertungen der Länder auch in der Frage der Verkehrsanbindung.

Hinsichtlich der Schienenanbindung besaß Sperenberg gegenüber Schönefeld den Vorteil, dass der Großflughafen leicht in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn einzubinden wäre. Der Flughafenzaun hätte an der auszubauenden Anhalter Bahn gelegen, mithin hätte eine unmittelbare Fernverkehrsanbindung bestanden. Im Falle von Schönefeld endete die Fernbahnanbindung in 7 km Entfernung vom Flughafen.

Kehrseite der besseren Schienenanbindungsmöglichkeit von Sperenberg waren allerdings wesentlich höhere Kosten. Hierzu trug auch die nicht vorhandene Straßenanbindung nach Berlin bei. Insgesamt wurden die Kosten des Ausbaus der Straßenanbindung nach Schönefeld auf 145 Mio. DM, für die Schienenanbindung auf 198 Mio. DM geschätzt. Dem standen Kosten in Höhe von 961 Mio. DM (Straßenanbindung) bzw. 746 Mio. DM (Schienenanbindung) für Sperenberg gegenüber.[114]

Hierzu sagte der **Zeuge Dr. Herbert Märtin**:

> „[D]er Bund hat sehr deutlich erklärt, dass diese Kosten weit über das hinausgehen, was im Rahmen der damaligen Planungen sonstiger Verkehrswege rund um Berlin und auch in den neuen Bundesländern insgesamt als machbar erschien.“[115]

---

[112] Papier der Geschäftsführung der BBF Holding GmbH zur Beantwortung von Fragen des Aufsichtsrates, Stand 1.3.1995, Skzl 35, Bl. 154.
[113] Vgl. Papier der Geschäftsführung der BBF Holding GmbH zur Beantwortung von Fragen des Aufsichtsrates, Stand 1.3.1995, Skzl 35, Bl. 155; Stellungnahme der BBF Holding GmbH zum internen Vermerk SenVuB vom 26.1.1995, Skzl 34, Bl. 83.
[114] Vgl. Synopse von SenVuB in Skzl 35, Bl. 98.
[115] Zeuge Dr. Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 52.

e. Umweltschutz

Gegen den Standort Sperenberg sprachen aus Sicht mehrerer Zeugen die voraussichtlich schweren Umweltauswirkungen durch die Belastung von Wald, Wasser und Biotopen.[116] Der **Zeuge Eberhard Diepgen** sprach zudem die Zersiedlungsgefahr an:

> „In den Unterlagen finden Sie, glaube ich, eine Zahl, wie viele Bäume abgeholzt werden sollten, müssten. Aber ich darf darauf hinweisen, dass das ja eine sehr begrenzte Zahl war. Das betraf ja dann nur sozusagen eine Veränderung in der Natur und Eingriffe in die Natur für den Flughafen selbst. Die Zielrichtung mindestens der Brandenburger Politik war ja, den Flughafen als ein neues Zentrum für neue Gewerbeansiedlungen und Ähnliches zu machen. Das heißt, die Belastungen der Natur – und zwar sowohl Grund und Boden, Eingriffe in Wald, Eingriffe in die Natur dort insgesamt im Umfeld von Berlin, in dem Erholungsgebiet rund um Berlin – wären erheblich größer gewesen, denn es musste doch damit gerechnet werden, dass, wenn ein Flughafen in Sperenberg gebaut wird, es eine Totalzersiedlung des Umfeldes rund um Sperenberg gibt.“[117]

Die landesplanerische Beurteilung sprach zwar den Eingriff in die Natur am Standort Sperenberg an. Sie zog hieraus jedoch nicht die Konsequenz, dass der Standort ungeeignet wäre, sondern dass Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen seien. Im Übrigen setzte sich im Raumordnungsverfahren die Umweltuntersuchung aus zwei Bestandteilen zusammen, nämlich Auswirkungen auf die Natur einerseits und Auswirkungen auf den Menschen andererseits. Die landesplanerische Beurteilung trifft zwischen den Schutzgütern Mensch und Natur eine Gewichtung dahingehend, dass der Schutz des Menschen vor schädlichen Auswirkungen höher zu gewichten sei als der Naturschutz. Da am Standort Schönefeld die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch die Lärmbelastung sowie im Havariefall wesentlich gravierender sind als in Sperenberg, schnitt Sperenberg trotz der höheren Belastung der Natur in puncto Umweltschutz insgesamt besser ab als Schönefeld.

Der Zeuge Diepgen kritisierte, dass die Schwere der Umweltbelastung im Raumordnungsverfahren nicht hinreichend berücksichtigt worden sei:

> **Zeuge Eberhard Diepgen**: „Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen, dass es eine gewisse Skepsis gab in Hinblick auf bestimmte Bewertungen durch die Brandenburger Verwaltung. Ich habe darauf hingewiesen, dass bemerkenswerterweise in Hinblick auf Sperenberg die ursprüngliche Ablehnung überhaupt keine Rolle mehr spielte. Die Grundwasserfrage ist in den Auflistungen dann nachher, in den tabellarischen Auflistungen kaum noch drin gewesen. Die Auswirkungen in Hinblick auf Eingriffe in die Natur ist reduziert worden auf die gefällten Bäume und nicht auf das, was es insgesamt an Auswirkungen dabei geben darf.“[118]

---

[116] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 41; Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 49 f.
[117] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 53 f.
[118] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 74.

Weiterhin wurde seinerzeit aus der Senatskanzlei kritisch angemerkt, die pauschale Gewichtung „Mensch vor Natur“ berücksichtige nicht den Grad der Gefährdung der jeweiligen Schutzgüter. Beeinträchtigungen des Menschen könnten durch Lärmschutz und Umsiedlungen ausgeglichen werden, während hinsichtlich anderer Schutzgüter nicht nur Gefährdungen zu erwarten, sondern erhebliche Verletzungen und Eingriffe geplant seien.[119]

Dass es hierbei auch um eine Abwägung politischer Risiken ging, zeigt eine weitere Aussage des **Zeugen Eberhard Diepgen**:

> „Es gab auch die Debatte darüber: Wo sind denn die politischen Gefährdungen, auch übrigens die juristischen? Unsere Einschätzung war, juristisch ist Sperenberg wahrscheinlich ähnlich risikoreich wie Schönefeld. Und die politischen Emotionen bundesweit, über die wir damals auch diskutiert haben, musste man auch sehen. Also inwieweit man da bundesweite Protestorganisationen erlebt, wenn denn in Sperenberg richtig der Eingriff in die Natur vorgenommen wird. Das heißt, das deutete darauf hin, dass es da schwerwiegende Eingriffe gibt und nun im Hinblick auf – – […]. Wenn man Natur abholzt, kann man nix mehr machen – ist erledigt. Lärmschutz kann man allerdings, und zwar sowohl durch Lärmschutzbedingungen im Hinblick auf die Flugzeuge selbst, Lärmschutz kann man im Hinblick auf die konkreten Lärmschutzmaßnahmen für die Menschen selbst erheblich erleichtern. 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.“[120]

f. Volkswirtschaftliche Effekte

Zu den arbeitsmarktpolitischen Hoffnungen, die an die Errichtung eines Luftverkehrsdrehkreuzes gerichtet waren, sagte der **Zeuge Hans-Olaf Henkel**:

> „Das zweite Kriterium beim Thema Wirtschaftlichkeit war Arbeitsplätze. Für uns war natürlich Frankfurt ein hervorragendes Beispiel. Ich weiß nicht, wie die Zahlen heute sind, aber wenn ich mich so recht erinnere, hieß es, dass damals schon der Flughafen Frankfurt der größte Arbeitgeber in Frankfurt ist; 50 000 oder 60 000 Beschäftigte, direkt und indirekt. Mir war schon klar, dass wir in Berlin einen großen Arbeitgeber brauchen, denn von all den Industriefirmen, die hier vor dem Krieg ihre Hauptverwaltung hatten, ist kein einziges Unternehmen zurückgekommen. Die sind alle da geblieben, obwohl sie teilweise das Gegenteil versprochen hatten. Insofern, das muss man aus der Zeit von damals noch berücksichtigen, wir wollten einen großen Arbeitgeber hier haben, und das wäre dieser Hub, diese Drehscheibe wohl geworden, zumindest war das der Plan.“[121]

---

[119] Skzl I D (Straßmeir), Vermerk vom 3.1.1995, Skzl 40, Bl. 9 f.
[120] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 54; in diesem Sinne auch der Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 41.
[121] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 5.

Laut einem Gutachten des Landesarbeitsamtes Berlin-Brandenburg[122] zeitigt ein Flughafenneubau in Schönefeld im Vergleich zu Sperenberg stärkere positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt im Gesamtraum Berlin-Brandenburg. Das Landesarbeitsamt prognostizierte die Schaffung von 88.000 Arbeitsplätzen durch einen Flughafen in Schönefeld in der ersten Ausbaustufe, sowie eine Steigerung auf 144.000 Arbeitsplätze in der zweiten Ausbaustufe. Die Berechnungen ergaben für Sperenberg 77.000 Arbeitsplätze in der ersten und 116.000 in der zweiten Ausbaustufe. Noch niedriger fielen die Prognosen für Jüterbog aus.

Dasselbe Gutachten macht jedoch auch deutlich, dass Arbeitsmarkteffekte nicht nur anhand absoluter Zahlen bemessen, sondern auch als Instrument zur gezielten Förderung benachteiligter Regionen gesehen wurde, was wiederum für einen stadtfernen Standort sprach:

> „Aus den bisherigen Analysen geht hervor, daß aus beschäftigungspolitischer Sicht der Standort Schönefeld-Süd für einen Großflughafen BBI zu bevorzugen wäre. Dies liegt an den dort erwarteten höheren Fluggastzahlen und dem stärkeren wirtschaftlichen Umfeld in der Region. […] Aus arbeitsmarktpolitischer Sicht wäre die Rangfolge der Standorte genau umgekehrt zu bewerten. Die nahe an dem Berliner Agglomerationsraum gelegenen Standorte werden aller Voraussicht nach von der ohnehin einsetzenden Kern-Rand-Wanderung der wirtschaftlichen Aktivitäten profitieren, während die wirtschaftlichen Alternativen im strukturell benachteiligten Jüterboger Raum dahinstehen. Aus arbeitsmarkt- und regionalpolitischer Sicht sind die Chancen des Flughafenstandorts im Agrargürtel eindeutig am höchsten einzustufen, da andernfalls mit einer dauerhaft hohen Arbeitslosigkeit und einem sich verstärkenden wirtschaftlichen Gefälle zu rechnen ist.“

g. Dezentrale Konzentration

Ein Hauptstreitpunkt war das im Raumordnungsverfahren befolgte Leitbild der dezentralen Konzentration. Hierbei wurden zur Förderung des äußeren Entwicklungsraumes Standorte bevorzugt, die nicht unmittelbar mit dem Ballungsraum Berlin zusammenhingen. Schönefeld widersprach daher diesem Leitbild und unterschied sich hierin ganz wesentlich nachteilig von den anderen Standortvarianten.

Freilich handelt es sich bei der dezentralen Konzentration – anders als bei allen anderen Vergleichsmerkmalen – um ein Kriterium, an dem vorrangig das Land Brandenburg Interesse hatte, während für das Land Berlin ein stadtnaher Flughafen vorzugswürdig erschien.

---

[122] Landesarbeitsamt Berlin-Brandenburg, Arbeitsmarktliche Bewertungsindikatoren der alternativen Standorte für einen Großflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI), Dezember 1994, Skzl 22, Bl. 82 ff.

Der Zeuge Dr. Märtin antwortete auf die Frage, ob er die Objektivität des Raumordnungsverfahrens gerade in Hinblick auf die Vorgabe „dezentrale Konzentration“ für gegeben halte:

> **Zeuge Dr. Herbert Märtin**: „[...] Es gab daraus keinerlei, sagen wir mal, politische, doktrinäre Ableitungen unter dem Motto: Nur da und da nicht! Letztlich ist ein Planungsinstrument auch ein Gestaltungsinstrument. Dort wird politischer Wille nicht von den Planern, sondern von denen, die das nachher in den Status einer Planungsvorgabe heben, wahrgenommen. Aber es gab aus dem Raumordnungsverfahren keine Doktrination, zu sagen, nur so oder nur da. Natürlich […] war das Land Brandenburg vorzugshaft 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.“[123]

Bei der Bewertung des Auswahlkriteriums „dezentrale Konzentration“ ist der rechtlich vorgesehene Zweck eines solchen Verfahrens zu berücksichtigen. Es dient der Wahrung landesplanerischer Interessen der für die Beplanung zuständigen Körperschaft. Wenn das Raumordnungsverfahren anhand eines Kriteriums durchgeführt wird, das den landesplanerischen Zielen Brandenburgs dient, so wird hierdurch der gesetzliche Sinn und Zweck des Raumordnungsverfahrens erfüllt.

Gerade diese ausdrückliche Zielsetzung wirft allerdings die Grundsatzfrage auf, ob ein Verfahren, das ausschließlich den landesplanerischen Interessen eines einzelnen Bundeslandes dient, eine geeignete Grundlage für die Errichtung des Flughafens Berlin-Brandenburg sein kann. Denn das Bauvorhaben dient über Brandenburg hinaus überregionalen Interessen und erfolgt unter Beteiligung Berlins und des Bundes.

Sowohl in den Zeugenvernehmungen als auch in den einschlägigen Vermerken wurde daher mehrfach die Berechtigung der dezentralen Konzentration als Auswahlkriterium angezweifelt.

Entsprechend formulierte auch der **Zeuge Alexander Straßmeir** seine damalige Kritik:

> „Wenn ich das da reinschreibe, dass das mein Kriterium ist als Land, was damit nicht als völlig illegitim von mir bezeichnet wird, aber wenn ich das reinschreibe, dann findet damit ein Präjudiz statt, dass das Land Brandenburg dann den ferneren Standort richtig findet, weil er seinem eigenen Wirtschaftskonzept entspricht. Da habe ich ihm die Frage gestellt: Ist es denn richtig, auch bei dieser Frage diese Prämisse reinzugeben, dezentrale Konzentration ist gut? Es ist ja auch ein Wirtschaftskonzept für Brandenburg. Der Flughafen ist aber kein Flughafen allein für Brandenburg, sondern das ist ein Flughafen für Berlin und Brandenburg.“ [124]

---

[123] Zeuge Dr. Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 58 f.
[124] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 34; ähnlich Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 40.

Argumentationshilfe lieferte hierbei ein von der Senatskanzlei eingeholtes Rechtsgutachten.[125] Es kommt zu dem Ergebnis, dass einerseits die in der landesplanerischen Beurteilung vorgenommene Gewichtung zugunsten der dezentralen Konzentration sich innerhalb des landesplanerischen Ermessens der Landesraumordnungsbehörde bewegt, die negative Bewertung von Schönefeld mithin rechtlich zulässig ist. Zugleich stellt das Gutachten aber fest, dass spezielle raumordnerische Interessen eines Landes durch öffentliche Belange „überwunden“ werden könnten. Zu den anerkannten öffentlichen Belangen zählen auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 7 BHO. Folglich wären Kostenaspekte geeignet, eine von der landesplanerischen Beurteilung abweichende Standortwahl im Planfeststellungsverfahren zu rechtfertigen. Zulasten Sperenbergs würden hierbei die öffentlichen Aufwendungen für die Verkehrsinfrastruktur sowie die noch ungeklärten Kosten der Altlastensanierung ins Gewicht fallen.[126]

h. Baufeld Ost

Das sogenannte Baufeld Ost umfasst Grundstücke, die die damalige FBS GmbH in den Jahren 1991 und 1992 für den ursprünglich – unabhängig vom neuen Großflughafen – beabsichtigten Ausbau des Flughafens Schönefeld kaufte. Die Grundstücksgeschäfte wurden ohne entsprechende Planungsgrundlage und ohne vorherige Wirtschaftlichkeitsprüfung getätigt und erwiesen sich schließlich als unnötig. Die Hintergründe der Fehlinvestitionen waren Gegenstand des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode.[127] Dieser Ausschuss ist der Frage nachgegangen, ob das Bestreben, das Baufeld Ost einer Verwertung zuzuführen und so die Verluste zu minimieren, die Standortentscheidung zugunsten Schönefeld beeinflusst haben könnte.

Gegen diese Annahme spricht einerseits, dass das Baufeld Ost durch seine Belegenheit für den Flughafen BBI nicht direkt verwertbar ist. Der Zeuge Straßmeir verneinte daher die Frage nach der Relevanz des Baufeldes Ost:

> **Zeuge Alexander Straßmeir**: „Aber dass – jetzt sinngemäß – wir den Flughafen dahin legen müssen, um die Grundstücke am Baufeld Ost zu nutzen, vermag ich jetzt nicht zu erinnern, weil ich auch glaube, dass das Baufeld Ost so liegt, dass man sie gar nicht nutzen konnte.“[128]

Ebenso der **Zeuge Hans-Olaf Henkel**:

---

[125] Prof. Dr. Udo Steiner, Rechtsgutachten zu raumordnungs- und fachplanungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Standortfindung für den Flughafen Berlin Brandenburg International, Oktober 1995, Skzl 39, Bl. 149 ff.
[126] Prof. Dr. Udo Steiner, Rechtsgutachten zu raumordnungs- und fachplanungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Standortfindung für den Flughafen Berlin Brandenburg International, Oktober 1995, Skzl 39, Bl. 149 ff. (Bl. 175 f.).
[127] Siehe Bericht des 4. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin – 12. Wahlperiode – Drs. 12/5950.
[128] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 39.

> „Nein, überhaupt nicht. Sie war einfach ein Klotz am Bein, und die Tatsache, dass man es für Schönefeld nicht brauchte, zeigt ja, dass das eigentlich kein Präjudizit [*sic*] für Schönefeld gewesen sein kann.“[129]

Andererseits gab der Zeuge Dr. Märtin an, dass Überlegungen zum Baufeld Ost durchaus eine Rolle im Abwägungsprozess spielten. Die Fehlinvestitionen in das so genannte Baufeld Ost seien zwar nicht prägend für die Standortentscheidung gewesen,

> „aber es war sehr angebracht, eine sehr ernsthafte Diskussion darüber zu führen, ob man das mit lösen kann. […] Natürlich war das ein – und ich würde auch sagen, richtigerweise – Faktor, den zu berücksichtigen man gut tat, ihn mit in der Matrix der Entscheidungsargumente zu haben. Der spielte aber z. B. keine Rolle beim Raumordnungsverfahren. Aber als dann die Verfeinerung der Standortentscheidung kam, war das ein Argument, ja.“[130]

Der Zeuge Böger meinte zudem, dies gehe aus Vermerken und dem Konsensbeschluss selbst hervor. Die Anlage zum Konsensbeschluss enthält den Passus:

> „Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.“[131]

Der Ausschuss geht nicht davon aus, dass die Anteilseigner sich irrtümlich von einer direkten Verwendbarkeit des Baufeldes Ost leiten ließen. Er kann zwar nicht ausschließen, dass die Aussicht, durch die Wertsteigerung der Grundstücke die Verluste indirekt verringern zu können, ein erwünschter Nebeneffekt war. Auch wurde das Baufeld Ost nach gefällter Standortentscheidung einer Verwertung unter anderem durch Grundstückstauschgeschäfte zugeführt. Die schriftlichen Beweisunterlagen aus der Zeit vor dem Konsensbeschluss enthalten jedoch keine Hinweise, die diesbezügliche Pläne mit den Standortverhandlungen in Zusammenhang bringen. Vielmehr wurden laut einer Mitschrift zur Aufsichtsratssitzung am 1. Februar 1995 die von der Geschäftsführung beauftragten Wirtschaftlichkeitsberechnungen noch ohne die Baufeld Ost-Problematik erstellt.[132]

In diesem Sinne äußerte sich der **Zeuge Eberhard Diepgen**:

> „Ich glaube, für die Standortentscheidung war es nicht bedeutsam, jedenfalls für mich in den Abwägungen. Das würde ja bedeuten, dass man Schönefeld deswegen nimmt, weil man den Versuch unternimmt, dann die Fehlinvestition und das, was da mit der Entwicklungsgesellschaft passiert ist, dass man den Schaden dort minimiert und deswegen gezwungen ist, die Standortentscheidung in die Richtung zu machen. Das wäre eine sachlich falsche Entscheidung, die aber auch juristisch meiner Ansicht

---

[129] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013, S. 14.
[130] Zeuge Dr. Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 53.
[131] Anlage zum Konsensbeschluss vom 28.5.1996, Skzl 342, Bl. 202.
[132] CdS (Kähne), Vermerk vom 2.2.1995, Skzl 808, Bl. 141 f.

nach – ich bin jetzt vorsichtig in der Formulierung – nicht haltbar wäre, wenn es überprüft wird.

Aber das Baufeld Ost spielte dann nachher natürlich wiederum eine Rolle, jedenfalls auch beim Privatisierungsverfahren, und das werden Sie den Unterlagen auch entnehmen, auch den Formulierungen im Einzelnen, dass der Versuch unternommen wird, das Baufeld Ost in dem Zusammenhang dann nachher, nach der Standortentscheidung, mit optimal einzubeziehen, jedenfalls ihm Chancen zu geben, dass der Schaden, der damals durch die Flughafengesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg geschehen ist, zu minimieren.“[133]

Ähnlich der **Zeuge Gerd Kronmüller**:

„[…] Das Baufeld Ost war natürlich ein Problem, das ist ja klar. Aber einen entscheidenden Einfluss auf die Standortentscheidung hatte es meines Erachtens nicht.“

Vorsitzender Martin Delius: „Aber es war Thema auch in den Gesprächen, weil es als Problem erkannt wurde?“

Zeuge Gerd Kronmüller: „Also es steht ja in dem Konsensbeschluss in der Anlage auch drin, dass das Baufeld Ost in das Gesamtkonzept mit eingebaut werden soll und dass dabei auch die Wertsteigerung der Grundstücke oder die erhoffte Wertsteigerung der Grundstücke mit genutzt werden soll, um den Ausbau zu finanzieren, aber das Baufeld Ost war bei dieser Standortentscheidung kein wirklich entscheidender Baustein.“[134]

III. Die Zwischenvereinbarung von 1995

Am 2. Juni 1995 fand ein Spitzengespräch zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, dem Regierenden Bürgermeister, Eberhard Diepgen, und Ministerpräsident Dr. Manfred Stolpe unter Beteiligung des Vorsitzenden des BBF-Aufsichtsrates, Hans-Olaf Henkel, statt. Das Ergebnis war eine Vereinbarung, deren wichtigster Inhalt lautet:

„Bei der Alternative Sperenberg oder Schönefeld handelt es sich um zwei in sich schlüssige Flughafenkonzepte.

Angesichts der begrenzten öffentlichen Finanzen sieht sich die Bundesregierung nur in der Lage, die Verkehrsanbindungskosten für den Flughafen Schönefeld zu übernehmen. Darüberhinausgehende finanzielle Risiken kann der Bund nicht übernehmen.

---

[133] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013, S. 59.
[134] Zeuge Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 11.

> Brandenburg klärt im Laufe des Jahres, wie eine weitestgehende private Finanzierung des Flughafens Sperenberg möglich ist. Brandenburg klärt ebenfalls, ob und wie die Mehrkosten der Verkehrsanbindung von Sperenberg zu sichern sind.“[135]

Der Bundesminister für Verkehr Wissmann machte im Verlaufe dieses Gespräches deutlich, dass die Bundesregierung die Mehrkosten einer Verkehrsanbindung nach Sperenberg nicht finanzieren würde, zugleich aber eine Privatfinanzierung für unrealistisch hielt. Erstmals machte die Bundesregierung den Verbleib des Bundes in der Gesellschaft ultimativ davon abhängig, dass entweder eine Entscheidung für den Standort Schönefeld fiele, oder die Finanzierung der Verkehrsanbindung von Sperenberg anderweitig gesichert würde.[136]

IV. Der Konsensbeschluss von 1996

Am 28. Mai 1996 fassten der Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann, der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen und Ministerpräsident Dr. Manfred Stolpe als Vertreter der Gesellschafter Brandenburg, Berlin und Bund den sogenannten Konsensbeschluss. Hatte noch die Zwischenvereinbarung vom 2. Juni 1995 Sperenberg und Schönefeld als gleichwertige Standortalternativen dargestellt, erfolgte nun erstmals eine Festlegung auf Schönefeld als Flughafenstandort. Den Ausschlag gab nach Erkenntnissen des Ausschusses das endgültige Scheitern der Finanzierung Sperenbergs. Zusätzlich dürfte das politische Klima in Berlin nach der gescheiterten Länderfusion zwischen Berlin und Brandenburg die endgültige Parteinahme Berlins zugunsten Schönefelds beschleunigt haben.

1. Fehlende Finanzierung der Verkehrsanbindung von Sperenberg

Wie in der Zwischenvereinbarung von 1995 vorgesehen, legte das Land Brandenburg am 3. Januar 1996 ein Finanzierungskonzept für die Verkehrsanbindung nach Sperenberg vor.[137] Es sah einen gegenüber dem ursprünglich geplanten Umfang reduzierten Ausbau der Schienenanbindung vor, wodurch eine Senkung der Mehrkosten im Vergleich zu Schönefeld vom 1,365 Mrd. € auf 617 Mio. € erreicht werden sollte. Diese Summe sollte teils durch private Investoren, teils aus dem Haushalt des Landes Brandenburg finanziert werden.

Parallel dazu erstellte ein Konsortium um die Philipp Holzmann AG eine Machbarkeitsstudie, die auch ein Angebot zur Privatfinanzierung der Verkehrsanbindung enthielt.[138]

Sowohl das Konzept des MWSV Brandenburg, als auch das Angebot des Holzmann-Konsortiums beruhten allerdings auf der Erhebung von Mautgebühren auf den Zufahrtsstraßen durch einen privaten Investor.[139]

---

[135] Skzl 1, Bl. 11.
[136] Vgl. Schreiben von StS Kähne an SenJust Dr. Peschel-Gutzeit, Skzl 1, Bl. 9 f.
[137] Skzl 41, Bl. 27 ff.
[138] Hierzu Vermerk Skzl I D in Skzl 40, Bl. 138 ff.
[139] Gesprächsvermerk vom 13.2.1996 über RBm-Gespräch mit Vertretern des Holzmann-Konsortiums am 12.2.1996, Skzl 41, Bl. 52 ff.

In den weiteren Verhandlungen bestanden die Vertreter Berlins und des Bundes auf der Sicherstellung der Schienenanbindung im ursprünglich vorgesehen Umfang. Außerdem sollte auf die Erhebung von Mautgebühren verzichtet werden.[140]

Die Tatsache, dass das Land Brandenburg eine Finanzierung im genannten Umfang nicht gewährleisten konnte, in Verbindung mit der fehlenden Bereitschaft des Bundes, die Finanzierung zu übernehmen, wurde von den im Ausschuss vernommenen Zeugen als der ausschlaggebende Umstand identifiziert, der die Verhandlungen um den Standort Sperenberg scheitern ließen.

So antwortete der Zeuge Dr. Märtin auf die Frage, welche Überlegung letztlich zur politischen Entscheidung führte:

> **Zeuge Dr. Herbert Märtin**: „Wenn der Gesellschafter Bund sagt, wir bezahlen das nicht, oder – besser gesagt – wir können das nicht bezahlen – er hat das natürlich auch so begründet –, dann ist das für die beiden Bundesländer, die sich gern etwas von dem Gesellschafter Bund als Partner wünschen, eine Hürde, da können Sie auch nicht als politischer oder fachlich-planerischer Moderator oder als Finanzberater, sondern nur noch bedingt einwirken.“[141]

Ähnlich die Aussage des **Zeugen Eberhard Diepgen**:

> „Herr Stolpe hat zutiefst bedauert, dass er sich mit der Frage – –, dass er seine Zusagen im Hinblick auf Zusatzmaßnahmen und die Finanzierung von Sperenberg nicht durchsetzen konnte. Das sehen Sie ja auch noch im Konsensbeschluss in den einzelnen Formulierungen. Selbst im Vorspann steht drin, Brandenburg hätte es lieber gehabt, Sperenberg zu machen. Aber wir waren einvernehmlich der Auffassung, dass es jetzt keine Alternative dazu gibt. Ich mag den Begriff „alternativlos“ in der Politik verhältnismäßig wenig, ja, aber in dem Punkt – wenn ich eine Entscheidung treffen wollte damals, konnte es nur Schönefeld sein. Das war einvernehmliche Position.“ – „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.“[142]

---

[140] Siehe Protokoll über die IMK-Beratung (Arbeitsebene) am 28.11.1995, Skzl 811, Bl. 153 ff.; Skzl I A 3, Vermerk vom 31.1.1996 über Gespräch auf Referentenebene am 30.01.1996, Skzl 40, Bl. 187 ff.
[141] Zeuge Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 59.
[142] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 54.

2. Das politisches Klima in Berlin und die gescheiterte Länderfusion

Der Ausschuss ist der Frage nachgegangen, weshalb die eindeutige Positionierung des Landes Berlin zugunsten Schönefelds erst gegen Ende des Verhandlungsprozesses erfolgte, indem Berlin zusammen mit der Bundesrepublik an Ausschlusskriterien bei der Finanzierung Sperenbergs festhielt. Schließlich widersprach etwa das von Brandenburg stets betonte Prinzip der Dezentralen Konzentration in mindestens ebenso hohem Maße den Berliner Landesinteressen.

Eine Reihe von Zeugenaussagen veranschaulichen, dass der Interessengegensatz Berlin-Brandenburg offener zutage trat, nachdem das Vorhaben einer Fusion der beiden Länder mit der Volksabstimmung 1996 gescheitert war.

Der Zeuge Straßmeir erklärte auf die Frage hin, ob es offene Kritik am Konzept der Dezentralen Konzentration gegeben habe:

> **Zeuge Alexander Straßmeir**: „Offene Kritik, weiß ich nicht, ob es die gegeben hat. […] Sie müssen bei der Frage, wie offen Kritik an Brandenburg geäußert wurde, immer bedenken, dass man glaubte, in allernächster Zeit ein gemeinsames Bundesland zu werden und bloß nichts – – Man versuchte, die Länderfusion glücken zu lassen. Es war erwartet worden, dass sie klappt, aber keinesfalls als sicher eingestuft. Man wollte nicht größere Unfreundlichkeiten machen. Das war so die allgemeine Stimmung derer, die Brandenburg bewertet haben.“[143]

Ähnlich der **Zeuge Klaus Böger**:

> „Ich betone das deshalb, weil die Frage des Standorts eines neuen Flughafens und insbesondere auch Sperenberg, zu dem ich gleich kommen will, sehr wohl einen Kontext hatte mit der Vision, der realen Vision eines gemeinsamen Landes Berlin-Brandenburg die Region zu stärken und nicht nur zu schauen auf: Hier ist Berlin, und da ist Brandenburg. Wie Sie wissen, ist diese Vision dann im Mai ’96 krachend in der Volksabstimmung gescheitert […]
>
> Damit war im Mai 1996 nach dieser krachenden Ablehnung meines Erachtens sozusagen die hauptpolitische Unterstützung für das Projekt Sperenberg in sich zusammengebrochen. Es ist auch kein Zufall, dass dann am 23. Mai im gleichen Jahr dieser berühmte Konsensbeschluss gekommen ist […]“[144]

Und schließlich der **Zeuge Eberhard Diepgen**:

> „Und ich darf einfach nur der Vollständigkeit halber darauf hinweisen, dass die Debatte ja geführt wurde im Rahmen – oder parallel –, ich sage eigentlich: im Grunde auch im Rahmen der damaligen Überlegungen zur Fusion zwischen Berlin

---

[143] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 33.
[144] Zeuge Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 68 f.

> und Brandenburg. Der Konsensbeschluss ist nach der gescheiterten Fusion getroffen worden, was ja auch eine Reihe von politischen Auswirkungen dabei hatte.“[145]

V. Die Bedeutung des „Konsensbeschlusses“

Zur Einordnung des Konsensbeschlusses betonte der Zeuge Diepgen, dass es sich hierbei rechtlich noch nicht um eine endgültige Standortentscheidung handelte, da diese erst mit erfolgreichem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens Bestand haben konnte. Er beschrieb den Konsensbeschluss als den Beginn eines Festlegungsprozesses, an dessen Ende der Planfeststellungsbeschluss stand:

> „Der Konsensbeschluss und die Frage hinsichtlich der Standortentscheidung hat sich dann bis hin zum Planungsfeststellungsbeschluss […] immer weiter verdichtet, wobei sicherlich politisch die Standortentscheidung oder dieser Auftrag im Rahmen des Konsensbeschlusses eine gewisse Vorfestlegung war, aber nicht eine juristische Festlegung im Einzelnen.“[146]

Dies stellt der Konsensbeschluss durch einen Vorbehalt klar:

> „Die Gesellschafter sind sich bewußt, daß die Realisierbarkeit des Standortes Schönefeld in einem Planfeststellungsverfahren rechtssicher festgestellt werden muß.“[147]

Trotz der juristischen Unverbindlichkeit ist der Konsensbeschluss als Standortentscheidung in dem Sinne zu verstehen, dass die Gesellschafter der Flughafengesellschaft darin erstmals den Willen äußerten, den Standort Schönefeld zur Genehmigung zu führen.

In den darauffolgenden Sitzungen der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft am 20. Juni 1996 und des Aufsichtsrats am 24. Juni 1995 wurde der Konsensbeschluss durch die Gremien der Flughafengesellschaft umgesetzt durch Gründung der Tochtergesellschaften zur Privatisierung der Flughafengesellschaft und zur Planung des künftigen Flughafens. Das waren die PPS GmbH und die FPS GmbH.[148]

Auf ein neues Raumordnungsverfahren wurde verzichtet, obwohl die nun erzielte Einigung nicht der Empfehlung aus dem Raumordnungsverfahren entsprach.[149]

Die gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg berücksichtigte den mit dem Konsensbeschluss beschlossenen Flughafenbau in Schönefeld 1998 im gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro). Dieses wurde in

---

[145] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 43.
[146] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 42.
[147] Skzl 342, Bl. 199.
[148] Ausführlich dazu auch der Bericht des Untersuchungsausschusses des Landtags Brandenburg, Drs. 3/5952.
[149] Bescheid vom 10.7.1997, vgl. kleine Anfrage Skzl 413, Bl. 117.

Form von Rechtsverordnungen der Landesregierungen als „Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin“ (LEPeV) umgesetzt. Am 17. Dezember 1999 stellte die Flughafengesellschaft den Antrag auf Planfeststellung des Ausbaus des Flughafens Schönefeld.

C. Projektbeteiligte

I. Die Einstellung des Privatisierungsverfahrens

Die Umstände des Scheiterns des Privatisierungsverfahrens wurden umfangreich durch einen Untersuchungsausschuss im Abgeordnetenhaus Berlin[150] und durch einen Untersuchungsausschuss des Landtags Brandenburg[151] beleuchtet. Auf die damaligen Erkenntnisse wird ausdrücklich verwiesen.

Die Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft hatte zunächst geplant, den Konzern insgesamt zu privatisieren. Auch die Errichtung und der Betrieb des BBI sollten somit durch einen privaten Investor erfolgen. In einer Gesellschafterversammlung am 8. September 1997 wurde das „Konzept zur Privatisierung der BBF und Privatfinanzierung des BBI“ beschlossen. Dieses besagte unter anderem:

1. Die Gesellschafter streben die vollständige Privatisierung der BBF an. Im Rahmen des jetzt einzuleitenden Ausschreibungsverfahrens wird privaten Investoren der Kauf von mindestens 74.9 % der BBF-Anteile angeboten.

   Mit dem Aufbau und der Entwicklung des Single-Flughafens Schönefeld soll zugleich eine Perspektive zur weiteren Entwicklung des Flughafenstandortes Deutschland verbunden werden.

2. Die Angebote der Investoren sollen die Realisierung des BBI-Projektes im Rahmen einer mindestens 50 Jahre laufenden Konzession möglichst unter Vermeidung eines öffentlichen Finanzierungsbeitrags entsprechend der Vorgaben des Konsensbeschlusses vorsehen:

   - Entwicklung von Schönefeld als Single- Standort unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept) und Bau einer weiteren parallel zu betreibenden Start- und Landebahn

   […][152]

Das zu diesem Zweck durchgeführte Vergabeverfahren wurde zunächst durch das Oberlandesgericht Brandenburg auf eine Klage des Bieterkonsortiums Projektplanungsgesellschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International GmbH & Co. KG (PEG) hin aufgehoben, das auf diesem Wege gegen die Auswahl für das Mitbewerberkonsortium „Flughafenpartner für Berlin und Brandenburg“ (FPBB) um die Hochtief AirPort GmbH als sog. preferred bidder vorging.[153] Die Einzelheiten der Aufhebung

---

[150] Abgeordnetenhaus von Berlin, Drs. 14/1515.
[151] Landtag Brandenburg, Drs. 3/5952.
[152] Protokoll der Gesellschafterversammlung der BBF am 08.09.1997, Skzl 656 Bl. 34 ff. (35).
[153] Beschluss des OLG Brandenburg vom 3.8.1999 – 6 Verg. 1/99.

waren Gegenstand des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin der 14. Wahlperiode – „Flughafen Schönefeld II“.[154]

Mit dem zweiten Versuch einer Privatisierung beauftragte die Flughafengesellschaft nunmehr die eigens hierfür gegründete Tochtergesellschaft PPS GmbH. Diese schloss FPBB vom weiteren Privatisierungsverfahren aus und führte Verhandlungen mit dem PEG-Konsortium. Hiergegen ging FPBB wiederum zunächst vor der Vergabekammer, später vor dem Oberlandesgericht Brandenburg vor. Der Vergaberechtsstreit wurde durch einen Vergleich auf Vorschlag des Gerichts beendet. Dieser sah vor, dass sich die beiden konkurrierenden Bieterkonsortien zu einem Konsortium zusammenschlössen. So entstand das nunmehr einzig verbliebene Bieterkonsortium Berlin Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG (BBIP).

Im Nachhinein bewertete der Zeuge Wowereit diese Vorgehensweise allerdings skeptisch, da der nur bedingt freiwillige Zusammenschluss der beiden Konkurrenten sich auch hemmend auf den Fortgang der Privatisierungsverhandlungen ausgewirkt habe:

> **Zeugen Klaus Wowereit**: „Da hat das Brandenburger Gericht zwei Partner zusammengeschweißt, die eigentlich nicht zusammengehörten, die auch gegeneinander gearbeitet haben und völlig andere Interessen hatten. Und das hat ja letzten Endes dann auch bei der endgültigen Vertragsverhandlung zum Scheitern geführt. Was mich damals, ehrlich gesagt, ein bisschen gewundert hat, weil der Punkt, an dem es dann gescheitert ist, war aus Sicht jedenfalls der Privaten, wäre zu leisten gewesen. Da muss es interne Auseinandersetzungen gegeben haben, wo offensichtlich dann auch bei denen der Punkt da war, wo sie auch das Interesse verloren haben.“[155]

Nach Abschluss einer Absichtserklärung und während der Ausarbeitung der Übernahmeverträge wurden die Verhandlungen mit dem Konsortium ab dem 7. Februar 2003 ausgesetzt, weil, so das Protokoll der BBF-Aufsichtsratssitzung vom 4. April 2003, „unterschiedliche Vorstellungen […] insbesondere hinsichtlich der Themenkreise Risikoverteilung, Kaufpreisbewertung sowie Verzinsungsfragen bei Rückabwicklung des Projektes“[156] bestünden.

Die Flughafengesellschaft lehnte schließlich auf Beschluss der Gesellschafterversammlung das Angebot von BBIP ab und stellte das Privatisierungsverfahren unter Abschluss einer Abwicklungsvereinbarung[157] mit dem BBIP ein. Die Gesellschafter der Flughafengesellschaft folgten damit einer Empfehlung des Aufsichtsrates der PPS GmbH[158], der wiederum die Geschäftsführung der PPS GmbH mit einer Gesamtbewertung des Verhandlungsstandes beauftragt hatte. Diese kam zu dem Ergebnis, dass es sachliche Gründe für eine Einstellung

---

[154] Vgl. Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses vom 21.09.2001, Drs. 14/1515.
[155] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 15.
[156] BBF Holding GmbH, Protokoll der 52. Sitzung des BBF-Aufsichtsrats am 4.4.2003, FBB 55 Bl. 179 ff. (188).
[157] Skzl 664, Bl. 72 ff.
[158] Beschluss des Aufsichtsrates der PPS GmbH vom 21.5.2003, siehe Protokoll der 44. Sitzung des Aufsichtsrates der PPS GmbH am 21.5.2003, FBB 30, Bl. 329.

des Vergabeverfahrens gab, das Angebot von BBIP nicht wirtschaftlich war und mit einem wirtschaftlich vertretbaren Abschluss auch nicht mehr zu rechnen war.[159]

Die Vorlage stützte sich erkennbar auf ein ausführliches Gutachten der Kanzlei Beiten Burkhard Goerdeler.[160]

In dem Gutachten wurde der von BBIP für das Projekt zugrunde gelegte Eigenmitteleinsatz als angemessen bewertet.[161] Ebenso stellte das Gutachten hinsichtlich der von BBIP vorgelegten Geschäftspläne und des Finanzierungskonzeptes fest:

> „Das Wertungskriterium „Geschäftspläne BBF/BBI und Finanzierungskonzept BBI“ ist erfüllt, da die vorgelegten Geschäftspläne in qualitativer Hinsicht angemessen sind und eine Realisierung des BBI-Projekts ohne Rückgriff auf die Altgesellschafter vorsehen. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, um Gründlichkeit, Kreativität und Glaubwürdigkeit der Planungen von BBIP zu beanstanden.“[162]

Auch das technische Entwicklungskonzept des Bieterkonsortiums gewährleiste die nach den Vergabeunterlagen geforderten Funktionen und Servicestandards.[163]

Kritisch wurde hingegen die Höhe der von BBIP eingestellten, vergleichsweise hohen Flughafenentgelte bewertet. Es fehle der Nachweis, dass diese genehmigungsfähig und am Markt durchsetzbar sein würden.[164]

Die größten Defizite sahen die Gutachter aber in dem durch das Konsortium angebotenen Kaufpreis sowie den gestellten Vertragsbedingungen.

Zum gebotenen Kaufpreis findet sich in dem Gutachten folgende Bewertung:

> „Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Kaufpreisangebot von BBP [*sic*] nicht angemessen und nicht akzeptabel ist. Das Angebot von BBIP erfüllt daher das Kriterium „Bewertung der BBF“ im Hinblick auf die Maximierung des Veräußerungserlöses nicht. Im Einzelnen:
>
> Der Kaufpreis in Höhe von EUR 290 Mio. ist bei isolierter Betrachtung durchaus akzeptabel. Er ist jedoch von BBIP insbesondere durch einseitige Veränderung von Prämissen mehrfach in Frage gestellt worden, was Zweifel an der Ernsthaftigkeit des Kaufpreisangebots begründet. Darüber hinaus besteht eine Wahrscheinlichkeit, dass

---

[159] Siehe Beschlussempfehlung der PPS-Geschäftsführung für die 44. Sitzung des PPS-Aufsichtsrates am 21.5.2003, FBB 30, Bl. 330 ff.
[160] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff.
[161] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (424 f.).
[162] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (426).
[163] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (445).
[164] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (426 ff.).

> sämtliche der angebotenen Kaufpreisraten im Rahmen eines Anpassungsverfahrens im Risiko stehen.
>
> […]
>
> Das Nachbewertungsverfahren wird mit hoher Wahrscheinlichkeit durch BBIP unterlaufen werden.
>
> Diese Umstände bedeuten im schlechtesten Fall, dass die Altgesellschafter keinen Kaufpreis erhalten.“[165]

Bei Betrachtung der sonstigen Vertragsbedingungen kritisierten die Gutachter vor allem die für die Gesellschafter ungünstige Risikoverteilung:

> „Die Risikoverteilung ist, wie sie sich nach dem Verhandlungsstand darstellt, für eine Privatisierung und Baukonzessionsvergabe nicht angemessen.
>
> Zu Gunsten von BBIP wurden, wie es dem Charakter des Vergabeverfahrens BBI als Privatisierung und Baukonzessionsvergabe entspricht, in die Entwürfe der Privatisierungsverträge Regelungen aufgenommen, durch die sichergestellt ist, dass BBIP die alleinige und uneingeschränkte unternehmerische Führung und Verantwortung wahrnehmen kann.
>
> Ebenfalls zu Gunsten von BBIP hat die Vergabestelle auf nahezu sämtliche Partizipationsmöglichkeiten der Altgesellschafter an positiven zukünftigen Entwicklungen verzichtet. […]
>
> Schließlich haben die Altgesellschafter bei Abschluss der Absichtserklärung zugestanden, dass sie im Rahmen der Anpassungsverhandlungen gemäß Ziff. 35 des Entwurfs des Konzessionsvertrags nicht vom Erwerber fordern können, dass dieser von seinem Ziel einer durchschnittlichen Eigenkapitalverzinsung von mindestens 13,5 % abweicht. […]
>
> Als Konsequenz aus diesen Aspekten […] wäre es erforderlich gewesen, dass BBIP auch die unternehmerischen Risiken übernimmt. […]
>
> Gemessen an diesen Prämissen sind die unangemessenen Forderungen von BBIP, von denen BBIP im Rahmen weiterer Verhandlungen auch nicht nennenswert abweichen würde, nicht akzeptabel und führen im Ergebnis zu einer unangemessenen Risikoverteilung.“[166]

---

[165] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (424).
[166] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (443 f.).

Dies betreffe im Einzelnen die Risiken- und Kostenzuweisung der Schienenanbindung, die Rückabwicklung im Falle einer Kündigung sowie von BBIP geforderte Haftungsbegrenzungen und Beschaffenheitsvereinbarungen. Insgesamt lautete das Fazit:

> „Damit besteht ein deutliches Ungleichgewicht zwischen den unternehmerischen Chancen, die einseitig bei BBIP liegen, und den Risiken, die BBIP in wirtschaftlich bedeutsamen Positionen unmittelbar oder mittelbar über die Verzinsung bei Rückabwicklung auf die Altgesellschafter überträgt.“[167]

Zusammenfassend ist festzustellen, dass dem Konsortium BBIP nach dem vorgelegten Angebot durchaus zugetraut wurde, den Flughafenbau und –betrieb erfolgreich durchzuführen. Die Privatisierungsverhandlungen scheiterten aber an den Vertragsbedingungen, die das Konsortium hierfür stellte, und die für die Gesellschafter der Flughafengesellschaft nicht akzeptabel waren. Dies stimmt auch mit den Zeugenaussagen überein, die der Ausschuss hierzu einholte.

Der Zeuge Kronmüller sagte etwa auf die Frage hin, ob es Bestrebungen der Gesellschafter gegeben habe, aus dem Privatisierungsverfahren auszusteigen:

> **Zeuge Gerd Kronmüller**: „Nach meiner Erinnerung nicht, bis wir an dem Punkt waren, wo es eben nicht mehr weiterging. Es hätte ja durchaus die Möglichkeit bestanden, das Vergabeverfahren zu beenden, als das Gericht die beiden Konsortien da zusammengeschlossen oder zwangsvereinigt hat. Aber es gab keine irgendwie mir erinnerliche Gesellschafteräußerung, die darauf hinauslief, dass man sagte: Jetzt hören wir auf –, sondern es wurde ja dann auch einfach weiter verhandelt. Aber an dem Punkt, an dem die Privatisierung dann eben an einem Punkt war, wo es nicht mehr weiterging, da waren sich schon alle einig, dass man zu diesen Konditionen nicht weitermachen kann.“ [168]

Als für die Gesellschafter inakzeptable Bedingung nannte der Zeuge Kronmüller die Forderung der BBIP nach einer garantierten Eigenkapitalverzinsung.[169]Die Folgen einer solchen Vereinbarung schätzte der **Zeuge Klaus Wowereit** folgendermaßen ein:

> „Die Privatisierung hätte erhebliche Risiken gebracht[.] Das hat so ein bisschen so eine Anmutung wie bei den Wasserbetrieben. Da hätte die öffentliche Hand, die früheren Eigentümer, erheblich nachsteuern müssen, und man wäre voll in der Hand auch der privaten Investoren gewesen. [W]enn es da Schwierigkeiten gegeben hätte, wäre immer wieder die Forderung an die früheren Eigentümer ja gekommen, also man wäre aus diesem Projekt auch nicht gänzlich rausgewesen.“[170]

---

[167] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (444).
[168] Zeuge Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 29.
[169] Zeuge Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 29.
[170] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 4.

Der Zeuge Weyer, der zum Zeitpunkt der Privatisierungsverhandlungen Geschäftsführer des BBIP-Konsortiums war, nannte als toten Punkt aus Sicht von BBIP die fehlende Bereitschaft der Gesellschafter, Entgelterhöhungen festzuschreiben:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Der wesentliche Grund war, dass die Finanzierung dieses Projektes, des Neubauprojektes, nur möglich gewesen wäre, wenn man eine Sicherheit darüber gehabt hätte, dass gewisse Entgelterhöhungen gekommen wären, und das war ein Risiko, das wir so nicht tragen wollten, weil der Verhandlungspartner nach unserem damaligen Verständnis gleichzeitig auch derjenige war, der für die Gebührenerhöhung verantwortlich war, und da war für uns ein gewisses Problem, und wir haben damals dann schlichtweg gesagt: Wenn wir dieses Risiko übernehmen müssen, dann macht es keinen Sinn, und dann würden wir davon zurücktreten.“[171]

Es stellt sich freilich die Frage, ob durch weitere Vertragsverhandlungen nicht doch noch ein erfolgreicher Abschluss im Sinne der Flughafengesellschaft hätte erreicht werden können. Der Wertungsvermerk von Beiten Burkhardt Goerdeler gab hierzu zu bedenken,

> „dass der Bieter in verschiedenen wesentlichen und kostenrelevanten Themenbereichen durch neue Forderungen zu bereits bei Angebotserstellung bekannten Tatsachen die Verhandlungen wesentlich gehemmt hat. […] Diese Unsicherheiten lassen eine Prognose dahingehend zu, dass mit einer zügigen vollumfänglichen Einigung und damit mit einem baldigen Abschluss der Verhandlungen und der Verträge aus derzeitiger Sicht der Vergabestelle nicht gerechnet werden kann. Vielmehr kann aus dem Verhalten von BBIP geschlossen werden, dass sich dieses Vorgehen auch bei weiteren Verhandlungen fortgesetzt hätte und ein Vertragsschluss in absehbarer Zeit nicht zu erwarten wäre.“[172]

Hierfür spreche auch die nicht oder nicht zeitgerecht erfolgte Vorlage wesentlicher Unterlagen durch BBIP. Da mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden könne, dass in weiteren Verhandlungen ein wirtschaftliches Ergebnis erzielt werde, sei die Einstellung des Vergabeverfahrens die einzige ermessensfehlerfreie Entscheidung.[173] Dieser Einschätzung folgten Geschäftsführung und Aufsichtsrat der PPS GmbH und schließlich auch die Gesellschafter der Flughafengesellschaft.[174]

---

[171] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 4.
[172] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (447).
[173] Beiten Burkhardt Goerdeler, Begründung für die Einstellung des Vergabeverfahrens BBI, FBB 30, Bl. 356 ff. (449 ff.).
[174] Siehe Beschlussempfehlung der Geschäftsführung und Beschluss des Aufsichtsrates der PPS GmbH vom 21.5.2003, Protokoll der 44. Sitzung des Aufsichtsrates der PPS GmbH am 21.5.2003, FBB 30, Bl. 329 ff.; Beschluss der Gesellschafterversammlung der BBF vom 22.5.2003, Skzl 664, Bl. 66.

II. Die Umstrukturierung des BBF-Konzerns

Die Einstellung des Vergabeverfahrens hatte nicht nur die Ablehnung des Investorenkonsortiums BBIP zur Folge. Sie war vor allem auch mit der Entscheidung verbunden, den Flughafenneubau unter Beibehaltung der bisherigen öffentlichen Gesellschafter durchzuführen.

Nunmehr ist daher von Interesse, ob die Entscheidung gegen eine Privatisierung mit der Bereitschaft und Fähigkeit der Gesellschafter verbunden war, das Unternehmen mit einer für das Projekt geeigneten Struktur zu versehen – ebenso wie es ein Privatinvestor hätte tun müssen.

Der Tenor aus den Zeugenaussagen lautet sinngemäß, dass die Flughafengesellschaft zunächst nicht über die notwendigen Strukturen verfügte, dann aber durch Umstrukturierungen in die Lage versetzt worden sei, das Bauprojekt durchzuführen.[175]

Obwohl vor dem Hintergrund des laufenden Privatisierungsverfahrens keine unternehmerischen Entscheidungen der künftigen Investoren vorweggenommen werden sollten, hatte die Flughafengesellschaft bereits während der Privatisierungsverhandlungen begonnen, ansatzweise ein eigenes Businessmodell für den BBI zu entwickeln.[176]

Als mit der endgültigen Einstellung des Privatisierungsverfahrens feststand, dass die Flughafengesellschaft und damit auch der Flughafenbau in öffentlicher Hand verbleiben würden, fand eine umfassende Umstrukturierung des BBF-Konzerns statt, um die Flughafengesellschaft auf das Projekt BBI auszurichten.

Hierzu wurde die ursprüngliche Muttergesellschaft BBF Holding GmbH auf die FBS GmbH verschmolzen, die bislang den Flughafen Schönefeld betrieb und bereits Planungsaufgaben für das Projekt BBI übernommen hatte. Die so geschaffene neue Muttergesellschaft erhielt zum 1. Januar 2007 eine neue Unternehmensstruktur, die sowohl den Betrieb der bestehenden Flughäfen als auch den Bau des BBI in sich vereinte. Diese gliederte sich in vier Geschäftsbereiche: Einerseits Aviation Management für die Flughäfen Tegel und Tempelhof, sowie Aviation Management für den Flughafen Schönefeld, andererseits das sogenannte Non Aviation-Management mit dem der für das Projekt BBI zuständigen Bereich Planung und Bau, sowie Real Estate-Management.[177]

Innerhalb des so neu strukturierten Konzerns startete die FBS GmbH ab 2005 das Effizienzprogramm Fokus 440, das den Zweck verfolgte, durch Umsatzsteigerungen an den Berliner Flughäfen den Eigenbeitrag der Flughafengesellschaft zum BBI in Höhe von 440 Mio. € abzusichern.[178]

---

[175] So etwa der Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 59 f.; Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 16 ff.
[176] Skzl I C 3, Protokoll der Referentenrunde am 12.9.2001 zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung der BBF Holding GmbH am 21.9.2001, Skzl 360, Bl. 32 ff. (34).
[177] Vgl. Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Geschäftsbericht 2006, FBB 44, S. 8; Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 11.
[178] Vgl. Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Geschäftsbericht 2006, FBB 44, S. 8; Geschäftsbericht 2007, FBB 45, S. 59.

III. Beteiligte Unternehmensbereiche der Flughafengesellschaft

1. Geschlossene Projektstruktur

Für das Projekt BBI wurde eine projekteigene Organisationsstruktur angelegt, vom Zeugen Dr. Körtgen als Matrixstruktur[179] bezeichnet. Innerhalb der Flughafengesellschaft war hauptsächlich der Unternehmensbereich Planung und Bau BBI für das Projekt zuständig, der sich im Geschäftsbereich des technischen Geschäftsführers befand. Das Projekt war in die sechs Teilprojekte Terminal, Luftseite, Landseite, Sonstige Gebäude, Schienenanbindung und Retailing mit jeweils eigenen Teilprojektleitern unterteilt.[180]

Die Projektstruktur war gekennzeichnet durch eine weitgehende Eigenständigkeit von den übrigen Unternehmensbereichen der Flughafengesellschaft. So wurde das Projekt unabhängig von der Rechtsabteilung und der Finanzabteilung der Flughafengesellschaft mit einer jeweils eigenen Rechts- und Einkaufsabteilung ausgestattet, die zusammen mit der übrigen Projektorganisation im Unternehmensbereich Planung und Bau angesiedelt war.[181]

Der Zeuge Wowereit bestätigte, dass die Flughafengesellschaft erst durch diese wesentliche Ausdehnung des Baubereiches in die Lage versetzt wurde, das Projekt durchzuführen.[182]
Der **Zeuge Thomas Weyer** konkretisierte die Maßnahmen:

> „Wir haben damals ein relativ klares Konzept gehabt, wie wir die Baumaßnahme selbst umsetzen wollen in entsprechenden Teilprojekten, haben die Organisation dafür aufgestellt, haben das Defizit im Einkauf der FBS dadurch kompensiert, dass wir in der Projektorganisation selbst einen Einkauf, wenn Sie so wollen, aufgebaut haben, mit entsprechenden Fachleuten, und wir haben ansonsten auch Ergänzungen in den einzelnen Teilprojekten vorgenommen, um die entsprechende Fachexpertise für die Ausführungszeit, wenn man so will, dort entsprechend reinzubringen, durch einen personellen Aufbau[.]“ [183]

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Bauausführung im Wesentlichen durch Generalunternehmer geleistet werden sollte, hielt der Zeuge Weyer die so geschaffene Struktur zur Durchführung des Bauprojektes für geeignet.[184]All dies waren zugleich auch nach Auffassung des **Zeugen Thomas Weyer** notwendige Veränderungen:

> „Wir haben uns damals in Berlin ganz bewusst für diese BBI-Geschichte, diesen Bereich B, entschieden, weil die entsprechenden Abteilungen innerhalb der FBS, die

---

[179] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 4.
[180] Siehe FBB GmbH, Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung vom 31.1.2013, FBB 552 S. 154;
FBB GmbH, Organigramm Bereich Planung und Bau BBI, Stand September 2006, FBB 79, Bl. 132.
[181] FBB GmbH, Organigramm Bereich Planung und Bau BBI, Stand September 2006, FBB 79, Bl. 132.
[182] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 15 f., Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 15 f.
[183] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 9.

> es da gab, überhaupt nicht in der Lage gewesen wären, dieses Projekt auch nur in irgendeiner Form zu unterstützen. Der Einkauf […] bei der FBS hatte die Qualität, die vielleicht ausgereicht hat – ich übertreibe jetzt mal ein bisschen –, um Klopapier einzukaufen, aber mit Sicherheit nicht, um komplexe Bauprojekte auszuschreiben. […] Auch die Rechtsabteilung war, was das Thema Baurecht betraf, bei Weitem nicht da, wo man hinmusste, um so ein Projekt vernünftig abzuwickeln. Von daher haben wir auch da entsprechende Fachleute in das Projekt B reingebracht. Die hatten ja im Prinzip einen eigenen Rechtsbereich, wenn man so will. Wir haben eine kaufmännische Betreuung reingeholt, übrigens auch einen Mitarbeiter damals von Hochtief, der Baucontrolling in seinem früheren Leben verantwortet hatte, und auch der hat Aufgaben übernommen, die von der FBS damals selbst überhaupt nicht hätten wahrgenommen werden können. Das heißt, wir hatten überhaupt keine andere Wahl. Das Unternehmen war dazu einfach nicht in der Lage. Das heißt, wir mussten diese Leute von außen reinholen und wirklich dann in eine Verantwortung reinbringen.“[185]

Auch die sehr autonome Aufstellung des Bereiches Planung und Bau gegenüber den übrigen Unternehmensbereichen hielt der Zeuge Weyer für begründet:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Es ist auch von der Abwicklung her deutlich ratsamer, ein Projekt so autark aufzustellen, wie wir es gemacht haben, weil diese ganzen kleinen Rädchen ja sehr, sehr, sehr eng getaktet ineinandergreifen müssen. Und wenn eine Abteilung Einkauf, die nebenbei noch 135 andere Projekte macht, dann nebenbei noch einen BBI macht, dann kann das nur in die Hose gehen. Das heißt, Sie brauchen Leute, die sich auf diese Themen konzentrieren können. Das waren die Gründe.“[186]

2. Wahrnehmung der Bauherrenfunktion

Die Flughafengesellschaft war Bauherrin des Flughafens. Das bedeutet zum einen, dass sie in Bauherrenfunktion nach außen auftrat, etwa gegenüber der Genehmigungsbehörde. Zum anderen war sie projektintern die Hauptverantwortliche und weisungsbefugt gegenüber den übrigen Projektbeteiligten. Diese Bauherrenfunktion wurde hauptsächlich durch den Projektleiter, die Teilprojektleiter und Fachprojektleiter des Bereiches Planung und Bau ausgeübt. In den Worten des **Zeugen Joachim Korkhaus** hieß das:

> „Beide, sowohl die pg bbi, also der Planer und Bauüberwacher, als auch die CBP-Projektsteuerung sind Dienstleister von den Mitarbeitern, die in den entsprechenden Teilprojekten sitzen, sprich: fachverantwortlich sind FBB-Mitarbeiter mit dem entsprechenden Teilprojektleiter.“[187]

---

[185] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 59.
[186] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 59.
[187] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 21.

Der Projektbereich B (Planung und Bau BBI) war in fünf Teilprojekte untergliedert: Teilprojekt Hochbau (BT) für das Terminal und weitere Betriebsgebäude, Teilprojekt Tiefbau (BP) für die Flächenbauwerke (Landebahnen, Straßen etc.), Teilprojekt Technische Infrastruktur (BG) für die Ver- und Entsorgung des Flughafens (Wasser, Abwasser, Elektro, etc.), Teilprojekt Schienenanbindung/Drittinvest (BS) für Schienenanbindung und terminalnahe Gebäude, die über Leasingverträge finanziert wurden (Parkhäuser, Büros etc.), und das Teilprojekt Planung (BY). Für jedes dieser Teilprojekte gab es einen Teilprojektleiter (TPL) seitens des Bauherren FBB GmbH, dem ein Teilprojektsteuerer (TPS) von WSP CBP zur Seite stand.

Der Untersuchungsausschuss hat sich überwiegend mit den Problemen im Teilprojekt Hochbau und hier fast ausschließlich mit dem Thema Flugastterminal befasst. Innerhalb des Teilprojektes gab es Fachprojektleiter (FPL), die jeweils für bestimmte Bauthemen die Bauherrnfunktion ausübten: FPL Hülle/Außenanlagen, FPL Rohbau/Ausbau, FPL Mechanik, FPL Starkstrom, FPL Schwachstrom / Gepäckförderanlage, FPL Pavillon. Sie wurden bei der Wahrnehmung der Bauherrenfunktion unter-stützt von den diesen Fachgebieten zugeordneten Mitarbeitern der Projektsteuerung (Fachprojektsteuerer von WSP CBP) und der Bauüberwachung durch die pg bbi.[188]

Den fachverantwortlichen FBB-Mitarbeitern waren Mitarbeiter der Dienstleister zugeordnet, wie der Zeuge Korkhaus am Beispiel der technischen Gebäudeausstattung darstellte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Innerhalb des Teilprojekts BT – da war der Leiter Herr Nozon – gibt es entsprechende Fachverantwortliche. Da gibt es Fachverantwortliche für den Ausbau. Der eine macht die Gipskartondecken, die abgehängten Decken, die Wände. Der eine Bereich, der uns zum Schluss den Termin zerschossen hat, das waren die drei Fachverantwortlichen für die TGA. Da gab es einen, der war für den Starkstrom. Dann war ein Fachverantwortlicher für die TGA in Form von ImCa – und ein Fachverantwortlicher für die Firma Bosch, Siemens und T-Systems. […] Also, das ist dann der Schwachstrom. Und das war der Fachverantwortliche für die Hardware. Das heißt, die ganzen Entrauchungskanäle, die Zuluftkanäle, die Sprinklerleitungen und die entsprechenden Anlagen dazu.
>
> Jeder von diesen Fachverantwortlichen hat zwei, drei Mitarbeiter von CBP zugeteilt bekommen, sodass der Fachverantwortliche für den Starkstrom zwei, drei Mitarbeiter sowohl von WSP CBP hatte als auch natürlich die entsprechenden Fachverantwortlichen vonseiten der Bauüberwachung von der pg bbi, die auch dann die Firmen vor Ort gesteuert haben.
>
> Das gleiche Schema ist dann beim Schwachstrom und auch beim Starkstrom so gewesen. Jeweils ein Mitarbeiter der FBB unterstützt durch eine entsprechende Anzahl von Mitarbeitern bei CBP und auch von pg bbi.“[189]

---

[188] WSP CBP, „Allgemeiner Projektablauf“, WSP CBP 3.
[189] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 24.

3. Zuständigkeiten der Geschäftsführung

a. Die Aufteilung zwischen den einzelnen Ressorts

Parallel zur Projektstruktur verlief auch die Geschäftsverteilung zwischen den Geschäftsführern der Flughafengesellschaft. Durch die weitgehende Autarkie des Baubereiches fiel das Projekt größtenteils in die fachliche Zuständigkeit des technischen Geschäftsführers. Hierzu gehörte neben der technischen Durchführung auch die Kostenkontrolle über das Projekt, und zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses auch dessen Finanzierung. Der Zeuge Weyer maß daher der hierfür erforderlichen Doppelqualifikation eine erhebliche Bedeutung bei seiner Berufung zum Technischen Geschäftsführer bei.[190]

Nach Abschluss der Langzeitfinanzierung 2009 fielen allerdings die betriebswirtschaftlichen Aufgaben des künftigen Flughafens, d. h. vor allem die Finanzierung des Flughafens und die Fortschreibung des Businessplanes, in den Aufgabenbereich des Sprechers der Geschäftsführung.[191] Zum Thema Finanzierung verdeutlichte der **Zeuge Christian Manninger**:

> „Sowohl der Dr. Körtgen bzw. der Bereichsleiter B als auch wir – ich überspitze das immer so – sind nur für das Geldausgeben da. Das heißt, woher der Auftraggeber jetzt in dem Fall das Geld hernimmt, ist uns egal. Wir sagen ihm einfach nur transparent: Ich brauche von dir bis da und dahin diese Mittel.“[192]

Die unmittelbar mit dem Bauprojekt zusammenhängenden Aufgaben – einschließlich der Kostenkontrolle auf der Ausgabenseite – verblieben in der Zuständigkeit des Technischen Geschäftsführers. Der Zeuge Manninger sprach von einer deutlichen Trennung im Projektalltag. Hauptansprechpartner für die Projektsteuerung war demzufolge der Technische Geschäftsführer Dr. Körtgen, während der Sprecher der Geschäftsführung bis Mitte 2012 lediglich mittelbarer Ansprechpartner im Rahmen der monatlichen Geschäftsführersitzungen war.[193]

Ungeachtet dessen bestand eine uneingeschränkte Gesamtverantwortung beider Geschäftsführer für das Projekt. Der Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz war durch die Berichts- und Entscheidungsstrukturen (Controllingberichte, Statusberichte, Geschäftsführungssitzungen) über die Entwicklung auf der Baustelle jederzeit umfassend informiert.

Der Geschäftsführer Prof. Dr. Rainer Schwarz, obgleich für die gesamte Flughafengesellschaft verantwortlich, sah sich nicht in der Pflicht, den Bau des BER zu beaufsichtigen:

---

[190] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 5.
[191] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 60 und 90; keine Beachtung fand offenbar in diesem Zusammenhang das Organisationskonzept der Berliner Flughäfen, FBB 80, Bl. 1 (6), und nachfolgende Versionen, wonach der technische Geschäftsführer für die Finanzierung des BBI zuständig ist.
[192] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 30.
[193] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 28, ähnlich S. 30.

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „ […] Wer immer die Möglichkeit hat, in das Organisationskonzept hineinzugucken, dem wird sich erstrecken, dass Herr Körtgen für die Prüfung und für die Zusammenarbeit mit der pg bbi verantwortlich ist. Insofern war es seine, oder nicht nur Herr Körtgen - - Ich will das gar nicht personalisieren. Der technische Geschäftsführer ist dafür zuständig. Insofern wird er das, unterstelle ich mal, gemacht haben. Und wenn es da irgendwelche Unregelmäßigkeiten gegeben hat, hat er mir sicherlich auch darüber berichtet. Ich glaube, jeder, der lesen kann, wird erkennen, dass es nicht meine Aufgabe war, die Unterlagen der pg bbi zu prüfen.“[194]

Selbst als der Generalplaner sich in einer prekären Situation an ihn wandte, war Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz nicht zu einem Gespräch bereit:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap**: „Parallel […] haben wir dann Kommunikation mit der Geschäftsführung, direkt mit Herrn Schwarz, versucht, weil Herr Körtgen für unsere Probleme, die wir hatten, nicht immer zugänglich war. Am 26. Februar 2010, nach vielen ergebnislosen Terminanfragen auf der Geschäftsführerebene schrieb mein Kollege, Hubert Nienhoff, der für den Berliner Flughafen verantwortliche Partner bei gmp Architekten, einen sogenannten Brandbrief an den Sprecher der Geschäftsführung, Herrn Prof. Schwarz. Die Hauptbotschaft war – Zitat:
>
> ‚Die Fortschritte bei der Projektrealisierung lassen bei uns Zweifel aufkommen, ob das primäre Projektziel der Flughafeneröffnung am 30. Oktober 2011 unter den derzeitigen Planungsbedingungen noch erreicht werden kann.‘
>
> […]
>
> Angesichts dieses Alarmbriefs hätte man annehmen können, dass Herr Prof. Schwarz Herrn Nienhoff sofort zu einem Termin bittet. Weit gefehlt. Er antwortete ebenso kühl wie unmissverständlich – Zitat:
>
> ‚Wie Ihnen sicherlich bekannt sein dürfte, ist mein Kollege Herr Körtgen primär für die Planung und Bau BBI zuständig. Insoweit ist für mich Ihre Vorgehensweise unter Umgehung des zuständigen Ressortgeschäftsführers schwer nachvollziehbar.‘
>
> Der Brief schloss mit dem Hinweis, dass das Sekretariat von Herrn Körtgen einen Termin mit diesem vereinbaren würde, was dann auch drei Wochen später geschah.“[195]

---

[194] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 9.
[195] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 13 f.

b. Zielvereinbarungen mit den Geschäftsführern

Als vertragliches Instrument der leistungsabhängigen Vergütung von Geschäftsführern dienten jährliche Tantiemenzahlungen, die an ebenfalls jährlich festgelegte Zielvereinbarungen geknüpft waren. Diese waren regelmäßig so gestaltet, dass 40 bis 50 Prozent der Tantiemensumme an die Erreichung konkreter Ziele geknüpft war, die teils finanziell anhand der laut Wirtschaftsplan zu erzielenden Ergebnisse festgelegt, und teils fachlich definiert waren. Die restlichen 50 bis 60 Prozent lagen im Ermessen des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats.[196]

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „Also, die Zielvereinbarungen sahen so aus: 50 Prozent, ich sage mal, gewillkürt, wie das da so hieß, in der Meinung der Gesellschafter. Und 50 Prozent war nach konkreten Zielen festgelegt. Das, was nach konkreten Zielen festgelegt war, habe ich meiner Erinnerung nach immer erreicht, bis natürlich auf das Jahr 2012, wo die Ziele wegen der gescheiterten Inbetriebnahme nicht eingehalten waren, denn die wirtschaftlichen Wirkungen, die sich aus der gescheiterten Inbetriebnahme ergeben haben, hatten wir natürlich in unserem Zielsystem nicht abgebildet gehabt. Ich sage mal: Die fassbaren, die an Fakten orientierten Ziele orientierten sich in der Regel am Passagierwachstum und an der Weiterentwicklung des Ergebnisses. Und da habe ich meiner Erinnerung nach immer überperformed.“[197]

Allerdings fanden sich in der Zielvereinbarung für das Jahr 2012 für beide Geschäftsführer gleichermaßen die „Sicherstellung fristgerechte Inbetriebnahme“ und „Sicherstellung reibungsarmer Betrieb in den ersten Betriebsmonaten“ mit jeweils 20 Prozent wieder.[198]

Als Korrektiv dienten daneben die 50 bis 60 Prozent der Tantiemenzahlung, die im Ermessen des Aufsichtsrats lag. Zudem enthielten die Dienstverträge regelmäßig eine Klausel, wonach bei der Festsetzung der Tantieme aufgrund der Würdigung der generellen Management-Performance vom konkreten Grad der Zielerfüllung abgewichen werden kann.[199] Diese wurde 2012 etwa dazu genutzt, die Tantiemenzahlung an den Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz für das Jahr 2011 vollständig zu streichen.[200] Der Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz bezeichnete die Praxis gar als willkürlich:

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: Diese Tantiemennummer war eine Willkürnummer gewesen. […] Es gab mal eine Situation, da waren alle Ziele erfüllt, aber der eine oder andere war etwas sauer über die Fragestellung, dass auf einmal

---

[196] Vgl. nur z. B. Zielvereinbarung für den Geschäftsführer Dr. Bobke-von Camen für das Jahr 2006, Skzl 854 Bl. 14; Zielvereinbarung für den Geschäftsführer Körtgen für das Jahr 2009, Skzl 854 Bl. 230.
[197] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 87 f.
[198] Skzl 872, Bl. 60 f.
[199] Vgl. nur z. B. § 2 Abs. 2 des Vertrags zwischen der Flughafengesellschaft und dem Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz vom 25.01.2011/22.02.2011, Skzl 872 Bl. 36 ff. (39).
[200] Protokoll der 109. (außerordentlichen) Sitzung des FBB-Aufsichtsrats, S. 2, FBB 526.

> diese Fluglärmdiskussion aufkam. Da gab es auf einmal Tantiemenkürzungen, die sachlich überhaupt nicht gerechtfertigt waren.[201]

Der Zeuge Mende bestätigte auf Nachfrage indirekt, dass zumindest die theoretische Gefahr bestand, dass die vertraglichen Korrekturmöglichkeiten bewusst für einen Streichung von Tantiemenzahlungen genutzt wurden, die nicht rein fachlich begründet waren. Hintergrund war ein Vermerk der Senatskanzlei zur Vorbereitung der Sitzung des Präsidialausschusses am 25. Juni 2010, worin wegen des im Jahr 2010 bekannten Bauverzugs für beide Geschäftsführer eine Kürzung der Tantieme für das Jahr 2009 um 10 Prozent vorgeschlagen wird.[202] Der Zeuge Mende begründete dies mit „weichen Kriterien", die unabhängig von der jeweiligen Fachzuständigkeit galten:

> **Zeuge Bodo Mende:** „[…] Also, wahrscheinlich aus der Überlegung heraus, weil es eben die generelle Managementperformance ist, weil es nämlich nicht an den harten Facts der Zielvereinbarung Abstriche zu machen gab, war es eben nur die generelle Managementperformance. Und da war der Gesichtspunkt, dass diese dann gleichermaßen zu behandeln sind – das überwog. Da war gar nicht so sehr die Frage, in wessen Verantwortungsbereich das liegt oder lag." [203]

Erst auf weitere Nachfrage bestätigte der Zeuge, dass angesichts der turnusmäßig anstehenden Gehaltserhöhung für den Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz auch Überlegungen der Außendarstellung eine Rolle gespielt hätten. Unmittelbar nach der Verschiebung des Eröffnungstermins wäre die reguläre Vornahme der Gehaltserhöhung gegenüber der Öffentlichkeit schwierig zu vermitteln gewesen.[204] Der Präsidialausschuss schlug dem Aufsichtsrat vor, für 2009 die Tantiemen den Geschäftsführern ungekürzt zu gewähren.[205]

Zusammenfassend stellt der Ausschuss fest, dass die Errichtung und Inbetriebnahme des BER in den verbindlichen Bestandteilen der Zielvereinbarungen mit der Geschäftsführung nicht immer im Vordergrund stand. Auch war eine gescheiterte Inbetriebnahme kein festes Ausschlusskriterium für Tantiemenzahlungen. Diese eher geringe Steuerung im Vorfeld wurde in der Praxis durch die nachträgliche Ermessensausübung des Präsidialausschusses aufgefangen. Dies birgt einerseits die Gefahr einer willkürlichen Handhabung und Politisierung, andererseits den Vorteil einer größeren Flexibilität.

IV. Die Projektsteuerung

Während der gesamten Projektdauer bediente sich die für das BBI-Projekt zuständige Bereichsleitung Planung und Bau eines externen Projektsteuerers. Hierfür wurde nach vorangegangener Ausschreibung mit Vertrag vom 5. November 2004 das Unternehmen

---

[201] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 107.
[202] Skzl III BF (Mende), Vermerk vom 23.6.2010, Skzl 671 Bl. 106 f.
[203] Zeuge Mende, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2013, S. 132.
[204] Zeuge Mende, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2013, S. 132.
[205] Skzl III BF, Protokoll der Sitzung des Präsidialausschusses des FBS-Aufsichtsrats am 25.6.2010, Skzl 671 Bl. 141 ff. (142).

WSP CBP verpflichtet. Der Projektsteuerer hat die Aufgabe, die Projektgruppe BBI beim Gesamtmanagement zu unterstützen. Zeugen sprachen in diesem Zusammenhang gerne vom Projektsteuerer als „verlängertem Arm“[206] oder „verlängerter Werkbank“[207] des Bauherrn.

Zu den übergeordneten Organisationsaufgaben gehört gemäß Projektsteuerungsvertrag insbesondere die Erstellung einer Projektorganisation und eines Berichtswesens.[208] Eine tragende Rolle spielt hierbei die Erstellung des sog. Projekthandbuchs, in dem die von der Projektsteuerung erarbeiteten Vorgaben zur Projektorganisation, Berichterstattung und Projektdokumentation festgelegt sind.[209] In der Ausführungsphase ist die Projektsteuerung zuständig für die Steuerung und Koordinierung aller Projektbeteiligter, sowie die Koordination der Schnittstellen zwischen den Teilprojekten (s. o. C.III.1). Darüber hinaus nimmt die Projektsteuerung Aufgaben des Vertragsmanagements wahr.[210]

Im Bereich der Bauplanung obliegt ihr die Kontrolle der Planungsunterlagen und die Vorbereitung der Planfreigabe durch die Flughafengesellschaft. Der Vertrag nennt insbesondere auch die Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards bei den Planunterlagen.[211] Diese vertragliche Verpflichtung wurde allerdings im Rahmen der 1. Ergänzungsvereinbarung vom 21. März 2007 klarstellend konkretisiert und auf eine Prüfung der Plausibilität der Planungsunterlagen eingeschränkt.[212]

Weitere vertragliche Pflichten sind die Planung, Steuerung und Kontrolle der Kosten und der Termine. Letzteres beinhaltete insbesondere die Erstellung und ständige Aktualisierung eines Gesamtzeitplans und detaillierter Zeitpläne.[213]

Der Umfang der Beauftragung von WSP CBP nahm im Laufe des Projektes stetig zu. Während 2004 noch mit einem Personaleinsatz von 20 bis 30 Mitarbeitern gerechnet wurde, wurden zum Zeitpunkt der Vernehmung des Zeugen Manninger im November 2014 etwa 80 Mitarbeiter eingesetzt.[214] Ein Grund für den erhöhten Personalbedarf lag darin, dass durch die eigenständige und kleinteiligere Vergabe der Bauaufträge durch die Flughafengesellschaft als Bauherrin die Anzahl der Schnittstellen im Projekt deutlich erhöht wurde. Daneben erforderten ab 2010 auch die notwendigen Beschleunigungsmaßnahmen eine Erhöhung des Personals.[215]

---

[206] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 11, Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 20.
[207] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 4, 30, 67.
[208] Siehe FBB GmbH, Anlage 1 zum Projektsteuerungsvertrag vom 5.11.2004 (Leistungsbeschreibung), FBB 277, Bl. 161 ff. (184 ff.)
[209] Projekthandbuch BBI, WSP CBP 3 bis 19.
[210] Siehe FBB GmbH, Anlage 1 zum Projektsteuerungsvertrag vom 5.11.2004 (Leistungsbeschreibung), FBB 277, Bl. 161 ff. (184 ff.)
[211] FBB GmbH, Anlage 1 zum Projektsteuerungsvertrag vom 5.11.2004 (Leistungsbeschreibung), FBB 277, Bl. 161 ff. (188 f.)
[212] FBB 277, Bl. 123 ff., 135
[213] FBB GmbH, Anlage 1 zum Projektsteuerungsvertrag vom 5.11.2004 (Leistungsbeschreibung), FBB 277, Bl. 161 ff. (189 ff.)
[214] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 25 f.
[215] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 7 f.

V. Generalplaner (insbes. Terminal)

1. Die Vergabeentscheidung für die Generalplanung des Terminals

Planungsleistungen wurden in allen Teilprojekten an insgesamt über 20 Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften vergeben.[216] Von besonderem Interesse für die Baugeschichte des Flughafens ist das Teilprojekt Fluggastterminal. Die Generalplanerleistung hierfür wurde nach europaweiter Ausschreibung vergeben. Unter den veröffentlichten Kriterien für die Vergabeentscheidung waren mit je 30 Prozent die Höhe des Gesamthonorars und das Konzept der planerischen Umsetzung (Ästhetik, Vermarktung, Wirtschaftlichkeit und Ausbaufähigkeit) am höchsten gewichtet. Weitere Wertungskriterien waren der angebotene Personaleinsatz/Qualifikation, interne Qualitätssicherung und Koordination, Terminplanung und -überwachung sowie Kostenplanung und -überwachung.[217] Unter vier abgegebenen Angeboten wurde das Angebot der Arbeitsgemeinschaft pg bbi, bestehend aus den Büros JSK International Architekten und Ingenieure GmbH (JSK), gmp Generalplanungsgesellschaft mbH (gmp) und IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH (IGK-IGR), am besten bewertet.

Zu den genauen Gründen der Vergabeentscheidung sagte der **Zeuge Thomas Weyer**:

> „Es gab vier Angebote. Einmal von Helmut Jahn, dann von Herrn Koch aus München, von HOK, das ist ein britisches Architekturbüro, die sehr viel im asiatischen Raum machen, und halt eben von der pg bbi. Die Kriterien waren damals natürlich auch: Architektur. Das war schon ein wesentliches Kriterium auch, aber halt eben auch Kosten für die entsprechenden Planungsleistungen. Die pg bbi lag bei den Kosten doch einiges unter denen der anderen, und die Architektur war intensiv diskutiert worden mit den Gesellschaftervertretern, also nicht mit allen. Damals waren Herr Wowereit dabei, Herr Platzeck und Herr Braun, meine ich, der damals noch Staatssekretär im Verkehrsministerium des Bundes war, wo wir die Architektur diskutiert haben. Helmut Jahn war zu teuer. Nicht von den Planungskosten her, sondern von den Projektkosten her, die er da geplant und antizipiert hat. HOK hat einen Terminalentwurf präsentiert, der mit Berlin nun gar nichts zu tun hatte. Den hätte man in Asien überall hinstellen können oder sonst wo auf der Welt, aber der hatte mit Berlin nichts zu tun. Ein Kriterium war auch, einen Entwurf zu präsentieren, der auf die Region Brandenburg-Berlin eingeht. Koch, wie gesagt, hatte den Fehler gemacht, dass sein Dach nicht erweiterbar war und dass damit ein strategisches Element nicht erfüllt war. Und die pg bbi hatte nach unserer Meinung einen Entwurf gemacht, der, wie gesagt, etwas mit Berlin zu tun hat, mit Brandenburg zu tun hat, der von der Architektur her sehr gut reinpasst, und war von den Kosten her, die sie für sich da in Anspruch genommen haben, auch am günstigsten. So, damit war eigentlich klar, dass die das dann machen sollten.“[218]

---

[216] Vgl. WSP CBP 3, Übersicht Generalunternehmer und Generalplaner.
[217] Zu den Einzelheiten der Ausschreibung siehe FBS GmbH, Vorlage der Geschäftsführung zur 4. Sitzung des Projektausschusses BBI am 6.12.2004, TOP 6.1 Vergaben und Bau BBI, Skzl 547, Bl. 80 ff.
[218] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 47.

Dass die Architekturbüros der pg bbi bereits die Vorentwürfe für die Bieterkonsortien gefertigt hatten, mit denen sich diese im Privatisierungsverfahren bewarben, habe ihr indes keinen Vorteil verschafft. Funktionale Anforderungen an die Planungen im Ausschreibungsverfahren seien nicht eins zu eins übernommen worden, sondern es habe aufgrund der Weiterentwicklung des Marktes und des Projektes signifikante Änderungen gegeben.[219]

Im Vergleich zu den übrigen Bewerbern fällt besonders die niedrige Honorarkalkulation der pg bbi auf: Diese betrug laut Geschäftsführervorlage rund 19,6 Mio. € gegenüber Konkurrenzangeboten von rund 35,2 Mio. € bis 43,6 Mio. €. Die Geschäftsführung führte hierzu aus:

> „Der von diesem Bieter im Vergleich zu den Mitbewerbern sehr niedrig kalkulierte Personaleinsatz, insbesondere bei der Prüfung der Ausführungsplanung der bauausführenden Auftragnehmer und der Überwachung auf eine entwurfskonforme Baudurchführung, wurde von der FBS im Bietergespräch vom 04.11.2004 verdeutlicht und sehr kritisch hinterfragt.
>
> Die in der Leistungsbeschreibung dargestellten Inhalte wurden dann vom Bieter – ohne zusätzliche Forderung oder Einwände – am 09.11.2004 nochmals schriftlich bestätigt.“[220]

Die Vergabeentscheidung wurde am 6. Dezember 2004 im Projektausschuss des BBF-Aufsichtsrats beraten. Der Projektausschuss empfahl gemäß Vorschlag der Geschäftsführung die Zustimmung zur Vergabe an den erstplatzierten Bieter pg bbi.[221] Eine weitergehende Diskussion ist hierzu nicht dokumentiert. Der Aufsichtsrat stimmte der Vergabe an die pg bbi mit Beschluss vom 10. Dezember 2004 zu.[222]

Der Leistungsumfang der Generalplanung umfasste zunächst nur die Planungsschritte bis zur Genehmigungsplanung, da in den weiteren Planungsphasen die Ausführung der Planungsarbeiten durch einen Generalunternehmer geplant war. In den Folgejahren erhielt die pg bbi noch Generalplanungsaufträge für die Ausführungsplanung für das Fluggastterminal und die betriebsspezifischen Gebäude (s. u. C.VII.2.c; zu den Planungsschritten im Einzelnen siehe E.V.1).

---

[219] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 48; ähnlich Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 7.
[220] FBS GmbH, Vorlage Vorlage der Geschäftsführung zur 4. Sitzung des Projektausschusses BBI am 6.12.2004, TOP 6.1 Vergaben und Bau BBI, Skzl 547, Bl. 80 ff. (82).
[221] Beschluss vom 6.12.2004, s. FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des FBS-Aufsichtsrats am 6.12.2004, Skzl 552 Bl. 8 ff. (12).
[222] FBS GmbH, Protokoll der 67. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 10.12.2004, FBB 66 Bl. 118 ff. (128).

2. Die Zusammensetzung der Arbeitsgemeinschaft

Der Zusammenschluss der drei Unternehmen JSK, gmp und IGK/IGR in eine Arbeitsgemeinschaft erfolgte aus vergaberechtlichen Überlegungen heraus. Hierzu sagte der **Zeuge Prof. Dr. Meinhard von Gerkan**:

> „Es ist eine Arbeitsgemeinschaft gebildet worden, die nicht gerade einen freundschaftlichen Zusammenschluss darstellte. Architekten unter sich wissen, dass die beiden Büros, also JSK und gmp, sehr diametral entgegengesetzte Architekturauffassungen in jeder Hinsicht haben. Nun waren Juristen der Meinung, da genau diese beiden Büros die einzigen waren, die im Voraus damit beschäftigt waren, als befangen gelten könnten […] Um das zu vermeiden, haben Juristen gemeint, man solle die beiden zusammenspannen, dann kann der Unterlegene nicht den anderen rügen, und die müssen beide zusammen. Im menschlichen Leben nennt man das Zwangsehe.“[223]

Unklar blieb hierbei, von welcher Seite diese Überlegungen angestellt wurden. Auch der Zeuge Gerkan konnte dies auf Nachfrage nicht konkretisieren.[224] Der Zeuge Weyer verneinte auf Nachfrage, dass es sich bei dem Zusammenschluss um einen Wunsch der Flughafengesellschaft gehandelt habe:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Der Zusammenschluss der beiden Architekturbüros hat stattgefunden zu Zeiten der zweiten Privatisierungsphase zwischen 2001 und 2004. JSK war der Architekt des IVG-Konsortiums, gmp war der Architekt des Hochtief-Konsortiums. Man konnte sich damals nicht auf einen Architekten einigen und hat von daher beide aufgefordert, sich zusammenzulegen und eine Planungsgemeinschaft zu bilden. Bei der FBS haben die dann zusammen angeboten. Warum? – Wahrscheinlich, weil man auch Rechtsthemen sah, Vorbefassungen und dass der eine wahrscheinlich das Wissen des anderen mitbenutzt hätte usw. Also, es hätte da Komplikationen rechtlicher Natur geben können, Copyrights und was weiß ich noch alles. Und deswegen hat man sich da entschlossen, das entsprechend dann wohl zusammen zu machen. Eine Aufforderung, das zu tun, gab es nicht.“[225]

Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft, die ihrerseits wiederum mit Subunternehmern zusammenarbeitete, hatte JSK die kaufmännische Leitung inne, während gmp die Federführung in der Objektplanung übernahm.[226] IGK/IGR übernahm die Planung der technischen Gebäudeausrüstung.[227]

---

[223] Zeuge Gerkan, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.9.2014, S. 11.
[224] Zeuge Gerkan, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.9.2014, S. 45.
[225] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 53.
[226] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 19; s. a. §§ 6.2.1 und 6.2.2 des Vertrages zur Errichtung der pg bbi vom 31.5.2005, FBB 294, Bl. 32 ff. (41).
[227] § 6.2.3 des Vertrages zur Errichtung der pg bbi vom 31.5.2005, FBB 294, Bl. 32 ff. (42).

VI. Bauüberwachung (insbes. Terminal)

1. Beauftragung der pg bbi mit der Bauüberwachung Fluggastterminal

In einem separaten Vergabeverfahren wurde im September 2006 die pg bbi mit der Bauüberwachung beauftragt. Danach gefragt, ob es keine Bedenken gab, dem Generalplaner zugleich Überwachungsaufgaben zu übertragen, stellten mehrere Zeugen – zutreffenderweise – klar, dass es sich hierbei um ein in der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) als Regelfall vorgesehenes Verfahren handelt, das auch in der Praxis durchaus gängig ist.[228] Nach der HOAI besteht das Leistungsbild für Architekten und Ingenieure aus neun Leistungsphasen, die sowohl die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Phasen 3 und 4) und die Ausführungsplanung (Phase 5), als auch die Objektüberwachung (Phase 8) einschließen.[229]

Bezogen auf die Vergabe an die pg bbi sagte der **Zeuge Christian Manninger**:

> „Es ist nicht unüblich, bzw. es ist eigentlich normal, dass nach der HOAI, also der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, die Leistung eigentlich immer durchgängig beauftragt wird. Das ist immer eine sehr heftige Diskussion in Fachkreisen, ob man das trennen soll oder ob man das nicht trennen soll. Letztendlich war auch damals wieder der Ausschlag dafür nach dem Ausschreibungsverfahren, dass die Qualität und der Preis einfach gepasst haben, und dass gmp zusammen mit JSK Großprojekterfahrung hatte, das war unstrittig.“[230]

Dass dies auch vonseiten der Flughafengesellschaft so gesehen wurde, bestätigte der Zeuge Weyer auf die Frage hin, ob er die gleichzeitige Beauftragung der pg bbi mit der Generalplanung und der Bauüberwachung zum damaligen Zeitpunkt für richtig hielt.

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Also in dem Falle war das für uns klar, dass wir eine durchgehende Beauftragung machen wollten und dass wir diese aber halt immer nur phasenweise beauftragt haben, um halt jederzeit auch unter Vermeidung von unnötigen Kosten das Projekt beenden zu können, was nicht wirklich jemand erwartet hat,… uns erschien gmp als ein Unternehmen, die das können, und von daher haben wir das dann so gemacht.“ [231]

Er räumte ein, dass es zwar Überlegungen gegeben habe, nach der Phase der Genehmigungsplanung ein anderes Unternehmen mit der Ausführungsplanung und „Baubegleitung“ zu beauftragen. –Davon sei jedoch aus Gründen der Zeitersparnis Abstand genommen worden.[232]

---

[228] Vgl. Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 8; Zeuge Prof. Oettel, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.1.2016, S. 7.
[229] Vgl. § 3 Abs. 2 i.V.m. §§ 34, 47 HOAI i.d.F. vom 10.7.2013, § 3 Abs. 4 HOAI i. d. F. vom 30.4.2009, §§ 15, 55 HOAI i.d.F. vom 10.11.2001.
[230] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 4.
[231] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 18.
[232] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 18.

Der Zeuge Prof. Oettel, mit der Überwachung der Rechtmäßigkeit der Vergaben beauftragt war, erläuterte in seiner Vernehmung am 29. Januar 2016, dass die Vergabe der Bauüberwachung an den Planer grundsätzlich zulässig sei. Im vorliegenden Fall sei die Zulässigkeit der Vergabe der Bauüberwachung an pg bbi sogar explizit durch das OLG Brandenburg bestätigt worden.[233]

Dem Aufsichtsrat war die gleichzeitige Vergabe von Generalplanungs- und Bauüberwachungsleistungen an die pg bbi laut Aktenlage bekannt, obgleich sich einzelne Aufsichtsratsmitglieder hiervon überrascht zeigten.[234] Der Aufsichtsrat stimmte der Vergabe der Bauüberwachungsleistung an die pg bbi mit Beschluss vom 15. September 2006 zu.[235]

2. Aufgaben der Bauüberwachung

Aufgabe der Bauüberwachung war zunächst die Kontrolle der Ausführungsplanung. Hierzu zählt gemäß Objektüberwachungsvertrag u. a.:

> „Begleiten der Ausführungsplanung mit Kontrollen auf die Belange einer Ausführungsunterlage mit uneingeschränkter Aussagekraft und Detaillierung für die Bauausführung
>
> […]
>
> Kontrolle der Planungsinhalte, Durchsicht und Anerkennen der AP [*d. h. Ausführungsplanung*] im Hinblick auf die Einhaltung der vertraglichen Zielvorgaben“[236]

Im zweiten Schritt war es Aufgabe der Bauüberwachung, die eigentliche Bauausführung zu kontrollieren. Zu den vertraglichen Pflichten gehörte u. a. die

> „Überwachung der Bauausführung auf Einhaltung der Vorgaben aus der Planung, den Leistungsbeschreibungen, der Baugenehmigung, den Qualitätsanforderungen,

---

[233] Zeuge Prof. Oettel, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.1.2016, S. 7.
[234] So Zeuge Dr. Markov, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.11.2015, S. 26; vgl. auch die Nachfragen in FBS GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (111 f.)
[235] FBS GmbH, Protokoll der 76. Aufsichtsratssitzung am 15.9.2006, FBB 68, Bl. 89 ff. (96). Aus der beigefügten Präsentation ist die Identität des erstplatzierten Bieters eindeutig erkennbar, FBB 68, Bl. 101 ff. (137).
[236] FBS GmbH und pg bbi, Vertrag über die baubegleitenden Architekten-/Ingenieurleistungen zur Planprüfung, zur Bauüberwachung und zur Dokumentation für das Vorhaben Fluggastterminal BBI vom 20.6.2007, FBB 288, Bl. 3 ff. (40); ausdrücklich ausgenommen war laut Objektüberwachungsvertrag die begleitende Kontrolle der Ausführungsplanung auf Übereinstimmung mit der Entwurf- und Genehmigungsplanung, da hiermit bereits die Generalplanung beauftragt war. Letztere wurde allerdings ebenfalls durch die pg bbi durchgeführt, s. o. C.V.1.

> den Terminvorgaben, den Kostenvorgaben sowie den anerkannten Regeln der Technik und den einschlägigen Vorschriften.“[237]

Die Bauüberwachung war jedoch nach der Aussage diverser Zeugen von Beginn an personell unterbesetzt, wodurch einerseits die Qualität der Kontrollen beeinträchtigt war, andererseits auch die Nachtragsprüfung schleppend verlief.[238] Diese Probleme waren auch Folge der nicht getrennten Vergabe von Planung und Bauüberwachung.

Aufgrund der Überwachungsfunktion wurden im Bereich der Bauüberwachung, ähnlich wie in der Projektsteuerung (s. o. C.IV), bereits ab 2010 Verstärkungen vorgenommen, auch um Beschleunigungsmaßnahmen der bauausführenden Unternehmen zu begleiten.[239]

VII. Bauausführende Unternehmen

1. Beteiligte Unternehmen und Koordination

Mit der Bauausführung wurden etwa 70 verschiedene Unternehmen und Arbeitsgemeinschaften beauftragt. Etwa die Hälfte davon war an der Errichtung des Fluggastterminals beteiligt. Die Koordinierung der Auftragnehmer lag in den Händen der Projektsteuerung, allerdings mit zwei gewichtigen Einschränkungen:

Zum einen wiesen mehrere Zeugen darauf hin, dass die Wahrnehmung der Bauherrenfunktion gegenüber den Auftragnehmern fest bei der Flughafengesellschaft verankert war. So trat im Rahmen des Vertrags- und Nachtragsmanagements nicht WSP CBP im Namen der Flughafengesellschaft gegenüber den Unternehmen auf. Vielmehr leistete die Projektsteuerung der Flughafengesellschaft Zuarbeit zur Korrespondenz mit den Unternehmen; diese führte die Flughafengesellschaft dann im eigenen Namen. So schilderte etwa der Zeuge Korkhaus, dass die Projektsteuerung zwar Mitarbeiter in jedem Teilprojekt einsetzte, um dieses und die Arbeit der Bauüberwachung zu kontrollieren. Sie sei jedoch nicht berechtigt gewesen, unmittelbar Anweisungen gegenüber den bauausführenden Firmen zu erteilen:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** Nein! Er nimmt das zur Kenntnis, wie da draußen gearbeitet wird, und berichtet dann wieder dem Teilprojekt. Und die Anweisungen gehen nur über die FBB. Also weder die Bauüberwachung noch andere Dienstleister

---

[237] FBS GmbH und pg bbi, Vertrag über die baubegleitenden Architekten-/Ingenieurleistungen zur Planprüfung, zur Bauüberwachung und zur Dokumentation für das Vorhaben Fluggastterminal BBI vom 20.6.2007, FBB 288, Bl. 3 ff. (46).

[238] vgl. Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 6; Zeuge Weber, Wortprotokoll der Vernehmung am 4.9.2015, S. 7 f.; Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 7 f.

[239] Vgl. Zeuge Korkhaus,, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 7 f., der von einer Aufstockung von 60 auf 170 Mann im Laufe des Jahres 2011 sprach.

können direkt an die Firmen gehen, weil damit ja immer finanzielle Verpflichtungen eingegangen werden. [240]

Je nach der Größe der finanziellen Auswirkungen waren daher unterschiedliche Ebenen innerhalb der Flughafengesellschaft dafür zuständig, die Bauherrenfunktion gegenüber den Firmen wahrzunehmen:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** […]Wenn es bis 25 000 Euro war, dann hat das einer der Mitarbeiter innerhalb des Teilprojekts gemacht, da gab es extra Fachbauleiter. Wenn es 50 000 Euro waren, dann war es der entsprechende Teilprojektleiter. Und alles, was bis 250 000 Euro war, wurde von mir unterschrieben, so war meine Handlungsvollmacht ausgestattet oder meine Prokura. Und wenn es teurer war, die Anordnung, als 250 000 Euro, musste ich es zusammen mit dem Geschäftsführer, Herrn Körtgen, unterschreiben.[241]

Zum anderen bestand für die im Bereich des Fluggastterminals tätigen Unternehmen zunächst die Sondersituation, dass Drees & Sommer als Construction Manager für die Koordination auf der Baustelle hinzugezogen wurde. Diese Steuerungsaufgaben wurden nach Ausscheiden von Drees & Sommer zu großen Teilen durch den Bereich Planung und Bau in der Flughafengesellschaft selbst übernommen, s. u. C.VIII.3.

2. Die Bauausführung des Fluggastterminals

a. Die Erste Generalunternehmerausschreibung

Die Errichtung des Fluggastterminals sollte ursprünglich an einen einzigen Generalunternehmer vergeben werden. Die Ausschreibung erfolgte im Oktober 2006. Diese ergab jedoch zunächst nur einen qualifizierten Bieter. Ein Vorbereitungsvermerk für den Aufsichtsratsvorsitzenden hält zur Resonanz der Ausschreibung fest:

> „Die Geschäftsführung hat vertraulich mitgeteilt, dass nach erfolgter Ausschreibung des Baus des Terminals BBI in der Präqualifikation von den vier einreichenden Firmen drei aus formalen Gründen ausgeschlossen werden müssen. Übrig bleibt ein einziger Bewerber; die Hochtief AG. Die Geschäftsführung will daher das bisherige Ausschreibungsverfahren aufheben und versuchen, weitere Firmen – insbesondere auch ausländische – dafür zu gewinnen, sich für den Terminalneubau zu bewerben. Dazu soll auch gehören, dass zu 50 % deren Bieterunterlagen von der FBS finanziert werden. Es ist davon auszugehen, dass das Interesse der anderen Baufirmen an dem Projekt Bau des Terminals deshalb nicht besonders hoch ist, weil die Firmen davon ausgehen, dass „automatisch“ Hochtief den Zuschlag erhält“[242]

---

[240] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 56.
[241] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 56.
[242] Skzl III BF – Ref (Jünemann), Vermerk vom 29.11.2006 zur 77. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 6.12.2006, Skzl 602, Bl. 1.

Die angekündigte Neuausschreibung erfolgte im Dezember 2006.[243]

b. Die zweite Generalunternehmerausschreibung

Auf die erneute Ausschreibung hin wurden vier Angebote abgegeben, die sich preislich kaum voneinander unterschieden und knapp über 1 Mrd. € lagen. Diese Summe bewegte sich deutlich über der Kostenschätzung der Flughafengesellschaft, vor allem auch deutlich über der Summe, die Dornier im Rahmen der Prüfung des Finanzierungskonzeptes verifiziert hatte, und etwa 619 Mio. € betrug.[244] Hierbei unterschieden sich die technischen Baukosten kaum von den Schätzungen der Flughafengesellschaft. Der Preisunterschied ergab sich aus den erheblich höher veranschlagten übergeordneten Leistungen und Baunebenkosten.[245]

Wiederholt geht aus den Aufsichtsratsunterlagen hervor, dass im Aufsichtsrat der Verdacht von Preisabsprachen zwischen den Bietern angesprochen wurde.[246] Auch Zeugen vor dem Untersuchungsausschuss äußerten sich entsprechend. So sagte der **Zeuge Thomas Weyer**:

> „[D]as war glasklar, dass es hier vier gleiche Preise gab bei einer Ausschreibung, die auf Funktionalität aufgebaut war. Da können Sie sich ausrechnen, was da gelaufen ist. Ich will da jetzt keine falschen Anschuldigungen machen, aber es ist relativ klar, dass es so was normalerweise nicht gibt.“[247]

Aufgrund der Unwirtschaftlichkeit der abgegebenen Angebote, und nachdem auch Nachverhandlungen nicht zu einer Senkung der Angebotskosten geführt hatten,[248] folgte der Aufsichtsrat einstimmig dem Vorschlag der Geschäftsführung, die Ausschreibung für das Generalunternehmerpaket Nr. I „Fluggastterminal einschließlich Fluggastbrücken und Gepäckförderanlage“ aufzuheben.[249]

Nach Aussage des Zeugen Weyer war angesichts der Marktlage die Aufhebung der Ausschreibung der einzig gangbare Weg. Auf die Frage hin, ob nicht die Vergabe an einen Generalunternehmer trotz der Kosten vorteilhaft gewesen wäre, antwortete er:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Ja, das wäre natürlich der bessere Weg gewesen, das ist keine Frage, nur: Man muss natürlich auch die Marktgegebenheiten berücksichtigen. […] Es gab keine anderen mehr. […] Wir hätten keinen Generalunternehmer mehr

---

[243] Hierzu ist kein Aufsichtsratsbeschluss dokumentiert.
[244] Vgl. FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrats am 9.10.2007, FBB 69 Bl. 198 ff. (199 f.), mit Präsentation der Geschäftsführung Bl. 204; ebenso Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 5 f.
[245] Siehe Bericht der Geschäftsführung gem. Protokoll der FBS-Aufsichtsratssitzung am 14.9.2007, FBB 69, S. 216 ff. (221).
[246] Siehe FBS GmbH, Protokoll der 83. Aufsichtsratssitzung am 14.9.2007, FBB 69, Bl. 216 ff. (222).
[247] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 38; ähnlich Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 35.
[248] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 8.
[249] Aufsichtsratsbeschluss vom 9.10.2007, siehe FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrats am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff. (202), mit Präsentation der Geschäftsführung Bl. 205.

> bekommen, weil die vier verbrannt waren. Wir hätten schlechterdings einen von denen nehmen können, um das Projekt zu realisieren nach der Vorgeschichte. Das ging einfach nicht.“[250]

c. Die neue Vergabestrategie für das Fluggastterminal

Die nunmehr vom Aufsichtsrat auf Vorschlag der Geschäftsführung beschlossene Vergabestrategie sah vor, dass der Bau des Fluggastterminals in sieben Lose aufgeteilt wird, die jeweils wiederum aus mehreren Teillosen bestehen. Diese wurden überwiegend an mittelständische Unternehmen vergeben.

Unmittelbare Folge dieser Aufteilung war, dass die Ausführungsplanung für das Fluggastterminal, die im Falle einer Generalunternehmervergabe Teil der Generalunternehmerleistung gewesen wäre, ebenfalls separat zu beauftragen war. Der Aufsichtsrat beschloss unmittelbar nach der Aufhebung die Ausschreibung der Ausführungsplanung für das Fluggastterminal.[251] In seiner 86. Sitzung am 11. April 2008 nahm der Aufsichtsrat die Aufhebung der Vergabeverfahrens zur Ausführungsplanung mangels geeigneter Angebote und die Vergabe auf dem Wege eines Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb an pg bbi ebenso zur Kenntnis wie die Vergabe des Construction Managements an Drees & Sommer im Ergebnis eines Wettbewerbsverfahrens (siehe C. V.1, E.V.1, und C.VIII.1).[252]

Des Weiteren hatte die Aufteilung auf mehrere Auftragnehmer eine erhöhte Schnittstellenproblematik zur Folge. Im Vorfeld der Aufsichtsratsentscheidung, die Ausschreibung aufzuheben, findet sich im Aufsichtsratsprotokoll der Hinweis des damaligen Geschäftsführers Weyer, „dass die Banken bereits auf die Erhöhung der Risikolage im Falle von zusätzlichen Schnittstellen, beispielsweise bei einer Losaufteilung, hingewiesen hätten.“[253]

Dessen zeigte sich der **Zeuge Klaus Wowereit** auch durchaus bewusst, meinte jedoch, diesem Risiko sei umfänglich durch Ausgleichsmaßnahmen begegnet worden:

> „Hier hat doch eine deutliche Erhöhung schon mal des Angebots bestanden, und nach reichlicher und inhaltsreicher Diskussion ist die Flughafengesellschaft dann zu der Auffassung gekommen, es tatsächlich dann nicht mehr an einen zu vergeben, sondern kleinteiliger auszuschreiben, was natürlich dann wiederum hervorgerufen hat eine besondere Organisationsstruktur, um insbesondere die Schnittstellenproblematik in den Griff zu bekommen. Und wir haben auch für diese gesamten Leistungen ja Hunderte von Millionen ausgegeben – auch das muss man sehen – sowohl für die Planungskosten als auch die Controllingkosten, Beratungen und so weiter und so fort. Also, es ist nicht so gewesen, dass man dachte, man kann

---

[250] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 38.
[251] FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrats am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff. (202 f.).
[252] FBB 70, Bl. 252 und 281.
[253] FBS GmbH, Protokoll der 83. Aufsichtsratssitzung am 14.9.2007, FBB 69, Bl. 216 ff. (222).

> das mit eigenen Bordmitteln machen, sondern selbstverständlich sind da Planungsbüros, Expertenteams in einer besonderen Größenordnung auch beschäftigt und bezahlt worden, um dann eben diese Leistungen auch zu erbringen.“[254]

Zu den genannten Maßnahmen zählt die Beauftragung von Drees & Sommer als Construction Manager (s. u. C.VIII), aber auch der Ausbau der Organisation der Flughafengesellschaft durch Einstellung von Teilprojektmanagern und zusätzlichen Mitarbeitern.[255]

VIII. Der Construction Manager des Fluggastterminals

1. Das Erfordernis eines Construction Managers durch die veränderte Vergabestrategie für das Terminal

Zusätzlich zum Projektsteuerer WSP CBP war von 2007 bis 2009 das Unternehmen Drees & Sommer als sogenannter Construction Manager tätig. Der Zeuge Weyer, der als damaliger Geschäftsführer die Beauftragung des Unternehmens verantwortete, begründete dies mit den zusätzlichen Anforderungen an das Schnittstellenmanagement, die die veränderte Vergabestrategie für das Fluggastterminal (s. o. C.VII.2.C) mit sich gebracht habe: Dadurch, dass das Teilprojekt Fluggastterminal nunmehr nicht an einen Generalunternehmer vergeben, sondern in sieben Teilpaketen ausgeschrieben wurde, seien zusätzliche Schnittstellen mit entsprechenden Anforderungen an das Projektmanagement und zusätzliche Risiken entstanden. Bei der Entscheidung, diesen durch einen zusätzlichen Construction Manager zu begegnen, hätten die kreditgebenden Banken eine entscheidende Rolle gespielt. Demnach handelte es sich bei der Beauftragung des Construction Managers um eine Kompensationsmaßnahme, um Anforderungen der Kreditgeber an eine Begrenzung des Projektrisikos zu erfüllen:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „[…]Banken haben nur die Anforderung gestellt: Es muss ein renommiertes Unternehmen sein. Es darf also nicht irgendein Ingenieurbüro sein. Wir haben eine Ausschreibung gemacht, wo wir diesen Construction Manager auch entsprechend incentiviert haben. Da ist dann Drees & Sommer bei rausgekommen, was ja nun ein bekannter Name ist, und das hat den Banken damals ausgereicht, um zu akzeptieren, dass die Risikosphäre des Gesamtprojektes nach wie vor akzeptabel ist.“[256]

2. Abgrenzung zur Projektsteuerung

Bereits der Zeuge Dr. Körtgen als unmittelbarer Nachfolger des Zeugen Weyer in der Geschäftsführung war der Ansicht, dass die Beauftragung von Drees & Sommer keine eindeutige Funktion hatte. Als Begründung dafür, dass die Beauftragung des Unternehmens

---

[254] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 6.
[255] Vgl. FBS GmbH, Protokoll der a.o. 84. Aufsichtsratssitzung am 9.10.2007 mit Präsentation der Geschäftsführung, FBB 69, Bl. 198 ff. (206 f.).
[256] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 30.

nicht weitergeführt wurde, nannte der Zeuge Dr. Körtgen keine Schlechtleistungen des Constructions Managers, sondern den Umstand, dass dessen Tätigkeit eine überflüssige Dopplung der Arbeit der Projektsteuerung gewesen sei. [257]

Dass die Beauftragung von Drees & Sommer zusätzlich zur Projektsteuerung eine reine Doppelarbeit ohne eigene Funktion darstellte, scheint dem Ausschuss indes wenig schlüssig. Der Zeuge Dr. Körtgen konnte insgesamt nur unkonkrete Ausführungen zu der Arbeit mit Drees & Sommer machen. Der Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, in dessen Amtszeit als Geschäftsführer Drees & Sommer beauftragt worden war, konnte in seiner Vernehmung ebenfalls keine nachvollziehbaren Angaben zur Funktion von Drees & Sommer machen. Er könne sich nicht daran erinnern, was der Construction Manager in seinen Statusberichten festhielt. Er könne auch keine Angaben dazu machen, welche Relevanz es gehabt haben sollte, wenn „da irgend so ein Projektbüro mal irgendwas schreibt“.[258] Der Zeuge Kollenda äußerte für die Einlassung des Zeugen Dr. Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss wenig Verständnis:

> **Zeuge Gisbert Kollenda**: „Also ich kann das nicht nachvollziehen, weil ich nicht weiß, was Herr Körtgen damit gemeint hat. Ich denke, er sollte gewusst haben, was wir tun, da er das Leistungsbild von uns ja als technischer Leiter, bevor er Geschäftsführer wurde, gekannt haben sollte – für eine Beauftragung jetzt eines Construction Managers. Wir haben Sitzungen mit ihm gehabt, wo wir ihm die Problematik und Themen dann für Vergaben erläutert haben, dann Aufteilung der Vergabepakete, Bestandteil der Verträge, wie die ausgeformt sind[…] Also, ich kann jetzt dazu nichts sagen.“[259]

Der Zeuge Kollenda benannte zudem deutlich den Unterschied zwischen WSP CBP als übergeordneter Projektsteuerung und Drees & Sommer als Construction Manager auf der Terminalbaustelle:

> **Zeuge Gisbert Kollenda**:„Das Projekt Terminal war in sieben Teilbereiche unterteilt, also auch von den Aufgabenbereichen und der Gliederung. Es gab einmal den Bereich Gepäckförderanlage, es gab den Bereich Rohbau, den Bereich Hülle, zweimal Ausbaubereiche 1 und 2 und zweimal TGA, technische Gebäudeausrüstungsbereiche 1 und 2. […] Durch das Fehlen des Generalunternehmers, der nicht beauftragt worden war, ging auch die Schnittstelle zwischen Planung und Baustelle verloren. Das war praktisch das Bindeglied des Construction Managements, das dann Drees & Sommer eingenommen hat. Darüber gab es die übergeordnete Projektsteuerung von CBP, heute WSP CBP, also von Cronauer, die in Stabsfunktion der FBS dann, vor allem der Projektleitung und der Geschäftsführung, der Geschäftsleitung zugearbeitet haben und auch die entsprechenden Berichte für die Gremien und Ähnliches verfasst haben.“[260]

---

[257] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 31.
[258] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.12.2014, S. 23.
[259] Zeuge Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 81.
[260] Zeuge Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 70.

Auch die Zeugin Graf-Hertling sagte aus, dass die Steuerung für das Terminal bewusst und explizit nicht bei WSP CBP beauftragt wurde.[261]

3. Änderungen der Projektstruktur nach Wegfall des Contruction Managers

Gegen die Annahme, dass der Auftragsumfang von Drees & Sommer bereits parallel durch die Projektsteuerung WSP CBP verrichtet wurde, spricht auch, dass die Aufgaben von Drees & Sommer erst ab dem Ausscheiden des Unternehmens teils auf die Projektsteuerung, teils auf Kräfte der Flughafengesellschaft selbst verteilt wurden. Mit Schreiben der Flughafengesellschaft vom 2. März 2009[262] wurde WSP CBP aufgefordert:

> „[I]m Rahmen Ihres Werkvertrages, incl. der bis dahin vereinbarten Ergänzungsvereinbarungen, bitten wir Sie umgehend um Übergabe eines umfassenden Konzeptes zur Gewährleistung der Projektsteuerungsleistungen im gesamten Teilprojekt Hochbau, unter Berücksichtigung der aktuellen Vergabestruktur des Fluggastterminals und der beabsichtigten Vergabestruktur im Bereich der betriebsspezifischen Gebäude.“[263]

Es folgt der Hinweis:

> „Als wesentliche Hintergrundinformationen im Zusammenhang mit Ihrem zu übergebenden Konzept ist an dieser Stelle anzumerken, dass der gesondert vom Bauherren zusätzlich vergebene Construction Management Vertrag, ab 01. März 2009 nicht mehr in Kraft ist.“[264]

Das obige Schreiben zeigt, dass die Flughafengesellschaft nach Wegfall des Construction Managers zunächst eine Anpassung der Projektsteuerungsleistungen an die geänderte Vergabestrategie für das Fluggastterminal als notwendig ansah und auch anstrebte.

Der Zeuge Manninger, damaliger Geschäftsführer von WSP CBP, sagte hierzu, dass WSP CBP der Flughafengesellschaft aufforderungsgemäß ein entsprechendes Angebot gemacht habe. Die Flughafengesellschaft wollte aber den darin veranschlagten Personaleinsatz nicht in Anspruch nehmen.[265] In der Tat berücksichtigt keine der zwischen WSP CBP und der Flughafengesellschaft geschlossenen Ergänzungsvereinbarungen die Neuaufteilung des Teilprojektes Fluggastterminal.[266]

---

[261] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 31.
[262] FBB 335, Bl. 275 f.
[263] FBB 335, Bl. 275.
[264] FBB 335, Bl. 275.
[265] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 85.
[266] Vgl. Projektsteuerungsvertrag zwischen der Flughafengesellschaft und WSP CBP, mit Ergänzungsvereinbarungen 1 bis 5, FBB 277.

Stattdessen übernahm die Flughafengesellschaft selbst Steuerungsaufgaben des Terminals und verstärkte sich zu diesem Zweck mit Personal, das sie im Wege der Arbeitnehmerüberlassung heranzog.[267] Die Leistungen der Projektsteuerung hingegen blieben im Wesentlichen begrenzt auf die Gesamtsteuerung und administrative Leistungen.[268]

Die Zeugin Graf-Hertling gab an, dass sie die durch die Flughafengesellschaft vorgenommene Kompensation des fehlenden Construction Managements durch Arbeitnehmerüberlassungsverträge als ungeeignet ansah:

> **Zeugin Ariane Graf-Hertling**: „[…] Sonst war man ja sehr darauf bedacht, Risiken sich nicht vertraglich auf den Tisch zu ziehen. Man hat dadurch, dass man selbst den Apparat auf bis zu 120 Mitarbeiter bei Planung und Bauen aufgebläht hat, stärker im Management mehr Risiken übernommen und teilweise mit zusätzlich eingesetzten Arbeitnehmerüberlassungsverträgen usw. Das hat mich sehr gewundert, einfach aus dem Managementansatz. […]“[269]

Insbesondere, so die Zeugin Graf-Hertling, sei das unternehmerische Risiko dadurch vergrößert worden, dass die Flughafengesellschaft sich durch die Aufteilung der Managementverantwortung eines einheitlichen Ansprechpartners beraubte, der für die Funktionsfähigkeit des Gesamtprojektes verantwortlich gewesen wäre.[270]

Die Zusammenarbeit mit Drees & Sommer wurde im Februar 2009 eingestellt, indem die zweite Leistungsstufe des Werkvertrags durch die Flughafengesellschaft nicht mehr abgerufen wurde. Die genauen Gründe der Beendigung, insbesondere ob Drees & Sommer Schlechtleistungen erbracht hat, waren kein Schwerpunkt der Ausschussermittlungen. Jedoch hat der Zeuge Thomas Schwarz bekundet, dass die Leistung der Firma Drees & Sommer den gestellten Anforderungen nicht entsprochen habe und auch deren Personaldecke nicht ausreichend war.[271] Nach der Beendigung des Vertrags mit Drees & Sommer wechselte der Zeuge Thomas Schwarz vom Projektsteuerer WSP CBP zur Flughafengesellschaft als Projektleiter. Die auf Drees & Sommer bezogenen Zeugenaussagen und Beweisunterlagen sind sämtlich vor dem Hintergrund zu sehen, dass Drees & Sommer zwar einerseits kritische Berichte hinsichtlich der Termineinhaltung auf der Baustelle erstattet hatte, sich andererseits bezüglich Honorarforderungen in einem Rechtsstreit mit der Flughafengesellschaft befand. Auf die Notwendigkeit oder Verzichtbarkeit eines Construction Managers wird differenzierter im Lichte der Terminverschiebungen einzugehen sein.

IX. Prüfungen des Projektes BER durch Externe

In allen Projektphasen wurden Prüfaufträge an externe Unternehmen vergeben, um fachliche und Vergabeentscheidungen der Flughafengesellschaft zu unterstützen. Der

---

[267] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 84 f.; ebenso Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 31.
[268] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 85.
[269] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 15.
[270] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 15 f.
[271] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 13 u. 28.

Untersuchungsauftrag bezieht sich ausdrücklich auf Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Wirtschaftsberatung.[272] Eine abschließende Erfassung aller Beratungsunternehmen, die teils sehr punktuell in vielen Einzelfragen herangezogen wurden, ist bereits aufgrund des langen Projektzeitraumes nicht zu leisten. Eine größere Rolle spielten allerdings die Beratungsunternehmen im Rahmen des Privatisierungsverfahrens sowie während der Verhandlungen zur Langzeitfinanzierung des Projektes BER. Regelmäßige Prüfaufträge hatten zudem die Wirtschaftsprüfgesellschaften für die Jahresabschlüsse der Flughafengesellschaft, sowie – speziell bezogen auf das Projekt BER – Beratungsunternehmen, die die Gesellschafter zu Controlling-Zwecken beauftragten, nachdem sie eine 100-Prozent-Bürgschaft für die Langzeitfinanzierung des Projektes abgeschlossen hatten.

1. Berater im Rahmen der Finanzierungsgespräche

Finanzberater für die Finanzierung des Projektes war nach Aussage des Zeugen Weyer zunächst die KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH (KPMG), später die Deutsche Bank.[273]

Zur Vorbereitung der Kreditfinanzierung wurden im Jahre 2008 mehrere Due-Diligence-Prüfungen im Auftrag der Flughafengesellschaft durchgeführt, d.h. Risikoprüfungen des Projektes und der Unternehmensstruktur anhand der Grundsätze unternehmerischer Sorgfalt. Hierzu gehörte eine technische Due Diligence von Dornier Consulting, eine Legal Due Diligence von Linklaters LLP und eine Financial Due Diligence der BDO Deutsche Warentreuhand AG.[274]

Die Technische Due Diligence kommt im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass sowohl die technischen Planungen als auch das Investitionsbudget plausibel sind. Die zeitliche Projektplanung sei „ambitioniert, jedoch umsetzbar“.[275]

Die Legal Due Diligence ergab keine Unregelmäßigkeiten. Sowohl die Unternehmensstruktur als auch die rechtlichen Rahmenbedingungen des künftigen Flugbetriebs und die Bauverträge begegneten keinen wesentlichen rechtlichen Einwendungen.[276]

Prüfungsgegenstand der Financial Due Diligence war die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafengesellschaft. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass der

---

[272] Vgl. Einsetzungsbeschluss vom 27.9.2012, Frage B.13 bis B.15
[273] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 76; s. a. FBB, Controllingbericht 1/2006, FBB 116, S. 5; zu den durch die Beratungsunternehmen entwickelten Finanzierungsmodellen vgl. I.II.
[274] Vgl. PwC, Vorlage zur Beratung des Bürgschaftsantrages der FBS GmbH durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland, Anlage 1: Gutachten und Prüfungen Dritter, SenFin 14, Bl. 1994 ff. (2071 ff.).
[275] So die Darstellung in PwC, Vorlage zur Beratung des Bürgschaftsantrages der FBS GmbH durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland, Anlage 1: Gutachten und Prüfungen Dritter, SenFin 14, Bl. 1994 ff. (2072); ebenso die Aussage des Zeugen Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 14. Der eigentliche Text der Due-Diligence-Prüfung lag dem Ausschuss nicht vor.
[276] Darstellung nach PwC, Vorlage zur Beratung des Bürgschaftsantrages der FBS GmbH durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland, Anlage 1: Gutachten und Prüfungen Dritter, SenFin 14, Bl. 1994 ff. (2073); der eigentliche Text der Due-Diligence-Prüfung lag dem Ausschuss nicht vor.

Geschäftsplan konsistent und die Ansätze für Umsätze, Kosten etc. widerspruchsfrei in den Plandaten abgebildet sind. Allerdings bezog sich die Prüfung nur auf den Zeitraum bis zur Eröffnung des BER.[277]

2. Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

Dem Ausschuss lagen die Wirtschaftsprüfberichte aus den Jahren 1993 bis 2011 vor. Die jährlichen Prüfungen des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Flughafengesellschaft wurden bis 1999 vorgenommen durch die C & L Treuarbeit, für die Jahre 2000 bis 2004 durch Ernst & Young, für die Jahre 2005 bis 2008 durch KPMG und für die Jahre 2009 bis 2011 durch die PricewaterhouseCoopers AG (PwC).

3. Bürgencontrolling

Im Zuge der Turbulenzen auf dem internationalen Finanzmarkt 2008/2009 entschlossen sich die Gesellschafter, die benötigten Kredite in Höhe von 2,4 Mrd. € durch eine 100-prozentige Bürgschaft abzusichern und dadurch bessere Zinskonditionen als bei einer üblichen 80-prozentigen Bürgschaft zu erhalten.[278]

In diesem Zusammenhang wurde PwC mit dem Bürgencontrolling beauftragt.

---

[277] Darstellung nach PwC, Vorlage zur Beratung des Bürgschaftsantrages der FBS GmbH durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland, Anlage 1: Gutachten und Prüfungen Dritter, SenFin 14, Bl. 1994 ff. (2074); der eigentliche Text der Due-Diligence-Prüfung lag dem Ausschuss nicht vor.
[278] Gesetz zur Sicherstellung der Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg International, Abghs Drs. 16/1712.

D. Die Projektorganisation: Entscheidungswege und Informationsflüsse

I. Das Besprechungswesen

Der Ausschuss konnte sich anhand einer Fülle von schriftlichen Unterlagen und Zeugenaussagen überzeugen, dass das Projekt BER von einem mehr als umfangreichen Besprechungswesen begleitet wurde. Dieses bestand teils aus regulären Sitzungen der Organe und Unternehmensbereiche der Flughafengesellschaft, in denen das Projekt BER regelmäßig auf der Tagesordnung stand, und teils Besprechungen, die eigens für das Projekt eingerichtet wurden. Das durch den Projektsteuerer WSP CBP erstellte Projekthandbuch listet für die Phase der Bauausführung regelmäßige, meist in zweiwöchigem Turnus stattfindende Besprechungen, Jours Fixes und Koordinationsgespräche auf 14 verschiedenen Ebenen in wechselnden Konstellationen zwischen übergeordneter Steuerung, Teilprojekten, Nutzern, Generalplanern und Generalunternehmern.[279] Ein Überblick über die einzelnen Besprechungsrunden, deren Vielzahl sich auf der Arbeitsebene des Projektes mit der Aufgliederung in Bereiche und Teilprojekte noch potenziert, war dem Ausschuss daher nur kursorisch möglich. Mit Blick auf den Untersuchungsauftrag lag der Schwerpunkt der Untersuchung auf den Kommunikationswegen, die zwischen den wesentlichen Projektbeteiligten, den Organen und Unternehmensbereichen der Flughafengesellschaft im Bereich der übergeordneten Steuerung sowie im Teilprojekt Fluggastterminal verliefen.

1. Gesellschafterversammlungen

Die Gesellschafterversammlung tagt laut Gesellschaftsvertrag mindestens einmal pro Jahr unter der Leitung des Vorsitzenden des Aufsichtsrats.[280] Aufgrund der fast durchgehenden Besetzung des Vorsitzes durch den Regierenden Bürgermeister von Berlin wurde die Gesellschafterversammlung daher regelmäßig von der Senatskanzlei einberufen. Diese fungiert jedoch lediglich als Koordinatorin, da der Aufsichtsratsvorsitzende die Gesellschafterversammlung einberuft, ohne selbst Mitglied zu sein.[281]

Die Gesellschafterversammlung entschied in Grundsatzangelegenheiten der Flughafengesellschaft. Regelmäßige Themen waren die Bestellung des Abschlussprüfers und die Feststellung des Jahresabschlusses, die Entlastung der Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglieder, die Bestellung und Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern und Änderungen des Gesellschaftsvertrags.

---

[279] WSP CBP, Projekthandbuch BBI, Anlage 05_01 Besprechungs-/Berichts-/Schriftverkehrsmatrix, WSP CBP 3; s. a. zum Besprechungswesen FBB GmbH, Rechenschaftsbericht über die Verschiebung der Inbetriebnahme BER vom 31.1.2013, FBB 552, S. 113 ff.

[280] Vgl. FBB GmbH, Gesellschaftsvertrag der FBB GmbH i. d. F. v. 17.11.2011, § 11, FBB 82, Bl. 100 ff. (108).

[281] Insofern weicht der Gesellschaftsvertrag von § 49 Abs. 1 GmbHG ab, wonach die Versammlung durch die Geschäftsführer einberufen wird. Aus der Gesetzessystematik wird jedoch deutlich, dass die Einberufung der Gesellschafterversammlung nicht durch ein Mitglied der Gesellschafterversammlung stattfindet. Zur Ausübung des Stimmrechts in der Gesellschafterversammlung bedarf es einer schriftlichen Vollmacht, vgl. § 12 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrags der FBB GmbH, FBB 82, Bl. 100 ff. (108). Eine solche bestand für den Aufsichtsratsvorsitzenden zu keinem Zeitpunkt.

Im Zusammenhang mit dem Projekt BER traf die Gesellschafterversammlung die grundlegende Entscheidung, den Flughafenausbau am Single-Standort Schönefeld zu betreiben (s. o. B.V). Im Zuge der Projektdurchführung war das Projekt BER von Beschlüssen der Gesellschafter betroffen, wenn dies durch die obengenannten Grundsatzangelegenheiten bedingt wurde, also etwa im Zuge der versuchten Privatisierung der Flughafengesellschaft insgesamt (s. o. C.I). Im Übrigen machte die Gesellschafterversammlung von der rechtlichen Möglichkeit, Sachentscheidungen im eigentlichen Bauprojekt an sich zu ziehen, praktisch keinen Gebrauch (siehe bereits A.II.1).[282]

2. Aufsichtsratssitzungen

a. Zuständigkeit und Sitzungsturnus

Im Rahmen der regulären Aufsichtsratssitzungen der Flughafengesellschaft wurden Grundsatzentscheidungen zum Projekt BER getroffen und über genehmigungspflichtige Vorlagen der Geschäftsführung beraten. Hierzu zählten Veränderungen des Gesamtbudgets, des Inbetriebnahmetermins und Grundsatzfragen zur Gesamtkonzeption. Zudem fand in den Aufsichtsratssitzungen die regelmäßige Berichterstattung der Geschäftsführung über den Projektfortschritt statt.

Der Gesellschaftsvertrag der Flughafengesellschaft sieht vor, dass der Aufsichtsrat mindestens halbjährlich tagen muss und vierteljährlich tagen soll.[283] Tatsächlich tagte der Aufsichtsrat etwa vierteljährlich. Zur Häufigkeit der Aufsichtsratssitzungen sagte der **Zeuge Klaus Wowereit**:

> „Aber weitestgehend hat das so ausgereicht mit den dreimonatigen Sitzungen. Man muss sich ja auch vorstellen, das ist ja auch mit all den Formalien, die da abgewickelt werden müssen, und mit den regelmäßigen Tagesordnungspunkten auch eine Vorbereitungssituation, wo ja auch diese Zeit gebraucht wird, um das dann tatsächlich auch zu organisieren. Deshalb ist dieser Sitzungsturnus von einmal vierteljährlich, glaube ich, ein vernünftiger.“[284]

Ähnlich äußerte sich der **Zeuge Harald Wolf**:

> „Ich glaube, für die Frage der Kontrollintensität ist die Zahl der Aufsichtsratssitzungen ein falscher Indikator. Das ist ein Irrtum, der auch in meiner Partei häufig existiert, dass durch mehr Sitzungen die Effektivität erhöht wird. Das ist ein häufiger Irrtum. Das gilt auch für Aufsichtsratssitzungen. Allein, wenn Sie sich überlegen, was eine Aufsichtsratssitzung nach sich zieht: Sie haben Ladungsfristen, Sie haben Fristen für die Vorlagen. Die Vorlagen müssen erstellt werden. Sie haben vorher die Ausschusssitzungen von Projekt- und Finanzausschuss. Das heißt, wenn Sie den Sitzungsrhythmus erhöhen, indem Sie sagen, wir machen zum Beispiel jetzt vierwöchige Sitzungen, binden Sie eine Unmenge von

---

[282] Vgl. Zeuge Aßkamp, Wortprotokoll der Vernehmung am 4.12.2015, S. 74, 99.
[283] Zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats s. o. A.II.3.
[284] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 26 f.

> Managementkapazität. Sie werden mit einer Flut von Informationen totgeschlagen, und die Qualität der Informationen wird dadurch nicht besser, sondern wahrscheinlich eher schlechter.“[285]

Im Rahmen des Krisenmanagements ab Mai 2012 wurde der Abstand zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats deutlich reduziert. So fanden im Jahr 2012 insgesamt sieben, im Jahr 2013 insgesamt zehn Sitzungen des Aufsichtsrats statt.[286]

Der Aufsichtsrat hat mehrmals moniert, dass wichtige Unterlagen zu spät oder nur als Tischvorlage durch die Geschäftsführung eingereicht wurden. Das betraf insbesondere Unterlagen zu Finanzierungsfragen, Wirtschaftsplänen bzw. Businessplänen.

b. Ausschüsse

aa. Zuständigkeiten

Zur Vorbereitung der Aufsichtsratsentscheidungen hatte der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Hierzu zählen der Präsidialausschuss insbesondere zur Vorbereitung von Personalentscheidungen des Aufsichtsrates, und der eigens für das Bauprojekt BBI gebildete Projektausschuss. Im Projektausschuss fanden auch die wesentlichen Vorbereitungen für rein BER-projektbezogene und insbesondere baubezogene Themen statt.[287]

Die Finanzierung des BBI hingegen fiel in den Zuständigkeitsbereich des Finanz- und Prüfungsausschusses, der die Wirtschaftspläne der Flughafengesellschaft insgesamt begleitete. Auch das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft, das Risiken aus dem Bereich des Bauprojektes mit aufnahm, war regelmäßiges Thema im Finanzausschuss.

bb. Tagungsrhythmus

Die Ausschüsse tagten jeweils im Vorfeld einer Aufsichtsratssitzung. Abweichend hiervon entstand im Projektausschuss eine längere Lücke im Tagungsrhythmus zwischen Juni 2011 und April 2012, die kein Zeuge eindeutig begründen konnte.[288]

cc. Arbeitsweise und Zusammenspiel mit dem Aufsichtsrat

Sowohl im Projekt- als auch im Finanzausschuss fand eine eingehende Vorbefassung mit den o. g. Themen statt, die Gegenstand des darauf folgenden Aufsichtsrats-Plenums waren. Über die Frage, inwieweit sich dieses eigenständig nochmals mit der Vorarbeit der jeweiligen Ausschüsse befasste, erhielt der Ausschuss unterschiedliche Auskünfte der Zeugen:

---

[285] Zeuge Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 9.
[286] Vgl. FBB 254, FBB 526, FBB 553.
[287] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 5, Zeuge Mende, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2013, S. 41; Zeuge Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 19.
[288] Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 30; Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 16.

Übereinstimmend sagten Zeugen aus, dass der Informationsfluss im Wesentlichen durch die Personenidentität zwischen Ausschuss- und Aufsichtsratsmitgliedern gewährleistet war. Ausschussmitglieder waren stets auch Mitglieder des Aufsichtsrats und erstatteten diesem Bericht über die Beratung in den Ausschusssitzungen.[289] Zudem herrschte Personenidentität zwischen den Mitarbeitern der Aufsichtsratsmitglieder (s. u. D.I.2.c), die jeweils auch die Ausschusssitzungen begleiteten und Nachfragen bereits im Rahmen der Zuarbeit zur Aufsichtsratssitzung bearbeiteten.[290]

Unterschiedlicher fiel die Bewertung des Umgangs mit den Beratungsergebnissen in der eigentlichen Aufsichtsratssitzung aus. Teilweise konnte der Eindruck entstehen, dass Aufsichtsratsmitglieder die Sachentscheidung durch die Vorarbeit der Ausschüsse als in der Sache erledigt ansahen und sich im hohen Maße darauf verließen, so in der Aussage des **Zeugen Michael Zehden**:

> „[…] Wir haben […] Nachträge in großen Summen beschlossen. Wir wussten auch, dass diese Nachträge nicht eins zu eins eingespart werden durch andere Maßnahmen. Wir wussten aber, dass die sich reduzieren werden durch Einsparungen und sind den Empfehlungen des Finanzausschusses gefolgt, der das minuziös mit der Geschäftsleitung und den Controllern und auch externen Beratern im Finanzausschuss und Prüfungssitzungen diskutiert hat. Deshalb wurde es uns empfohlen, weil: Wenn dies nicht zufriedenstellend diskutiert worden wäre, hätte man uns das nicht empfohlen.“[291]

Hingegen sagte der **Zeuge Thomas Schwarz**, dass, obwohl die offenen Fragen durch die Vorarbeit in den Ausschüssen stark reduziert wurden,

> „maßgeblich immer drei Herren aus dem Aufsichtsrat erhebliche Nachfragen hatten. Das war in erster Linie Herr Wowereit, dann Herr Lütke Daldrup für den Bund und auch Herr Platzeck für Brandenburg.“[292]

c. Vorbereitung und Informationsquellen

Jedenfalls diejenigen Aufsichtsratsmitglieder, die aus den Regierungen und Verwaltungen der Anteilseigner entsandt wurden, hatten jeweils mindestens einen Referenten/eine Referentin, der/die die Aufsichtsratsarbeit vorbereitete. Auf dieser Ebene fand der turnusgemäße Kontakt in sog. Referentenrunden im Vorfeld jeder Aufsichtsratssitzung statt. Diese Sitzungen wurden in der Regel durch die beiden Referenten Bodo Mende und Thomas Prahl von der Senatskanzlei einberufen und koordiniert, die beide Klaus Wowereit direkt in allen Flughafenfragen zuarbeiteten. Sie dienten der Vorbereitung sowohl der

---

[289] Vgl. Zeuge Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 3; dies geht auch regelmäßig aus den Aufsichtsratsprotokollen hervor.
[290] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 18.
[291] Zeuge Zehden, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.9.2013, S. 46.
[292] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 18.

Aufsichtsratssitzungen, als auch der Projekt- und Finanzausschusssitzungen. An diesen Runden nahm auch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft teil, um über die Themen der kommenden Aufsichtsratssitzung zu informieren. Bei der Aufsichtsratssitzung schließlich waren die Referenten ebenfalls zugegen.

Die Geschäftsführung trägt die Hauptverantwortung dafür, dass der Aufsichtsrat ausreichend informiert wird. Eine Information des Aufsichtsrats an der Geschäftsführung vorbei war nicht vorgesehen und nach Aussage des **Zeugen Klaus Wowereit** auch nicht üblich:

> „Also, es ist natürlich die Pflicht der Geschäftsführung, bei besonderen Vorkommnissen oder Situationen auch außerhalb der normalen Sitzungen unverzüglich zu informieren. Das ist so festgelegt, aber auch aus meiner Sicht selbstverständlich. Wenn wir zusätzliche Informationen haben wollen, dann wenden wir uns natürlich an die Geschäftsführung. Also, wir rufen jetzt nicht den einzelnen Sachbearbeiter an, an der Geschäftsführung vorbei, und sagen: Gibt uns mal die und die Unterlage –, sondern das geht natürlich über die Geschäftsführung.“[293]

In den Aufsichtsratssitzungen selbst war die Information durch die Geschäftsführung untermauert durch direkte Stellungnahmen der Projektbeteiligten, so z. B. durch direkte Berichterstattung der Teilprojektleiter auf der Klausurtagung des Aufsichtsrats im Dezember 2011.[294] Der **Zeuge Klaus Wowereit** sagte hierzu:

> „[W]ir haben uns in diversen Sitzungen des Aufsichtsrats immer wieder auch die sogenannten Experten dazugeholt, vortragen lassen, auch die Firmen befragt, natürlich die Controller direkt zu Wort kommen lassen, die Wirtschaftsprüfer usw. und uns natürlich nicht nur auf die Darstellung der Geschäftsführung verlassen, sondern selbstverständlich kritisch darauf geschaut, und da, wo etwas aus unserer Sicht entweder fraglich war, natürlich auch in den diversesten Formen eigene Recherche angestellt, um hier eine Beurteilung vornehmen zu können.“[295]

Nach der abgesagten Inbetriebnahme 2012 fühlten sich einige Aufsichtsratsmitglieder nicht umfassend von der Geschäftsleitung über den Stand der Fertigstellung des BER informiert:

> **Zeuge Michael Zehden**: „Na ja, wenn [...] sich im Nachhinein herausstellt, dass die Geschäftsleitung einem sagt, man holt die Planverzögerung auf, und man dann im Mai 2012 feststellt, dass das gar nicht aufzuholen war, dann hat man eine Fehlinformation bekommen […].“[296]

---

[293] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 27; ebenso Zeuge Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 16; Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.10.2013, S. 11; Zeuge Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 14.
[294] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 53 f.
[295] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 44.
[296] Zeuge Zehden, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.9.2013, S. 57f.

Im Nachhinein unzufrieden über die von der Geschäftsleitung erhaltenen Informationen war auch der **Zeuge Rainer Bomba**:

> „[…] 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. [...]“[297]

Die Zeugin Graf-Hertling, seinerzeit Gesamtprojektleiterin der Projektsteuerung, sagte aus, dass sie von der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, leider erfolglos, verlangt habe, noch vor dem Richtfest im Mai 2010 den Aufsichtsrat über die prekäre Terminsituation zu informieren. Ihr selbst sei dies nicht möglich gewesen, da sie „keine direkte Linie [*zum Aufsichtsrat, Anm. d. Verf.*]“ hatte.[298]

Zu den Möglichkeiten einer Information durch Experten neben der Geschäftsführung ist präzisierend anzufügen, dass die Zeugen Paap und Manninger aussagten, eine direkte Berichterstattung an den Aufsichtsrat sei ihnen per Verschwiegenheitserklärung verboten gewesen.[299] Der Zeuge Manninger als Vertreter der Projektsteuerung sagte aus, dass er sich deshalb auch in den Aufsichtsratssitzungen nur geäußert habe, wenn ihm durch die Geschäftsführung das Wort erteilt wurde.[300]

Der rechtliche Gehalt dieser Aussage erscheint dem Ausschuss zweifelhaft, da dem offensichtlich die – unzutreffende – Annahme zugrunde lag, der Aufsichtsrat sei kein Organ der Flughafengesellschaft.[301] Richtig ist allerdings, dass die Gestaltung des Informationsflusses über die Geschäftsführung der gesetzlichen Wertung entspricht, die ein grundsätzliches Informationsmonopol der Geschäftsführung erkennen lässt. Dies ergibt sich schon aus der Personalkompetenz der Geschäftsführung, die durch eine regelmäßige Direktinformation des Aufsichtsrats untergraben würde.[302] Vor diesem Hintergrund ist bemerkenswert, dass der Aufsichtsrat bei Beauftragung der Projektsteuerung ursprünglich eine direkte Berichterstattung der Projektsteuerung an den Aufsichtsrat plante. Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 13. September 2004 beschloss der Aufsichtsrat:

> Die Geschäftsführung der FBS GmbH wird aufgefordert, im Rahmen der Vertragsgestaltung mit dem Projektsteuerer Folgendes sicherzustellen:
>
> Es wird vertraglich vereinbart, dass der Projektsteuerer gegenüber dem Aufsichtsrat und Gesellschaftern direkt zum Bericht verpflichtet wird. Ferner wird vertraglich ein Frage- und Informationsrecht der Gesellschaftervertreter gegenüber dem

---

[297] Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 9.
[298] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 17, 40.
[299] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 73.
[300] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 103.
[301] So vor allem in der Aussage des Zeugen Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 73.
[302] Siehe analog für den Aufsichtsrat der Aktiengesellschaft Grigoleit/Tomasic in Grigoleit/Ehmann/Herrler et al., Kommentar zum AktG, § 111 Abs. 2 Rn. 27 ff.

Projektsteuerer sichergestellt. Die Gesellschaftervertreter werden von diesen ad personam benannt. [303]

In dem Vertrag der Flughafengesellschaft mit der Projektsteuerung finden sich derartige Berichtspflichten nicht wieder. Weshalb es insofern nicht zur Umsetzung des Aufsichtsratsbeschlusses vom 13. September 2004 kam, blieb unklar. Weder Zeugen, die Mitglied im Aufsichtsrat waren, noch Zeugen der Projektsteuerung oder Mitarbeiter der Flughafengesellschaft trafen hierzu eine Aussage.[304]

3. Geschäftsführersitzungen

Die regelmäßigen Besprechungen der Geschäftsführung – die für die überwiegende Laufzeit des Projektes aus dem Sprecher der Geschäftsführung und dem technischen Geschäftsführer bestand – fanden wöchentlich statt.[305] Die Erstellung von Vorlagen an den Aufsichtsrat war regelmäßig Gegenstand der Geschäftsführersitzungen. Obgleich die operative Zuständigkeit für das Projekt BER hauptsächlich beim technischen Geschäftsführer lag, erhielt der jeweilige Sprecher der Geschäftsführung spätestens auf diesem Wege Kenntnis von den wesentlichen Entscheidungen. Regelmäßige Besprechungsinhalte mit Bezug zum BER waren:[306]

- der Stand der Planungs- und Baumaßnahmen
- Überschreitung des genehmigten Budgets durch Mehrausgaben, die den jeweiligen Planansatz um 20 Prozent, mindestens aber 2 Mio. €, oder mehr als 10 Mio. € überschreiten
- organisatorische Veränderungen, die ressortübergreifende Auswirkungen haben, wie Veränderungen der Führungs- und Aufbauorganisation und des Weisungs- und Regelsystems.

4. Steuerungs-Jour Fixe Bau/Baukonflikte

Bereits in der Planungsphase wurde im September 2004 der Steuerungs-Jour Fixe Bau/Baukonflikte eingeführt. Teilnehmer waren die Projektsteuerung, die Bereichsleitung des Bereichs B der Flughafengesellschaft sowie alle Teilprojektleiter. Dem Titel entsprechend diente die Besprechung der übergeordneten Koordination und Organisation des Projektes einschließlich der Abstimmung von Schnittstellenkonflikten, der Kontrolle des Rahmenterminplanes und der Abstimmung von Budgetverschiebungen.[307]

---

[303] FBS GmbH, Protokoll der 66. Aufsichtsratssitzung am 13.9.2004, FBB 66, Bl. 167 ff. (177). Aus dem Aufsichtsratsprotokoll geht auch hervor, dass die Passage hauptsächlich auf Betreiben der Aufsichtsratsvertreter des Bundes aufgenommen wurde.
[304] Vgl. Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 61.
[305] Siehe Protokolle der Geschäftsführersitzungen, FBB 481-483, FBB 551.
[306] Siehe FBB GmbH, Rechenschaftsbericht über die Verschiebung der Inbetriebnahme BER vom 31.1.2013, FBB 552, S. 113 ff (118 f.).
[307] Siehe WSP CBP, Projekthandbuch BBI, WSP CBP 3, Besprechungs- und Berichtswesen; FBB, Protokolle Steuerungs-Jour fixe Bau/Baukonflikte, FBB 211 bis 217.

5. Steuerungs-Jour Fixe Bereiche/Nutzerkoordination

Der Steuerungs-Jour Fixe Bereiche/Nutzerkoordination fand von Februar 2008 bis November 2011 in der Regel wöchentlich statt. In dieser Besprechung fand die übergeordnete Abstimmung und Schnittstellenkoordination von Themen aus den Teilprojekten und Bereichen statt. Dementsprechend nahmen neben der Projektsteuerung alle Bereichsleiter und Teilprojektleiter teil. [308]

6. Termin-Jour-Fixe Terminal

Im Teilprojekt Hochbau fand eine regelmäßige Verständigung zwischen der Bauüberwachung, der Projektsteuerung, der Teilprojektleitung Hochbau und der Bereichsleitung Planung und Bau der Flughafengesellschaft in einer monatlichen Besprechung statt. Grundlage war eine Präsentation der Bauüberwachung durch pg bbi. [309]

7. Erweiterung des Besprechungswesens Mitte 2010

a. Besprechung des BBI-Statusberichts

Ab Juni 2010 fanden monatliche Informationstermine statt, in denen die Projektsteuerung (WSP CBP) anhand der monatlichen BBI-Statusberichte direkt an die Geschäftsführung berichtete.[310] Hieran nahmen neben den beiden Geschäftsführern auch der Bereichsleiter Planung und Bau, Vertreter der Projektsteuerung und bei Bedarf weitere Bereichsleiter, Teilprojektleiter und externe Projektbeteiligte wie z. B. der Sachverständige Dr. Fretter teil.[311]

b. SiKo/TGA-Jour Fixe

Speziell zum Thema „Neue EU-Sicherheitsvorschriften“ und „Planung und Umsetzung Technische Gebäudeausstattung“ wurde zudem der wöchentliche SiKo/TGA Monitoring-Jour-Fixe eingeführt. Teilnehmer waren der Geschäftsführer Technik, Vertreter der Projektsteuerung, der Bereichsleiter Planung und Bau, ggf. unter Hinzuziehung weiterer Projektbeteiligter.[312] Hierdurch sollten diese beiden kritischen Themen, die Anlass für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im Juni 2010 waren (siehe F.III.1), verstärkt verfolgt werden.

---

[308] Siehe WSP CBP, Projekthandbuch BBI, WSp CBP 3, Besprechungs- und Berichtswesen; FBB, Protokolle Jour fixe Bereiche/Nutzerkoordination, FBB 207 bis 210.
[309] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 34.
[310] So die Aussage des Zeugen Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 14, S. 29. Die Protokolle der Besprechungen, die dem Ausschuss vorlagen, beginnen hingegen erst im Februar 2011, siehe FBB 546, Bl. 270 ff.
[311] Siehe Protokolle der Besprechungen zum BBI-Statusbericht, WSP CBP 1, FBB 545 und FBB 546.
[312] Vgl. Protokolle des SiKo/TGA-Monitoring-Jour Fixe, FBB 544, Bl. 1 ff.

8. Erweiterung des Besprechungswesens in der ersten Jahreshälfte 2012

a. B 5-Runde

Die sogenannte B 5-Runde war Teil eines Maßnahmenpakets, das die Flughafengesellschaft ergriff, um die operative Inbetriebnahme aus dem ORAT-Projekt herauszulösen und direkt zu steuern. Damit sollten zugleich die operativen Ausfallrisiken bei der Inbetriebnahme des Flughafens reduziert werden. Weitere Maßnahmen waren in diesem Zusammenhang:

> „1. Einsetzung des Bereichsleiters Aviation als Inbetriebnahmebevollmächtigten („IBV“), der in einem gemeinsamen, täglich tagenden Gremium („B5“) mit dem Bau und den operativen Bereichsleitern […] ständige Transparenz über die Situation erhält und notwendige operative Entscheidungen unverzüglich trifft, um von Beginn an eine möglichst hohe Betriebsstabilität zu ermöglichen.
>
> 2. […]
>
> 3. Erteilung von Sonderbefugnissen für das B5 für die Dauer der Inbetriebnahme und den Betriebsbeginn, z.B. eigenes Budget beim IBV, vereinfachte Regeln und beschleunigte Entscheidungswege über operative und administrative Bereichsgrenzen hinweg.“[313]

An den B 5-Runden nahmen die fünf Bereichsleiter teil, die an der Inbetriebnahme beteiligt waren (Planung&Bau, Sicherheit, Aviation, Non-Aviation, Vorfeld), und gelegentlich Mitglieder der Geschäftsführung.[314]

Aufgrund des eher informellen Charakters der Runde ist ein fester Tagungsrhythmus und regelmäßige Protokollierung nicht bekannt.[315] Laut Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung vom 31. Januar 2013 fanden die Abstimmungen täglich statt, nach Aussage des Zeugen Korkhaus zunächst alle zwei bis drei Wochen und im April/Mai 2012 wöchentlich.[316] Inhaltlich bezogen sich die Besprechungen hauptsächlich auf die Sicherung des Probebetriebes und von Fallback-Maßnahmen für Systemausfälle bei der Inbetriebnahme (siehe i. E. G.IV.1, G.VI.2.c). Diese waren auch eine Reaktion auf Warnungen des Unternehmens McKinsey, das im Rahmen der Begleitung des Probebetriebs ORAT die Inbetriebnahme insgesamt als nicht gesichert ansah. Der Zeuge Rainer Schwarz stützte seine bis kurz vor der Terminverschiebung anhaltende Einschätzung, dass der Inbetriebnahmetermin Juni 2012 gesichert sei, unter anderem auf die Arbeit der B 5-Runde:

> **Zeuge Dr. Rainer Schwarz**: „[W]as richtig ist, ist, dass nicht 100 Prozent der Prozesse sechs Wochen vor Inbetriebnahme erprobt waren. […] Und das war auch

---

[313] FBB GmbH, E-Mail von Olaf Christoph (Bereich Recht) an u. a. MdF Brandenburg vom 14.3.2012, Skzl 772, Bl. 66 f. (66).
[314] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 51, Zeuge Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 29.
[315] Einzelne Protokolle lagen dem Ausschuss vor, vgl. FBB 536; diese wurden nach Auskunft der Flughafengesellschaft aber nur erstellt, wenn die B5-Runde in Verbindung mit einer Geschäftsführersitzung stattfand.
[316] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 31.

> allen Beteiligten bekannt. Also das hat ja auch dazu geführt, dass man sich sehr intensiv, nicht zuletzt im Ergebnis der berühmten McKinsey-Briefe, mit der Fragestellung beschäftigt hat: Reicht eigentlich das, was wir bisher erprobt haben, aus, um die Inbetriebnahme zu wagen? – Das ist eine Diskussion, die wir im Unternehmen in der Tat sehr intensiv geführt haben. Und das Ergebnis ist, dass alle Fachleute, insbesondere die Fachleute, die in dieser extra gegründeten B5-Gruppe zusammen waren, in der Tat der Meinung waren: Jawohl, damit können wir in Betrieb gehen, weil wir eben eine Reihe von – wenn Sie so wollen – händischen Rückfallmaßnahmen entwickelt haben, um die Maßnahmen, die entweder nicht erprobt oder mit einer hohen Ausfallunsicherheit versehen waren, weil wir der Meinung waren, das händisch in den Griff zu bekommen.“[317]

b. Task Force Brandschutz

Wegen der Brandschutzproblematik wurden im Februar 2012 eigens Besprechungsrunden mit dem Betreff „Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahme des Fluggastterminals“ – bekannt als „Task Force Brandschutz“ – eingerichtet. Es handelte sich hierbei um eine Besprechungsrunde von Vertretern der Flughafengesellschaft, der Generalplaner für das Fluggastterminal, der Projektsteuerung, des Bauordnungsamtes Landkreis Dahme-Spreewald sowie der Staatskanzlei Brandenburg. Außerdem nahm Herr Dahlitz von der Firma hhpberlin als Verantwortlicher für das Brandschutzkonzept und die Brandschutzüberwachung daran teil. Ziel der Runde war es, in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt die Genehmigungsfähigkeit der Brandschutzanlage im Rahmen des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung herzustellen (i. E. siehe E.V.5.e, G.VI.2). Wörtlich heißt es im Protokoll der ersten Besprechung:

> „Der verbleibende Zeitrahmen bis zur anstehenden Betriebsaufnahme des BER 03.06.2012 wird vor dem Hintergrund der [*sic*] Fertigstellungsgrades, der noch offenen technischen Inbetrieb- und Abnahmen als kritisch angesehen und ist Anlass für diese Unterredung.“[318]

Die Task Force tagte insgesamt fünfmal im Zeitraum Februar bis Mai 2012.

II. Das Berichtswesen

Ähnlich wie das Besprechungswesen präsentierte sich das Berichtswesen des Projektes als eine Vielzahl an Berichten auf unterschiedlichen Ebenen. Von besonderer Bedeutung für den Ausschuss waren die Berichtswege zum Aufsichtsrat, zur Geschäftsführung, zur Bauüberwachung und Generalplanung auf der Terminalbaustelle und zur Projektsteuerung.

---

[317] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 21; zu den Schreiben von McKinsey siehe i. E. unten G.IV.3.
[318] FBB GmbH, Protokoll der Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals am 29.2.2012, FBB 462, Bl. 62 ff. (62).

1. Controllingberichte

Controllingberichte zum Projekt BER wurden quartalsweise erstellt und waren das standardmäßige Berichtsinstrument der Flughafengesellschaft an den Aufsichtsrat. Der Controllingbericht stellte eine Gesamtübersicht über die Projektentwicklung im abgelaufenen Quartal. Er enthielt einen nach Unternehmensbereichen und sonstigen Projektbeteiligten gegliederten Überblick über die Aktivitäten aller Projektbeteiligten; es folgte ein thematisch gegliederter Bericht zu Kosten, Terminen und Qualitäten. Letzteres beinhaltete wesentliche Entscheidungen des jeweiligen Berichtszeitraums und künftig notwendige Entscheidungen. Die Vorstellung des Controllingberichts war regelmäßig Tagesordnungspunkt in den Aufsichtsratssitzungen und nahm eine zentrale Rolle ein in der Kontrolle des Projektstands durch den Aufsichtsrat.[319]

Der Entstehungsweg eines Controllingberichts stellt sich dem Ausschuss folgendermaßen dar: Die Projektsteuerung war zuständig für die Erstellung des Berichtes. Sie bediente sich hierbei der Zuarbeit aus allen Unternehmensbereichen der Flughafengesellschaft und der Bauüberwachung in den jeweiligen Teilprojekten. Der Entwurf ging sowohl zurück an die Teilprojekte, als auch an die Bereichsleiter der Flughafengesellschaft zur Stellungnahme. Die Projektsteuerung arbeitete deren Änderungswünsche ein, bzw. markierte diese, soweit hierüber Meinungsverschiedenheiten bestanden. Der Zeuge Manninger wies darauf hin, dass die abschließende Fassung der Controllingberichte gemeinsam mit der Geschäftsführung erstellt worden sei. Man sei in einer „großen Lesung“ einzelne Passagen durchgegangen. Im Anschluss daran habe es eine „Schlussredaktion“ gegeben, hernach seien die Berichte verteilt worden.[320] Auf die Frage des Ausschussvorsitzenden, ob die Geschäftsführung das letzte Wort bei den Formulierungen in den Berichten hatte, antwortete der Zeuge Manninger: „Ja! Definitiv!“. Er verwies beispielhaft auf einen Fall im April 2012, bei dem die Geschäftsführung entgegen des Votums der Projektsteuerung eine Formulierung in einem Controllingbericht abschwächen ließ: „Er [*Manfred Körtgen*] wollte irgendwie eine andere Formulierung, die nicht ganz so scharf ist.“[321]

Den Informationsgehalt der Controllingberichte verringerten Eingriffe der Geschäftsleitung, wie etwa das Schreiben des Referenten von Geschäftsführer Dr. Körtgen an Herrn Manninger, Dr. Körtgen wünsche, „dass das Wort „äußerst“ bei den kritischen Pfaden im CB [*Anm.: d. h. Controllingbericht*] entfernt wird.“[322]

2. Cockpit-Berichte

Cockpit-Berichte wurden monatlich durch die Projektsteuerung und die Abteilung Kaufmännische Steuerung für die Geschäftsführung gefertigt. Sie enthielten einen Überblick über den Gesamtprojektstatus einschließlich der Projektfinanzierung.[323] Nach den dem Ausschuss vorliegenden Unterlagen zu urteilen handelte es sich eher um eine graphisch

---

[319] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 32.
[320] Siehe Terminablaufplan in FBB 161, S. 10.
[321] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 50.
[322]: Schreiben vom 22.3.2012 von Ralf Wagner (Projektkoordinator / Referent von Dr. Körtgen) an Herrn Manninger (WSP CBP) und Herrn Korkhaus (FBB), WSP CBP 1.
[323] Siehe FBB 536, Bl. 11 ff.

unterlegte Präsentation.[324] Diese fand regelmäßig Eingang in die BBI-Statusberichte (s. u. D.II.3).

3. BBI-Statusbericht/Monatsberichte der Projektsteuerung

Der BBI-Statusbericht enthielt Informationen zu aktuellen Themen, Kosten-, Budget- und Handlungsrahmen sowie den Projektfortschritt im Allgemeinen. Zuständig für die Erstellung war die Projektsteuerung zusammen mit dem Generalplaner pg bbi und Dr. Fretter. Der Bericht erschien mit wenigen Ausnahmen monatlich, vom 28. März 2012 bis 2. Mai 2012 schließlich wöchentlich.[325] Nachdem der Inbetriebnahmetermin Juni 2012 anschließend verschoben wurde, wurde diese Berichterstattung eingestellt.

Nach Aussage des Zeugen Korkhaus wurde der BBI-Statusbericht erst im Dezember 2010 auf Wunsch des Sprechers der Geschäftsführung, Prof. Dr. Schwarz, eingeführt, damit beide Geschäftsführer gleichermaßen informiert sind.[326] Hierin ist jedoch keine echte Erweiterung des Berichtswesens zu sehen, da für den vorangegangenen Zeitraum Berichte der Projektsteuerung vorliegen, die nicht Statusbericht, sondern Monatsbericht heißen, ansonsten aber der Form und Funktion der Statusberichte entsprechen.[327] Diese wurden ebenso wie die späteren Statusberichte im Rahmen einer Geschäftsführersitzung vorgestellt.[328] Als Neuerung des Besprechungswesens ist hierbei zu erkennen, dass die Besprechungen des BBI-Statusberichts später in eine gesonderte Besprechung mit erweitertem Teilnehmerkreis – ebenfalls am Tag der Geschäftsführersitzung – ausgelagert wurde (s. o. D.I.7.a).

4. Monatsberichte der Bauüberwachung Fluggastterminal

Die pg bbi als Bauüberwachung der Terminalbaustelle berichtete monatlich. Adressatin der Monatsberichte war hauptsächlich die Projektsteuerung für die die Berichte der Bauüberwachung u. a. die Informationsgrundlage für die Erstellung ihrer eigenen Monatsberichte bildete.[329] Neben einer Termineinschätzung für die jeweiligen Baubereiche übermittelte die Bauüberwachung hierzu einen separaten Kostenbericht.[330]

---

[324] Laut FBB GmbH, Rechenschaftsbericht über die Verschiebung der Inbetriebnahme BER vom 31.1.2013, FBB 552, S. 113 ff (137), wurden der Cockpit-Bericht im Laufe des Projekts in Monatsbericht umbenannt. Möglicherweise handelte es sich daher hierbei um die Monatsberichte, die die Projektsteuerung nach Aussage des Zeugen Manninger der Geschäftsführung mündlich vorstellte, s. Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 14.

[325] Laut Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 8, fand ab Mitte 2011 aufgrund der erhöhten Bauaktivität die Berichterstattung im zweiwöchigen Rhythmus statt; die schriftlich vorliegenden Berichte bestätigen dies jedoch nicht.

[326] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 8 und 32.

[327] FBB 545. Der früheste dem Ausschuss vorliegende Bericht stammt vom 20.1.2010 und ist als 25. Monatsbericht gekennzeichnet. Dies spricht dafür, dass diese Berichte seit Baubeginn angefertigt wurden.

[328] Vgl. Termine für die Berichterstattung in FBB 545, Bl. 10.

[329] Der Zeuge Manninger bezeichnete den Monatsbericht der Projektsteuerung als Aggregat der Berichterstattung der Bauüberwachung, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 52.

[330] Zeuge Nell, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.6.2014, S. 97.

5. Monatsberichte der Generalplaner Fluggastterminal

Analog zu den Monatsberichten der Bauüberwachung berichtete die pg bbi auch als Generalplaner monatlich schriftlich über die Projektsteuerung an die Flughafengesellschaft.

6. Erweiterung des Berichtsystems Mitte 2010

Die Projektsteuerung fertigte ab Mitte 2010 zusätzlich zum Controllingbericht sog. vertrauliche Sachstandsinformationen, um speziell über die Umsetzung der EU-Sicherheitsvorschriften und der TGA-Planung zu berichten.[331] Adressat war nach Aussage des Zeugen Korkhaus die Geschäftsführung.[332] Darüber hinaus fertigte sie einzelne „Sachstandsberichte“ über die beiden Themenkreise insgesamt für den Projektausschuss des Aufsichtsrats.[333]

7. Erweiterung des Berichtswesens nach der Terminverschiebung 2012

Unter dem Geschäftsführer Dr. Mehdorn wurde ab 2013 das Berichtswesen wesentlich umstrukturiert. Es wurden von der Organisation SPRINT Berichte entwickelt, die gezielt auf die unterschiedlichen Empfängergruppen zugeschnitten waren.[334]

III. Das Controllingsystem

1. Personelle Zuständigkeit

Beim Projektcontrolling handelte es sich um eine originäre Aufgabe des Projektsteuerers. Die Frage, ob die Flughafengesellschaft ein eigenes Projektcontrolling – über die Beauftragung des Projektsteuerers hinaus – besaß, lässt sich je nach Kontext unterschiedlich beantworten.

Nach eindeutiger Aussage mehrerer Zeugen war das Projektcontrolling zweigeteilt, sodass es sowohl ein internes Controlling der Flughafengesellschaft, als auch ein externes Controlling durch die Projektsteuerung gab.[335] Indes sagte der Zeuge Manninger als ein Hauptverantwortlicher der Projektsteuerung aus, dass ihm nichts von einem eigenen Controlling der Flughafengesellschaft bekannt sei.[336] Dies scheint zunächst widersprüchlich, erklärt sich aber daraus, dass die beiden Bereiche kein Gleichgewicht bildeten und insgesamt unterschiedliche Funktionen erfüllten.

Die Flughafengesellschaft besaß innerhalb des Bereichs Planung und Bau eine eigene Controllingabteilung für das Projekt BER, die wiederum an das zentrale Controlling der

---

[331] Siehe WSP CBP 2, Vertrauliche Sachstandsinformationen vom 19.5.2011 und 28.9.2011
[332] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 115.
[333] Sachstandsbericht Stand Juli 2010, Skzl 510, Bl. 85 ff.; Sachstandsbericht Stand September 2010, Skzl 675, Bl. 2 ff..
[334] Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 26 ff.
[335] So Zeuge Weyer (s. u.) und Zeuge Ruhnke, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2013, S. 3 und Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 10.
[336] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 6.

Flughafengesellschaft berichtete. Deren Tätigkeit war ausdrücklich als *kaufmännisches* Controlling ausgewiesen.[337] Dies geht auch aus den Zeugenaussagen hervor, die die Tätigkeit der Controllingabteilung im Wesentlichen als interne Rechnungsprüfung beschrieben (i. E. s. u. D.III.2.c).

Versteht man unter Controlling hingegen eine umfassende Steuerungstätigkeit, die die Überwachung des Projekts nicht nur unter Kostengesichtspunkten, sondern etwa auch hinsichtlich der Termineinhaltung umfasst, war diese Tätigkeit nicht in der Controllingabteilung verankert.[338] Auch sonst existierte hierfür keine eigene Arbeitsebene der Flughafengesellschaft; vielmehr bedienten sich die Flughafengesellschaft des Verbundes aus Projektsteuerung und Bauüberwachung. Dies wird im Folgenden verdeutlicht anhand der Kontrollmechanismen der Sachgebiete Planung, Termine und Kosten (s. u. D.III.2)

Erst im November 2012 entstand die beim technischen Geschäftsführer angesiedelte Stabsabteilung Projekt- und Kostencontrolling BER (Abteilung ZP), die laut Organigramm erstmals neben dem kaufmännischen Controlling u. a. die Gebiete „Planung / Budgetierung & Hochrechnung“, „Berichtswesen & Statistiken“ und „Risikomanagement (tlw.)“ enthält.[339]

2. Sachliche Zuständigkeit

a. Kontrolle der Planungsarbeiten

Formell gesehen ist die Prüfung der durch den Generalplaner erstellten Planungsunterlagen eine Kontrolltätigkeit der Flughafengesellschaft selbst als Auftraggeberin, denn alle Pläne mussten vor Umsetzung durch sie freigegeben werden.[340] Der Zeuge Weyer beschrieb die Endverantwortung der Flughafengesellschaft in ihrer Bauherrenfunktion:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Jeder Planungsschritt wird von dem Auftraggeber natürlich gewürdigt, freigegeben, freigezeichnet. Es muss jeder Plan im Prinzip freigegeben werden. Von daher: Ein Auftraggeber kann nicht sagen, es war der Planer. Das geht nicht.“[341]

Dementsprechend verstand es der Zeuge als Aufgabe des Bauherrn, mit geeigneten Kontrollinstrumenten sicherzustellen, dass die von ihm beauftragten Planungsarbeiten konsistent ausgeführt werden, und nötigenfalls korrigierend einzugreifen.[342]

Ein solches Instrument der Planprüfung war die Objektüberwachung. Diese war vertraglich zur Qualitätsprüfung der Ausführungsplanung verpflichtet (s. o. C.VI.2). Sofern mangelnde

---

[337] Vgl. Organigramme des Bereichs B (Planung und Bau) Sept. 2006 bis Okt. 2012, FBB 79, Bl. 132 ff.
[338] In den Worten des Zeugen Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 33: „Diese Abteilung hat nicht gesteuert“.
[339] FBB, Organigramm Stabsabteilung Projekt- & Kostencontrolling BER Stand 05.11.2012, FBB 79 Bl. 26.
[340] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 17, und Zeuge Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 19.
[341] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 40.
[342] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 41.

Überwachung der Planungsarbeiten zu einem Nichteinhalten der Terminschiene führte, war dies wiederum Gegenstand der Kontrolle durch die Projektsteuerung.[343]

Auch sieht der Vertrag des Projektsteuerers die Kontrolle der Planungsqualität durch den Projektsteuerer vor.[344] Dementgegen sagten Zeugen der Projektsteuerung aus, dass es nicht Aufgabe der Projektsteuerung war und sein konnte, die Planungen auf inhaltliche Richtigkeit zu überprüfen.[345] Diese Vertragsleistung wurde allerdings durch die Klarstellung Nr. 51 der 1. Ergänzungsvereinbarung von 21. März 2007 konkretisiert und damit eingeschränkt auf eine Plausibilitätsprüfung und Schnittstellenkoordination.[346]

Tatsächlich besteht ein Widerspruch zwischen der Vertragslage und der tatsächlich ausgeübten Kontrollfunktion der Projektsteuerung. Denn auch nach Schilderung von Zeugen der Flughafengesellschaft war die Kontrolle durch die Projektsteuerung eher nachgelagert: Die Projektsteuerung erlangte indirekt Kenntnis über Planungsmängel, da mangelhafte Pläne zu Umsetzungsschwierigkeiten bei den bauausführenden Firmen führten, denen die Pläne zur Verfügung gestellt wurden. Dies wiederum hatte Behinderungsanzeigen der Unternehmen zur Folge, die durch die Projektsteuerung aufgenommen wurden. Um die Behebung der Planungsmängel zu veranlassen, richtete die Flughafengesellschaft Mängelrügen an die Generalplanung, welche wiederum durch die Projektsteuerung vorbereitet wurden.[347]

Im Ergebnis stellt sich die Planungskontrolle damit als ein Verbund zwischen Bauüberwachung und Projektsteuerung dar, nicht ohne die Flughafengesellschaft als Bauherrin ihrer Verantwortung als Letztkontrollinstanz zu entheben. So antwortete der Zeuge Korkhaus auf die Frage hin, ob sich WSP CBP und pg bbi lediglich gegenseitig kontrolliert hätten:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Beide, sowohl die pg bbi, also der Planer und Bauüberwacher, als auch die CBP-Projektsteuerung sind Dienstleister von den Mitarbeitern, die in den entsprechenden Teilprojekten sitzen, sprich: fachverantwortlich sind FBB-Mitarbeiter mit dem entsprechenden Teilprojektleiter.“[348]

---

[343] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 20.
[344] FBB GmbH, Anlage 1 zum Projektsteuerungsvertrag vom 5.11.2004 (Leistungsbeschreibung), FBB 277, Bl. 161 ff. (188 f.); Der Zeuge Korkhaus als Vertreter des Baubereichs der Flughafengesellschaft wies darauf hin, dass es auch Aufgabe des Projektsteuerers sei, Planungsdefizite aufzuzeigen, s. Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 19.
[345] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 43 ff.; so auch die aus der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 dokumentierte Aussage von Herrn Manninger, s. FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (102). Nach Aussage der Zeugin Graf-Hertling war dies im planungstechnisch schwierigsten Teilbereich, nämlich der technischen Gebäudeausstattung des Fluggastterminals, nicht möglich, weil ein entsprechender Personaleinsatz durch die Flughafengesellschaft nicht beauftragt wurde, sondern nur eine übergeordnete Steuerung, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 15 f.
[346] FBB 277, S. 135 f.
[347] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014 S. 17.
[348] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 21.

Der Zeuge bestätigte im Ergebnis, dass die Kontrolle über die Planungen daher letztlich bei der Flughafengesellschaft lag.[349]

Ergänzend bediente sich die Flughafengesellschaft externer Sachverständiger. Dies geschah ab Mitte 2010 als Reaktion auf die Umstände, die zur Verschiebung des Termins 2011 geführt haben, durch Beauftragung des Ingenieurbüros bechthold-Ingenieure im Bereich der 3D-Planung[350], und punktuell etwa 2009 im Zusammenhang mit der Prüfung von Planungen der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal, wie der Zeuge Nozon ausführte:

> **Zeuge Olaf Nozon**: „Na, wir hatten, gerade was diese Leistung der pg bbi im Bereich der TGA anbelangte, haben wir uns nicht allein natürlich nur auf, sage ich mal, die Zurückweisung der Pläne durch den Unternehmer verlassen, sondern wir haben natürlich selbst auch auf die Pläne geguckt und haben einen externen Sachverständigen, Herrn Hirschberg, zugeschaltet, der die Pläne der pg bbi auf Ausführbarkeit und Vollständigkeit geprüft hat, und auch der kam zu dem Ergebnis, dass die Pläne Defizite und Mängel aufweisen, die zu reparieren sind.“[351]

Auffällig ist auch hierbei, dass die Kontrollen durch die Flughafengesellschaft und ihre Beauftragten eher anlassbezogen war, d. h. wenn Planungsmängel bereits zu Terminüberschreitungen oder Mängelanzeigen der bauausführenden Firmen geführt hatten.[352] Eine eigenständige Kontrollinstanz der Flughafengesellschaft abseits der Fälle, in denen es „geholpert“ habe, gab es nach Worten des Zeugen Korkhaus nicht.[353]

b. Kontrolle des Baufortschritts/Terminkontrolle

Die Kontrolle der Einhaltung des Rahmenterminplans war vertragliche Aufgabe der Projektsteuerung. Ähnlich wie in der Kontrolle der Planungsqualität ergab sich hier ein Verbund mit der Bauüberwachung des jeweiligen Teilprojekts, die für die Leistungsstandfeststellung auf der Baustelle zuständig war.[354] Die Abstimmung mit der Flughafengesellschaft fand im laufenden Arbeitsprozess statt, so in den Jours Fixes Bau/Baukonflikte und den Termin-Jours-Fixes im Teilprojekt Fluggastterminal. Hierbei hatte jeder Teilprojektverantwortliche der Flughafengesellschaft eine Entsprechung in der Projektsteuerung;[355] ebenso die Fachverantwortlichen innerhalb der Teilprojekte.[356] Indes betonte der Zeuge Korkhaus, dass der eigentliche Abgleich mit der Terminplanung Aufgabe

---

[349] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 21.
[350] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 40.
[351] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 42.
[352] Im Falle der o. g. Prüfung der TGA-Planung im Jahr 2009 etwa hatte der Auftragnehmer ebenfalls ein Gutachten beauftragt, das Planungsmängel feststellte, Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 40.
[353] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 21 f. Ausführlicher zur Funktionsfähigkeit des Planungscontrollings im Bereich Fluggastterminal s. u. E.V.4.
[354] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 55.
[355] vgl. Teilnehmerliste Jour Fixe Bau/Baukonflikte, FBB 211, Bl. 2.
[356] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 24.

der Projektsteuerung blieb, es für die zentrale Terminplanung in der Projektsteuerung also keine entsprechende Verantwortlichkeit im Baubereich der Flughafengesellschaft gab.[357]

c. Kostenkontrolle

Der Bereich Kostenkontrolle hatte, anders als die Planungs- und Terminkontrolle, eine eigenständige Abteilung innerhalb des Bereichs Planung und Bau der Flughafengesellschaft. Hier fand folglich eine eigene Kontrolle der Kostenqualität und Kostenprognose durch die Flughafengesellschaft statt[358], bzw. diese wurde in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung erarbeitet, wie der Zeuge Weyer schilderte:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Es gab jeden Monat eine Abschätzung der Kosten, so wie man sie erwartet, einen sogenannten Forecast, der im Dialog zwischen eigentlich drei Beteiligten – also einmal im Wesentlichen dem Projektsteuerer und den externen Beteiligten unter Hinzuziehung der Teilprojektverantwortlichen – stattfand, und was dann auch noch plausibilisiert wurde von dem kaufmännischen Bereich im Bereich B.“[359]

Grundlage für die Plausibilierung war eine durchgehende Rechnungsprüfung durch die Controllingabteilung. Diese ließ die in Rechnung gestellten Leistungen durch die jeweiligen Teilprojektleiter bestätigen, die wiederum auf die Zuarbeit durch Bauüberwachung und Projektsteuerung zurückgriffen.[360] Entsprechend hing die Qualität der Kostenprognose von einer zutreffenden Wiedergabe des Leistungsstandes durch die Bauüberwachung ab.

Ähnlich wie im Bereich des Planungscontrollings ist daher zunächst keine standardmäßige Leistungsstandkontrolle aus eigener Anschauung durch die Flughafengesellschaft erkennbar; jedoch erfolgte ab Mitte 2010 eine Verstärkung durch die Beauftragung eines externen Sachverständigen.[361]

Ein Instrument der Kostenkontrolle und -prognose war das Risikomanagement, in das mögliche Kostenfaktoren als Kostenrisiken eingestellt und nach summenmäßiger Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet wurden. Auf die Wirksamkeit des Risikomanagements als Prognose- und Steuerungsinstruments wird näher unter dem Kapitel I („Kostenentwicklung“) einzugehen sein.

Durch vielfältige Planungsänderungen ergaben sich immer wieder Nachträge der ausführenden Firmen und kostenwirksame Anordnungen von Leistungen durch die Flughafengesellschaft selbst. Hinzu kamen ab 2010 wiederholt Beschleunigungsmaßnahmen, die ebenso kostenwirksame Anordnungen des Bauherrn darstellten. Die Erfassung und

---

[357] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6. Dezember 2013, S. 55 f.
[358] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 10 f.
[359] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 19 f.
[360] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 32 f.
[361] Prof. Dr. Diemand, siehe i. E. F.II.4.d; zur Qualität der Kostenkontrolle und Kostenentwicklung siehe Kapitel I.

Bearbeitung dieser Nachträge war im Projekthandbuch Teil 20 von WSP CBP geregelt worden.

d. Sonderfall Terminal

Im Teilprojekt Fluggastterminal ist aufgrund der Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung und der kleinteiligen Auftragsvergabe (siehe C.VII.2) auch eine Fragmentierung der Controlling-Verantwortlichkeit und eine stärkere Beteiligung des Baubereichs der Flughafengesellschaft zu beobachten. Dies war bereits der Fall, als zur Bewältigung des erhöhten Koordinationsaufwandes das Unternehmen Drees & Sommer als Construction Manager beauftragt wurde. So ist aus dem Projektausschuss des Aufsichtsrats protokolliert:

> „Ebenfalls wurde im Projektausschuss das Construction Management ausführlich besprochen. Danach bleibe die inhaltliche Verantwortung bei der FBS, auch sei die Abstimmung der Controllingabläufe mit der FBS durch den Construction Manager weiterhin erforderlich.“[362]

Nach Beendigung der Beauftragung von Drees & Sommer zog die Flughafengesellschaft im Wesentlichen zusätzliches Personal im Wege der Arbeitnehmerüberlassung heran, um die unmittelbare Steuerung der Baustelle auszuüben, während WSP CBP nach wie vor nur als übergeordnete Projektsteuerung tätig war.[363] Zur Verstärkung der Leistungsstandkontrolle wurde schließlich ab 2010 ein externer Sachverständiger herangezogen.[364]

IV. Vergabeentscheidungen, Korruption, Compliance

1. Rechtlicher Rahmen und Zuständigkeiten

Die Satzungsregelungen, Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und Geschäftsanweisungen für die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft wurden seit 2004 anhand der Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex (CGK) geprüft.[365] Es handelt sich hierbei um ein durch eine Kommission der Bundesregierung verfasstes Regelwerk, das ergänzend zu den gesetzlichen Vorschriften Empfehlungen zur guten Unternehmensführung enthält. Die direkte Anwendbarkeit des CGK in der Fassung für Beteiligungen des Landes Brandenburg wurde eingeführt durch Aufsichtsratsbeschluss vom 11. September 2009 und Gesellschafterbeschluss vom 27. Januar 2010.[366]

---

[362] Bericht Herr Junghanns in FBS GmbH, Protokoll der 85. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2007, FBB 69, Bl. 1 ff. (5).
[363] Siehe hierzu bereits C.VII.3. Dies machte nach Aussage der Zeugin Graf-Hertling etwa eine echte Planprüfung unmöglich, siehe bereits Fn. 345.
[364] Zur Beauftragung von Dr. Fretter s. u. F.II.4.b.
[365] Vgl. SenFin, Auskunft an StS Thöne vom 2.8.2005, Skzl 839, Bl. 226 f.
[366] Skzl 676, Bl. 45 f.

Für die Überwachung der Compliance-Regeln war innerhalb der Flughafengesellschaft die innere Revision im Geschäftsbereich des Sprechers der Geschäftsführung zuständig. Im Zuge der Umsetzung des CGK wurde als Anlaufstelle für Hinweisgeber ein(e) Ombudsmann/Ombudsfrau eingeführt, der/die extern beauftragt wurde. Darüber hinaus wurde im Oktober 2014 eine sog. „Compliance Officer“ eingesetzt.[367] Eine festgelegte Hierarchie oder Zuständigkeitsaufteilung zwischen innerer Revision, Ombudsmann/-frau und Compliance Officer gab es nicht. Die letzteren Beiden fungierten den Zeugenbeschreibungen nach eher als zusätzliche Ansprechpartner in alle Richtungen, die bei Bedarf nach eigenem Ermessen auf die Zusammenarbeit mit der Innenrevision zugreifen, aber auch z. B. den Kontakt zur Strafverfolgungsbehörde oder externen Prüfern aufnehmen konnten.[368]

Die im Rahmen des Flughafenbaus zu tätigenden Vergabeentscheidungen wurden zudem durch Transparency International begleitet. Basis hierfür war ein sog. Integritätsvertrag, der 2004 zwischen der Flughafengesellschaft und Transparency International vereinbart wurde.[369]

2. Der Ablauf von Vergabeentscheidungen

a. Zweistufiges Vergabeverfahren

Es wurde regelmäßig ein zweistufiges Ausschreibungsverfahren durchgeführt.[370] Es handelt sich hierbei um ein Vergabeverfahren, in dem nach Bekanntmachung der Ausschreibungsunterlagen zunächst ein sogenanntes Präqualifikationsverfahren durchgeführt wird. Dieses dient der Vorauswahl von Bewerbern, die anschließend zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Unter diesen erfolgt in der zweiten Runde, nach der Durchführung von Bietergesprächen, die Vergabeentscheidung.

b. Beteiligte

Die Vergaben für das Projekt BER waren nicht zentral im Unternehmen, sondern in der eigenen Einkaufsabteilung des Projektbereichs angesiedelt. Der Bereich Planung und Bau tätigte seine Vergaben also selbst und erarbeitete die Ausschreibungsunterlagen.[371] Der Zeuge Weyer begründete dies damit, dass die traditionelle Einkaufsabteilung der Flughafengesellschaft nicht in der Lage gewesen sei, die Aufträge in ihrer Komplexität am Markt zu platzieren.[372]

Das Vergabemanagement oblag der Projektsteuerung.[373] Inhaltlich war die Generalplanung an der Erarbeitung der Vergabeentscheidung indirekt als Zuarbeit zur Flughafengesellschaft

---

[367] Siehe Pressemitteilung der FBB GmbH vom 23.10.2014: FBB verstärkt Compliance Management: Neuer Compliance Officer und Ombudsmann bestellt.
[368] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 36 f.
[369] Siehe Protokoll der Projektausschusssitzung am 6.12.2004, Skzl 55l, Bl. 37 ff.
[370] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 5 f.
[371] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 46 f.
[372] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 85 f.
[373] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 11.

beteiligt. Dies betraf namentlich die Herstellung der Ausschreibungsunterlagen.[374] Die Bauüberwachung schließlich wurde zur Begleitung der Bietergespräche beteiligt, wie der Zeuge Nell erläuterte:

> **Zeuge Knut Nell**: „[…] Es werden ja, wenn Angebote eingegangen sind, Bietergespräche geführt mit den Firmen im Rahmen der Angebotsauswertung, Aufklärungsgespräche. Bei solchen Gesprächen war ich quasi aus der Sphäre der Bauabwicklung dann auch beteiligt. Das heißt, die Firmen im Rahmen von den Aufklärungsgesprächen saßen am Tisch, und da wurden dann diverse Sachverhalte über die Kalkulation der Preisbildung, Termine oder Themen zur Logistik dann auch erörtert. In diesem Prozess von Bietergesprächen war ich auch teilweise persönlich auch zugegen.“[375]

Die abschließende Vergabeentscheidung traf die Geschäftsführung, erforderlichenfalls mit Zustimmung des Aufsichtsrats (s. u. D.IV.2.c).

Prof. Oettel, der von Transparency International zur Prüfung der Vergaben empfohlen worden war, wurde vereinbarungsgemäß erst nach Durchführung des Präqualifikationsverfahrens hinzugezogen, um für den weiteren Verlauf der zweiten Stufe Hinweise geben zu können.[376] Im Nachgang der Vergabeentscheidung nahm er eine Prüfung anhand sämtlicher Vergabeunterlagen einschließlich des Schriftverkehrs und der Protokolle der Bietergespräche vor.[377]

c. Beteiligung des Aufsichtsrats

Das Tätigen einer Vergabe ist ab einer gewissen Vergabesumme an die Zustimmung des Aufsichtsrats gebunden. So nennt der Gesellschaftsvertrag der Flughafengesellschaft vom 17. November 2011 als zustimmungspflichtiges Rechtsgeschäft:

> „Durchführung des Vergabeverfahrens und Zuschlagserteilung sowie Abschluss von sonstigen Verträgen mit einer vom Aufsichtsrat in der Geschäftsanweisung für die Geschäftsführung festzulegenden Gegenstandssumme […]“[378]

Die Geschäftsanweisung für Geschäftsführer, auf die jener Bezug nimmt, wurde speziell für sog. BBI-Vergaben aufgrund eines Aufsichtsratsbeschlusses vom 6. Dezember 2006 neu gefasst. Hiernach bedurfte die Vergabe von Leistungen im Wert von über 10 Mio € der Zustimmung des Aufsichtsrats; als wesentliche Neuerung wurde aber der folgende Passus eingeführt:

---

[374] Für die TGA-Ausschreibung Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 35.
[375] Zeuge Nell, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.6.2014, S. 14.
[376] So die Beschreibung des Prüfungsauftrags durch Prof. Oettel, FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 28.11.2007, FBB 273, Bl. 295 ff. (301).
[377] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 76.
[378] § 10 Abs. 5 d) des Gesellschaftsvertrags der FBB GmbH i. d. F. vom 17.11.2011, FBB 82, Bl. 100 ff. (106).

> „Die Geschäftsführung ist berechtigt, im Interesse eines geordneten Bauablaufs oder eines zügigen Baufortschritts die Ermächtigung zum Abschluss von BBI-Verträgen, die im kommenden bzw. beginnenden Kalenderjahr abgeschlossen werden sollen, im Rahmen der Sitzung des Aufsichtsrats, die über den nächsten Wirtschaftsplan beschließt (im Folgenden „Klausurtagung“), einzuholen. In diesem Fall hat die Geschäftsführung – zusätzlich zu den sonstigen zum Wirtschaftsplan vorzulegenden In-formationen – eine Beschreibung des Gegenstands der zu beauftragenden Leistung, der geplanten Ausführung, des voraussichtlichen Kostenrahmens und der wesentlichen Vergabekriterien des zu genehmigenden BBI-Vertrages drei Wochen vor der Klausurtagung vorzulegen.“[379]

Gemeint war hiermit die regelmäßige Klausurtagung des Aufsichtsrats im Dezember jeden Jahres. An die Stelle einer Zustimmung des Aufsichtsrats zur konkreten Auswahlentscheidung trat also eine jährliche Ermächtigung der Geschäftsführung zur Durchführung von Ausschreibungen und Vergaben, für deren Abschluss kein weiterer Zustimmungsbeschluss erforderlich war. Hierfür war durch die Geschäftsführung bis drei Wochen vor der Klausurtagung des Aufsichtsrats eine Beschreibung des Gegenstands der zu beauftragenden Leistung, der geplanten Ausführung, des voraussichtlichen Kostenrahmens und der wesentlichen Vergabekriterien vorzulegen.[380]

d. Gesamtbewertung des Vergabesystems

Laut Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats, in der zu Beginn des Bauprojektes die grundsätzliche Aufstellung des Vergabesystems erörtert wurde, bescheinigte Prof. Oettel von Transparency International „dem Projekt BBI eine vorbildliche Behandlung der Vergabeverfahren.“[381]

Die im Rahmen des Projektes BER getätigten Vergabeentscheidungen waren gekennzeichnet von einer geringen Zahl von (erfolgreichen) Verfahrensrügen.[382] Die Berichte der ARGE Transparenz von Transparency International verzeichneten durchgehend keine Auffälligkeiten in der Durchführung von Vergabeverfahren für das Projekt.[383] Zeugen nahmen dies zum

---

[379] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer der FBS, FBB 553, S. 7; Beschluss des Aufsichtsrats vom 23.1.2007 (FBB 69, Bl. 453) mit Bezug auf den Entwurf für die Geschäftsanweisung für Geschäftsführer i. d. F. vom 19.7.2007 (Skzl 603, Bl. 23 ff. (27).

[380] Siehe Beschluss des Aufsichtsrats vom 23.1.2007 (FBB 69, Bl. 453) mit Bezug auf den Entwurf für die Geschäftsanweisung für Geschäftsführer i. d. F. vom 19.7.2007 (Skzl 603, Bl. 23 ff. (27). Diese Fassung wurde mit Prof. Oettel von Transparency International und rechtlicher Beratung im Aufsichtsrat erörtert und entspricht den dort ausgesprochenen Empfehlungen FBS GmbH, Protokoll der 77. Aufsichtsratssitzung am 6.12.2006, FBB 68, 1 ff. (4).

[381] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 28.11.2007, FBB 273, Bl. 295 ff. (301).

[382] Der Ausschuss hat Kenntnis von einer aufgehobenen Vergabeentscheidung für die Ausführungsleistung „Rollbahnanschlüsse Start- und Landebahn Süd“, was zu einem zeitweiligen Baustopp führte, siehe Skzl 188, Bl. 1 ff. und 31 ff.

[383] Siehe Berichte der ARGE Transparenz, Skzl 194, Bl. 25 ff.; Skzl 195, Bl. 234 ff.; Skzl 196, Bl. 169 ff.; Skzl 197, Bl. 122 ff.; Skzl 198, Bl. 28 ff.; Skzl 506, Bl. 180 ff.; Skzl 508, Bl. 105 ff.; Skzl 510, Bl. 38 ff.; Skzl 513, Bl. 224 ff.; Skzl 515, Bl. 115 ff.; Skzl 516, Bl. 235 ff.; Skzl 518, Bl. 22 ff.; Skzl 522, Bl. 6 ff.; Skzl 523, Bl. 174 ff.

Anlass für eine überaus positive Bewertung des Compliancesystems, so z. B. der Zeuge Wowereit[384] oder auch Prof. Dr. Rainer Schwarz:

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „[…] Herr Körtgen hat nicht nur nach meiner Wahrnehmung, sondern auch nach der Wahrnehmung derjenigen, die uns da überprüft haben, ein Compliancesystem aufgebaut, was nicht nur State-of-the-art war, sondern was in der Tat auch verhindert hat, dass es zu irgendwelchen Korruptionsfällen überhaupt nur ansatzweise gekommen ist. Und man muss sagen, bei einem Flughafen, also bei den Vergaben, die da anstanden, da sind nun immerhin zweieinhalb oder drei Milliarden Investitionsvolumen zu seiner Zeit vergeben worden, finde ich, ist das schon eine vorzeigbare Geschichte.“[385]

3. Der Umgang mit Vergaberechtsverstößen und Korruption in Einzelfällen

a. Verdacht der Preisabsprachen im Vergabeverfahren für die Generalunternehmerleistung Fluggastterminal

Laut Aufsichtsratsprotokoll vom 14. September 2007 wurde der Verdacht der Preisabsprachen im Aufsichtsrat erörtert und eine Einbindung von Transparency International angeregt.[386] Nach Aussage des Zeugen Weyer kam Transparency International zu denselben Schlüssen wie die Flughafengesellschaft, woraufhin die Ausschreibung aufgehoben wurde.[387] Nicht näher bezeichnete rechtliche Erwägungen der Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft führten jedoch dazu, dass von einer rechtlichen Verfolgung abgesehen wurde. Im Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 9. Oktober 2007 heißt es hierzu:

> „Auf Nachfrage von Herrn Dr. Lütke Daldrup zu möglichen kartellrechtlichen Maßnahmen aufgrund der sehr eng zusammenliegenden Angebote erwidert Herr Dr. Eschenbruch, dass sich diesbezüglich keine ausreichenden, belastbaren Hinweise ergeben hätten.“[388]

b. Der Fall Großmann

Der zeitweilige Leiter des Bereichs Planung und Bau wurde im Oktober 2014 zu einer Haftstrafe auf Bewährung und Zahlung einer Geldauflage verurteilt. Dem lagen im Wesentlichen zwei Sachverhalte zugrunde: Zum einen eine Preisabsprache im Zusammenhang mit einer Auftragsvergabe im Bereich technischen Gebäudeausstattung des Fluggastterminals, zum anderen die Stellung überhöhter Rechnungen in seiner damaligen

---

[384] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 13.
[385] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 45
[386] FBS GmbH, Protokoll der 83. Aufsichtsratssitzung am 14.9.2007, FBB 69, Bl. 216 ff. (222).
[387] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 75. Der Zeuge konkretisierte hierbei nicht den Verdachtsgrad.
[388] FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Aufsichtsratssitzung am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff. (202).

Eigenschaft als Auftragnehmer der Flughafengesellschaft.[389] Der Mitarbeiter wurde bei Bekanntwerden der Vorwürfe beurlaubt und später fristlos entlassen. Auch die Mitarbeiter seines eigenen Unternehmens, das durch die Taten begünstigt werden sollte, wurden nicht im Projekt weiterbeschäftigt.

Über eine gesonderte Kenntnisnahme des Vorgangs durch den Aufsichtsrat liegen dem Ausschuss keine Erkenntnisse vor.

Für den Ausschuss blieb zudem offen, ob beide Tatvorwürfe durch die Flughafengesellschaft selbst zur Anzeige gebracht wurden, da hinsichtlich der Preisabsprache widersprüchliche Zeugenaussagen vorliegen:

Der Zeuge Mehdorn hatte nach eigener Aussage einen Hinweis aus dem Bieterunternehmen erhalten und eine Prüfung durch die Compliance-Beauftragte veranlasst, die daraufhin Strafanzeige erstattete.[390] Nach abweichender Aussage des Zeugen Großmann war dieser Tatvorwurf durch die Bieterfirma selbst angezeigt worden; denkbar ist auch, dass er hiermit den ersten Hinweis an die Flughafengesellschaft meinte.[391]

Als Reaktion rief die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eine Taskforce ins Leben, bestehend aus Wirtschaftsprüfern und Rechtsberatern, deren Intention der Zeuge Mehdorn beschrieb:

> **Zeuge Dr. Hartmut Mehdorn**: „Uns ging es dann sehr darum, dass wir in diesem Tatortbericht nicht nur den Fall Großmann untersuchen: Wie ist der denn eigentlich gelaufen? Was müssen wir tun, damit das nicht noch mal wieder passieren kann? – Da gibt es ja so ein paar Lessons Learned. Uns ging es dann aber auch darum, dass wir sicher sein können, dass diese Firmen, mit denen wir dieses Theater erlebt haben, dass die einen Selbstreinigungsprozess durchmachen. Und das kriegen sie halt da von unserer Taskforce hingeschrieben, was sie alles machen müssen. Und wenn sie das nicht machen, fliegen sie aus dem Auftragsverhältnis raus. Das ist ganz einfach.“[392]

c. Der Fall Imtech

Zu betonen ist, dass es sich im Fall Imtech um ein bei Abschluss der Ausschussermittlungen noch offenes Strafverfahren handelt[393] und der Ausschuss zur vermeintlichen Bestechungshandlung selbst keine eigenen Nachforschungen angestellt hat.

---

[389] Siehe z. B. Tagesspiegel vom 27.10.2014, „Lug und Flug am BER“, http://www.tagesspiegel.de/berlin/verurteilung-von-jochen-grossmann-lug-und-flug-am-ber/10897132.html.
[390] Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 38 f.
[391] Zeuge Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.9.2015, S. 95.
[392] Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 38.
[393] https://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/ber-bestechung-vier-anklagen-erhoben.html; Stand 26.10.2015.

Gegenstand des Falles war die Freigabe von Abschlagszahlungen für Nachtragsforderungen der Firma Imtech. Diese hatte nach bisherigen Erkenntnissen einem Bereichsleiter der Flughafengesellschaft für den Bereich B, der im Zuge der personellen Neuaufstellung seit Herbst 2012 zunächst per Dienstleistungsvertrag, später mit Festanstellung zur Flughafengesellschaft gekommen war, Geldzahlungen zukommen lassen. Im Gegenzug sollte dieser die Zahlung von Forderungen für erbrachte Nachtragsleistungen in Höhe von 33 Mio € noch im Jahr 2012 veranlassen, ohne dass die Berechtigung der Forderungen der Höhe nach bereits geprüft war. Aufgrund der Höhe der Zahlungen legte die Geschäftsführung diese dem Aufsichtsrat zur Sitzung am 7. Dezember 2012 zur Entscheidung vor. Dem Votum der Geschäftsführung folgend, stimmte der Aufsichtsrat schließlich der Vorauszahlung gegen 100-prozentige Sicherungsbürgschaft zu. Der Beschluss wurde zudem mit dem Zusatz versehen:

> „Die Vorauszahlung (Imtech 33 Mio. €) wird mit 5 % p. a. für den Fall verzinst, dass die Berechtigung der Vorauszahlung bis 31.05.13 nicht nachgewiesen wird.“[394]

Die Prüfung der beanspruchten Nachträge wurde 2014 abgeschlossen und ergab nach Aussage des Zeugen von Damm, dass die Forderungen größtenteils unberechtigt und zuzüglich Zinsen zurückzuzahlen waren.[395]

aa. Kenntnis und Reaktion von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Ein erstes anonymes Schreiben mit Hinweisen auf die Tatvorwürfe ging im Juni 2013 bei der Compliance-Beauftragten ein, die dieses beiden Geschäftsführern zur Kenntnis gab. Der Geschäftsführer Amann konfrontierte daraufhin den Mitarbeiter, der die Vorwürfe abstritt.[396] Im Übrigen veranlasste die Geschäftsführung eine Prüfung durch die Revisionsabteilung, die wiederum einen externen Wirtschaftsprüfer heranzog.[397] Der Revisionsbericht ergab nach Aussage des Zeugen Mehdorn keinen stichhaltigen Verdacht, sodass keine weiteren Maßnahmen ergriffen wurden.[398] Auch der Zeuge Zerbe als Leiter der Revisionsabteilung sagte aus, dass es auf Grundlage der Vertragsunterlagen, Akten und Gespräche mit führenden Imtech-Mitarbeitern keine hinreichenden Verdachtsmomente gegeben habe.[399]

Anders fielen die Reaktionen auf weitere Hinweise im Dezember 2013 aus:

---

[394] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 14, FBB 526.
[395] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 8, 11.
[396] So Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 106 f., der dies dem Zeugen Dr. Mehdorn nach dessen Aussage auch mitteilte, vgl. Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 55.
[397] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 55; ebenso Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 74 f., 105 f.
[398] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 55; der Zeuge Amann gab an, den Vorgang nicht weiter verfolgt und keine weiteren Informationen erhalten zu haben, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 31. Der Zeuge Dr. Mehdorn sagte zudem aus, er habe den Revisionsbericht dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gegeben. Eine Bestätigung dieser Auskunft liegt dem Ausschuss nicht vor.
[399] Zeuge Zerbe, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.205, S. 33. Der Zeuge konkretisierte die Begründung nicht weiter.

Der Zeuge Mehdorn wurde nach eigener Aussage durch den Vorstand der Firma Imtech über ein anonymes Schreiben informiert, das bei dieser eingegangen war. Nachdem er das Schreiben zur Kenntnis erhalten habe, habe er es wiederum der Compliance-Beauftragten zur Prüfung gegeben. Deren Einschätzung habe schließlich auch den Anstoß gegeben zur Anzeige an die Staatsanwaltschaft:

> **Zeuge Dr. Hartmut Mehdorn**: „[…] 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.“ [400]

Die laufenden staatsanwaltschaftlichen Vorermittlungen seien auch der Grund, weshalb zunächst nur der Aufsichtsratsvorsitzende und nicht der Aufsichtsrat als Organ informiert wurde:

> **Zeuge Dr. Hartmut Mehdorn**: „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 mitgeteilt hat, er hat einen schweren Anfangsverdacht, daraufhin haben wir den Aufsichtsrat und das Präsidium darüber informiert.“[401]

bb. Systematische Defizite in der Fassung und Umsetzung des Aufsichtsratsbeschlusses vom 7. Dezember 2012?

Nach Erkenntnissen des Ausschusses war die Geldzahlung durch Imtech nicht unmittelbar ursächlich für die Aufsichtsratsentscheidung, die Nachschlagszahlungen freizugeben. Der Zeuge Amann sagte aus, der betreffende Bereichsleiter sei nicht in die Aufsichtsratsentscheidung eingebunden gewesen, und habe auch in seiner (Amanns) eigener Positionierung gegenüber dem Aufsichtsrat keine Rolle gespielt.[402] Ausschlaggebend sei die Bemühung gewesen, den zum damaligen Zeitpunkt anvisierten Inbetriebnahmetermin sicherzustellen.[403] Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung erklärte der Geschäftsführer Amann damals:

> „Hintergrund der Vorauszahlung an die Firma Imtech sei eine „Anschubfinanzierung“, so dass die Baustelle mit Personal besetzt und die Bauleistungen forciert werden können. Diese Vorauszahlung sei zwingend

---

[400] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 55
[401] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 55
[402] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 31.
[403] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 32.

> erforderlich, da dieser Auftragnehmer in Bezug auf die rechtzeitige Fertigstellung des Flughafens zum 27.10.2013 das Schlüsselgewerk darstelle.“[404]

Von der Notwendigkeit des Verbleibs von Imtech auf der Baustelle habe er sich, so der Zeuge Amann, in zwei persönlichen Gesprächen mit der Imtech-Geschäftsführung überzeugt. Demgegenüber sei das Risiko einer Vorauszahlung gering gewesen:

> **Zeuge Horst Amann**: Die Nachtragsprüfer haben gesagt: Die Leistung ist erbracht, das ist eindeutig. Ob die Höhe stimmt, das dauert Wochen und Monate, bis wir da eine Einschätzung haben. Das ist Sisyphusarbeit, das ist wirklich keine einfache Arbeit, und da habe ich mir gesagt: Ich gehe kein Risiko ein. Bankbürgschaft, Verzinsung, was soll es?“ [405]

Der Beschluss des Aufsichtsrats, der Auszahlung zuzustimmen, war wirtschaftlich abgesichert durch den Vorbehalt einer Rückforderung einschließlich Zinsen nach abschließender Nachtragsprüfung. Das Ausfallrisiko möglicher Rückforderungen wurde durch eine entsprechende Bürgschaft aufgefangen.[406]

Auch die Tatsache, dass eine vollständige Nachtragsprüfung nicht bis zum 31. Mai 2013 erfolgt war,[407] führt weder zu einer Schädigung des Unternehmens, noch wäre sie gemäß Aufsichtsratsbeschluss erforderlich gewesen. Denn die Fristsetzung gilt bereits ihrem Wortlaut nach nur für die Nachweiserbringung durch die Auftragnehmerin Imtech, und bestimmt den Beginn der Verzinsung eventueller Rückforderungen. Die Prüfung dieser Fakten lässt sich hingegen auch im Nachhinein durchführen.

Die obige Aussage des Zeugen Amann verdeutlicht aber, dass die Anfälligkeit für Korruptionsversuche nicht hauptsächlich im Compliance-System der Flughafengesellschaft selbst lag, sondern in der Drucksituation auf der Baustelle: Die mit fortschreitender Bauzeit und steigendem Fertigstellungsdruck zunehmende Notwendigkeit, baubeteiligte Firmen im Projekt zu halten, erhöhte, wie gezeigt, die Wahrscheinlichkeit, dass Geschäftsführung und Aufsichtsrat einer ungeprüften Nachtragszahlung ohnehin zustimmen würden. Selbst wenn diese rechtlich zulässig und wirtschaftlich gesichert war, wurde hierdurch der Tatanreiz erhöht, eine solche Zahlung durch Bestechung überhaupt erst auszulösen.

---

[404] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 13, FBB 526.
[405] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 33; ähnlich Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 104.
[406] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 14, FBB 526.
[407] Der Zeuge Frank Henkel konnte sich an eine Weiterverfolgung im Aufsichtsrat nicht erinnern, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.6.2015, S. 59.

cc. Fehlende Einbindung von Transparency International?

Als eine Reaktion im Nachgang zu dem Korruptionsfall beendigte Transparency International die Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft, was öffentlich mit einem mangelhaften Umgang der Flughafengesellschaft mit den Korruptionsvorwürfen begründet wurde.[408]

Die hypothetische Frage, ob eine Einbeziehung von Transparency International zu einer früheren Aufdeckung des Sachverhalts geführt hätte, lässt sich an dieser Stelle nicht zwingend bejahen. Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass im Bereich der Nachtragsforderungen eine geringere Kontrolldichte gegeben war, weil Transparency International nicht generell mit der Prüfung von Nachträgen beauftragt war, sondern nur mit der Prüfung von Vergabeentscheidungen.[409] Aus diesem Grund lehnte der technische Geschäftsführer Dr. Körtgen laut Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 20. Juli 2011 eine weitere Nachtragsprüfung auch ab:

> „GT lehnt die weitere Prüfung von Nachträgen für das Projekt BBI durch Herrn Prof. Oettel ab. Die Prüfung sei für die Vergabeverfahren vereinbart worden. Für Nachträge ist dies nicht mehr der Fall. Es sind ausreichend anderweitige Kontrollinstanzen implementiert wurden, die Nachträge überprüfen. Mit Beendigung des letzten Vergabeverfahrens im Bereich B soll daher auch das Vertragsverhältnis mit Herrn Prof. Oettel beendet werden.“[410]

dd. Die Praxis der Prokura-Erteilung

Als eine Konsequenz aus dem vorliegenden Fall kann es gesehen werden, dass die Zahl der bestehenden Prokuren Ende 2013 erheblich reduziert wurde.

Der Zeuge Mehdorn, der als Geschäftsführer die Streichung der Prokuren veranlasst hatte, begründete dies mit einer grundsätzlichen Neuorganisation heraus, wonach die Prokura-Erteilung auf das nötige Maß beschränkt werden sollte:

> **Zeuge Dr. Hartmut Mehdorn**: „[…] Wir haben die Organisation verändert, weil wir sagen: Es reicht, wenn die Geschäftsleitungsmitglieder Prokura haben. – Das reicht völlig. Wir sind eine kleine Firma. Das ist überschaulich. Es ist ja nicht so, dass ein Prokurist jeden Tag Schweißperlen auf der Stirn hat, weil er dauernd Tausend Sachen unterschreiben muss. Das kann die Geschäftsleitung mitmachen. Bei uns ist das restriktiv.“[411]

---

[408] https://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/transparency-international-beendet-zusammenarbeit-mit-ber.html.
[409] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 86.
[410] FBS GmbH, Protokoll Nr. 25/2011 der Geschäftsführersitzung vom 20. Juli 2011, FBB 483, Bl. 100 ff. (103).
[411] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 37.

Wenn auch der Zeuge hierbei keinen direkten Zusammenhang mit den aktuellen Korruptionsfällen herstellte[412], ist festzustellen, dass mit der Vermeidung unnötiger Außenvertretungsbefugnisse auch ein unnötiges Korruptionsrisiko objektiv verringert wurde.

V. Die Begleitung durch das Bauordnungsamt

Genehmigungsbehörde für den Bau und die Inbetriebnahme ist das Bauordnungsamt Landkreis Dahme-Spreewald. Die Schnittstelle zum Bauordnungsamt wurde durch die Flughafengesellschaft selbst – zunächst ohne Beteiligung der Projektsteuerung – betreut.[413] Dies beinhaltete die Beantragung der Baugenehmigung und von Nachträgen zur Baugenehmigung, sowie zur Inbetriebnahme die Beibringung der erforderlichen Nachweise. Zu letzterem Zweck fanden wöchentliche Begehungen mit den zuständigen Mitarbeitern des Bauordnungsamtes statt.[414] Darüber hinaus beteiligte sich das Bauordnungsamt an themenbezogenen Besprechungen, so in der ersten Jahreshälfte 2012 in der sog. „Task Force Brandschutz“, und ab August 2012 in der Besprechung aktueller Brandschutzthemen mit Vertretern des Brandschutzsachverständigen hhpberlin und der Flughafengesellschaft.[415]

Es bestand zudem auch logistisch eine ständige Präsenz des Bauordnungsamtes auf der Baustelle, wie der Zeuge Korkhaus schilderte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Wir haben Anfang 2011, als die ersten betriebsspezifischen Gebäude sich dem Ende näherten, also Baufertigstellung, ein Dokumentationszentrum auf der Baustelle aufgebaut, 30 Container, in denen auch ein Dauerarbeitsplatz für das Bauordnungsamt eingerichtet wurde. Die konnten, wenn sie auf der Baustelle waren, dort in einen Doppelcontainer, hatten einen Schreibtisch, Computer und Telefon, und konnten sich direkt die Dokumentationsunterlagen dort in dem Container angucken.“[416]

Der Zeuge Korkhaus bezeichnete die Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt daher als reibungslos,[417] womit zutreffenderweise die organisatorischen Aspekte gemeint sein dürften.

Eine Besonderheit der Baugenehmigung war das Brandschutzkonzept, das mit dem Antrag auf Baugenehmigung einzureichen war und bei jedem Nachtrag zur Baugenehmigung fortgeschrieben werden musste. Es wurde in jedem Fall von der Firma hhpberlin erstellt. Bestandteil dieses Brandschutzkonzepts war gleichzeitig die Beauftragung von hhpberlin als

---

[412] Auch dürfte die Prokuristeneigenschaft des Bereichsleiters im konkreten Fall noch keine Rolle gespielt haben, da die Prokura erst in der Aufsichtsratssitzung erteilt wurde, in der auch die Vorauszahlungen an Imtech bereits bewilligt wurden, siehe FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 10, FBB 526.
[413] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 16. Eine Beteiligung der Projektsteuerung war nach Aussage des Zeugen, ebenso der Zeugin Graf-Hertling, seitens der Flughafengesellschaft nicht gewünscht, ohne dass die Zeugen dies näher begründen konnten.
[414] Siehe Begehungsprotokolle in FBB 158, FBB 159.
[415] Siehe FBB GmbH, Protokoll der Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals, FBB 462, Bl. 62 ff.; Besprechungsprotokolle zum Thema geschoßübergreifende Entrauchung, FBB 544, Bl. 70 ff.
[416] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 43.
[417] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 46.

Bauüberwachung für die Brandschutzanlagen. Deshalb war auch Herr Dahlitz als Vertreter von hhpberlin in die unmittelbaren Besprechungen und Abstimmungen, z. B. in der Task Force Brandschutz, persönlich eingebunden.

Das Bauordnungsamt war außerdem von der Flughafengesellschaft mit der geforderten gesonderten Brandschutzprüfung beauftragt, d. h. fungierte als Prüfsachverständiger für die Abnahme der brandschutztechnischen Anlagen. Diese Funktion nahm der Mitarbeiter des Bauordnungsamtes Herr Zimmermann wahr, den der Untersuchungsausschuss dazu ausführlich befragte.

VI. Projektdokumentation

Die Dokumentation des Bauzustandes ist Gegenstand einer durch die Projektsteuerung erstellten Dokumentationsrichtlinie. Diese ist Teil des „Projekthandbuchs BBI“ und stellt Zuständigkeiten für und Anforderungen an die Dokumentation technischer und baulicher Objekte des BER dar.[418] Ebenfalls im Projekthandbuch festgelegt sind Vorgaben zum Datenmanagement und zur Bearbeitung des Schriftverkehrs. Gegenstand der Ausschussuntersuchungen waren wiederholt die von der Projektsteuerung zum Zwecke des Datenmanagements zur Verfügung gestellten Anwendungen und deren tatsächliche Nutzung.

1. Allgemeines Dokumentenablagesystem ProDataS

Das Projektkommunikationssystem ProDataS bildete eine Plattform zur Ablage und zum Austausch von projektspezifischen Daten.[419] So wurde grundsätzlich der gesamte Schriftverkehr zusätzlich zur Papierablage in elektronischer Form eingestellt.

Soweit für den Ausschuss erkennbar, wurde das System tatsächlich von allen Beteiligten als zentrales Kommunikationssystem genutzt. Zwar ist in Einzelfällen festzustellen, dass Dokumente nicht in die Plattform eingestellt wurden.[420] Grundsätzlich entschied der Bereich Planung und Bau der Flughafengesellschaft darüber, ob Dokumente und Schriftverkehr in das zentrale Dokumentenmanagement eingestellt wurde. Hiervon war abhängig, ob die Projektsteuerung die Information unmittelbar erhielt.[421] Dem Ausschuss liegen aber keine Hinweise vor, dass der Projektsteuerung hierdurch häufig oder systematisch Informationen vorenthalten wurden.

Allgemein musste der Ausschuss jedoch aus eigener Anschauung feststellen, dass die Projektdokumentation ungeordnet und schwer handhabbar zu sein scheint. Der Ausschuss hat im Zuge der Durchsetzung seiner Beweisanforderungen wiederholt die Erfahrung gemacht, dass die Flughafengesellschaft bzw. die hiermit beauftragte Projektsteuerung Unterlagen nur unter großem Zeitaufwand, lückenhaft oder ungezielt auffinden konnte.

---

[418] FBB GmbH/WSP CBP, Projekthandbuch BBI, Kap. 7, WSP CBP 3.
[419] FBB GmbH/WSP CBP, Projekthandbuch BBI, Kap. 13, S. 5, WSP CBP 8.
[420] So Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 28.
[421] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11 2014, S. 42.

2. Baumanagementsystem ConManS

Bei der Software ConManS handelte es sich um ein System zur Erfassung und Nachverfolgung von Vorgängen des Baumanagements. Hiermit wurden etwa Baumängel, Aufträge, Nachträge, Abnahmen, Behinderungsanzeigen der Firmen und Zustandsfeststellungen erfasst.[422] Zuständig für die Erfassung dieser Daten und damit hauptsächlicher Nutzer sollte die Bauüberwachung sein.

Im Bereich der Mängelerfassung zeigte sich jedoch, dass das System in der Praxis kaum genutzt wurde und auch sonst keine zentrale Mängeldokumentation vorhanden war. In einer Besprechung am 12. April 2012 bemängelte die Projektsteuerung, dass die Nutzung der Software durch die pg bbi „mehr als dürftig“ sei und Mängel, die bei Zustandsfeststellungen erfasst wurden, nicht oder nur ansatzweise aufgenommen wurden.[423] Der Zeuge Torsten Müller schilderte den Umgang mit ConManS folgendermaßen:

> **Zeuge Torsten Müller**: „[…] 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.“[424]

Der Zeuge Müller vertrat zwar zunächst den Standpunkt, dass eine derart dezentrale Mängelerfassung für die operative Tätigkeit auf der Baustelle durchaus ausreichte. Er gestand jedoch zugleich ein, dass eine übergeordnete und zusammenfassende Dokumentation des Gesamtzustands auf diese Weise nicht möglich war.[425]

VII. Schwarzarbeit

Besondere Erkenntnisse hinsichtlich dem Aufkommen und der Bekämpfung von Schwarzarbeit liegen dem Ausschuss nicht vor. Der Zeuge Manninger sprach von einzelnen Fällen.[426]

---

[422] FBB GmbH/WSP CBP, Projekthandbuch BBI, Kap. 13, S. 5, WSP CBP 8.
[423] FBB GmbH/WSP CBP, Protokoll Jour Fixe Qualität Hochbau am 21.4.2012, WSP CBP 21, Dateinr. 90092828.
[424] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 20; ebenso der Zeuge Willner, der aussagte, mit ConManS habe in seiner Welt niemand gearbeitet; er selbst habe das Programm nie geöffnet, s. Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S: 83.
[425] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 33.
[426] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 6.

E. Planungsverlauf und Planungsänderungen

I. Überblick

Der Untersuchungsauftrag des Ausschusses unterscheidet Flughafenplanung nach dem Konsensbeschluss 1996 (A.2), Grobplanungen 1998 (A.3), Gutachten im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens (A.6) und Planungen seit 2000 (A.12). Diese Unterteilung findet sich allerdings nur teilweise im Ablauf der Planungsphasen wieder, wie sie sich dem Ausschuss nach Abschluss der Untersuchung darstellen:

1. Das Planfeststellungsverfahren

Im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Konsensbeschluss gibt es noch keine Planungen für das Bauprojekt im eigentlichen Sinne, da diese erst mit der Verfolgung eines Standortes Schönefeld unter Ausschluss der übrigen Standortalternativen beginnen konnten.[427] Diese Planungsarbeiten stellten zugleich die Zuarbeit für das Planfeststellungsverfahren dar und sind in den Planfeststellungsantrag eingeflossen.

Die wichtigsten Meilensteine des Planungsprozesses waren:

- Gründung der Gemeinsamen Landesplanung am 1. Januar 1996 auf der Grundlage des Staatsvertrages vom 1. August 1995
- Landesentwicklungsprogramm LEPro vom 1. März 1998: § 19 Abs. 11 LEPro legt Schönefeld als Single-Standort für einen Internationalen Verkehrsflughafen fest.[428]
- Landesentwicklungsplans engerer Verflechtungsraum LEPeV vom 2. März 1998.
- Landesentwicklungsplan Flughafenstandort LEP SF vom 18. März 1999
- Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen LEP FS vom 28. Oktober 2003
- Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Schönefeld vom 13. August 2004
- Planergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 20. August 2009

Die erste Planungsgrundlage für das Bauprojekt ist der Planfeststellungsantrag vom 15. Dezember 1999 und die Zuarbeiten hierfür. Der Umfang der hierdurch getroffenen Festlegungen war begrenzt, wie der Zeuge Nozon erläuterte:

> **Zeuge Olaf Nozon**: „Planungsgrundlage für alle baulichen Anlagen auf dem Flughafen war letztendlich die Planfeststellungsunterlage. Hier war insbesondere, was Flugbetriebsflächen anbelangt und auch die unterirdische Versorgungswirtschaft, durch die Natur der Planfeststellung, die ja konkret die Ausdehnung der befestigten Flächen vorgibt, im Wesentlichen die Planung der Flugbetriebsflächen vorbestimmt. Das heißt, die Ausdehnung, Faltung der Flugbetriebsflächen, also Neigung, auch grundsätzliche Aufbauten waren damit

---

[427] Es wurden zwar bereits parallel zum Markttest im Rahmen der Standortfindung erste mögliche Layoutplanungen erarbeitet, je drei pro Standort, siehe Protokoll der IMK-Beratung am 28.11.1995, Skzl 811, Bl. 152. Eine weitere Verwendung ist jedoch nicht erkennbar.
[428] Neufassung vom 1.11.2003.

> geklärt, auch das gesamte Entwässerungssystem mit dem Eingriff in den Baugrund, auch die Abtrags- und Auftragsmassen zur Geländebewegung waren vorgegeben. Für die hochbaulichen Nutzungen, also insbesondere Terminal, betriebsspezifische Gebäude, war nur der Rahmen festgelegt im Sinne eines einfachen Bebauungsplans.“[429]

Grund für die minimalen Festlegungen war auch die zum damaligen Zeitpunkt noch geplante Privatisierung, deren Ergebnisse nicht vorweggenommen werden sollten. Die Gestaltung des Hochbaus sollte möglichst der Entscheidung des künftigen Investors überlassen sein.[430] So bestätigte der **Zeuge Dr. Götz Herberg**:

> „Wir haben mit dem Planfeststellungsantrag nur eine Layoutplanung gemacht, das heißt, eine zweidimensionale Grundflächenbeplanung […] Wir haben keine Bauplanung gemacht – Bauplanung im Sinne einer dreidimensionalen oder einer Hochbauplanung[.] Die war auch deshalb nicht notwendig, weil zu dem Zeitpunkt immer noch die Frage der Privatisierung nicht beantwortet war – oder umgekehrt, die stand für uns noch vor der Tür. Uns haben beide Bieter, sowohl das IVG-Konsortium wie auch Hochtief immer gesagt, geht nicht in die Hochbauplanung, das ist unser Bier.“[431]

Zur Bestätigung dieser Aussage vonseiten der Gesellschaftervertreter im Aufsichtsrat sagte der **Zeuge Gerd Kronmüller**:

> „[D]as wurde im Planfeststellungsverfahren von der öffentlichen Hand oder von einigen Gesellschaftern auch eher gebremst, was […] die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen anging, weil man eben mit der parallel laufenden Privatisierung Schritt halten wollte und weil man erreichen wollte, dass möglichst nicht irgendwie ein Planfeststellungsantrag eingereicht wird, den dieses private Konsortium, das es dann eigentlich realisieren soll, gar nicht gesehen hat oder nicht beeinflussen konnte.“[432]

Nach Übergabe des Planfeststellungsantrags am 17. Dezember 1999 erfolgte die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen, sowie zwei Nachauslegungen in 8 bzw. 16 Gemeinden für jeweils einen Monat.[433] Zu den Planungen wurden insgesamt 172 Stellungnahmen von 147 sogenannten Trägern öffentlicher Belange abgegeben. Bis zum Ablauf der Einwendungsfrist am 25. Oktober 2000 erhoben ca. 70.000 Einwender ca. 134.000

---

[429] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 4.
[430] Vgl. PPS GmbH, Bericht in der Sitzung des Steering Committees der PPS GmbH am 12.6.1997, Skzl 861, Bl. 8 ff., zum Thema einer möglichst „konzeptneutralen“ Planfeststellung.
[431] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 46. Der Zeuge Dr. Herberg war Geschäftsführer der BBF GmbH und bis 1999 zugleich Geschäftsführer der für die Erarbeitung der BBI-Planungen zuständigen Tochtergesellschaft PPS GmbH.
[432] Zeuge Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 3.
[433] Siehe MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 235 ff.

Einzeleinwendungen. Die Anhörungsbehörde, das Brandenburger Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen, wertete die Einwendungen aus und fasste sie in 35.000 Einwendungen zusammen, die als Fragenkatalog der Flughafengesellschaft zur Stellungnahme übergeben wurde.[434] Die Erörterung der Einwendungen fand in zwei Anhörungsterminen 2001 statt. Dazu sagte der Leiter der Anhörungsbehörde, der **Zeuge Joachim Leyerle**:

> „[D]ie wichtigsten Streitpunkte waren zum einen die Standortfrage, die ganz massiv, nahezu in jeder Einwendung vorgebracht wurde. Es war in meinen Augen der Kernpunkt der Auseinandersetzung der Anhörung. Darüber hinaus war natürlich ein großer Streitpunkt auch die Lärmimmissionen, die von dem Projekt ausgehen. Das betraf sowohl die Umweltbehörden der betroffenen Bundesländer Berlin und Brandenburg als auch natürlich die im Umkreis des Flughafens wohnenden Einwohner. Auch manche Einrichtungen – Schulen, Altenheime und Kindergärten und solche Einrichtungen – hatten über die Lärmentwicklung Sorge getragen.
>
> Ein weiterer wichtiger Punkt war, nach meiner Erinnerung, die Grundstückswertfrage. Viele Einwohner haben vorgetragen, dass mit der Flughafenplanung ihre Grundstücke, die im Umkreis des Flughafens liegen, Wertverluste haben, manche sogar in dramatischer Form.“[435]

Die Vollständigkeit des Anhörungsverfahrens trägt erheblich dazu bei, dass bzw. ob Anwohner/-innen rechtzeitig und vollständig über zukünftige Belastungen informiert werden. In diesem Zusammenhang war zunächst umstritten, ob die sog. Y-Akten ebenfalls auszulegen sind. Bei den Y-Akten handelt es sich um Voruntersuchungen, die die Grundlage für die eigentlichen Befunde bilden, die mit dem Planfeststellungsantrag eingereicht werden. Auf Betreiben der Anhörungsbehörde[436] wurden die Y-Akten im Rahmen einer Nachauslegung öffentlich zugänglich gemacht. Allerdings waren die Unterlagen auch nach Einschätzung des Zeugen Leyerle nicht relevant für die Beurteilung der künftigen Belastung.[437] Die Auslegung erfolgte eher aus Gründen der Kommunikationsstrategie, um den Anschein der Intransparenz zu vermeiden:

> **Zeuge Joachim Leyerle**: „Darüber hinaus gab es noch einen weiteren Konfliktpunkt, an den ich mich erinnere, das waren die sogenannten Y-Akten, von denen das Ministerium [*gemeint ist das MSWV Brandenburg, Anm. d. Verf.*] meinte, sie müssten nicht ausgelegt werden. Aber uns war damals schon klar, dass Unterlagen, die zurückgehalten werden, selbst wenn sie für das Projekt nur Nebenfragen betreffen, zu großen Auseinandersetzungen mit den Einwendern führen würden. Wir haben dann mit dem Ministerium lange diskutiert, und letztlich haben

---

[434] Zum Gang des Anhörungsverfahrens siehe MIL BB 1, S. 235 ff. Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 61 ff.
[435] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 51.
[436] Dies als Reaktion auf einen „Sturm der Entrüstung“, so der Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 65.
[437] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 65.

> wir uns in diesem Punkt auch durchgesetzt, und die sogenannten Y-Akten wurden dann veröffentlicht.“[438]

Interessant für das Untersuchungsverfahren ist aus dieser Phase nicht die (nicht vorhandene) Bauplanung, sondern die Grundannahmen, die in den Planfeststellungsantrag eingeflossen sind, sowie deren Behandlung im Anhörungsverfahren und Planfeststellungsbeschluss einschließlich seiner Ergänzungsbeschlüsse.

2. Erste Bauplanungen aus dem Privatisierungsverfahren

Unter Einhaltung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses erstellten die Bewerber im Privatisierungsverfahren erste Entwürfe. Nach dem Scheitern der Privatisierungsverhandlungen erwarb die Flughafengesellschaft Planungsleistungen vom Bieterkonsortium BBIP, bestehend im Wesentlichen aus dem architektonischen Entwurf und den ihm zugrunde liegende Daten und Analysen.[439] Diese wurden jedoch nicht direkt von der Flughafengesellschaft genutzt, da die Planungsleistungen im Anschluss neu ausgeschrieben wurden.[440]

3. Generalplanerausschreibungen

Unter Nutzung der Konzepte von BBIP fertigte die Flughafengesellschaft einen eigenen sogenannten Systementwurf. Dieser bildete die Basis für die Ausschreibungen der Generalplanerleistungen,[441] die im Zeitraum 2004/2005 vergeben wurden. Für das Teilprojekt Fluggastterminal beschrieb der **Zeuge Olaf Nozon** den Umfang des Systementwurfs:

> „Wir haben dann auf Basis der uns aus der Privatisierung übergebenen Unterlagen und auch eigener Meinungsbildung im Hause einen sogenannten Systementwurf entwickelt, der in den Rahmen der Planfeststellung hineinpasste. Hier war im Wesentlichen bestimmt: Ausdehnung des Gebäudes, Geschossigkeit, und wesentliche Parameter wie Check-in, Gepäckausgabe, Ankunft-, Abflugprozesse, Umsteigerprozesse wurden schematisch abgebildet. Das ist noch keine tiefgreifende Planung, wo also konkret Achssysteme festgelegt werden, eine Statik gemacht wird,

---

[438] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 56. Aufgrund des auf Seiten der Einwender geweckten Misstrauens bezeichnete es der Zeuge daher auch als Fehler, die Y-Akten nicht von Anfang an ausgelegt zu haben, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 65.
[439] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 4. Vgl. Abwicklungsvereinbarung mit BBIP, Skzl 664, Bl. 72 ff.
[440] Zeuge Weyer Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 5. Möglicherweise, so der Zeuge Weyer, sollte durch den Kauf nur ein Gegenwert geschaffen werden zu der Abfindungszahlung an das BBIP-Konsortium.
[441] So für das Teilprojekt Fluggastterminal Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 6.

> sondern das ist im Wesentlichen, wie ich schon gesagt habe, Geschossigkeit, Höhe und grobe Funktionsverteilung.“ [442]

Die Planungsgrundlage für den Baubeginn war schließlich die Genehmigungsplanung, wie sie durch die Generalplaner der jeweiligen Teilprojekte erstellt und durch das Bauordnungsamt genehmigt wurde. Im Falle des Fluggastterminals war dies die Baugenehmigung vom 5. April 2007.[443]

II. Grundannahmen der Planung

1. Kapazität und Passagierprognosen

Da die Planungen der Flughafengesellschaft bereits seit der Standortfindung einen stufenweisen Ausbau des Flughafens vorsahen, ist hinsichtlich der Passagierprognosen und Kapazitätsplanungen zu unterscheiden zwischen der Eröffnungskapazität und der Endkapazität.

Die Flughafengesellschaft reichte mit dem Planfeststellungsantrag ein durch das Unternehmen AvioPlan erstelltes Gutachten zur Verkehrsprognose ein.[444] Dieses prognostizierte für das Jahr 2007 17,1 Mio. Terminalpassagiere, für das Jahr 2010 19,1 Mio., für das Jahr 2015 22,8 Mio., für das Jahr 2020 27,1 Mio. und für das Jahr 2023 30 Mio. Terminalpassagiere.[445]

Die Fluglärmgutachten zum Planfeststellungsantrag basierten auf einer Eröffnungskapazität von ca. 20 Mio. Passagieren und einer Endausbaukapazität von 30 Mio. Passagieren bei 371.000 Flugbewegungen pro Jahr.[446]

Der Planfeststellungsbeschluss stellt dementsprechend hinsichtlich der Eröffnungskapazität fest:

> „Mit dem Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum sogenannten „Single-Airport“ wird der für die Region Berlin/Brandenburg durch die Verkehrsprognose ermittelte Verkehrsbedarf abgedeckt. Die Eröffnungskapazität des

---

[442] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 5. Der Zeuge Dr. Herberg bezeichnete das Ergebnis als eine Art Kompromiss zwischen den Konzepten der BBIP-Parter Hochtief und IVG, siehe Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 46.

[443] FBB 413, Bl. 2 ff. Zu den einzelnen Planungsschritten und den Planungsänderungen im Fluggastterminal s. u. E.V.

[444] Gutachten M1 – Verkehrsprognose und Modellflugplan, FBB 128.

[445] Gutachten M1 – Verkehrsprognose und Modellflugplan, S. 23, FBB 128. Das entspricht in etwa den Angaben des Zeugen Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 41.

[446] Gutachten M2 – Datengrundlage für die Fluglärmgutachten, S. 12, FBB 128. Hierbei ist allerdings noch das Jahr 2007 für die erste Ausbaustufe vorgesehen.

> auszubauenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld soll 20 Millionen Passagiere und rund 230.000 Flugbewegungen pro Jahr betragen.“[447]

Die Kapazität nach Endausbau sollte gemäß Planfeststellungsbeschluss mindestens 30 Mio Passagiere bei 360.000 Flugbewegungen pro Jahr betragen.[448]

Passagierprognosen, die sich auch auf die Gestaltung des Terminals auswirkten, wurden erstmals 2003 entwickelt, als die Ausschreibungsunterlagen für die Generalplanungsleistung erstellt wurden.[449] Der Zeuge Nozon erläuterte die Ausschreibungsparameter:

> **Zeuge Olaf Nozon**: „Die Vorgabe war, hier ein Gebäude zu planen mit ca. 220 000 Quadratmetern Bruttogrundfläche und einem Kostenvolumen von 490 Millionen Euro. Die Leistungsfähigkeit des Terminals – wenn ich das jetzt wieder mal in einem Jahreswert ausdrücke – sollte ca. 19 bis 20 Millionen Passagiere betragen bei ca. 3 800 abfliegenden Passagieren in der Spitzenstunde.“[450]

Im Rahmen der Entwicklung eines Finanzierungs- und Gebührenmodells für den künftigen Flughafen fertigte das Luftfahrtberatungsunternehmen aviasolutions Passagierprognosen für die Flughafengesellschaft an. Diese lagen über der Prognose aus dem Planfeststellungsverfahren und stiegen im Verlauf der Studie nochmals an. Nunmehr ausgehend von einer Inbetriebnahme im Jahr 2011, prognostizierte die Studie zum Zeitpunkt ihrer Endpräsentation im Oktober 2010 für das Jahr 2012 22,3 Mio.[451] Passagiere, 2020 30 Mio. Passagiere und für 2035 40 Mio. Passagiere pro Jahr.[452]

Dies war allerdings nicht mit einer höheren Prognose für die Zahl der Flugbewegungen verbunden, da steigende Passagierzahlen pro Flugbewegung erwartet wurden.[453] So betrug die Prognose für 2012 219.666 Flugbewegungen im Passagier- und 2376 Flugbewegungen im Frachtverkehr. Für das Jahr 2035 wurden 320.753 Flugbewegungen im Passagierverkehr und 3031 Flugbewegungen im Frachtverkehr erwartet,[454] was etwa den Annahmen des Planfeststellungsbeschlusses entspricht.

---

[447] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 333.
[448] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 333.
[449] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 4.
[450] Zeuge Nozon Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 6.
[451] Dies waren zu Beginn der Studie noch 22,1 Mio. Passagiere. Hierbei wurde die Einführung einer neuen Gebührenstruktur vorausgesetzt; bei Beibehaltung der bisherigen Gebührenstruktur des Flughafens Schönefeld betrug die Prognose sogar 25,5 Mio. Passagiere; siehe aviasolutions, Berlin Traffic Forecasts – Final Report von Januar 2007, aktualisiert Dezember 2007, FBB 471, Bl. 177 ff. (242 und 262).
[452] aviasolutions, Präsentation Aktueller Stand Verkehrsprognosen vom 7.10.2010, FBB 472, Bl. 229 ff.
[453] aviasolutions, Berlin Traffic Forecasts – Final Report von Januar 2007, aktualisiert Juli 2007, FBB 470, Bl. 1 ff. (100).
[454] aviasolutions, Berlin Traffic Forecasts – Final Report von Januar 2007, aktualisiert Juli 2007, FBB 470, Bl. 1 ff. (99 und 142), ebenso Stand Juni 2008, FBB 471, Bl. 461 und 505.

Die Prognose für den Fluggastverkehr bei Inbetriebnahme wurde im Mai 2011 nochmals nach oben korrigiert, da die Gutachter nunmehr davon ausgingen, dass die neuen BBI-Entgelte besser als erwartet akzeptiert werden; Auswirkungen wurden nun über einen längeren Zeitraum und weniger stark als bisher erwartet.[455] Die Passagierprognose für das Jahr 2012 betrug nunmehr 23,5 Mio. Passagiere.

2. Geologische Beschaffenheit

Zur Vorbereitung des Planfeststellungsantrags beauftragte die Flughafengesellschaft ein Gutachten des Unternehmens Arcadis Trischler & Partner; dieses wurde Bestandteil des Planfeststellungsantrags.[456] Die Gutachter stellten zusammenfassend fest,

> „daß das untersuchte Areal für den Ausbau eines Flughafens geeignet und der anstehende Baugrund aus geotechnischer Sicht als gut tragfähig zu beurteilen ist.“[457]

Der Baugrund wurde als generell tragfähig beurteilt, wobei das Material nur bedingt für den Wiedereinbau geeignet und ein teilweiser Bodenaustausch notwendig war.[458]

3. Ökologische und toxikologische Bedingungen

Grundlage für die Beurteilung der ökologischen, (lärm-)medizinischen und toxikologischen Parameter war im Planfeststellungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsstudie des Landschafts-, Orts- und Umweltplanungsbüros Froelich & Sporbeck vom 30. Oktober 1999.[459]

Die Umweltverträglichkeitsstudie baute wesentlich auf zwei weiteren Umweltverträglichkeitsstudien auf und passte diese dem aktuellen Planungsstand des Flughafens, insbesondere die optimierte Schienenanbindung im Westen an.[460]

Basis der Umweltverträglichkeitsstudie ist eine Reihe von Lärmgutachten einschließlich lärmmedizinischer Gutachten sowie Gutachten zu Schadstoffimmissionen und zur Flugsicherheit, die ebenfalls Bestandteil des Planfeststellungsantrags sind.[461]

---

[455] aviasolutions, Präsentation Aktueller Stand Verkehrsprognosen vom 27.5.2010, FBB 472, Bl. 311 ff. (313)
[456] Gutachten M 19 – Gutachten zu den geologischen Verhältnissen vom 15.4.1999, FBB 133.
[457] Gutachten M 19 – Gutachten zu den geologischen Verhältnissen vom 15.4.1999, S. 8, FBB 133.
[458] Gutachten M 19 – Gutachten zu den geologischen Verhältnissen vom 15.4.1999, S. 28, FBB 133. Nach Aussage des Zeugen Dr. Herberg waren und sind keine unlösbaren Probleme mit der Bodenbeschaffenheit bekannt, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 46.
[459] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie vom 30.10.1999, FBB 136 und 137.
[460] Dies waren je eine Studie der „Planungsgemeinschaft Umweltplanung Flughafen BBI WIB – WuPC“ auf dem Planungsstand 15.2.1999, und der „Obermeyer Planen + Beraten Planungsgesellschaft für Bau, Umwelt, Verkehr und technische Ausrüstung mbH“ Teil-UVS für die geänderte Schienentrasse auf Planungsstand 30.10.1999; Die von den Änderungen nicht betroffenen Teile der Studien wurden unverändert in die Umweltverträglichkeitsstudie übernommen; siehe Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie vom 30.10.1999, Kap. 1 bis 4, S. 3, FBB 136.
[461] M 2 bis M11, M 21 bis M 23, zur Auflistung der Gutachten i. E. siehe Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 3, FBB 137.

Die Studie benannte, gesondert nach Schutzgütern, Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, und die jeweiligen Konfliktschwerpunkte:

- Schutzgut Mensch: Die erheblichsten Umweltauswirkungen waren durch die Flughafenanlage, die damit verbundene Infrastruktur und den Flugbetrieb (Fluglärm) zu erwarten, so der vollständige Verlust der Ortslage Diepensee und weiterer Wohnbebauung.[462]
- Schutzgut Tiere und Pflanzen: In der großräumigen Betrachtung stellten sich Auswirkungen des Flughafenbaus für das Schutzgut Pflanzen/Tiere vergleichsweise gering dar; es waren erhebliche Auswirkungen auf Kleingewässer und – wegen des Kollisionsrisikos bei Flugbetrieb – Vögel mit Rote-Liste-Status zu erwarten.[463]
- Schutzgut Boden: Erhebliche Umweltauswirkungen ergaben sich allein aus dem Flächenanspruch; erhebliche Beeinträchtigungen der Böden durch Sedimentation von Luftschadstoffen wurden nicht erwartet.[464]
- Schutzgut Wasser: Die Studie rechnete mit vielfältigen Eingriffen in den Wasserhaushalt, aber auch damit, dass durch Reinigung und überwiegende Versickerung des Niederschlags ein Großteil des Wassers wieder in den Naturhaushalt zurückgeführt und die Auswirkungen minimiert werden.[465]
- Schutzgut Klima: Erwartet wurden lokal begrenzte Temperaturerhöhungen wegen Rodung, Versiegelung und Flächenumwandlung, die im Wesentlichen das Flughafengelände selbst, insbesondere den Hochbaubereich, betreffen.[466]
- Schutzgut Luft: Bei pessimistischer Ausbreitungswahrscheinlichkeit wurden erhebliche Geruchsbelästigungen in den Orten Waßmannsdorf, Selchow, Kienberg und Schönefeld, bei „realistischer“ Ausbreitungswahrscheinlichkeit nur innerhalb der Flughafengrenze prognostiziert; als Konfliktschwerpunkt benannte die Studie erhebliche Stickstoffdioxid-Immissionen in Kienberg.[467]
- Schutzgut Landschaft: Hier waren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in vier Landschaftsbildeinheiten (Diepensee, Torberger Land, Kienberger Land, Groß Kienitzer Berge) und der Verlust von Erholungsgebieten in Selchow und Bohnsdorf zu berücksichtigen.[468]
- Schutzgut Kulter- und Sachgüter: Konfliktschwerpunkt war der Verlust von Bodendenkmälern und archäologischen Funden.[469]

Die in der Studie genannten negativen Umweltauswirkungen wurden im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt: Es wurden einerseits entsprechende anlagen- und betriebsbezogene Auflagen erteilt, andererseits auch Ausgleichsmaßnahmen oder Kompensationsverpflichtungen festgesetzt.[470]

---

[462] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 10 f., FBB 137.
[463] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 12 f., FBB 137.
[464] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 14, FBB 137.
[465] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 14 f., FBB 137.
[466] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 16 f., FBB 137.
[467] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 18 f., FBB 137.
[468] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 18, FBB 137.
[469] Gutachten N – Umweltverträglichkeitsstudie, Kap. N 15 (Zusammenfassung), S. 19, FBB 137.
[470] Planfeststellungsbeschluss v. 13.8.2004, MIL BB 1, S. 98-201.

III. Die Planung des Lärmschutzes

Fragen der Lärmbelastung und des Lärmschutzes waren Gegenstand der meisten mit dem Antrag eingereichten Gutachten im Planfeststellungsverfahren und nach Aussage des Zeugen Leyerle auch einer der größten Streitpunkte im Anhörungsverfahren.[471]

1. Betroffenheiten

a. Annahmen im Planfeststellungsantrag und Planfeststellungsbeschluss

Die Zahl der durch Fluglärm erheblich betroffenen Einwohner wurde durch ein Fluglärmgutachten des Ingenieurbüros Hamann Consult anhand von Lärmkonturen ermittelt. Die geschätzte Einwohnerzahl innerhalb der 62-dB(A)-Lärmkontur[472] lag für die Endausbaustufe des Flughafens bei 30.580. [473]

In den Abwägungen des Planfeststellungsbeschlusses stand im Vordergrund, dass dies eine erhebliche Reduzierung der Lärmbetroffenheit gegenüber dem Ist-Zustand (der sogenannten Null-Variante) darstellt:

> „Neben der Befriedigung des Verkehrsbedarfs wird der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin Schönefeld im Wesentlichen mit einer notwendigen Ersetzungsfunktion für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof begründet. Dabei wird im Wesentlichen auf Gesichtspunkte des Immissionsschutzes verwiesen.“[474]

Es folgen Angaben zu den aktuellen Betroffenenzahlen an den Flughafenstandorten Tegel und Tempelhof, und das Fazit:

> „Die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Anwohner sinkt in der Region Berlin/Brandenburg somit um ca. 100.000 bei Nutzung des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld als „Single-Airport“ und Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof.“[475]

Eine gewichtige Rolle im Zusammenhang mit der Bestimmung der Lärmbetroffenheit spielen die Flugverfahren. Da diese eine längere Vorgeschichte haben, werden sie separat im Kapitel E.IV behandelt.

---

[471] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 51.
[472] Hierunter ist der Bereich zu verstehen, in dem der energieäquivalente Dauerschallpegel 62 dB(A) überschreitet, und der die sogenannte Planungszone nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm darstellt.
[473] Zur Datengrundlage s.a. Gutachten YI 1 – Daten zur Flächennutzung, Besiedlung und planungsrechtlichen Situation, Teil 1, S. 23 ff., FBB 182.
[474] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 333.
[475] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 333.

b. Einwendungen im Anhörungsverfahren

Zur Frage, ob es im Planfeststellungsverfahren widersprüchliche Gutachten hinsichtlich der Lärmbelastung und des Lärmschutzes gab, ist zunächst festzustellen, dass die Anhörungsbehörde selbst keine ergänzenden Gutachten in Auftrag gab. Dies war zwar gelegentlich der Fall und wurde nach Aussage des Zeugen Leyerle in der Frage der Wertermittlung betroffener Grundstücke auch praktiziert, nicht aber in Fragen der Lärmbetroffenheit.[476]

Allerdings wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens Einwendungen gegen die Lärmmedizinischen Gutachten M 8 und M 9[477] erhoben. Die Einwender brachten hierzu ein Gegengutachten vor.[478]

Die Senatsverwaltung für Bauen, Verkehr und Straßenwesen gab hierzu eine Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange ab:

> „Nach kritischer Prüfung der Gutachten M 8 und M 9 kommen wir zu der Auffassung, dass beim Ausbau des Flughafens Schönefeld sowohl die in der Tabelle (Schutzziele) vorgegebenen Geräuschpegel eingehalten als auch die von Prof. Guski getroffenen Aussagen beachtet werden müssen, um die Bevölkerung vor der prognostizierten erheblichen Geräuschbelastung im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu schützen“[479]

Die Stellungnahme stimmt insbesondere der Aussage zu, dass Fluglärm nicht ausschließlich an Geräuschpegeln und medizinisch objektivierbaren Tatbeständen zu messen sei, und vertritt die Auffassung, dass der im lärmmedizinischen Gutachten M 8 festgelegte Schwellenwert von 62-65 dB(A) am Tage zur Vermeidung erheblicher Belästigungen zu hoch bemessen sei.[480]

Die abschließende Behandlung dieser Einwendung erfolgte im Planfeststellungsbeschluss. Nach Sichtung des wissenschaftlichen Standes wies die Planfeststellungsbehörde die Einwendung unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten zurück und behielt als Schwellenwert zur Bestimmung der Erheblichkeitsgrenze tagsüber einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) bei.[481]

---

[476] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 63.
[477] Prof. Dr. med. Dr. Phil. Gerd Jansen, Gutachten M 8 – Medizinisches Gutachten über die Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens Schönefeld, und Gutachten M 9 – Medizinisches Gutachten über die Auswirkungen der flughafenbedingten Geräusche auf die Bevölkerung, beide vom 17.2.2000, FBB 131.
[478] Rainer Guski, Stellungnahme zu den medizinischen Gutachten M 8 und M 9 bezüglich des Ausbaus des Flughafens Schönefeld, siehe Skzl 302, Bl. 175 ff., und MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 558. Das Schriftstück selbst lag dem Ausschuss nicht vor.
[479] Skzl 302, Bl. 163.
[480] SenArbSozFrau, Stellungnahme vom 7.7.2000, Skzl 320, Bl. 160 ff. (162).
[481] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, 560, und zur Abwägung im Einzelnen S. 526 ff.

2. Nachtflugbedingungen

a. Grundannahmen der Flughafengesellschaft im Planfeststellungsverfahren

Im Zusammenhang mit dem Konsensbeschluss lagen dem Ausschuss noch uneinheitliche Zeugenaussagen zu der Frage vor, ob für das Projekt BBI Nachtflugbetrieb geplant war. Während der Zeuge Dr. Herberg dies bejahte, gingen die Zeugen der Gesellschaftervertreter nach eigener Aussage nicht davon aus.[482]

Aus den Planfeststellungsunterlagen geht jedoch klar hervor, dass seitens der Flughafengesellschaft zunächst grundsätzlich Nachtflugbetrieb beabsichtigt war. So lag der Verkehrsprognose die Prämisse zugrunde, dass kein generelles Nachtflugverbot besteht; die Auferlegung eines Nachtflugverbots wurde daher durch die Planfeststellungsbehörde als wirtschaftlicher Risikofaktor für das Projekt eingestuft.[483]

Dies wird gestützt durch den im Auftrag der Flughafengesellschaft erstellten Projektanforderungskatalog. Dieser war das „hinsichtlich erwarteter Leistungen, gewünschter Leistungen und sonstiger betriebsrelevanter Faktoren antizipierte Modell des ausgebauten Flughafens SXF zum BBI“ und bildete die Ausgangsbasis für die Formulierung des Antrags auf Planfeststellung.[484] Darin heißt es:

> „Alle Planungen sind auf die möglichst uneingeschränkte Durchführung des Flugbetriebs zu jeder Zeit und unter allen Wetterbedingungen auszurichten. Damit verfügt Berlin Brandenburg International über einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil und sichert einen regelmäßigen störungsfreien Luftverkehr.“[485]

b. Der Planfeststellungsbeschluss

Obwohl nach Aussage des Zeugen Leyerle die Anhörungsbehörde in ihrem Bericht nach abgeschlossener Anhörung eine Beschränkung des Nachtflugbetriebs empfahl,[486] enthielt der Planfeststellungsbeschluss zunächst kein generelles Nachtflugverbot. Die Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms enthielten lediglich Beschränkungen für Ausbildungs- und Übungsflüge sowie strahlgetriebene Flugzeuge mit einer maximal zulässigen Abflugmasse von mehr als 20.000 kg; letztere bedurften zur Nachtzeit eines

---

[482] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 40; hiergegen Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 49; Zeuge Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 82; Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 6; hierzu bereits B.II.2.b.
[483] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1 S. 363.
[484] Planungsgemeinschaft WIB – DALY/GREBNER, Gutachten Y I 3 – Projektanforderungskatalog vom 8.4.1999, S. 11, FBB 179.
[485] Planungsgemeinschaft WIB – DALY/GREBNER, Gutachten Y I 3 – Projektanforderungskatalog vom 8.4.1999, S. 12, FBB 179.
[486] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 55.

Nachweises ihrer Lärmzertifizierungswerte.[487] Zur Begründung und insbesondere zur Ablehnung eines weitergehenden Nachtflugverbotes führte die Planfeststellungsbehörde aus:

> „Eine darüber hinausgehende Betriebsbeschränkung, insbesondere ein auf die Nacht oder in der zweiten Hälfte anzusiedelnde Kernbereiche der Nacht bezogenes absolutes Flugverbot, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei Abwägung der Belange des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm mit den öffentlichen Verkehrsinteressen nicht angemessen.
>
> Die von einer Vielzahl von Einwendern geforderte Einführung eines absoluten Nachtflugverbots ist schon deshalb nicht möglich, weil ein völliges Nachtflugverbot mit der Einstufung des Vorhabens als internationaler Verkehrsflughafen und der daraus folgenden Funktion als öffentlicher Verkehrsträger nicht zu vereinbaren wäre. Eine Planungsentscheidung, die trotz eines solchen vorgegebenen Widmungszwecks aus Lärmschutzgründen ein absolutes Nachtflugverbot verhängen würde, wäre in sich widersprüchlich und demzufolge rechtswidrig (BVerwGE 87, 332, 368 ff.).“[488]

c. Der Planergänzungsbeschluss 2009

Auf Klagen betroffener Gemeinden entschied das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16. März 2006, dass die nächtlichen Betriebsbeschränkungen des Planfeststellungsbeschlusses dem Abwägungsgebot nach LuftVG nicht gerecht werden, und verpflichtete die Planfeststellungsbehörde insofern zu einer Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts.[489] In Umsetzung des Gerichtsurteils erging am 20. Oktober 2009 ein Planergänzungsbeschluss; dieser sah nunmehr ein generelles Nachtflugverbot in der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr, sowie eine Kontingentregelung in den Randzeiten (23 Uhr bis 24 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr).[490]

3. Die Ausgestaltung des Lärmschutzprogramms gegen Fluglärm

a. Die rechtliche Grundlage

Die rechtlichen Verpflichtungen der Flughafengesellschaft zum Schutz gegen Fluglärm ergeben sich aus den diesbezüglichen Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses[491] in der Gestalt des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009. Hierin wurden einerseits Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen, andererseits Entschädigungsansprüche Betroffener festgelegt.

---

[487] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 104 f.
[488] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 641.
[489] BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1001/04; zu den Gründen siehe dort Rn. 259 ff.
[490] MIL Brandenburg, Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20.10.2009, Az.: 44-6441/1/114.
[491] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 104 ff.

aa. Schutzgebiete

Ein Schutzanspruch Betroffener bestimmte sich zunächst aus der Belegenheit des Grundstücks im den durch den Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Schutzgebieten. Hierbei wird unterschieden zwischen Tagschutz- und Nachtschutzgebiet.[492]

Der Planfeststellungsbeschluss formulierte sodann Schutzziele für die jeweiligen Schutzgebiete, indem der Effekt der zu gewährleistenden Schallschutzvorrichtungen anhand zulässiger Höchstlärmwerte festgelegt wurde. Ebenso sind weitere Anspruchsvoraussetzungen wie etwa Nachweisfragen geregelt.[493]

bb. Entschädigungsgebiete

Neben der Gewährleistung der Schallschutzmaßnahmen begründete der Planfeststellungsbeschluss für gesondert festgelegte Gebiete Entschädigungsansprüche für Außenwohnbereiche (im „Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich“) und Ansprüche auf Übernahme von Grundstücken (innerhalb des „Entschädigungsgebiets Übernahmeanspruch“).[494]

b. Veränderungen in der Bemessung der zulässigen Lärmwertüberschreitungen

aa. Anpassungen an den Planergänzungsbeschluss 2009

Notwendige Veränderungen des Vollzugskonzeptes ergaben sich durch den Planergänzungsbeschluss von 2009, mit dem der Schwellenwert für Entschädigungen im Außenbereich von 65 dB(A) auf 62 dB(A) abgesenkt, und auch das Nachtschutzgebiet erweitert wurde.[495]

bb. Festlegung des Tagschutzzieles

Der Planfeststellungsbeschluss formulierte als Tagschutzziel:

> „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,

---

[492] Siehe Karte in der Anlage 2 zum Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1.
[493] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 105 f.
[494] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 107 f., und Karte in der Anlage 3 zum Planfeststellungsbeschluss.
[495] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 18; MIL Brandenburg, Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20.10.2009, Az.: 44-6441/1/114.

> dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten.“[496]

- Sechsmalige Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vertrat zunächst die Auffassung, der Planfeststellungsbeschluss erlaube es, das Tagschutzgebiet anhand einer sechsmal pro Tag stattfindenden Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze zu berechnen; entsprechend war auch das 2009 gestartete Schallschutzprogramm zunächst ausgelegt. Die Geschäftsführung strebte hierzu einen „klarstellenden Bescheid“ zum Planfeststellungsantrag an, was die Planfeststellungsbehörde jedoch im Gespräch mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft ablehnte.[497]

Die Planfeststellungsbehörde bekam von dem Vorgang nachweislich Kenntnis mit der Übermittlung eines Sachstandsberichts zum Schallschutzprogramm vom 17. Mai 2011 seitens der Flughafengesellschaft, wie aus einem diesbezüglichen Schreiben der Planfeststellungsbehörde an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 5. Dezember 2011 hervorgeht.[498] Das Schreiben nimmt zudem Bezug auf verschiedene Gespräche und Schriftverkehr mit der Flughafengesellschaft. Demnach argumentierte diese im Wesentlichen damit, dass der Schutzzweck der Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss der Schutz einer störungsfreien Kommunikation sei, was auch bei sechsmaliger Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze gewährleistet sei. Zudem resultiere aus durchschnittlich weniger als einer Überschreitung eines Maximalpegels von 55 dB(A) rechnerisch ein Dauerschallpegel von 26 dB(A).[499]

Diese Interpretation, ebenso wie die Auffassung des Zeugen Prof. Dr. Rainer Schwarz, der Planfeststellungsbeschluss sei in diesem Punkt nicht eindeutig gewesen,[500] wurde in mehreren Gerichtsverfahren überprüft und erwies sich schließlich als nicht haltbar.[501]. Sie widerspricht angesichts der klaren Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses („keine“ höheren Maximalpegel) allerdings dem Sprachgebrauch. Auch sind im Rahmen der Auslegung die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 zu berücksichtigen. Dieses führt obiter hinsichtlich der Tagschutzregelung aus:

> „Diese lässt - auch mit Blick auf die dazu gegebene Begründung (PFB S. 561, 655) - keinen Raum für die Deutung, dass in dem Tagschutzgebiet […] im Innern der in

---

[496] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 105.
[497] Siehe Skzl III BF 1 (Prahl), Vermerk vom 2.12.2011, Skzl 770, Bl. 157.
[498] MIL Brandenburg, Schreiben an die Geschäftsführung der FBS GmbH vom 5.12.2011, Skzl 519, Bl. 3 ff. Nicht eindeutig geklärt ist, ob die Planfeststellungsbehörde bereits früher Kenntnis hatte. Der Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz sagte zunächst aus, das Ministerium habe das Vollzugskonzept zum Schallschutzprogramm mitgetragen; zu einem späteren Zeitpunkt der Vernehmung bestätigte der Zeuge allerdings nicht, dass es eine eindeutige Stellungnahme hierzu gegeben habe, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 19 und 32.
[499] MIL Brandenburg, Schreiben an die Geschäftsführung der FBS GmbH vom 5.12.2011, Skzl 519, Bl. 3 ff. (4).
[500] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 19.
[501] OVG Berlin-Brandenburg Beschl. v. 15.6.2012 – OVG 12 S 27.12; Urt. v. 25.4.2013 – OVG 11 A 14.13.

> Satz 1 genannten Räume der Maximalpegel von 55 dB(A) auch nur einmal überschritten werden dürfte.“[502]

Vor diesem Hintergrund muss, bei aller Unsicherheit und Interpretationsfreiheit in rechtlichen Auseinandersetzungen, davon ausgegangen werden, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bewusst von den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses abwich.

Von einer Kenntnisnahme durch den Aufsichtsrat ist insofern auszugehen, als dem Gremium bekannt war, dass es hinsichtlich der Auslegung des Tagschutzziels Meinungsverschiedenheiten zwischen der Geschäftsführung und der Genehmigungsbehörde gab. Die Geschäftsführung berichtete im Aufsichtsrat mehrfach zu diesem Thema.[503] Dies führte im Rahmen der Erörterungen des BER-Businessplans im Finanzausschuss des Aufsichtsrats dazu, dass der Vorsitzende Dr. Markov eine entsprechende Vorsorge im Businessplan vorschlug. Hierzu hält das Ausschussprotokoll fest:

> „Der Vorsitzende greift den Zusammenhang zu dem Businessplan auf und weist darauf hin, dass trotz der derzeit stattfindenden Gespräche zwischen FBS und der Planfeststellungsbehörde nicht davon ausgegangen werden könne, dass dem Antrag der FBS auf Klarstellung entsprochen werde. […] Der Vorsitzende hält im Hinblick auf die noch ausstehende Entscheidung der Behörde über den möglichen Antrag Maßnahmen der Geschäftsführung mit dem Ziel einer Risikovorsorge für erforderlich.“[504]

Der Vorsitzende schlug daher die Beauftragung der Geschäftsführung mit einer Überprüfung des Businessplans vor.[505] Der Vorschlag wurde jedoch mit den Stimmen der Vertreter Berlins und des Bundes abgelehnt. Diese argumentierten laut Protokoll,

> „Es sei zweifelhaft, dass die Gesellschaft die zusätzlichen Belastungen [*durch die erforderlichen Rückstellungen, Anm. d. Verf.*] aus eigener Kraft werde bewältigen können.“[506]

Es solle daher eher versucht werden, im Falle einer abschlägigen Bescheidung durch die Planfeststellungsbehörde den Rechtsstandpunkt der Geschäftsführung, ggf. auch auf dem Klageweg, durchzusetzen.[507]

---

[502] So z. B. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 - 4 A 1075/04, Rn. 295 (zitiert nach juris). Im Übrigen wird dies gerade als Begründung dafür hervorgehoben, dass die Nachtschutzregelung, die eine solch eindeutige Formulierung nicht aufweise, unzulänglich sei.
[503] Vgl. Skzl, Vorbereitungsvermerk zur 103. Aufsichtsratssitzung am 9.12.2011, Skzl 770, Bl. 157 ff.
[504] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 1.12.2011, FBB 256, Bl. 114 ff. (114).
[505] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 1.12.2011, FBB 256, Bl. 114 ff. (114).
[506] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 1.12.2011, FBB 256, Bl. 114 ff. (114).
[507] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 1.12.2011, FBB 256, Bl. 114 ff. (114).

- Bis zu einmalige Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze

Die Planfeststellungsbehörde teilte der Geschäftsführung mit dem o. g. Schreiben vom 5. Dezember 2011 mit:

> „Es ist sicherzustellen, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten durchschnittlich weniger als einmal pro Tag ein Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminneren auftritt“[508]

Auch diese Auslegung entsprach jedoch nicht der Festlegung des Planfeststellungsbeschlusses. Trotzdem stellte die Flughafengesellschaft am 18. April 2012 einen Antrag auf Änderung von Teil AII 5.1.2 Nr. 1 Satz 2 des Planfeststellungsbeschlusses mit dem Ziel, das Schutzniveau im Tagschutzbereich von „keiner“ Überschreitung auf 6 Überschreitungen über 55 dB(A) zu ändern. Dieser in der Öffentlichkeit als Klarstellungsantrag bezeichnete Antrag wurde nach Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg zurückgezogen. Mit Beschluss des Oberverwaltungsgerichts vom 15. Juni 2012 erfolgte die endgültige Klarstellung, dass jegliche Überschreitung des Schwellenwertes ausgeschlossen werden muss.[509] Der Verlauf der Klageverfahren und die Feststellungen im abschließenden Urteil zeigen jedoch, dass die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht absolut eindeutig, sondern ein gewisser Interpretationsspielraum vorhanden war.[510]

IV. Die Flugroutenplanung

Flugverfahren, umgangssprachlich Flugrouten, geben den möglichen Verlauf sämtlicher An- und Abflüge vor. Sie werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf der Grundlage von Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung festgelegt.[511] Mit Berücksichtigung eines Toleranzbereiches bilden Flugverfahren jeweils die Mitte eines Korridors ab, innerhalb dessen sich an- und abfliegende Flugzeuge bewegen dürfen. Damit wirken sie sich unmittelbar auf die Lärmverteilung aus.

Flugverfahren werden erst zur Inbetriebnahme eines Flughafens, u. a. nach Einbeziehung der Fluglärmkommission für den jeweiligen Flughafen, verbindlich festgelegt. Sie gelten nie für eine Mindestdauer, sondern können jederzeit geändert werden, etwa aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen. Dennoch werden sie bereits mit dem Planfeststellungsantrag zur Genehmigung des Flughafens vorläufig geplant. Dies dient zum einen dem Nachweis im Planfeststellungsverfahren, dass der Flughafenstandort überhaupt anbindungsfähig ist. Zum anderen sind die Flugverfahren Grundlage für die Ermittlung von Lärmschutzzonen.

Die Flugverfahren am Flughafen BER erfuhren seit September 2010 eine breite öffentliche Diskussion, als die DFS ihren Entwurf einer Flugroutenplanung in der Fluglärmkommission

---

[508] MIL Brandenburg, Schreiben an die Geschäftsführung der FBS GmbH vom 5.12.2011, Skzl 519, Bl. 3 ff. (5).
[509] OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 15.6.2012 – OVG 12 S 27.12, OVG BB 1, Rn. 31.
[510] OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 15.6.2012 – OVG 12 S 27.12; Urt. v. 25.4.2013, OVG 11 A 14.13.
[511] § 32 Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c LuftVG, § 27a Abs. 2 S. 1 LuftVO.

für den BER öffentlich vorstellte. Diese wich teils erheblich von den Grobplanungen von 1998 ab. Die Planungen waren seitdem mehrfach Gegenstand höchstrichterlicher Entscheidungen.

Zum Thema Flugrouten gaben dem Ausschuss vor allem die Zeugen Bayr, Dr. Herberg und Prof. Olbert Auskunft. Der Zeuge Bayr war zur Zeit des Planfeststellungsverfahrens im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) des Landes Brandenburg für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständig. Als Vertreter der Flughafengesellschaft wurde der Zeuge Dr. Herberg befragt. Er war Vorsitzender der Geschäftsführung der BBF und bis 1999 zugleich Geschäftsführer ihrer Tochtergesellschaft Projektplanungsgesellschaft Schönefeld GmbH (PPS GmbH). Der Zeuge Prof. Olbert leitete während der Vorbereitung und zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens den Bereich Luftraum und Verfahren bei der DFS.

1. Verlauf der Planungen

a. Grobplanung der Flugrouten im Planfeststellungsantrag

Eine Grobplanung von Flugrouten wurde erstellt, als die Flughafengesellschaft den Planfeststellungsantrag für die Errichtung des Großflughafens am Standort Schönefeld erarbeitete.

aa. Arbeitsgruppe „Flugverfahren“

Die Planungsarbeiten für den BER fanden 1998 in der hierfür eigens gegründeten Tochtergesellschaft der BBF GmbH, der PPS GmbH, statt. Im Rahmen der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags wurde eine Planungsgruppe „Flugverfahren“, bestehend aus Vertretern der PPS GmbH, der DFS, des Bundesverkehrsministeriums und des MSWV Brandenburg eingerichtet. Nach Aussage des Zeugen Bayr lag die Initiative und die Koordination der Arbeitsgruppe bei der Planfeststellungsbehörde, dem damaligen MSWV Brandenburg. Der Zeuge begründete die Initiative des Ministeriums:

> **Zeuge Michael Bayr**: „Also, im normalen Planungsprozess eines Flughafens ist eigentlich der erste Schritt eines Flughafens, dass er zur Flugsicherung geht und sagt: Pass mal auf, wir haben das und das vor. Was würdet ihr dazu sagen? – Wir hatten, wie ich gesagt habe, 1995 den Eindruck, dass diese Gespräche nie stattgefunden haben.“[512] – :„’95 also der erste Hinweis, dass keine Koordinierung eigentlich zwischen der DFS und den Planern der Flughafengesellschaft erfolgt ist. Die Flugsicherung bat uns daraufhin, eine Art Arbeitsgruppe einzurichten, um die Koordinierung sicherzustellen. Wir haben das gemacht, weil doch gemerkt wurde, dass vielleicht eine helfende Hand insofern benötigt wird, dass die beiden Gesprächspartner an einen Tisch kommen. Wir haben daraufhin diese Sitzungen […] auch vor dem Antrag auf Planfeststellung dann durchgeführt bei uns im

[512] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013, S. 4.

> Verkehrsministerium und jeweils nicht nur die Flugsicherung und den Flughafen eingeladen, sondern auch das Bundesverkehrsministerium.
>
> Das Bundesverkehrsministerium wurde von uns gebeten, den Auftrag auszulösen hinsichtlich der Flugverfahren, die für den ausgebauten Flughafen dann zur Anwendung kommen sollen. Das Bundesverkehrsministerium hat daraufhin die Flugsicherung beauftragt mit den Planungen, und im Weiteren hat sich dann das Bundesverkehrsministerium etwas zurückgezogen aus der ganzen Sache. Es traten dann immer Vertreter der Flugsicherung in den Arbeitsgruppen-besprechungen auf. Mit Einrichtung dieser Arbeitsgruppe war ebenfalls sichergestellt, dass zumindest die maßgeblichen Planer für Flugverfahren in dieses Gesamtprojekt einbezogen worden sind.“[513]

Die Zuarbeit zur Arbeitsgruppe in Form der eigentlichen Flugroutenplanung wurde von der DFS erbracht.[514] Auch diese sah nach Aussage des Zeugen Prof. Olbert im MSWV Brandenburg ihren Hauptansprechpartner:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Vielleicht ist es wichtig, am Anfang Ihnen noch mal darzulegen, was die Rolle der Flugsicherung überhaupt ist bei dieser Flughafenplanung. Diese Dinge sind im Luftverkehrsgesetz geregelt, und die Flugsicherung ist der Partner der Genehmigungsbehörde. Das ist im LuftVG so festgelegt. Das heißt, unser nomineller Partner für alle unsere Aktivitäten ist in jedem Fall immer die Genehmigungsbehörde, und die Genehmigungsbehörde nimmt diese Informationen und Stellungnahmen auf und verarbeitet sie weiter. Das ist für uns dann immer nicht so einsichtig, wo das alles hingeht, aber Partner für uns ist die Genehmigungsbehörde.“[515]

bb. Exkurs: Die Relevanz der Flugverfahren für die Standortentscheidung

Aus den Beweisunterlagen und Zeugenaussagen ging nicht klar hervor, ob die DFS auch bereits vor dem Konsensbeschluss in die Planungen einbezogen wurde, als für die Anteilseigner der Flughafengesellschaft noch mehrere Standortalternativen für den Flughafenbau zur Auswahl standen.

Der Zeuge Diepgen verneinte dies:

> **Zeuge Eberhard Diepgen**: „Als die Debatte in der Berliner Öffentlichkeit begann mit den Flugrouten, dass man da nicht geradeaus fahren, sondern abknicken muss, habe ich ganz entsetzt bei Herrn Kronmüller angerufen und gesagt: Sag mal, was war

---

[513] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013, S. 9; s. a. MSWV Brandenburg, Einladungsschreiben Bayr an das Bundesministerium für Verkehr, die DFS GmbH, die PPS GmbH u. a. vom 10.9.1997, DFS 1, Bl. 183 ff.
[514] MSWV Brandenburg, Ergebnisvermerk zur 1. Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ (Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld) vom 9.10.1997, DFS 1, Bl. 3.
[515] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013, S. 4.

> da eigentlich! Ich weiß nichts davon, dass da irgendwas abgeknickt werden soll. – Er hat mir bestätigt, bei ihm ist das auch nie gelandet. Also, die Frage, welche Auswirkung Start und Landung für die Lärmschutzzonen hat, spielte jedenfalls beim Konsensbeschluss überhaupt keine Rolle.“[516]

Weniger eindeutig ist die Aussage des Zeugen Prof. Olbert auf die Frage, in welcher Weise die DFS in die Standortfindung eingebunden war:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Auch hier haben wir natürlich mit der Genehmigungsbehörde intensiv zusammengearbeitet. Wir haben, wenn Vorschläge von der Genehmigungsbehörde an uns gekommen sind, sofort geprüft anschließend: Ist es möglich, mit diesem Standort eine entsprechende verfahrensmäßige Anbindung an das deutsche Streckensystem in der Luft herzustellen? Das war immer die wichtigste Frage, um das noch mal näher zu erläutern. Es kann ja sein, dass in unmittelbarer Nähe ein militärischer Fliegerhorst ist und die für einen solchen Standort geplanten zivilen Verfahren Überschneidungen bieten mit den militärischen Verfahren. Das wäre dann ein Grund für uns gewesen, der Genehmigungsbehörde mitzuteilen, dass dieser Standort dafür nicht brauchbar ist. Wir nehmen aber auf der anderen Seite natürlich keinen Einfluss darauf, wo ein Flughafen hin soll, sondern entscheidend ist, dass dieser ausgesuchte, von der Genehmigungsbehörde ausgesuchte Standort flugsicherungstechnisch gesehen geeignet ist.“ [517]

Kriterien, die einen Standort Schönefeld aus Sicht der DFS ausschlossen, so der Zeuge Prof. Olbert, gab es hiernach nicht.[518]

Zwar spricht der Zeuge von einer Prüfung von Standortvorschlägen. Dass diese auf Vorschlag der Genehmigungsbehörde erfolgte, legt jedoch nahe, dass die Prüfung erst im Planfeststellungsverfahren stattfand. Im Ergebnis ist es jedoch unerheblich, ob die ersten Flugroutenplanungen vor oder nach dem Konsensbeschluss begannen. Denn aus der Aussage des Zeugen Prof. Olbert wird auch deutlich, was der Prüfungsmaßstab für die Stellungnahme der DFS war: Es war lediglich der Nachweis zu erbringen, ob ein Standort aus Sicht der Flugsicherung an das Luftstraßensystem angebunden werden kann, und somit für die Errichtung eines internationalen Flughafens geeignet ist. Ein Qualitätsvergleich zwischen verschiedenen Standortalternativen fand nicht statt und wäre somit auch nicht für die Wahl unter mehreren Standortalternativen relevant gewesen.[519]

cc. Inhalt der Grobplanungen

Die DFS legte zur dritten Sitzung der Arbeitsgruppe „Flugverfahren“ am 30. März 1998 eine Grobplanung der Flugverfahren vor. Diese diente der PPS GmbH als Grundlage zur

---

[516] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 69.
[517] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013, S. 4 f.
[518] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013, S. 4 f.
[519] Ebenso Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013, S. 24.

Ermittlung von Lärmkonturen mittels eines sogenannten Datenerfassungssystems (DES). Die Lärmermittlungen wurden wiederum Teil des Planfeststellungsantrages.

Sowohl An- als auch Abflugverfahren waren in der Grobplanung als parallel geradeaus verlaufende Strecken abgebildet. Die Abflugverfahren bogen nach Zurücklegen einer geradeaus verlaufenden Strecke je nach Zielort ab, ohne Berliner Stadtgebiet zu überfliegen.[520]

dd. Erfordernis eines 15°-Winkels bei parallelen Abflügen

Die Grobplanung der Flugrouten traf zunächst keine Aussage darüber, ob sie den unabhängigen Parallelbetrieb beider Start- und Landebahnen gewährleisten würde. In der dritten Sitzung der Planungsgruppe „Flugverfahren“ am 30. März 1998 wiesen Vertreter der DFS darauf hin, dass der geplante Achsabstand von unter 2.000 m sowie der Versatz von 1.250 m zwischen den beiden Start- und Landebahnen zu Einschränkungen beim Parallelbetrieb führen könnten. Um der PPS GmbH eine Lageoptimierung der neuen Südbahn zu ermöglichen, vereinbarte die Arbeitsgruppe daher, dass die DFS eine Abschätzung der Auswirkung von Achsabstand und Schwellenversatz auf die Flugbewegungskapazität des Zweibahnsystems erstellen sollte.[521]

Das Ergebnis ihrer Prüfung fasste die DFS in einem Schreiben vom 20. August 1998 an das MSWV Brandenburg zusammen. Hiernach würde sich der geplante Achsabstand und Schwellenversatz zwischen den Start- und Landebahnen nicht nachteilig auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des Flugverkehrs auswirken. Hinsichtlich der hierfür erforderlichen Abflugrouten enthielt das Schreiben jedoch zugleich den Hinweis:

> „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. Ebenso müssen die Abflugkurse um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Piste abweichen. 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 berücksichtigen.“[522]

---

[520] Abbildung in MSWV Brandenburg, Anlage zum Ergebnisvermerk vom 15. 5.1998 zur 3. Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ (Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld) am 30.3.1998, DFS 1, Bl. 74 ff.
[521] MSWV Brandenburg, Ergebnisvermerk vom 15.5.1998 zur 3. Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ (Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld) am 30.3.1998, DFS 1, Bl. 69 f.
[522] DFS GmbH Region Ost (Krüger), Schreiben an das MSWV Brandenburg (Bayr) vom 20.8.1998, DFS 1, Bl. 63 f.

Grundlage für die genannte Divergenz von 15° zwischen den Abflugkursen sind Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO).[523] Hierzu sagte der **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**:

> „Wenn es aber um unabhängige Abflüge geht, dann gehört dazu, und zwar solange wie man auch zurückschaut, dieses uralte Dokument der ICAO, das früher nur einen anderen Namen hatte. Das hieß „manual 207“ oder so etwas und ist später in ein Doc umgewandelt worden, aber der sachliche Inhalt, dass ich bei parallelen Abflügen nach Instrumentenflugregeln 15 Grad brauche ist, solange ich zurückdenken kann, von der ICAO so festgelegt worden.“[524]

Das MSWV Brandenburg gab das o. g. Schreiben der DFS an die PPS GmbH weiter und bat darum, die Hinweise bei künftigen Planungen zu berücksichtigen.[525]

ee. Vereinbarung einer neuen Grobplanung durch die DFS

Die neuen Erkenntnisse wurden auch am 29. September 1998 in einem Gespräch zwischen Vertretern der DFS und der PPS GmbH, das die bevorstehende Stellungnahme der DFS zum DES zum Gegenstand hatte, angesprochen. Von dem Gespräch lag dem Ausschuss kein Protokoll vor. Allerdings berichtete ein teilnehmender PPS-Mitarbeiter, Herr Schindler, hierüber am 5. Oktober 1998 in einer der bei der PPS GmbH regelmäßig stattfindenden Gesprächsrunden „Gesamtkoordination“ (GEKO) zum Projekt BBI. Laut Protokoll der GEKO wurde am 29. September 1998 zunächst vereinbart, dass die DFS innerhalb von 14 Tagen eine neue Grobplanung unter Berücksichtigung der 15°-Divergenz vornehmen würde.[526]

ff. Unterlassene Neuplanung und Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998

Entgegen der Vereinbarung vom 29. September 1998 nahm die DFS keine neue Grobplanung der Flugrouten vor. Stattdessen gab sie mit Schreiben vom 26. Oktober 1998 eine Stellungnahme an das MSWV Brandenburg ab, in der sie bestätigte:

> „Die dort [*d.h. in der Grobplanung vom 30. März 1998, Anm. d. Verf.*] dargestellte Streckengeometrie entspricht grundsätzlich den derzeitigen Planungen der DFS.“[527]

Sodann wird die nach der Grobplanung erfolgte Prüfung im Hinblick auf gleichzeitige unabhängige Durchführung von Instrumentenflugverkehr angesprochen:

---

[523] ICAO, Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR), Doc. 9643, Kapitel 3 „Independent Instrument Departures from Parallel Runways”.
[524] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013, S. 33.
[525] So das Protokoll der GEKO 39/98 am 5.10.1998, FBB 1, Bl. 86.
[526] PPS GmbH, Protokoll der GEKO 39/98 am 5.10.1998, FBB 1, Bl. 83 ff. (86).
[527] DFS, Schreiben an das MSWV Brandenburg (Bayr) vom 26.10.1998, DFS 1 Bl. 54.

> „Als Ergebnis dieser Prüfung ergab sich, daß bei dem geplanten Bahnabstand IFR-Anflüge unabhängig voneinander auf beide Pisten durchgeführt werden können. Um allerdings auch parallele IFR-Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, wäre generell eine Diverenz [*sic*] der Abflugwege von 15° erforderlich.
>
> Dies bedeutet, daß es bei den vorliegenden Abflugverfahren während Verkehrsspitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte.“ [528]

Die gewählte Formulierung stellte somit einen Kompromiss dar zwischen einer Neuplanung und einer bedingungslos zustimmenden Stellungnahme der DFS: Die bestehende Grobplanung wurde beibehalten, dabei aber ausdrücklich unter den Vorbehalt gestellt, dass diese keine parallelen Instrumentenabflüge ermöglichen würde.

Demzufolge nahm die PPS GmbH auch keine Überarbeitung der lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und toxikologischen Gutachten für den Planfeststellungsantrag vor.

Der Zeuge Prof. Olbert machte deutlich, dass aus Sicht der DFS mit der Stellungnahme vom 26. Oktober 1998 die Planungsanforderungen hinreichend abgesichert waren. Auf die Frage nach der Realitätsnähe der Grobplanungen im Vergleich zur endgültigen Planung sagte er:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Also, im Prinzip in diesem Beispiel hier – das habe ich bereits ausgeführt – sind diese Grobplanungen recht realitätsnah gewesen, bis auf die Frage: Was ist mit den Parallel IFR Departures, mit den 15 Grad, ja oder nein? Alles andere, unabhängige Anflüge auf die beiden Bahnen waren damit möglich, und vor diesem Hintergrund war das recht realitätsnah. Das ist das gleiche Ergebnis, was wir bei anderen Flughäfen haben, ob jetzt Frankfurt oder damals München. Da ist es genauso gelaufen, denn selbstverständlich geben sich alle Partner, die dabei versammelt sind – Flughafen, Genehmigungsbehörde und die Flugsicherung –, wir geben uns alle Mühe, möglichst schon vernünftige Konzepte zu finden, die auch tragfähig sind, damit man nicht vor der Inbetriebnahme die komplette Verfahrensstruktur anders machen muss, denn dann stimmt nichts mehr. Die belasteten Gebiete, die ganzen medizinischen Gutachten wären dann alle nicht mehr richtig. Insofern gibt es da ein ganz intensives Bestreben, auch in der Grobplanung schon möglichst realitätsnahe Lösungen zu finden.“

Konkreter zu einer Abweichung des Abflugwinkels von 15° sagte der Zeuge:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Gut, ich kann im Einzelnen nicht beurteilen, wie die Auslegungen sind, weil wir diese Gutachten nicht erstellen, aber es ist auf jeden Fall eine ganz konkrete Änderung eines Abfluges, ob ich nur geradeaus fliege oder 15 Grad abbiegen muss.
>
> Aber das war eben das einzige Element, das erheblich von der Grobplanung abgewichen ist. Darum haben wir das auch in all unseren Schreiben an mehreren

---

[528] DFS, Schreiben an das MSWV Brandenburg (Bayr) vom 26.10.1998, DFS 1 Bl. 54 f.

> Stellen immer wieder gesagt. Man hat ja damals darauf verzichtet, nach diesem Gespräch noch mal diese 15 Grad auf eine Extraplanung zu projizieren, sondern man hat sich damals geeinigt und gesagt: Das wird in einem gesonderten Schreiben der Genehmigungsbehörde und allen anderen Beteiligten zugestellt, damit jeder weiß: Wenn unabhängiger Abflugbetrieb stattfinden soll, dann müssen die 15 Grad eingerichtet werden. – Mit diesem Kompromiss konnten wir damals leben. Darum hat es wegen der 15 Grad keine zweite Grobplanung gegeben, weil es in diesem Brief durch eine andere Formulierung abgefangen worden ist.“[529]

gg. Hintergründe der Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998

Der Ausschuss hat sich mit der Frage beschäftigt, weshalb die DFS, anders als im Gespräch am 29. September 1998 angekündigt, keine neue Grobplanung der Flugverfahren vorgelegt hat. Zugleich hat er die Umstände untersucht, unter denen es zu der Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998 kam.

- Ablehnung einer Neuplanung seitens der PPS GmbH

Aus dem Protokoll der Gesamtkoordinationsrunde der PPS GmbH am 05. Oktober 1998 geht hervor, dass sich die PPS GmbH in dem Gespräch bei der DFS am 28. September 1998 gegen eine neue Grobplanung der Flugverfahren stellte. Sie begründete dies mit dem zeitlichen und finanziellen Mehraufwand:

> „Die PPS weist darauf hin, daß eine Überarbeitung der Grobplanung mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung verbunden ist. Das DES hat Auswirkungen auf alle bereits im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS vom 30.03.98 erarbeiteten lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten. Es wird eine Verzögerung von 3-4 Monaten eingeschätzt. Erhebliche finanzielle Aufwendungen sind unvermeidbar.“[530]

- Schreiben der PPS GmbH an das Bundesministerium für Verkehr

Nachdem der Mitarbeiter Herr Schindler die Problematik bei der GEKO am 05. Oktober 1998 geschildert hatte, vereinbarten die Besprechungsteilnehmer laut Protokoll:

> „Es ist ein entsprechendes Schreiben an Hr. Eckhardt, BMV, zu richten mit der Bitte um Unterstützung und Einflußnahme im Sinne der PPS-Zielstellung auf die DFS.“[531]

---

[529] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013 S. 10 f.
[530] PPS GmbH, Protokoll der GEKO 39/98 am 05.10.1998, FBB 1, Bl. 83 ff. (86).
[531] PPS GmbH, Protokoll der GEKO 39/98 am 05.10.1998, FBB 1, Bl. 83 ff. (87).

Zwei Tage nach dem Beschluss in der Runde der „Gesamtkoordination“ richtete der damalige Geschäftsführer der PPS GmbH, der Zeuge Dr. Herberg, ein Schreiben an das Bundesverkehrsministerium mit Bitte um Einflussnahme bei der DFS. Darin beschrieb er die Problemlage:

> „Die DFS fordert die grundsätzliche Vorgabe der Divergenz von 15° für alle Abflüge und wird ihre Grobplanung dahingehend kurzfristig überarbeiten. Als Konsequenz ergibt sich die Notwendigkeit der generellen Überarbeitung des DES, insbesondere durch die geänderten Streckengeometrien. Ein geändertes DES macht die Überarbeitung aller bisher im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS erarbeiteten lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humantoxikologischen Gutachten erforderlich. Es muß mit erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden.“[532]

Weiterhin wurde folgender Lösungsvorschlag gemacht:

> „DAS BMV wird gebeten, Einfluß auf die DFS dahingehend zu nehmen, daß die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Stellungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, daß die dargestellte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird. Es kann durchaus dargestellt werden, daß es zu einem zusätzlich Koordinierungserfordernis von Abflügen seitens der DFS führt, was wiederum bei unterstellten unveränderten technischen und technologischen Bedingungen bei Erreichen der Kapazitätsgrenzen des Pistensystems zu Bewegungseinschränkungen in Spitzenzeiten führen kann. Diese Situation würde der des Flughafens München entsprechen und könnte vom Antragsteller akzeptiert werden. Zu beachten ist auch, daß die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst mit Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann geltenden technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden.“[533]

Dafür, dass eine Einflussnahme durch das Bundesverkehrsministerium auf die DFS nicht nur erbeten wurde, sondern auch tatsächlich stattgefunden hat, gibt es jedoch keinen Beleg. Der Zeuge Prof. Olbert verneinte eine Einflussnahme durch das Bundesverkehrsministerium ausdrücklich:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Wir kennen das Schreiben so, wie Sie es zitiert haben, und eine Einflussnahme des Verkehrsministers auf uns, auf meinen Bereich, die wir ja die Verfahren damals geplant haben, hat definitiv nicht stattgefunden, denn auch unser BMV wusste, dass es hierbei um ICAO-Vorschriften geht, und wenn man davon abweicht, muss jemand die Verantwortung dafür übernehmen, dass er von internationalen Gepflogenheiten bei der Planung der Flugverfahren abweicht. Das ist

---

[532] PPS GmbH, Schreiben des Geschäftsführers Herberg an das Bundesministerium für Verkehr (Herrn Eckhardt) vom 7.10.1998, DFS 1, Bl. 57 (58).
[533] PPS GmbH, Schreiben des Geschäftsführers Herberg an das Bundesministerium für Verkehr (Herrn Eckhardt) vom 7.10.1998, DFS 1, Bl. 57 (58).

keine einfache Entscheidung. Mir selbst als Bereichsleiter ist nie etwas bekannt geworden, auch bei meinen Mitarbeitern, dass der BMV auch nur in irgendeiner Weise hier Einfluss genommen hätte.“[534]

- Telefonat zwischen dem Zeugen Bayr und der DFS

Der Ausschuss ist Hinweisen nachgegangen, wonach auch der Zeuge Bayr namens des MSWV Brandenburg durch ein Telefonat der Neuplanung durch die DFS entgegengewirkt habe. Hierzu erhielt er Angaben vom Zeugen Prof. Olbert:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Wir haben uns damals – – Nach diesem Schreiben habe ich auch noch mal mit dem Herrn Bayr darüber telefonisch gesprochen, und wir haben uns geeinigt, da es ja nur um den Anteil parallele Instrumentenabflüge geht, und der ganze Rest war ja in trockenen Tüchern, dass wir diesen Passus, die 15 Grad extra in einem Schreiben an ihn – – Sie können in unserem Schreiben an Herrn Bayr ja nachlesen, dass wir diese 15-Grad-Problematik extra noch mal besonders betonen, sodass jeder weiß: Wenn unabhängiger Instrumentenabflugbetrieb stattfinden soll, dann muss man die 15 Grad einführen. – Damit konnten alle Seiten leben, und ich glaube, PPS hat das wohl auch dann akzeptiert. Wir haben dann nichts mehr davon gehört. Aber auf diese Art und Weise ist sichergestellt gewesen, dass die Genehmigungsbehörde von uns noch einmal genau erfahren hat, dass die 15 Grad bei parallelen Abflügen einzuhalten sind und wir aus diesem Grund von einer neuerlichen Grobplanung, wo das auch drin wäre, abgesehen haben.“ [535]

Der Zeuge Olbert benannte die Position von Herrn Bayr in dem damaligen Telefonat:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „[…]Der Herr Bayr hat gefragt, hat auch vorgeschlagen: Es ist ja dann noch möglich, dass man in einem Brief besonders noch mal auf die 15-Grad-Problematik hinweist –, und so sind wir dann auch verblieben.“[536]

Darauf, dass das vom Zeugen Prof. Olbert angesprochene Telefonat in der Tat stattgefunden hat, deutet auch eine DFS-interne Email, der zufolge auch der Zeuge Bayr sich gegen eine Umplanung eingesetzt habe:

> „Möglicherweise haben Sie schon das Fax von Herrn Dr. Herberg an Herrn Eckhardt gelesen (habe ich Ihnen zugefaxt). Auch Herr Bayr hat zwischenzeitlich in einem Telefonat mit Herrn Olbert um eine im Sinne der PPS liegende Bearbeitung gebeten.
>
> Entgegen unserer Vereinbarung vom 29.09.1998 und den darauf von uns bereits eingeleiteten Schritten ist in einem Telefonat zwischen Herrn Olbert und Herrn

---

[534] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013 S. 12.
[535] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013 S. 12.
[536] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013 S. 13.

> Stark, (der Sie am Montag entsprechend informieren wird), mit diesen Hintergründen folgendes vereinbart worden:
>
> Es soll kein neues Verfahrenskonzept vorgelegt werden, aber in einem Schreiben an Herrn Bayr müssen einige Punkte deutlich zum Ausdruck gebracht werden sollen, wie z. B.:
>
> Hinweis auf mögliche Kapazitätsengpässe,
>
> Hinweis auf mögliche Änderungen aufgrund neuer Navigations- und Verfahrensgrundlagen
>
> deutlicher Hinweise, daß es sich hierbei nur um eine Grobplanung handelt und mit Inbetriebnahme Verfahrensänderungen, insbesondere die Divergenz-SIDs möglich sind.
>
> Diese Punkte sollen dann auch in der Planfeststellung niedergeschrieben werden!
>
> Die genauen Formulierungen könnten wir gemeinsam abstimmen.“ [537]

Das sodann gezogene Fazit verdeutlicht, dass es sich um eine Kompromisslösung aufgrund von Verhandlungen handelte:

> „Ich persönlich denke, daß wir vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit dieser Lösung leben können, unsere Bedenken sind dann festgeschrieben, und die neuen Verfahren behalten wir in der Hinterhand.“ [538]

Der Zeuge Bayr gab auf Nachfrage an, sich an kein Telefonat erinnern zu können.[539]

- Zwischenergebnis

Nach den Erkenntnissen des Ausschusses steht fest, dass es Absicht der PPS GmbH war, aus Gründen der Zeit- und Kostenersparnis eine Neuplanung der An- und Abflugrouten unter Berücksichtigung des Abknickwinkels im Rahmen des Planfeststellungsantrags zu vermeiden. Sie artikulierte ihre Ablehnung nicht nur gegenüber der DFS, sondern mindestens auch gegenüber dem Bundesverkehrsministerium. Dass die DFS keine neue Grobplanung der Flugrouten vornahm, ist mit Sicherheit Ergebnis der Bemühungen der PPS GmbH. Ob und in welcher Form allerdings das Bundesverkehrsministerium oder das MSWV Brandenburg Einfluss auf die DFS genommen haben, um eine Stellungnahme im Sinne der PPS GmbH zu bewirken, lässt sich anhand der dem Ausschuss vorliegenden Beweismittel nicht eindeutig belegen.

---

[537] DFS, E-Mail von Gunnar Strobel an Ulrich Bauer 9.10.1998, DFS 1, Bl. 56.
[538] DFS, E-Mail von Gunnar Strobel an Ulrich Bauer 9.10.1998, DFS 1, Bl. 56.
[539] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013, S. 28.

b. Einwendung der DFS im Anhörungsverfahren

Das MSWV Brandenburg veranlasste als Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsverfahren die Auslegung des Planfeststellungsantrags in den voraussichtlich betroffenen Gemeinden. Unter den ausgelegten Unterlagen befanden sich die unveränderte Grobplanung der Flugrouten einschließlich geradeaus verlaufender Abflugrouten, sowie die Darstellung der Lärmkonturen, die auf Grundlage dieser Grobplanung errechnet worden waren.[540]

Aus der Aussage des Zeugen Leyerle wird zugleich deutlich, dass sich im anschließenden Anhörungsverfahren die Anhörungsbehörde auf die Aussage der DFS verließ, die in der Grobplanung vorgesehenen Flugrouten seien plausibel:

> **Zeuge Joachim Leyerle**: „Natürlich, wenn eine Einwendung vorlag, die uns nachgewiesen oder davon überzeugt hätte, dass die Lärmuntersuchung von falschen Voraussetzungen ausgeht, dann hätten wir das natürlich dem Träger des Vorhabens aufgegeben und das nachgefordert.
>
> Das Überfliegen des Müggelsees war zu dem Zeitpunkt 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[.]“[541]

Im Rahmen des für das Planfeststellungsverfahren durchgeführten Anhörungsverfahrens war die DFS als Trägerin öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert In ihrer Stellungnahme wies sie erneut auf die Sicherheitsanforderungen hin, die ein Abknicken der Abflugrouten um 15 bei unabhängigem Parallelbetrieb erfordern.[542] Die Stellungnahme unterscheidet sich insofern nicht von der Stellungnahme, die die DFS bereits mit Schreiben vom 20. August 1998 abgegeben hatte.

In der Erwiderung zur Stellungnahme der DFS vertrat die Flughafengesellschaft den wohl zutreffenden, aber diffusen Standpunkt, die Sicherheitsanforderungen der ICAO könnten durch die genannten Kursdifferenzen, aber auch durch alternative Bahnnutzungskonzepte oder zeitliche Staffelung gewährleistet werden.[543]

Hierzu hat sich die DFS im Rahmen der öffentlichen Anhörungsveranstaltung nochmals verhalten. Ein Vermerk der Senatskanzlei hält fest:

> „Es wurde vorgetragen, dass die Erwiderungen ausreichend aber nicht zufriedenstellend gewesen seien. Aus Sicht der DFS seien Parallelabflüge nicht ohne

---

[540] Vgl. auch die Auflistung von Lärmbetroffenheiten nach Ortschaften im Gutachten M 2 zum Planfeststellungsantrag, FBB 128.
[541] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 68 f.
[542] DFS 1, Bl. 35 f.
[543] DFS 1, Bl. 35 ff; letztere Vorgehensweise würde unabhängige Parallelstarts gerade ausschließen.

> Weiteres zu leisten; ggf. müssten diese zeitlich versetzt erfolgen oder durch unmittelbare Kurven nach rechts bzw. links unmittelbar nach dem Start erfolgen.“[544]

c. Bewertung der Flugrouten im Planfeststellungsbeschluss

Im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 legte das MSWV Brandenburg dar, dass die Herstellung eines unabhängig benutzbaren Parallelbahnsystems ein wesentlicher Grund für den Ausbau des Flughafens sei.[545] Es stellte außerdem fest:

> „Um das den Planungen zugrunde liegende Verkehrsaufkommen von 360.000 Flugbewegungen mit einem Zweibahnsystem bewältigen zu können, ist es erforderlich, dass die beiden Bahnen unabhängig voneinander betrieben werden können.“[546]

Hinsichtlich der An- und Abflugverfahren findet sich im Planfeststellungsbeschluss der Hinweis, dass diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien und durch das Luftfahrt-Bundesamt durch Rechtsverordnung festgelegt würden. Die dem DES zugrunde gelegten Flugrouten seien „durchaus plausible und auch hinreichend konkrete Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen des Ausbauvorhabens“.[547] Auch die Schutz- und Entschädigungsgebiete legte das MSWV Brandenburg auf Grundlage dieser Flugrouten fest. Bei geänderten An- und Abflugverfahren behielt es sich vor, die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu auszuweisen, wenn sich der Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.[548]

d. Weitere Entwicklung der Flugrouten ab 2010

Die Fluglärmkommission ist eine besonders geregelte Art der Bürgerbeteiligung nach § 32b LuftVG. Sie wird für jeden Verkehrsflughafen gebildet, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und für den ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist.[549] Die Fluglärmkommission berät die Genehmigungsbehörde, das BAF und die DFS über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm.[550]

---

[544] Skzl I C 2 (Prahl), Vermerk vom 2.5.2001 zur Anhörung der TöB im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens BBI am 26.4.2001, Skzl 29 Bl. 287 (291).
[545] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 336.
[546] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 409.
[547] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 414.
[548] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13.8.2004, MIL BB 1, S. 110.
[549] § 32b Abs. 1LuftVG.
[550] Zum Verfahren und rechtlichen Rahmen siehe DFS, Inbetriebnahme BBI/Hintergrund, DFS 7, Bl. 5 ff.

Am 6. September 2010 stellte die DFS der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld den Entwurf einer neuen Flugroutenplanung vor. Danach sollten die von der Nordbahn startenden Flugzeuge in Betriebsrichtung Westen um erheblich mehr als 15° abknicken und Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow überfliegen. Die Abflüge von der Südbahn sollten in beiden Betriebsrichtungen um etwa 15° nach Süden abknicken.[551]

Nach weiterer Diskussion in der Fluglärmkommission präsentierte die DFS am 4. Juli 2011 die Abwägungsentscheidungen, die sie auf die Vorschläge der Kommissionsmitglieder getroffen hatte, und die Teil des Antrags an das BAF wurden. Das BAF legte die Flugverfahren mit Verordnung vom 10. Februar 2012 fest. Einzelne Flugrouten waren bzw. sind Gegenstand gerichtlicher Verfahren, die zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen sind.

2. Bewertung/Verwendbarkeit der Grobplanung von 1998

Angesichts der Veränderungen, die die Flugroutenplanung seit der ersten Grobplanung von 1998 erfahren hat, wirft der Untersuchungsauftrag die Frage auf, weshalb bis 2009 noch der ursprünglich geplante Flugroutenverlauf in der Öffentlichkeit kommuniziert wurde, und ob Anwohner von Anfang an über die zu erwartenden Belastungen informiert wurden. Um diese Fragen angemessen beantworten zu können, hat der Ausschuss zunächst untersucht, wie zwingend mit einem unabhängigen Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen gerechnet werden musste. Denn nur in diesem Falle wäre für die Abflugrouten eine 15°-Abweichung erforderlich geworden. Von Bedeutung ist ferner die Frage, ob die Berücksichtigung des von der DFS geforderten Toleranzbereichs erhebliche Auswirkungen auf die zu erwartende Belastung gezeitigt hätte.

a. Erforderlichkeit eines unabhängigen Parallelbetriebs

Nach den Feststellungen des Ausschusses stand bereits während der Vorbereitung des Planfeststellungsantrages fest, dass die Anlage des Flughafens auf einen unabhängigen Parallelbetrieb beider Pisten ausgerichtet sein sollte.

Nach Darstellung des Zeugen Prof. Olbert hatte die PPS GmbH der DFS insofern keine zwingende Planungsvorgabe gemacht. Vielmehr betrachtete er parallele Instrumentenabflüge lediglich als eine Option, die zwar durch die DFS geprüft werden sollte, von der aber nicht feststand, dass die Flughafengesellschaft davon Gebrauch machen würde:

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Also die parallelen Abflüge waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht im Vordergrund, das ist klar, sondern es hieß: Ein Zweibahnsystem, und wenn denn schon Zweibahnsystem, dann ein solches, was wirklich die Kapazität, die theoretisch ein Zweibahnsystem bietet, auch voll ausnutzen kann. Darauf haben wir uns konzentriert. Und das war zunächst einmal, weil uns damals noch niemand gesagt hat, es sollen unbedingt, mit einem ganz besonderen Schwerpunkt, parallele Instrumentenabflüge gemacht werden, in der

---

[551] Vgl. Entwurf der DFS, Stand 1.10.2010, DFS 7, Bl. 66 ff.

> ersten Runde eine Geradeauslösung gewesen. Dann bekamen wir, glaube ich, in der dritten Sitzung der Arbeitsgruppe Flugverfahren den Prüfungsauftrag, die parallele Nutzung der Bahnen noch einmal gesondert zu untersuchen. Das ist also dann in der dritten Sitzung, die war wohl am 30. 3. 98 – – Dort haben wir dann den Auftrag geerbt, noch mal diese Frage der Parallelnutzung der beiden Bahnen sowohl für Anflüge als auch für Abflüge zu prüfen. Das haben wir anschließend geprüft und kamen zum Ergebnis, wie schon gesagt, dass die parallelen Anflüge auch in der ersten Grobplanung möglich sind, aber eben nicht die parallelen Abflüge. Dafür braucht man dann die 15 Grad, und das haben wir nach dem Ergebnis auch der Genehmigungsbehörde mitgeteilt.“[552]

Der Prüfauftrag wurde aber offenbar vor dem Hintergrund erteilt, dass die Flughafengesellschaft einen unabhängigen Parallelbetrieb auch tatsächlich ermöglichen wollte. Der Zeuge Dr. Herberg bestätigte dem Ausschuss, dass dies von Anfang an geplant war. Der Zeuge Dr. Märtin, dessen Unternehmen WIB unter anderem an der Layoutplanung des Flughafens beteiligt war, bezeichnete den Parallelflugbetrieb als „zwingende Vorgabe“.[553]

Aus dem Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft geht auch hervor, dass der Parallelflugbetrieb nicht eine bloße Nutzungsmöglichkeit war, die sich die Flughafengesellschaft für einen späteren Zeitpunkt offenhalten wollte; vielmehr war diese Art der Nutzung aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bereits ab der Eröffnung des Flughafens eingeplant. Das mit dem Planfeststellungsantrag eingereichte Gutachten zum Flughafenlayout geht von einer Eröffnungskapazität von 20 Mio. Passagieren und rund 230.000 Flugbewegungen pro Jahr aus. Der endgültige Ausbau sollte ein Passagieraufkommen von mindestens 30 Mio. Passagieren und rund 360.000 Flugbewegungen pro Jahr ermöglichen.[554] Hieraus folgert das Gutachten:

> „Diese Anforderungen führen zwangsläufig dazu, daß schon zu Betriebsbeginn ein Zweipistensystem auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vorhanden sein muß, und zwar ein System, welches auf beiden Pisten einen restriktionsfreien und von dem jeweiligen Betrieb der anderen Piste unabhängigen Flugbetrieb ermöglicht.“

Und weiter:

> „Die Pisten auf dem auszubauenden Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld müssen über einen Mindestachsabstand verfügen, der es gestattet, den Flugbetrieb auf der jeweiligen Piste ohne gegenseitige Beeinflussung und Beschränkung durchführen zu können. Dies ist nicht nur zur Sicherung der verzögerungsfreien Abwicklung des Luftverkehrsaufkommens auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld in der Zeit nach dem Jahr 2020 (Bewegungsaufkommen von rund 360.000 Flugbewegungen/Jahr) erforderlich, sondern auch – bereits schon zur Eröffnung des

---

[552] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013 S. 24 f.
[553] Zeuge Dr. Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013 S. 60.
[554] FBS GmbH, Ausbau Flughafen Schönefeld – Antrag auf Planfeststellung, Gutachten M 12 (Konfigurationsanalyse) S. 9, FBB 132.

> ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld – zur Sicherung eines störungsfreien Flugbetriebs in Spitzenstunden.“[555]

b. Lärmerheblichkeit von 15° Divergenz

Unter Lärmschutzgesichtspunkten wird der Flugroutenverlauf in zweierlei Hinsicht relevant: Zum einen ist die Genehmigungsfähigkeit des Flugbetriebs insgesamt berührt, sodass beispielsweise der Nachtflugbetrieb je nach Betroffenheit einzuschränken ist. Zum anderen müssen konkrete Lärmschutzzonen anhand der Lärmkonturen festgelegt werden, die sich aus dem Flugroutenverlauf ergeben. Im Zusammenhang mit der Regelung zum Nachtflugbetrieb hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt:

> „Für das Planfeststellungsverfahren genügt eine prognostische Grobplanung der An- und Abflugverfahren – eine Detailplanung würde dem vorläufigen Charakter der nur prognostischen Planung nicht gerecht. […] Für die Regelung des Flugbetriebs muss sie nicht so genau sein wie für die Festlegung der Schutz- und Entschädigungsgebiete. Letztere sollen es ermöglichen, individuelle, im Wege der Abwägung nicht überwindbare Schutzansprüche durchzusetzen. Über die Regelung des Flugbetriebs ist hingegen auf der Grundlage einer Abwägung zu entscheiden (§ 8 Abs. 1 und 4 LuftVG). Relevant für diese Abwägung ist, wie viele Anwohner ungefähr durch Fluglärm betroffen sein werden und wie schwer die jeweilige Betroffenheit sein wird. Welche Anwohner betroffen sein werden, ist – anders als für die Festlegung der Schutz- und Entschädigungsgebiete – nicht erheblich. […] Die Regelung soll grundsätzlich auch dann bestand haben können, wenn andere An- und Abflugverfahren festgelegt werden als im Planfeststellungsverfahren angenommen wurde. […] Vor diesem Hintergrund ist eine Änderung der Flugrouten für die Regelung des nächtlichen Flugbetriebs unter Lärmschutzgesichtspunkten in der Regel nur relevant, wenn wesentlich dichter besiedelte Gebiete auf passiven Schallschutz angewiesen wären als angenommen.“[556]

Dass durch eine 15°-Divergenz wesentlich mehr Betroffene auf passiven Schallschutz angewiesen wären, ist bislang nicht belegbar. Der Zeuge Bayr sagte aus, dass aufgrund der breiteren Streuung der Flugverläufe sogar weniger Personen oberhalb der Erheblichkeitsschwelle betroffen wären, als im Falle paralleler Abflüge.

> **Zeuge Michael Bayr**: „Würde man jetzt diese Divergenz, wenn man sie symmetrisch ansetzt, also jeder 7,5 Grad jeweils nach außen seinen Flugweg entsprechend gestaltet, dann würde sich nach den Erfahrungen, die wir haben, und nach den Berechnungen, die wir angestellt haben, z. B. die Lärmkontur minimal ändern, also nicht mal so, dass in irgendeiner Weise etwa andere Gemeinden betroffen wären von dieser Maßnahme. Das heißt, was jetzt immer sicherlich dahintersteckt, ist die Idee, dass also durch dieses Abknicken letztendlich neue

---

[555] Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Ausbau Flughafen Schönefeld – Antrag auf Planfeststellung, Gutachten M 12 (Konfigurationsanalyse) S. 9, FBB 132.
[556] BVerwG Urt. v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 –, BverwG 2 Rn. 150.

> Betroffenheiten entstehen, also mehr Menschen z. B. betroffen sind. Das konnten wir in unseren Untersuchungen bisher nicht feststellen.
>
> Wir haben diese Untersuchungen, die wir angestellt haben, z. B. für den Dauerschallpegel von 60 dB(A) durchgeführt. Danach verringert sich die Fläche halt, wenn man diese 7,5 Grad Abspreizung vornimmt, um insgesamt 6 Prozent, das heißt, die Fläche der Einwirkung wird sogar geringer. Das hängt damit zusammen, dass natürlich der Fluglärm, wenn er dann konzentriert an Orten einwirkt, weil alle Flugzeuge – sage ich jetzt mal vereinfacht – rüberfliegen, höher ist für den Einzelnen“[557]

Hieraus begründete sich für den Zeugen Bayr die Entscheidung des brandenburgischen MSWV, die möglichen Abweichungen in der Feinplanung als unerheblich einzustufen:

> **Zeuge Michael Bayr**: „Während der Planfeststellung selbst ist dann zu prüfen: Ist diese Grobplanung im Sinne einer Prognose so realistisch, dass man damit eine Abwägung treffen kann: Ist das Projekt zulässig oder nicht? – Da, sagte ich ja, waren wir der Meinung, es ist im Rahmen einer Grobplanung – – Da ja später noch mal feingeplant wird, ist es vertretbar, damit zu arbeiten, weil die Toleranzbereiche, die man hätte berücksichtigen müssen, so gering sind, dass sie sich auch nicht erheblich anders auswirken auf Schutzgüter, auf den Menschen.“[558]

Diese Erwägungen des brandenburgischen MSWV wurden 2011 abschließend durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt.[559]

3. Kenntnis der Beteiligten

a. Kenntnis der Geschäftsführung

Der Zeuge Dr. Herberg bestätigte dem Ausschuss, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits bei Vorbereitung des Planfeststellungsantrags die Absicht hatte, den unabhängigen Parallelbetrieb beider Start- und Landebahnen zu ermöglichen. Dennoch ging der Zeuge Dr. Herberg damals angeblich nicht davon aus, dass eine Divergenz von 15° zwischen den Abflugrouten einzuhalten sei:

> **Zeuge Dr. Götz Herberg**: „Wir sind nach wie vor und immer von gradlinigen Abflügen ausgegangen bei Starts und Landungen.“[560]

Auch auf Nachfrage bestand der Zeuge Dr. Herberg darauf, keine Kenntnis von einer verbindlichen Vorgabe hinsichtlich der Flugrouten gehabt zu haben. Vielmehr sei der

---

[557] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013 S. 6 f.
[558] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013 S. 10.
[559] BVerwG 2, Rn. 159 f.; BVerwG 3, Rn. 68 f.
[560] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013 S. 45.

Parallelflugbetrieb aufgrund des ausreichend großen Achsabstandes zwischen den Start- und Landebahnen gewährleistet gewesen. Auf die Frage, ob abknickende Flugrouten daneben nicht auch eine Rolle in der Diskussion gespielt hätten, antwortete der Zeuge:

> **Zeuge Dr. Götz Herberg**: „Nach meiner Erinnerung war das durchaus ein Thema. Es war aber kein Gesetz oder kein – – Ja, ich sage mal Gesetz, keine gesetzliche Vorgabe, sodass – – […] 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. […].“[561]

Der Zeuge bekräftigte auf weitere Nachfrage:

> **Zeuge Dr. Götz Herberg**: „Wir haben die Start- und Landebahnen so weit auseinandergelegt, dass wir aus damaliger Sicht und auch ein bisschen über den Tellerrand hinwegguckend sagen konnten: Wir können einen Parallelbetrieb auf den beiden Start- und Landebahnen machen, und sind des Weiteren davon ausgegangen, dass aufgrund dieser großen Distanz wir auch geradeaus fliegen können.“[562]

An sein eigenes Schreiben an das BMV vom 7. Oktober 1998 konnte sich der Zeuge Dr. Herberg nicht erinnern.[563] Überhaupt erinnerte sich der Zeuge Dr. Herberg schlecht an den Planungsablauf und wusste beispielsweise nicht zu sagen, ob es 1998 eine Grobplanung durch die DFS gab.[564] Der Zeuge konnte sich weder an Hinweise der DFS während der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags, noch an Hinweise aus dem Anhörungsverfahren erinnern.[565]

Die erheblichen Erinnerungslücken könnten auch die obigen Aussagen des Zeugen Dr. Herberg erklären. Denn dass die Geschäftsführung von der zwingenden Vorgabe einer 15°-Abweichung keine Kenntnis gehabt haben will, ist für den Ausschuss nicht nachvollziehbar. Der Ausschuss ist davon überzeugt, dass der Zeuge Dr. Herberg bereits im September 1998 Kenntnis hatte von den Vorgaben der ICAO. Dies geht hervor aus der schriftlichen Auskunft der DFS vom 20. August 1998, die der PPS über das MSWV Brandenburg zugegangen ist. Die Annahme, dass die bloße Einhaltung des Achsabstandes zwischen den Start- und Landebahnen für einen Parallelflugbetrieb ausreichend wäre, ist bei verständiger Lektüre der Hinweise der DFS nicht haltbar. Der Zeuge musste Kenntnis von diesen Hinweisen gehabt haben. Denn in seinem Schreiben an das BMV vom 7. Oktober 1998 gibt er selbst die von der DFS übermittelten Vorgaben korrekt wieder. In dem Schreiben räumt er auch ein, dass bei Beibehaltung der bestehenden Grobplanung Einschränkungen in Spitzenzeiten hinzunehmen wären. Folglich konnte der Zeuge Dr. Herberg nicht von Parallelbetrieb bei Beibehaltung der geradlinigen Abflugrouten ausgegangen sein.

---

[561] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 49.
[562] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 59.
[563] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 65.
[564] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 64.
[565] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 65, 67.

Schwieriger nachzuvollziehen war für den Ausschuss die Frage, ob nachfolgende Geschäftsführer bis zur Bekanntgabe des Flugroutenentwurfs durch die DFS Kenntnis hatten von der möglichen Abweichung. Der **Zeuge Thomas Weyer** gab hierzu an:

> „Es war kein Thema, weil für mich vollkommen klar war, dass die parallelen Abflugrouten auch halten würden, zumal in München, wo ich ja jetzt Geschäftsführer bin, das auch hervorragend funktioniert […] Also ich habe davon in der Tat überhaupt keine Kenntnis gehabt. Es war auch nie ein Thema bei den Gesprächen für die entsprechenden Projektvorbereitungen und Projektausführungen.“[566]

Jedenfalls aber gab es keine Hinweise darauf, dass die Geschäftsführung von der konkreten Ausformung der Flugrouten, wie sie 2010 in der Fluglärmkommission vorgestellt wurden, zuvor Kenntnis hatte.

b. Kenntnis der Genehmigungsbehörde

Der **Zeuge Michael Bayr** relativierte die Bedeutung der Flugverfahren mit der Begründung, es sei immer die Einzelanweisung des Fluglotsen entscheidend; Flugverfahren würden nur relevant, wenn es keine anderweitige Verständigungsmöglichkeit gebe, etwa im Falle einer Havarie. Ansonsten sei es so,

> „dass die Flugsicherung natürlich durch Einzelanweisungen, sogenannte Flugverkehrskontrollanweisungen, jederzeit in den Verkehr eingreifen kann[.]“[567]

Demensprechend vertrat der Zeuge Bayr auch bezüglich der nach den ICAO-Regelungen vorgeschriebene Divergenz von 15° bei Parallelabflügen die Ansicht:

> **Zeuge Michael Bayr**: „Die Flugsicherung betont immer wieder, dass sie durch Einzelanweisungen den Verkehr dort steuern kann. Sie kann aus unserer Sicht deshalb natürlich auch hier durch Einzelkursanweisungen diese Divergenz herstellen. Das ist eine Möglichkeit. Sie kann aber auch Flugrouten ausweisen, die z. B. 7,5 Grad abweichen von den Geradeausflugrouten und sagen: Die benutze ich aber nur in der Spitzenverkehrsstunde. – Das wäre eine weitere Möglichkeit, die die Flugsicherung hätte.
>
> Dass sie jetzt zu dem Instrument greift zu sagen: Weil ich in zwei Stunden des Tages einen Verkehr habe, der die Divergenz vielleicht benötigt bei 20, 40 Flugbewegungen, mache ich es für alle 1 000 Flugbewegungen am Tag –, das vorherzusehen waren wir allerdings auch nicht in der Lage.“ [568]

---

[566] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014 S. 13.
[567] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013 S. 5 f.
[568] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013 S. 31; ebenso der Zeuge Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013 S. 33.

Der Ausschuss hat sich aber vor allem anhand der Auskunft des Zeugen Prof. Olbert davon überzeugt, dass Flugverfahren sich durchaus ganz maßgeblich auf die tatsächlichen Flugbewegungen auswirken. Dies entspricht auch dem Sinn und Zweck der Veröffentlichung von Flugrouten im Luftfahrthandbuch. Richtig ist zwar, dass die Flüge im Zweifelsfall nach Einzelanweisung des Fluglotsen durchgeführt werden. Die Erteilung abweichender Einzelanweisung ist jedoch die Ausnahme.[569]

> **Zeuge Prof. Heinrich Olbert**: „Es ist klar: Wenn sich die Genehmigungsbehörde entscheidet und sagt, ich möchte gern für den Flugplatz Berlin die volle Kapazität ausschöpfen, egal, ob jetzt schon oder erst später, wenn die Entscheidung fällt, dann machen wir natürlich Flugverfahren, die von vornherein diese 15 Grad schon beinhalten. Denn es ist nicht vorstellbar, dass wir offiziell eine Geradeauslösung veröffentlichen im Luftfahrthandbuch, und dann muss der Lotse per Sprechfunk jedem einzelnen Piloten sagen, du musst noch ein bisschen weiter nach links oder nach rechts. Das ist ja eine mittelalterliche Verfahrensweise, das würde so was auf den Verkehr gehen, das ist nicht machbar. Sondern wenn dieses vorgesehen ist, dann werden die 15 Grad schon in Form von entsprechenden Flugverfahren, die man dann auch auf der Karte sieht, geplant – so wie das ja jetzt veröffentlicht ist.“[570]

Der Umstand, dass schon aufgrund der geplanten Kapazitäten ein unabhängiger Parallelflugbetrieb unabdingbar ist, blieb bei der Anhörungsbehörde anscheinend unberücksichtigt: Der Zeuge Leyerle sagte aus, ihm sei nicht bekannt gewesen, dass bei einer Zielkapazität von 360.000 Flugbewegungen ausweislich der Planfeststellungsunterlagen ein unabhängiger Parallelbetrieb notwendig war.[571]

Jedoch gilt für das MSWV Brandenburg als Planfeststellungsbehörde – von der die Anhörungsbehörde formell unabhängig war –, dass sie von der Notwendigkeit eines unabhängigen Parallelflugbetriebs gewusst haben musste. Denn sie hob diese im Planfeststellungsbeschluss selbst hervor (s. o. E.IV.2.a). Auch muss ihr bereits während des Planfeststellungsverfahrens bekannt gewesen sein, dass für diesen Fall abknickende Abflugrouten erforderlich sind. Denn sie hatte die diesbezüglichen Hinweise der DFS selbst an die PPS GmbH weitergegeben, so etwa nach Aussage des **Zeugen Michael Bayr**:

> „Also aus der Akte selber – wir haben zu dem ganzen Komplex eine laufende Verwaltungsakte geführt […] – 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

---

[569] Vgl. auch die Stellungnahme der DFS zur 72. Sitzung der Fluglärmkommission, der zufolge die gesonderte Festlegung von Flugrouten für Tagrandzeiten bereits bei 230.000 Flugbewegungen unrealistisch ist, Skzl 327, Bl. 100.
[570] Zeuge Prof. Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.3.2013 S. 37.
[571] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013 S. 79 f.

> erforderlich hält.“ – „Wir haben seinerzeit den Flughafen beraten, die Dinge, die die DFS vorbringt, ernst zu nehmen.“[572]

Das Bundesverwaltungsgericht stellte dazu fest:

> „Auf der Grundlage dieser schriftlichen Stellungnahmen der DFS durfte der Beklagte [*Das ist das Land Brandenburg, Anm. d. Verf.*] […] nicht davon ausgehen, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde. Von einem abhängigen Bahnbetrieb durfte er ebenfalls nicht ausgehen. Die Herstellung eines unabhängig benutzbaren Parallelbahnsystems, auf dem An- und Abflüge auf beiden Bahnen gleichzeitig durchgeführt werden dürfen, war ein wesentlicher Grund für den Ausbau des Flughafens.“[573]

c. Kenntnis des Aufsichtsrates und der Gesellschafter

Dem Ausschuss lagen keine Hinweise darauf vor, dass die Flugroutenplanung während der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags zur Kenntnis des Aufsichtsrats und der Gesellschafter der Flughafengesellschaft gelangte.

Der Zeuge Diepgen gab an, dass während der Erstellung des Planfeststellungsantrags der Verlauf von Flugrouten nicht im Aufsichtsrat der BBF angesprochen wurde.[574] Auch in den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen und Gesellschafterversammlungen der Flughafengesellschaft und der PPS GmbH finden sich keine Hinweise darauf, dass entsprechende Berichte der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat erfolgten.

Mit der Bekanntgabe des neuen DFS-Entwurfs in der Fluglärmkommission stand der Flugroutenverlauf auch im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft auf der Tagesordnung. Gegenstand der Diskussion war hierbei weniger der Flugroutenverlauf selbst, als die Frage, wie eine Anpassung der Lärmschutzmaßnahmen an ggf. neue Lärmschutzkonturen vorzunehmen sei.[575]

Der Zeuge Wowereit sagte ebenfalls aus, von der Ausgestaltung der Flugrouten vor der Bekanntgabe in der Fluglärmkommission keine Kenntnis gehabt zu haben:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „[V]on dieser doch relativ starken Abweichung von den ursprünglichen Gedanken oder Planungen, die natürlich nicht fest waren, weil das immer erst in einem Verfahren kommt, aber von diesen zweimal 15 Grad habe ich

---

[572] Zeuge Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2013 S. 4 f.
[573] BVerwG, Urt. v. 13.10.2011 – 4 A 4001/10 – Rdnr. 155, zitiert nach juris (BVerwG 2).
[574] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 70.
[575] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 3.12.2010, FBB 255, Bl. 184 ff. (185 ff.).

> mitbekommen, nachdem das in der Fluglärmkommission vorgestellt worden ist – wenn ich mich recht erinnere –, nachdem es öffentlich wurde.“[576]

4. Kommunikationsverhalten

Unabhängig von einer rechtlichen Bewertung war das Kommunikationsverhalten der beteiligten Stellen ein Schwerpunkt der Erörterungen im Ausschuss. Aus Sicht des Untersuchungsauftrags interessiert hierbei allerdings weniger das Verhalten der DFS oder der Genehmigungsbehörde, als vielmehr dasjenige der Flughafengesellschaft. Denn allein hier wäre ein Ansatz für eine (indirekte) Verantwortlichkeit von Stellen des Landes Berlin zu finden.

Die Flugrouten, deren Planung und Planungsalternativen erfuhren durch die Erörterung in der Fluglärmkommission eine breite öffentliche Diskussion. Bis zur Vorstellung des DFS-Entwurfs im September 2010 war öffentlich lediglich die Grobplanung der DFS von 1998 bekannt, die noch geradeaus verlaufende Abflugstrecken aufweist. Aus der Graphik ist ersichtlich, dass es sich lediglich um eine Grobplanung handelt. Auch stellen sowohl der Planfeststellungsantrag als auch der Planfeststellungsbeschluss klar, dass eine Festlegung der Flugrouten im Planfeststellungsverfahren nicht erfolgt, vielmehr dass sich der Flugroutenverlauf auch nach Betriebsaufnahme noch ändern kann. Dies bestätigte der Zeuge Dr. Marz, der von 1991 bis 2002 als Vertreter des Bezirksamtes Köpenick Mitglied der Fluglärmkommission war:

> **Zeuge Dr. Manfred Marz**: „[…] 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 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 Fluglärmkommission durchaus über die 15- oder 30 Grad-Abweichung schon gesprochen wurde.“[577]

Dennoch entstand teilweise der öffentliche Eindruck, die Flughafengesellschaft habe bewusst über den Verlauf der künftigen Flugrouten getäuscht.[578]

Der Zeuge Dr. Herberg bekräftigte gegenüber dem Ausschuss, dass die Flughafengesellschaft von Anfang an um eine transparente Kommunikation hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung bemüht gewesen sei. Unter anderem schilderte er Informationsveranstaltungen mit einem sogenannten „Lärmbus“:

---

[576] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013 S. 82.
[577] Zeuge Dr. Marz, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.1.2016, S. 23.
[578] Siehe Berliner Morgenpost vom 28.9.2010, „Streit um Flugrouten – Kommission wird erweitert“; Berliner Morgenpost vom 7.10.2010, „Flugrouten-Gegner sammeln 10.000 Unterschriften“; Berliner Zeitung vom 4.3.2013, „Gewusst, aber nichts gesagt“.

> **Zeuge Dr. Götz Herberg**: „Wir haben während der ganzen Zeit auf Transparenz größten Wert gelegt. […] Ich selber bin über die Dörfer gefahren, durch die Gemeinden gefahren, habe mich dort zusammen mit ein, zwei Mitarbeitern vielen Fragen gestellt. Den Fragen ging natürlich ein Vortrag voraus: Wie sieht der Flughafen aus? Wir haben die Pläne gezeigt. Wir haben auch die möglichen Lärmauswirkungen gezeigt. […] Wir hatten einen Omnibus aus- und umgerüstet, für viel Geld, indem wir erstens mal die wichtigsten Karten alle ausgelegt hatten, aufgehängt haben usw., und wir haben außerdem in dem Bus eine Anlage installiert, in der originalgetreu Start- und Landegeräusche von Flugzeugen aufgenommen waren, die dann abgespielt wurden, und zwar nicht nur vom Lärmpegel her, sondern auch von der Zeit, wenn also ein Flugzeug hochgeht, bis es dann nicht außer Hörweite, aber jedenfalls in erträglicher Hörweite ist. Dieser Bus hat dann häufig an Marktplätzen oder wichtigen Stellen auch hier in der Umgebung von Schönefeld gestanden – ich hoffe, er ist wahrgenommen worden, auch bei Zweiflern – und hat auch guten Zuspruch gefunden. Insofern haben wir also die Information ins Land hineingetragen. Wir haben nicht nur unsere Akten ausgelegt, […] wir sind wirklich zu den Leuten, insbesondere älteren Leuten, die verkehrstechnisch nicht so gut angebunden waren, hingefahren. […] Ob man genug getan hat, weiß ich nicht, aber wir haben viel getan und aus uns heraus, ohne dass wir dazu aufgefordert sind.“[579]

Gerade auch hinsichtlich des geradlinigen Abflugverlaufs resümierte der **Zeuge Dr. Götz Herberg**:

> „Wir haben nach bestem Wissen und Gewissen informiert“[580]

Eine weitere Nachfrage zeigte aber, dass die Flughafengesellschaft in der öffentlichen Kommunikation nicht gesondert berücksichtigte, dass es sich bei den veröffentlichten Flugrouten nur um eine vorläufige Planung handelte. Dementsprechend wurde auch nicht besonders hervorgehoben, dass sich der Flugroutenverlauf künftig ändern könnte. Auf die Frage hin, ob in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die Überlegung angestellt wurde, über mögliche Änderungen der Flugrouten öffentlich zu informieren, antwortete der **Zeuge Dr. Götz Herberg**:

> „Nein, haben wir nicht getan. Und ich muss sagen, mir gegenüber ist solch eine Frage auch nicht von der Bevölkerung – – Wobei die da auch überfordert wäre. Also, so eine Frage ist nicht gekommen.“[581]

Auch die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte nur in den Gemeinden, die innerhalb der aufgrund der Grobplanung vorläufig ermittelten Lärmschutzgebiete lagen. Hierbei handelte es sich allerdings um eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

---

[579] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013 S. 44 f.
[580] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013 S. 45.
[581] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013 S. 49.

5. Abschließende Bewertung

a. Kein Abwägungsfehler wegen unrealistischer Flugroutenplanung

Das Vorgehen der Flughafengesellschaft, im Rahmen des Planfeststellungsantrages von der ursprünglichen Grobplanung der DFS einschließlich geradliniger Abflugrouten auszugehen, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Zwar mussten sowohl die Flughafengesellschaft als auch die Genehmigungsbehörde davon ausgehen, dass die künftige Feinplanung von der Grobplanung abweichen würde. Wie bereits gezeigt, hätte die Berücksichtigung eines 15°-Winkels aber nicht zu wesentlich anderen Ergebnissen hinsichtlich der Lärmauswirkungen geführt. Durch den Auflagenvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss war gewährleistet, dass eine Planungsänderung bei der Bemessung individueller Lärmschutzansprüche angemessen berücksichtigt würde (s. o. E.IV.1.c). Daher war es auch nicht rechtsfehlerhaft, den Flughafenneubau auf der gegebenen Datengrundlage zu genehmigen. Das Bundesverwaltungsgericht betrachtete die Genehmigung des Flughafenneubaus auf dieser Datengrundlage nicht als einen gravierenden Rechtsfehler:

> „Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten im Planfeststellungsverfahren ist hiernach systemimmanent mit der Unsicherheit behaftet, dass die Flugrouten für die An- und Abflüge nicht feststehen. Die Planfeststellungsbehörde muss nicht alle realistischerweise in Betracht kommenden Flugrouten auf die zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen untersuchen; sie kann sich auf die Betrachtung bestimmter Flugrouten beschränken.“[582]

> „Der Beklagte durfte bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens zwar nicht davon ausgehen, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde; er durfte auch nicht von einem abhängigen Bahnbetrieb ausgehen […]. Für die Frage, ob das Vorhaben am Standort Schönefeld zugelassen werden kann, war die für den abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der An- und Abflugrouten jedoch ausreichend, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. […] Die von um bis zu 15° abknickenden Abflugrouten betroffenen Gebiete wären nicht oder jedenfalls nicht erheblich dichter besiedelt als diejenigen Gebiete, die von parallelen Abflugrouten betroffen wären. Innerhalb des Toleranzbereichs divergierende Abflugrouten lassen den Standort nicht in einem anderen Licht erscheinen als die der Abwägung der Standortalternativen im LEP FS 2003 zugrunde gelegten geradlinigen Abflugrouten.“[583]

b. Defizite in der Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung

Unabhängig von der rechtlichen Bewertung ist die Kommunikationsstrategie der Flughafengesellschaft als unglücklich zu bezeichnen. Der Ausschuss stellt fest, dass interessierte Anwohner durchaus die Möglichkeit hatten, ihre potenzielle Betroffenheit auch abseits der geradlinig verlaufenden Flugrouten zu erkennen (s. o. E.IV.4). Es war aber kein

---

[582] BVerwG 2, Rn. 147, ebenso BVerwG 3, Rn. 50.
[583] BVerwG 3, Rn. 83.

Problembewusstsein bei der Flughafengesellschaft vorhanden, dass die Auslegung geradliniger Flugroutenverläufe ohne den besonderen Hinweis, dass und welche künftigen Änderungen in Betracht kommen, mindestens missverständlich ist.

Die missliche Öffentlichkeitswirkung wurde noch dadurch verstärkt, dass die Genehmigungsbehörde die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Rahmen des Anhörungsverfahrens nur in den Gemeinden veranlasste, die innerhalb der aufgrund der Grobplanung ermittelten Lärmkonturen lagen. Das Bundesverwaltungsgericht hat dies als Fehler in der Öffentlichkeitsbeteiligung bewertet:

> „Der Planfeststellungsbeschluss leidet allerdings an einem Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Umweltverträglichkeitsprüfung. Wie der Senat im Urteil vom gleichen Tage in den Verfahren BVerwG 4 A 7001.11 bis 7003.11 dargelegt hat, hätte der Beklagte weder das Gebiet, in dem die Planunterlagen gemäß § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG auszulegen sind, noch den Untersuchungsraum Mensch der Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage der prognostischen Flugroutenplanung abgrenzen dürfen. Er hätte die Unterlagen in allen Gemeinden auslegen müssen, die im Einwirkungsbereich des Flughafens liegen und bei denen jedenfalls für Teile des Gemeindegebiets weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen auszuschließen ist, dass ein zu ihrer Betroffenheit führendes Flugverfahren festgelegt wird.“[584]

Das Bundesverwaltungsgericht stellt zugleich klar, dass die Nichtberücksichtigung der 15°-Divergenz nicht ursächlich war für den Beteiligungsfehler. Vielmehr habe die Genehmigungsbehörde die (fehlende) Bindungswirkung der prognostischen Flugroutenplanung insgesamt falsch eingeschätzt.[585]

Ähnliches gilt nach dem Dafürhalten des Ausschusses für die Informationspolitik der Flughafengesellschaft: Ausdrückliche Hinweise auf den vorläufigen Charakter der Flugroutenplanung hätte insbesondere deshalb nahegelegen, weil mit um 15° abknickenden Flugrouten bereits konkret gerechnet werden musste. Sie wären aber nicht auf letztere zu beschränken. Vielmehr wäre es im Sinne einer transparenten Darstellung wünschenswert gewesen, mögliche Lärmauswirkungen nicht nur anhand eines einzelnen Flugroutenszenarios festzulegen, sondern frühzeitig möglichst viele Anwohner zu informieren, die realistischerweise betroffen sein können. Dies könnte durch die Darstellung mehrerer möglicher Flugroutenverläufe und Lärmkonturen erfolgen, allgemein aber auch durch eine deutlichere Sensibilisierung der Betroffenen für die Tatsache, dass die Flugroutenplanung stets nur eine vorläufige sein kann.

---

[584] BVerwG 3, Rn. 105.
[585] BVerwG 3, Rn. 106.

V. Das Fluggastterminal

1. Planungsschritte und Zuständigkeiten

Der Generalplaner pg bbi war, solange noch die Vergabe des Terminalbaus an einen Generalunternehmer vorgesehen war (s. o. C.VII.2), nur mit der Vorplanung, der Entwurfsplanung und der Genehmigungsplanung für das Terminal beauftragt.[586] Die Flughafengesellschaft gab die von der pg bbi termingerecht erstellte Vorplanung am 27. Juli 2005 frei.[587] Die pg bbi erstellte die darauf aufbauende Entwurfsplanung und übergab diese ebenfalls termingerecht am 28. April 2006.[588] Die Entwurfsplanung wiederum war Grundlage für die Genehmigungsplanung, die am 30 Juni 2006 mit dem Bauantrag eingereicht wurde.

Aufgabe des zu beauftragenden Generalunternehmers wäre es u.a. gewesen, aufbauend auf der Genehmigungsplanung die Ausführungsplanung zu erstellen. Erst mit Änderung der Vergabestrategie für das Terminal und der Aufteilung der Vergabe auf sieben, später neun[589] Lose entstand die Notwendigkeit, dass die Flughafengesellschaft selbst als Bauherrin den Auftragnehmern die Ausführungsplanung zur Verfügung stellte. Letztlich wurden jedoch ca. 50 Einzelvergaben für das Terminal vorgenommen, woraus sich ein großer Koordinations- und Steuerungsaufwand ergab. Der **Zeuge Olaf Nozon** erläuterte hierzu:

> „Dieser Schritt führte dann zwangsläufig dazu, dass die Ausführungsplanung, die beim Generalunternehmer gelegen hätte, durch den Bauherrn selbst bereitgestellt werden kann, denn den einzelnen Fachunternehmern kann man nicht auferlegen, dass sie eine Ausführungsplanung machen und diese dann untereinander koordinieren. Klassischerweise wird es dann bei kleinteiligeren Vergaben Aufgabe des Bauherrn, selbst die Ausführungsplanung beizubringen.“[590]

Zur Vergabe dieser Planungsleistung führte die Flughafengesellschaft ein Ausschreibungsverfahren durch, in dem sich der bisherige Generalplaner pg bbi zunächst nicht bewarb. Nach Darstellung der pg bbi hatte die Flughafengesellschaft die pg bbi – mutmaßlich aus vergaberechtlichen Gründen aufgrund des sog. Projektantenstatus – ausdrücklich aufgefordert, nicht am Verfahren teilzunehmen.[591] Das Ausschreibungsverfahren verlief jedoch nicht erfolgreich, wie der Zeuge **Olaf Nozon** weiter beschrieb:

> „Wir haben am Markt abgefragt. Es gab nur einen Bieter, der ein ernstzunehmendes Angebot abgegeben hat. Allein, er war nicht dazu bereit, bestimmte Kriterien zu erfüllen, nämlich Termin-, Kostenaussagen und andere wichtige Vertragsgrundlagen zu erfüllen.“[592]

---

[586] § 2 des Generalplanervertrags vom 17.1.2005, FBB 282, Bl. 1 ff. (5).
[587] FBB GmbH/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2005, S. 9, FBB 142. Nach abweichender Angabe der pg bbi erfolgte die Freigabe am 10.6.2005, siehe LG Potsdam 2, Bl. 286.
[588] FBB GmbH/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2006, S. 10, FBB 142.
[589] Siehe Controllingbericht 1/2009, Anlage 6, FBB 119.
[590] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 8.
[591] LG Potsdam 2 Bl. 295.
[592] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 8.

Das Vergabeverfahren wurde daher aufgehoben und die Ausführungsplanungsleistung freihändig an die pg bbi vergeben.[593] Der Generalplanervertrag für die Ausführungsplanung des Fluggastterminals wurde am 29. Februar 2008 abgeschlossen. Die pg bbi formulierte zum Vertrag einen sogenannten Sideletter mit Vorbehalten, der aber von der Flughafengesellschaft nie unterzeichnet wurde und in der Folgezeit ein permanenter Konfliktpunkt auch hinsichtlich einer Kostenobergrenze blieb.

Die durch die pg bbi erstellte Ausführungsplanung wiederum wurde an die bauausführenden Unternehmen in den einzelnen Gewerken übergeben und bildet die Grundlage für deren eigene Werk- und Montageplanung.

2. Planungsverzüge durch Planänderungen

Vor allem in der Zeit bis Ende 2009 wurden teils umfangreiche Änderungen an der Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit weitreichenden Folgen für die Ausführungsplanung vorgenommen, mit denen vor allem auf Wünsche der Nutzer, d. h. der Fluggesellschaften, eingegangen wurde. Anhand der Controllingberichte ist nachzuverfolgen, wie nutzerseitig gewünschte Änderungen laufend zu Verzögerungen in der Entwurfs- und Ausführungsplanung führten, was die darauf aufbauende Werk- und Montageplanung der Bauunternehmen und schließlich auch die Bauabläufe beeinträchtigte, so etwa Ende 2009 im Bereich der Fassade:

> „Der GU I, 3 Los 2 […] hat die Werkstatt- und Montageplanung nicht termingerecht übergeben. […] Die teilweise mehrmonatigen Verzüge in der Planung beruhen z. T. auf nutzerseitigen Forderungen. Verzögerungen im Bauablauf sind durch Abstimmungen zwischen Eiffel und Seele entsprechend einer in der Verhandlung befindlichen terminsichernden Vereinbarung […] verkürzt.
>
> Die Übergabe der Werkstatt- und Montageplanung durch den GU I, 3 Los 3 […] ist aufgrund von einzuarbeitenden Planungsänderungen mit 4 Wochen Verzögerung erfolgt.“[594]

Weitere Änderungen in allen Planungsstufen ab 2010 sind oftmals darauf zurückzuführen, dass die gravierenden Nutzungsänderungen des Terminalgebäudes in einer Kettenreaktion weitere Umplanungen notwendig machten. Dies betraf vor allem die technische Gebäudeausstattung. [595] Der Zeuge Dr. Körtgen sah in den Nutzungsänderungen auch den Hauptgrund für die Defizite in der technischen Gebäudeausstattung. Angesprochen auf die technischen Probleme als hauptsächliches Defizit der Baustelle äußerte sich der Zeuge:

---

[593] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 8; Generalplanervertrag vom 29.2.2008, FBB 294, Bl. 5 ff.
[594] Controllingbericht 4/2009, Stand 6.11.2009, S. 32, FBB 119.
[595] So der Zeuge Peterhänsel, der aufseiten der Projektsteuerung für die Steuerung des Terminalbaus zuständig war und das Ausmaß der Änderungen als extrem bezeichnete, s. Wortprotokoll der Vernehmung am 8.1.2016, S. 24 f.

> **Zeuge Dr. Manfred Körtgen**: „Ja, das ist aber nicht von Anfang an gewesen, sondern das ist erst zum Schluss gekommen. Das ist dann erst hochgekocht als diese vielen, vielen Änderungsanträge kamen, denn Sie müssen sich vorstellen, dass bei einem Änderungsantrag jedes Gewerk berührt wird. Dadurch, dass man Änderungen gemacht hat, dass man zusätzliche Gebäude gemacht hat, wie diese Piers, wurde natürlich auch die TGA – unter anderem – mit vergrößert, und das musste dann immer angepasst werden.“[596]

Der **Zeuge Hans-Joachim Paap** sagte daher aus Sicht der Generalplanung:

> „dass die Hauptverantwortung für das Desaster bei der Flughafengesellschaft liegt, und zwar durch eine nicht marktgerechte Vergabe von Aufträgen sowie kostentreibende und terminrelevante Änderungen. Von den über 500 Änderungswünschen des Bauherrn waren 6 so gravierend, dass wir neue Bauanträge stellen mussten. In den ersten drei Jahren der Realisierung sind durch Änderungswünsche 18 Monate Planungszeit zusätzlich erforderlich geworden und dem Projektablauf somit verlustig gegangen.“[597]

a. Die Umplanungen im Einzelnen

Angesichts hunderter von Planänderungsanträgen[598] beschränkt sich die folgende Übersicht auf die größeren Änderungen, die die erneute Stellung von Bauanträgen erforderten, sowie die wesentlichen Entwicklungen im Bereich der technischen Gebäudeausstattung.

aa. Pier Nord und Pier Süd

Die Einrichtung von Walk-Boarding-Piers war in der Entwurfsplanung lediglich als Ausbauoption vorgesehen. Die Projektsteuerung stellte sodann im Mai 2006 fest:

> „Es besteht – auch nach Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklung – die Erfordernis die Ausbauoptionen in Teilen bereits mit der Betriebsaufnahme des BBI auszuüben.
>
> So ist nun vorgesehen, das geplante Terminal südöstlich um einen ca. 400 m langen Pier zu ergänzen, incl. eines weiteren Non-Aviation-Bereiches (Marktplatz)“

Die Errichtung des Piers kam Wünschen der Nutzer deshalb entgegen, weil vor allem Low-Cost-Carrier ein Walk-Boarding gegenüber dem Bustransport bevorzugten, so dass ein

---

[596] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 81.
[597] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 4.
[598] Laut Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 4, ca. 500, laut Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 21, 200 bis 250.

größerer Bedarf an terminalnahen Flugzeugstellplätzen entstand.[599] Der Vorschlag der Geschäftsführung sah die Nachbeauftragung des Generalplaners mit der Planung eines Walk-Boarding-Piers – des sogenannten Pier Nord – bei einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von 35 Mio. € vor. Dem stimmte der Aufsichtsrat am 23. Juni 2006 zu.[600]

Ein zweites Walk-Boarding-Pier, das Pier Süd, wurde 2007 auf Vorschlag der Geschäftsführung in die Planungen einbezogen, als die Generalunternehmerleistung für das Terminal aufgehoben und Leistungsinhalte für die neu zu bildenden Vergabepakete gebildet wurden.[601]

Auch die Gestaltung der Piers wurde auf Beschluss der Geschäftsführung nochmal verändert.[602] Während zunächst Nord- und Südpier identisch gestaltet waren, wurde für das Südpier eine höherwertige Ausstattung geplant, was u.a. die Fluggastbrücken betraf.[603] Dies wurde nicht als Einzelmaßnahme dem Aufsichtsrat vorgelegt, war jedoch ebenfalls Teil der neu auszuschreibenden Ausführungsleistungen im Terminal, deren Vergabe der Aufsichtsrat am 4. Februar 2009 zustimmte.[604] Die Geschäftsführung begründete dies im Rahmen einer Erörterung im Aufsichtsrat:

> „Auf Nachfrage des Vorsitzenden wird durch die Geschäftsführung die unterschiedliche Ausstattungsqualität des Walk Boarding Piers Nord gegenüber dem Pier Süd bestätigt. Hintergrund ist die dort vorgesehene Abfertigung der Low Cost Airlines. Die unterschiedliche Ausstattungsqualität sei auch ein Ergebnis der mit den Low Cost Airlines geführten Gespräche. […]
>
> Auf Nachfrage von Herrn Zehden wird mitgeteilt, dass die Konzeptionen den jeweils vorhandenen Marktbedürfnissen anzupassen seien. Derzeit würde der Markt eine Differenzierung nach unterschiedlichen Ausstattungs- und Abfertigungsqualitäten verlangen.“[605]

bb. Neues Retail-Konzept

Zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Flughafens wurde der Verkaufsbereich 2007 vergrößert und als sog. Walk-through-Shop konzipiert. Der Zeuge Weyer als damaliger technischer Geschäftsführer verantwortete und begründete die Umplanungen mit den Notwendigkeiten der Finanzierung:

---

[599] Vorbereitung zur FBS-AR-Sitzung am 23.06.2006, Skzl 589, Bl. 141 f.
[600] FBS GmbH, Protokoll der 74. Aufsichtsratssitzung am 23.6.2006, FBB 272, Bl. 171 ff. (178).
[601] FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrats am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff., (201).
[602] Beschluss der Geschäftsführung vom 2.4.2008, s. Protokoll der Geschäftsführersitzung am 2.4.2008, FBB 481, Bl. 270 ff. (270).
[603] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 37.
[604] FBS GmbH, Protokoll der 91. Aufsichtsratssitzung am 4.2.2009, FBB 264, Bl. 481 ff. (488).
[605] FBS GmbH, Protokoll der 91. Aufsichtsratssitzung am 4.2.2009, FBB 264, Bl. 481 ff. (486).

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Im Planungsbereich gab es in der Tat Änderungen, natürlich, und dafür war ich zum Teil auch verantwortlich, weil natürlich die Finanzierbarkeit dieses Projektes im Vordergrund stand. Ein wesentlicher Aspekt – wir haben es eben schon gestreift – ist das Thema Non-Aviation, weil ein Flughafen von reinen Aviation-Umsätzen heutzutage nicht mehr leben kann, das heißt, man muss ein Kompensat finden, und das ist natürlich dann im Bereich Shopping, im Bereich Werbung, Gastronomie und was da alles eine Rolle spielt, Parking usw. Das ist in der Tat optimiert worden, um am Ende der Tage ein finanzierbares Projekt vorweisen zu können.“[606]

Der Zeuge Prof. Dr. von Gerkan sprach in diesem Zusammenhang wiederholt von einem Paradigmenwechsel, bestritt jedoch nicht dessen wirtschaftliche Notwendigkeit. Auch räumte er selbst ein:

> **Zeuge Prof. Dr. Meinhard von Gerkan**: „Genau dieser Paradigmenwechsel hat uns nicht erst hier im BER gewissermaßen überrascht.“[607]

Die zeitlichen Auswirkungen waren nach Aussage des Zeugen Paap trotz der erneuten Bauantragstellung mit der Terminplanung vereinbar, denn:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap**: „Wir waren jetzt, 2007, eigentlich schon mit der ersten Genehmigung durch und konnten uns diese Änderung des Retail-Konzeptes auch nur leisten – in Anführungsstrichen „leisten“ –, weil parallel ja zweimal die GU-Vergabe aufgehoben worden ist. Da entstand im Prinzip ein Gap von einem Jahr, das der Planungs- und Bauzeit zwar verloren war, aber jetzt durch die erneute Bauantragstellung, Entwurfsplanung und Bauantragstellung für Integration und Retail kompensiert werden konnte.“[608]

cc. Non-Schengen-Fähigkeit Mainpier (Ebenenshift)

Der vollständige Ausbau der Ebene E2 zur Abfertigung von Non-Schengen-Flügen war eine Reaktion auf aktualisierte Verkehrsplanungen verschiedener Fluggesellschaften. Diese ließ eine Erhöhung des Anteils des Umsteigeverkehrs von 5 Prozent auf 20 Prozent erwarten, wodurch der Anteil der Non-Schengen-Passagiere wachsen würde. Insgesamt wurde eine Erhöhung der Abfertigungskapazität um 1/3 notwendig.[609] Die Geschäftsführung führte in einer Vorlage an den Aufsichtsrat aus:

> „Seitens der Airlines besteht die dringende Anforderung, auch eine Vielzahl von Non-Schengen Verkehren gebäudenah abzufertigen und vor allem auch mehr

---

[606] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 29.
[607] Zeuge Prof. Dr. Gerkan, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.9.2014, S. 8.
[608] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 9.
[609] So die Ausführung der Geschäftsführer Körtgen und Schwarz laut Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des FBS-Aufsichtsrats am 2.7.2008, FBB 273, Bl. 195 ff. (198).

> Großraumpositionen Non-Schengen fähig zu machen. Nach aktuellem (noch nicht freigegebenen) Planungsflugplan besteht bereits kurz nach Eröffnung der Bedarf nach fünf gleichzeitigen Großraumpositionen für Interkontverkehre. Bei derzeitiger Planung können daher kurzfristig keine weiteren Interkontverbindungen noch andere Non-Schengen Verkehre in diesem Zeitfenster gebäudenah abgefertigt werden.“[610]

Um die Flexibilität und Funktionalität des Mainpiers voll auszuschöpfen, schlug die Geschäftsführung daher den Vollausbau der Ebene E2 sowie die Herstellung der Ebene E0Z als Non-Schengen-Ankunftsebene vor.[611] Der Aufsichtsrat stimmte der Maßnahme sowie einer hierfür notwendigen Budgeterhöhung von 18,6 Mio. € am 2. Juli 2008 zu.[612]

Die Maßnahme war verbunden mit der Errichtung doppelstöckiger Fluggastbrücken (s. u. E.V.2.a.dd.), sowie mit einer Änderung des Nutzungskonzeptes der Ebenen – dem sog. Ebenenshift, der anders als zunächst geplant eine Vermischung der Schengen- und Nicht-Schengen-Passagierströme erlaubte. Zum Hintergrund der Umplanung erläuterte der **Zeuge Olaf Nozon**:

> „Ursprünglich war geplant, abfliegende und ankommende Passagiere in dem Gebäude schlicht zu trennen. Es war ja zu verzeichnen, dass aufgrund verschärfter Sicherheitslagen in Europa durch Brüssel z. T. die Latte, was Sicherheitsanforderungen angeht, immer höher wird. Es war zu dem Zeitpunkt, als wir mit der Planung begonnen haben, noch gang und gäbe, dass Passagiere gleicher Verkehrsart, also die im europäischen Raum kontrolliert worden sind, als sicher gelten und sich mischen dürfen. Jeder, der in Frankfurt oder woanders umsteigt, weiß, dass sich Ankommende und Abfliegende durchaus begegnen. Dem Frieden hat man nicht getraut. Es gab damals auch Gespräche mit Vertretern des Bundes, also BMVBS oder wie sich das Ministerium zu dem Zeitpunkt, 2005, auch immer nannte, wo wir beschlossen haben, diese Trennung vorsorglich einzuführen. Gleichwohl ließ das Konzept zu, dieses wieder zu ändern mit vertretbarem Aufwand. Da sich dann abzeichnete 2008, dass das beibehalten wird, vermutlich auch wegen der Infrastruktur, wie sie an den Flughäfen ja vorzufinden und nicht so leicht abzuändern ist, haben wir dann diese strikte Trennung aufgegeben und damit das Ebenenkonzept des Terminals umgestellt, also die Passagierflüsse geändert. Das hat natürlich auch noch mal ein paar Umplanungen zur Folge gehabt.“[613]

Der tatsächliche Aufwand und die technischen Folgen für die technische Gebäudeausstattung, insbesondere die Entrauchungsanlagen, stellte sich im Nachhinein erheblich höher dar als

---

[610] FBS GmbH, Vorlage der Geschäftsführung zur 88. Sitzung des Aufsichtsrats am 11.7.2008, FBB 76, Bl. 39 ff. (43).
[611] FBS GmbH, Vorlage der Geschäftsführung zur 88. Sitzung des Aufsichtsrats am 11.7.2008, FBB 76, Bl. 39 ff. (44).
[612] FBS GmbH, Protokoll der 88. Aufsichtsratssitzung am 11.7.2008, FBB 70, Bl. 138 ff. (144 f.)
[613] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 12.

zunächst von der Geschäftsführung behauptet und ist ein Grund für die Schwierigkeiten der Fertigstellung.[614]

dd. A 380/Doppelstöckige Fluggastbrücken

Die ersten Überlegungen zur Errichtung einer doppelstöckigen Fluggastbrücke entstanden im Zusammenhang mit dem Flugzeugmodell A 380. Die Generalunternehmerausschreibung für das Fluggastterminal wurde auf Wunsch des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden um die feste Anbindung einer A 380-Brücke erweitert; eine zweite war optional anzubieten.[615] Im Gegensatz zu den meisten anderen Planänderungen handelte es sich also nicht um eine Initiative der Geschäftsführung; diese hielt das Vorhalten einer Position für den A 380 für unnötig, wie das entsprechende Aufsichtsratsprotokoll belegt:

> „Im Anschluss an die Präsentation wirft Herr Wowereit die Frage auf, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Kosten bereits zur Eröffnung von BBI Abfertigungspositionen für den A 380 fertiggestellt werden konnten. Einzubeziehen seien hier auch die Umrüstkosten, die anderenfalls entstehen würden. Für die Vorhaltung einzelner Abfertigungskapazitäten für den A 380 würden aus seiner Sicht insbesondere Imagegründe des neu errichteten BBI sprechen.
>
> Die Geschäftsführung teilt hierzu mit, dass nach ihren Planungen die Vorhalteinvestitionen so gering wie möglich gehalten würden. Wenn sich bereits während der Bauphase des BBI der Bedarf nach für den A 380 geeigneten Abfertigungspositionen abzeichne, würden entsprechende Umrüstungen sofort umgesetzt.“[616]

Zur Notwendigkeit der Umplanungen für die A 380-Brücke sagte der **Zeuge Thomas Weyer**:

> „Meine Aussage war damals glasklar: Sie können da gerne bauen, aber sie wird die nächsten 15 Jahre nicht genutzt werden, weil der A 380 auf ewige Zeit nicht nach Berlin kommen wird. Dafür ist der Markt einfach nicht groß genug, und die werden den Flieger hier nicht vollbekommen. […] Deswegen macht das keinen Sinn, zumal so etwas auch relativ zügig nachrüsten kann.“[617]

Noch deutlicher bezeichnete der Zeuge Weyer die A 380-Brücke als rein politische Entscheidung, bei der Wünsche der Fluggesellschaften keine Rolle gespielt hätten. Es habe weder eine Äußerung der Fluggesellschaften noch sonst eine Begründung für diesen Aufsichtsratsbeschluss gegeben:

---

[614] Ausweislich des Protokolls der Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010 handelte es sich bei den bisherigen Überschlägen „um erste Kostenschätzungen“, siehe Protokoll der der Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, S. 6, FBB 264.
[615] Vgl. FBS GmbH, Präsentation Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 17.11.2006, FBB 272, Bl. 12 ff. (46); Protokoll der 83. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 14.9.2007, FBB 69, Bl. 216 ff. (221).
[616] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 7.9.2006, FBB 272, Bl. 53 ff. (56).
[617] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 33.

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Ich glaube, dass man damals gewisse Erwartungen hatte an den Status dieses Flughafens, an die Bedeutung, und dass natürlich auch die Verkehrsverbindungen da in Größenordnungen kommen würden, die halt eben nicht nur A 319-, A 320-, 737-Flotten beinhalten würden, sondern halt eben auch Langstrecken. Der A 380 war damals noch nicht einmal fertig, wenn ich mich recht entsinne, sondern das war eine prophylaktische Geschichte, nach dem Motto: In zwei Jahren kommt der, dann ist der fertig, und dann müssen wir halt auch in der Lage sein, einen solchen A 380 – weil Berlin ist wichtig, da kommt er hin –, und dann muss man den halt eben auch entsprechend abfertigen können. Und das war halt eben damals wirklich eine rein politische Entscheidung, die inhaltlich nicht begründet war und nicht begründet werden konnte.“[618]

Die Gesamteinschätzung des Fluggastaufkommens änderte sich allerdings in der Folgezeit: Der zunehmende Interkontinentalverkehrs und gestiegene Passagierprognose führten 2008 zu verstärkten Bemühungen um einen Ausbau des Umsteigeverkehrs. Das zweite Obergeschoß des Terminals sollte nunmehr vollständig für den Non-Schengen-Verkehr ausgebaut werden (s. o. E.V.2.a.cc.).[619] Dieses war nach bisherigen Planungen nicht an die vorhandenen Fluggastbrücken – außer der A 380-Brücke – angebunden, sodass das Einsteigen nur auf einem Umweg über die Ebene 1 möglich war.

Nunmehr initiierte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die durchgängige Einrichtung doppelstöckiger Fluggastbrücken im Mainpier. Sie folgte damit einerseits Wünschen der Airlines, für den Einsteigeprozess der Non-Schengen-Passagiere eine komfortablere Lösung ohne Nutzung eines Treppenhauses zu schaffen.[620] Zum anderen wurden hierdurch zusätzliche Abfertigungskapazitäten geschaffen, da die Treppenhäuser für parallele Boardingprozesse frei wurden.[621]

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft stimmte dem Antrag der Geschäftsführung zur Errichtung von doppelstöckigen Fluggastbrücken und einer Budgeterhöhung von 24,6 Mio. € am 11. Juli 2008 zu.[622]

ee. Pavillons/Sicherheitskontrollen

Mit der angekündigten Einführung neuer EU-Sicherheitsbestimmungen entstand erneut der Bedarf einer Terminalerweiterung. Eine erste verbindliche Information erfolgte in einer ersten Sitzung von Vertretern der Flughafengesellschaft – einschließlich des technischen Geschäftsführers Dr. Körtgen – und der Bundespolizei am 8. März 2010.[623] Da die Sicherheitsbeschränkungen zur Mitführung von Flüssigkeiten im Handgepäck stufenweise bis

---

[618] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 50.
[619] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 12.
[620] Siehe FBS GmbH, Präsentation zur Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 2.7.2008, FBB 273, Bl. 203 ff. (207).
[621] S. FBS GmbH, Präsentation zur Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 2.7.2008, FBB 273, Bl. 203 ff. (208).
[622] FBS GmbH, Protokoll der 88. Sitzung des Aufsichtsrats am 11.7.2008, FBB 70, Bl. 138 ff. (144).
[623] Siehe FBS GmbH, Protokoll zum Informationstermin mit der Bundespolizei am 8.3.2010, FBB 281, Bl. 1 ff.

2013 aufgehoben werden sollten, war absehbar, dass neue, wesentlich größere Scanner für die Sicherheitskontrollen benötigt würden. Somit stieg der Platzbedarf für die Kontrollspuren. Um die von der Bundespolizei vorgeschlagenen Umbauten umzusetzen und zugleich den bisherigen Passagierdurchsatz beizubehalten, war eine Erweiterung der Terminalfläche insgesamt notwendig.

Die Erweiterung des Terminals um insgesamt zwei weitere Jochs (jeweils 45 m nach Norden und Süden), um zusätzliche Abfertigungskapazität zu schaffen, waren als Option bereits vorgesehen und auch Ausschreibungskriterium im Rahmen der Generalplanerausschreibung für das Terminal.[624]

Allerdings wurde von dieser Möglichkeit zum Zeitpunkt, als zusätzlicher Platzbedarf wegen der neuen Sicherheitsbestimmungen entstand, kein Gebrauch gemacht. Der Zeuge Korkhaus begründete dies damit, dass die Umplanungen und Änderungen so gravierend gewesen wären, dass sich daraus deutliche Terminverzüge und wahrscheinlich dreistellige Millionenbeträge ergeben hätten.[625] Aus einem Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft geht hervor, dass die pg bbi für den Fall einer Umsetzung dieser Variante mit einer Verschiebung um mindestens drei Jahre rechnete.[626]

Neben der von der Bundespolizei vorgeschlagenen Möglichkeit der Umsetzung der EU-Verordnung mittels zusätzlicher Kontrolllinien im Mittelbereich des Terminals entwickelte die Flughafengesellschaft drei mögliche Ausbauvarianten. Diese beinhalteten den Bau von ein bis zwei Pavillons mit bzw. ohne Anbindung an den „Marktplatz“.

Die diversen Umplanungsvarianten wurden im Aufsichtsrat vorgestellt, von der Geschäftsführung unter Assistenz der pg bbi im Hinblick auf Umplanungsbedarf, Nutzen und Kosten eingehend beleuchtet und unter den Sitzungsteilnehmern kontrovers diskutiert.[627] Die Geschäftsführung favorisierte aus Gründen der Wirtschaftlichkeit – geringstmögliche Einnahmeverluste – die Variante „Pavillons mit Marktplatzanbindung“, obgleich diese Variante offensichtlich den größten Umplanungsbedarf beinhaltete. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats Klaus Wowereit bezweifelte die in Bezug auf die Einnahmeverluste prognostizierten Kostenschätzungen der Geschäftsführung und äußerte sich skeptisch zum avisierten Umfang der erforderlichen Umplanungen sowie deren finanziellen Auswirkungen.[628] Ein Grundkonsens wurde schließlich im Hinblick auf die Errichtung zweier Pavillons erzielt. Deren Anbindung an den „Marktplatz“ wurde bei Enthaltung des Vorsitzenden und zweier weiterer Aufsichtsratsmitglieder mehrheitlich befürwortet.[629] Der Aufsichtsrat stimmte der vorgeschlagenen Variante und der Erhöhung des Handlungsrahmens um 40 Mio. € für den Pavillonbau und 10 Mio. € für Umbaumaßnahmen im Terminal mit

---

[624] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 6; Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 45.
[625] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 6.
[626] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI und Geschäftsführer Dr. Körtgen) vom 26.5.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 35. Die Einschätzung wurde gemäß dem Schreiben in einem Gespräch gegenüber Vertretern der Flughafengesellschaft am 3.5.2010 getroffen.
[627] Vgl. FBS GmbH, Protokoll der 97. Sitzung des Aufsichtsrats am 25.6.2010, FBB 264, Bl.1 ff. (5 ff.), mit Präsentation Bl. 23 ff.
[628] FBS GmbH, Protokoll der 97. Sitzung des Aufsichtsrats am 25.6.2010, FBB 264, Bl.1 ff. (7).
[629] FBS GmbH, Protokoll der 97. Sitzung des Aufsichtsrats am 25.6.2010, FBB 264, Bl.1 ff. (8).

Beschluss vom 25. Juni 2010 unter der Maßgabe, die Kosten innerhalb des Gesamtfinanzierungsrahmens abzudecken, zu.[630]

Der Umplanungsbedarf aufgrund der Pavillonbauten betraf ca. 10 Prozent der gesamten Terminalfläche. Für diesen Teilbereich wurde bis zur Durchführung der Umplanungen ein einjähriger Baustopp notwendig.[631] Dies führte zusammen mit den bereits vorhandenen Planungsverzügen dazu, dass der Inbetriebnahmetermin für den Flughafen mit demselben Aufsichtsratsbeschluss vom 25. Juni 2010 um sieben Monate auf den 3. Juni 2012 verlegt wurde (s. u. F.III.1).[632] Für die Pavillons selbst war die Fertigstellung im Jahr 2013 geplant.

Der neue Inbetriebnahmetermin wurde festgelegt unter der Voraussetzung, dass keine wesentlichen Planungsänderungen mehr notwendig waren (siehe F.III.2.c). Ab der zweiten Jahreshälfte 2010 zeigte sich jedoch, dass die Pavillons massive Auswirkungen vor allem auf die Planung der technischen Gebäudeausstattung hatten. Vor dem Hintergrund, dass der Terminplan für den Eröffnungstermin 2012 keine wesentlichen Planänderungen mehr vorsah, sagte der Zeuge Wowereit aus, der Aufsichtsrat sei über die volle Relevanz der Planungsänderungen nicht informiert worden:

> **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.“ [633]

Nach Aussage des Zeugen Manninger waren Folgen des Pavillonbaus in der Tat auch für die Projektsteuerung zum Zeitpunkt der Aufsichtsratsvorlage noch nicht voll übersehbar:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Man hat sie an der Stelle – – Ja, man hat sie nicht richtig berücksichtig, denn es war ein Grobkonzept, auf die Schnelle aufgestellt. Wir waren auch in die Entscheidung zu den Pavillons und überhaupt in die Entscheidung zu den zusätzlichen Siko-Spuren ja überhaupt nicht involviert. Das hatte ich ja heute

---

[630] FBS GmbH, Protokoll der 97. Sitzung des Aufsichtsrats am 25.6.2010, FBB 264, Bl.1 ff. (12). Beschlusstext: „Die Mehrkosten werden ohne Erhöhung des Kreditrahmens aus Krediten und Einsparungen gedeckt.“
[631] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 29.
[632] FBS GmbH, Protokoll der 97. Sitzung des Aufsichtsrats am 25.6.2010, FBB 264, Bl.1 ff. (12).
[633] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 79.

> Morgen erläutert. Und die pg bbi kam dann eben mit einem Vorschlag, der letztendlich uns als fertige Lösung präsentiert wurde.“[634]

Auf die Nachfrage, ob die Projektsteuerung keine Möglichkeit gehabt habe, ihren Planungskontrollaufgaben nachzugehen, antwortete der Zeuge:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Dazu hatten wir überhaupt keine Zeit mehr, weil wir es viel zu kurzfristig auf den Tisch bekommen haben.“[635]

Die Nachbewertung führte erst Ende 2010 dazu, dass die Projektsteuerung aufgrund des hohen Umplanungsbedarfs v. a. der Entrauchungsanlage Gegensteuerungsmaßnahmen vorschlug.[636] Diese beinhalteten u. a. die Umstellung von Bauabläufen (vgl. G.V.4).

b. Die Folgen der Planänderungen

aa. Ausschreibungen aufgrund der Entwurfsplanung

Die Planänderungen, die laufend in das Genehmigungsverfahren eingearbeitet wurden und teils neue Bauanträge notwendig machten, hatten zur Folge, dass zum Zeitpunkt der Ausschreibung von Ausführungsleistungen noch keine Baugenehmigung für das Fluggastterminal vorlag. Somit fehlte es auch an einer abgeschlossenen Genehmigungsplanung. Auch die Ausführungsplanung, die auf der Genehmigungsplanung aufbauen musste, konnte auf diese Weise nicht abgeschlossen werden. Zur Wahrung der bestehenden Terminschiene mit Eröffnungstermin 30. Oktober 2011 erfolgte die Vergabe von Bauausführungsleistungen daher noch vor Abschluss der Genehmigungs- und Ausführungsplanung. Die Ausschreibungen basierten auf einer durch die pg bbi mit ergänzenden Angaben versehenen Entwurfsplanung. So wurde Ende 2008 die Ausführung der Gebäudehülle und der technischen Gebäudeausstattung auf dem Stand der Entwurfsplanung ausgeschrieben und vergeben.[637] Der Zeuge Kraft beschrieb den Zustand als risikobehaftet, aber nicht unüblich:

> **Zeuge Hermann Kraft**: „Ja, also in der Theorie ist es so, natürlich, dass man am besten eine Ausschreibung erst macht, wenn eine Ausführungsplanung fertig ist, also wenn ich wirklich weiß, was ich bauen möchte, und dann vergebe ich das. Dann kann der Unternehmer auch gut kalkulieren, kann auch sichere Preise kalkulieren, und dann sollte der Auftraggeber auch nichts mehr ändern, und dann kann man auch relativ zeitgerecht und im Kostenbudget, das man sich vorgegeben hat, das Bauvorhaben auch fertigstellen. Das ist in der Theorie so. In der Praxis ist es halt leider nicht. Das Einzige, das bei Bauvorhaben immer feststeht, ist der Endtermin

---

[634] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 105 f.
[635] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 106.
[636] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 106.
[637] Vgl. Beschlüsse des FBS-Aufsichtsrates vom 12.12.2008, FBB GmbH, Protokoll der 90. Sitzung des FBS-Aufsichtsrates am 12.12.2008, FBB 70, Bl. 1 ff.

> und was es kosten darf. Aber was eigentlich gebaut werden soll, wird eigentlich meistens so in der Phase des Baugeschehens festgelegt. Das ist halt so.“[638]

Dieses Vorgehen barg das Risiko nachträglicher Änderungen und damit verbundener Kostensteigerungen, die der Construction Manager Drees & Sommer in seinem Projektstatusbericht von Dezember 2008 auch klar benannte:

> „Es besteht ein hohes Kostenrisiko bei den Vergabeprozessen auf Grund der nicht abgeschlossenen Ausführungsplanung. Bei den vertraglich gebundenen Leistungen bzw. den noch zu erfolgenden Vergaben entstehen wegen der Pauschalierung der Leistungen bzw. aus den Änderungen der Ausschreibungsgrundlagen hohe Vertrags- und Kostenrisiken bei der Umsetzung der Planungsänderungen.“[639]

Der Zeuge Manninger äußerte sich in seiner Befragung ähnlich und bezeichnete die Ausschreibung auf Grundlage der Entwurfsplanung als das größte Kostenrisiko.[640] Vor dem Hintergrund des zudem bestehenden Termindrucks schloss er rückblickend:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Ist letztendlich auch nichts Unübliches, muss man auch dazu sagen, in Deutschland, aber, wie gesagt, bei der Situation, wie wir sie dort am Flughafen hatten, würde ich es heute nicht mehr so empfehlen.“[641]

bb. Baubegleitende Planung

Eine zwingende Folge der verspäteten Planungsabläufe war, dass Planungen noch während der Bauausführung erstellt wurden. Zur baubegleitenden Planung musste es bereits deswegen kommen, weil die Ausführungsleistungen auf Basis der Entwurfsplanung, ohne abgeschlossene Ausführungsplanung, ausgeschrieben und begonnen wurde (s. o. E.V.2.b.aa).

Laut dem Ergebnisprotokoll einer Besprechung am 10. November 2008, an der neben Kräften von Drees & Sommer und WSP CBP seitens der Flughafengesellschaft u. a. die Geschäftsführer Prof. Dr. Rainer Schwarz, Manfred Körtgen sowie der Justiziar Gottfried Egger teilnahmen, wurde bei diesem Termin auch über die damals bestehenden Projektrisiken gesprochen. Die Besprechung sollte laut Protokoll zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2008 dienen.[642]

Unter Punkt 4. des Protokolls ist festgehalten, dass Drees & Sommer u. a. „erhebliche Kostenüberschreitungen bei den Ausschreibungen Gebäudehülle und Gebäudetechnik“, das „Risiko weiterer Kostensteigerungen bei den im Ausschreibungsstadium befindlichen

---

[638] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 39 f.
[639] Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008, S. 4, Drees & Sommer 3.
[640] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 9.
[641] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 10.
[642] Ergebnisprotokoll Flughafen BBI – Terminal Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008, Drees & Sommer 1, S. 1.

Vergabepaketen TGA 2 sowie Ausbau 1 + Ausbau 2“, eine „fehlende Planungstiefe durch baubegleitende Planung sowie in die Planung zu integrierende Nutzungsänderungen“, „fehlende Ausführungsreife und in sich abgeschlossene Planpakete zum Zeitpunkt der Auftragserteilung“ sowie ein „hohes Risiko bei der Zielerreichung des Fertigstellungstermins Oktober 2011“ als Projektrisiken ausgemacht habe. Hinzu käme das „Risiko von weiteren Kostentreibern durch hohes Nachtragspotenzial wegen unscharfer Ausschreibungen und durch Maßnahmen zur Stabilisierung von gestörten Planungs- und Bauabläufen“.[643] Laut Protokoll wurden von Drees & Sommer drei mögliche „Alternativen zur eingeschlagenen Projektstrategie“ benannt, die sich auf Ausschreibungs- und Vergabeprozesse beziehen, jedoch auch Aussagen zum damit verbundenen Inbetriebnahmetermin enthalten. So beließ es die erste Variante bei einem Termin zur Gesamtfertigstellung im Oktober 2011, die zweite beinhaltete eine Verschiebung um sechs Monate auf April 2012. Nach der dritten Variante, die die Aufhebung von Ausschreibungen und neue europaweite Ausschreibungen mit kleinteiliger Paketierung vorsah, könne der Flughafen erst im Oktober 2012 oder im April 2013 fertig gestellt werden.[644] Am Ende des Protokolls ist vermerkt, dass seitens der Flughafengesellschaft zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2008 festgelegt worden sei, dass „die Variante 1 Eröffnung Oktober 2011 unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken“ verfolgt wird.[645]

Der Construction Manager Drees & Sommer warnte daher in seinem Projektstatusbericht im Dezember 2008:

> „Die bisher angeordneten Nutzungsänderungen stellen einen massiven Eingriff in den Projektablauf dar. Trotz getroffener GF-Entscheidung, keine Planungsänderungen mehr zuzulassen, liegen weiterhin Nutzungsänderungen aus dem Bereich Aviation vor. Die bereits vorliegenden Störungen im Planungsablauf mit paralleler Vorplanung […] und Ausführungsplanung […] werden damit zusätzlich verschärft werden. Ein geordneter aufbauender Planungsprozess Architektur-Tragwerk-Brandschutz-Technik-Ausbau, inkl. der behördlichen Genehmigungsprozesse, ist dadurch nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.
>
> […]
>
> Für das Gesamtprojekt besteht daher ein erhebliches Risiko. Die Fertigstellung mit Eröffnung Oktober 2011 ist somit stark gefährdet und wird nur mit terminsichernden Maßnahmen erreichbar sein. Sämtliche Ausschreibungen befinden sich auf einem kritischen Weg.“[646]

In einem im Auftrag der pg bbi von Ernst & Young im April 2012 erstellten Gutachten heißt es hierzu:

---

[643] Ergebnisprotokoll Flughafen BBI – Terminal Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008, Drees & Sommer 1, S. 2.
[644] Ergebnisprotokoll Flughafen BBI – Terminal Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008, Drees & Sommer 1, S. 3.
[645] Ergebnisprotokoll Flughafen BBI – Terminal Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008, Drees & Sommer 1, S. 4.
[646] Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008, S. 3, Drees & Sommer 3.

„Insbesondere die Änderungen aufgrund der PÄA Nr. 63 (‚Bahnstatik'), der PÄA Nr. 68 (‚Doppel- Fluggastbrücken'), der PÄA Nr. 72 (‚Ebenenshift') und der Änderungen des Main Pier Süd führten zu massiven Eingriffen in die bestehende Planung erforderten sogar [*sic*] eine neue Baugenehmigung. [...] Aufgrund der Tatsache, dass die FBS einerseits erheblichen [*sic*] Änderungen anordnete und andererseits unverändert an den Terminzielen (Inbetriebnahme 31.10.2011) festhielt, war die pg bbi fortlaufend gezwungen, anstatt Planungsänderungen chronologisch und sukzessive umzusetzen (erst Überarbeitung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung danach Ausführungsplanung), alle Planungsphasen gleichzeitig und parallel zueinander voran zu treiben."[647]

c. Der Umgang mit Planungsänderungen im Zeit- und Kostenmanagement

Aufgrund der erheblichen Termin- und Kostenrisiken, die mit der Einarbeitung einer Vielzahl von Nutzerwünschen verbunden war, hat der Ausschuss die Frage erörtert, wie diese mit dem Kosten- und Terminplan vereinbart wurden. Das projektinterne Instrument, mit dem Änderungen in die Planungen eingebracht wurden, waren Planänderungsanträge. Demgegenüber kam es zu sogenannten Planänderungsstopps, die die Umplanung begrenzen sollten.

aa. Die Einarbeitung von Planungsänderungen

Änderungswünsche von Nutzern, die gegenüber dem Baubereich der Flughafengesellschaft angemeldet wurden, konnte dieser zunächst eigenständig – ohne Einbeziehung der Geschäftsführung – umsetzen. Hierbei war stets eine Machbarkeitsprüfung vorzunehmen. Das Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 2. November 2009 hält hierzu fest:

„Die GF erörtert die weitere Vorgehensweise betreffend Planänderungen und legt folgende Verfahrensweise fest:

Bei nutzerspezifischen Änderungswünschen sind

1. vorab die Kostenübernahme durch den Nutzer verbindlich zu vereinbaren,

2. zu klären ob Änderungswünsche im Hinblick auf die Inbetriebnahme noch zeitlich machbar ist. [*sic*]

Soweit die o. g. Voraussetzungen vorliegen, können die Bereiche eigenständig entscheiden. Bei Ablehnung von Nutzerwünschen gegenüber Nutzern ist der GF zu berichten."[648]

---

[647] Ernst & Young, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, gmp 2, S. 24
[648] FBS GmbH, Protokoll der Geschäftsführersitzung am 2.11.2009, FBB482, Bl.120 ff. (125).

Für die Überprüfung der terminlichen und kostenmäßigen Auswirkungen wurde die Projektsteuerung herangezogen.[649] Diese wiederum erhielt die hierfür notwendigen Informationen von der Generalplanung:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Der normale Ablauf war dann, dass dann die Anfrage an den Planer gestellt wurde über den sogenannten Planungsänderungsantrag, mit der Maßgabe: Bitte prüfe die Auswirkungen terminlich und kostenmäßig! – Erst wenn wir dann eine Rückkopplung bekommen haben mit Termin- und Kostenauswirkungen, ist das dann zur Entscheidung vorgelegt worden.“[650]

Im Falle einer positiven Entscheidung über die Planänderung wurde ein Planungsauftrag an das jeweilige Planungsbüro erteilt. Die Einarbeitung der so geänderten Detailterminpläne in den Masterterminplan erfolgte durch die Projektsteuerung.[651]

bb. Planänderungsstopps und die Einführung eines neuen Änderungsmanagements

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sprach im Laufe der Bauausführung mindestens einen Planänderungsstopp aus, dessen Art und Bestand allerdings unklar ist:

Der Projektstatusbericht des Construction Managers Drees & Sommer aus dem Dezember 2008 bezieht sich auf eine Geschäftsführungsentscheidung, wonach keine Planungsänderungen mehr zugelassen seien.[652] Einen derartigen Beschluss mochte der Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz aber ausdrücklich nicht bestätigen.[653] Als gesichert kann gelten, dass spätestens im Januar 2010 ein Änderungsstopp bestand, da es in dem Protokoll einer Geschäftsführersitzung – nachdem eine Reihe von Planänderungsanträgen besprochen und freigegeben wurden – heißt:

> „Die Geschäftsführung bekräftigt den Planänderungsstopp. Dieser ist strikt einzuhalten.“[654]

Eine der Voraussetzungen für den Beschluss aus dem Juni 2010, die Eröffnung des Flughafens nur um sieben Monate zu verschieben, war, dass keine wesentlichen Änderungen mehr vorgenommen werden.[655]

---

[649] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 34.
[650] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 37; ebenso Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 34 f.
[651] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 38.
[652] Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008, S. 3, Drees & Sommer 3
[653] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 27.
[654] FBS GmbH, Protokoll der Geschäftsführersitzung am 29.1.2010, FBB 482, S. 165 ff. (168); bestätigt durch Aussage des Zeugen Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, 21 S. 27.
[655] Skzl 511, Bl. 24.

Nach Aussage des Zeugen Paap verhängte die Flughafengesellschaft am 1. Oktober 2011 nochmals einen Planänderungsstopp, um einen abschließenden Bauantrag auf dem letzten Stand der Planung einreichen zu können.[656]

Zu Art, Form und Zeitpunkt der Änderungsstopps erhielt der Ausschuss insgesamt keine eindeutigen Zeugenaussagen oder Beweisunterlagen. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass ohnehin keine klare Wirkung des oder der Planänderungsstopps zu verzeichnen ist. Wie die laufenden Planänderungsanträge zeigen, hatte ein Planänderungsstopp zu keiner Zeit den Effekt, dass tatsächlich keine Änderungen mehr eingeführt wurden.[657] Der Zeuge Dr. Körtgen selbst sagte zum Erfolg der Planänderungsstopps:

> **Zeuge Dr. Manfred Körtgen**: „Der Erfolg war nicht sehr groß, um damit anzufangen. Warum Änderungsstopp? – Weil auch wir von der technischen Seite und ich auch persönlich gesagt habe: Es ist vieles machbar, aber lasst uns das einfach verschieben. Müssen wir das bis zur Eröffnung machen, oder können wir das nicht nachher machen? […] Aber ich muss einfach sagen: Es ist in der Tat nicht konsequent eingehalten worden, weil es immer wieder Gründe gab, wo gesagt wurde – ich möchte jetzt keine Namen nennen: Der Kunde will das aber jetzt noch haben.
>
> […] Es gab genügend Änderungsanträge, ja. Und der Planungsstopp ist immer wieder unterbrochen worden, das ist richtig, weil es hieß, nicht die – – Also, die Änderungen danach kamen ja nicht aus technischer Sicht, sondern eben aus Kundenwünschen. Man hat immer wieder gesagt: Der Flughafen wächst. Alle waren froh, dass man mehr Passagiere hat. Sie waren alle froh. Manche oder einige Kunden entscheiden sich einfach zu spät. Dann sind die auf der Baustelle gewesen und haben gesagt: Da steht ja eine Stütze, die wollen wir gar nicht haben. – Dann haben wir gesagt: Die steht aber schon seit drei Jahren in den Plänen. – Ja, die müssen Sie wegmachen. – Das geht aber nicht. – So, dann wurde dadurch wieder der Änderungsstopp aufgehoben, nach dem Motto: Jetzt müssen wir es doch ändern, weil der Kunde das will.“[658]

Der Zeuge Dr. Körtgen konkretisierte dies in seiner zweiten Vernehmung vor dem Ausschuss. Nach seiner Aussage befand er sich in einer Drucksituation gegenüber dem Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz, der die kaufmännische Seite des Unternehmens vertrat:

> **Zeuge Dr. Manfred Körtgen**: „[…] Der Hauptinitiator von Änderungswünschen […] 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.[…] 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!
>
> […]

---

[656] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 23.
[657] Vgl. z. B. Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 58.
[658] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 58.

> 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.“[659]

Die Einflussnahme durch den Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz, so der Zeuge Dr. Körtgen, sei so weit gegangen, dass jener sich vorab bei Mitarbeitern des Baubereichs über die Umsetzbarkeit informiert habe.[660] Der Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz widersprach dieser Aussage nicht ausdrücklich. Im Regelfall habe er nur mit dem Geschäftsführer Dr. Körtgen kommuniziert; ob dies im Einzelfall anders gewesen sei, war ihm angeblich nicht mehr erinnerlich. Jedenfalls, so der Zeuge, habe er nicht Druck auf den Technikbereich aufgebaut, um Änderungen durchzusetzen.[661]

Ansonsten habe er den Änderungsstopp „sehr ernst genommen“[662], bestätigte zugleich jedoch die Auslegung der übrigen Zeugen, dass dieser nicht als kategorischer Ausschluss jeder Änderung zu verstehen, sondern eine Anpassung an die Marktgegebenheiten unumgänglich war:

> **Zeuge Dr. Rainer Schwarz**: „[…] Das heißt, grundsätzlich war doch die Anweisung: Es darf nichts mehr geändert werden. Es wird nur noch dann etwas geändert in berechtigten Fällen, wo irgendjemand – – Und ich meine, das ist ja auch, glaube ich, so ein Stückchen nachvollziehbar. Dieses Terminal […] ist geplant worden, keine Ahnung, 2000 irgendwann, 2002 oder 2003. So, und zehn Jahre später soll das noch genau stimmen in einer Industrie, die sich so dynamisch verändert wie kaum eine andere Industrie, in einer Situation, wo das Luftverkehrsaufkommen in Berlin doppelt so hoch ist, als es zehn Jahre vorher war? Also, ich sage mal, dass es da bestimmte Änderungsprozesse gibt, halte ich für relativ gut nachvollziehbar. Die Frage ist nur: Wie viel lassen Sie da in der Endphase des Baus noch zu? […] Deshalb Thema Planungsstopp!
>
> Dass Sie diesen Planungsstopp nicht 100-prozentig durchhalten können, habe ich jetzt, glaube ich, bis zum Erbrechen – deshalb mache ich es nicht nochmal – an dem Beispiel Air Berlin-Lounge deutlich gemacht. Das gibt es halt einfach, dass es da Änderungen gibt. So, und von daher ist man im Sinne des Dienstleisters gegenüber dem Kunden, glaube ich, auch gut beraten, bei solchen Geschichten, die nicht darauf beruhen, weil da irgendjemand etwas verschlampt hat oder so, sondern weil einer auf eine neue Marktgegebenheit reagiert, dass man das zulässt, es sei denn, die Techniker sagen, es geht nicht. Aber ich kann Ihnen hier ellenweise vorlesen, wer alles gesagt hat, es geht.“[663]

---

[659] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 94.
[660] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 94. Der Zeuge belegte diese Behauptung nicht weiter.
[661] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 74 ff.
[662] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 74.
[663] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 103.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sogenannte Planänderungsstopps das weitere Einbringen von Planänderungen nicht verhindert haben. Nach Auffassung der damaligen Geschäftsführung selbst dienten sie lediglich der Bekräftigung des Grundsatzes, dass Planänderungen nicht ohne berechtigte Begründung einzubringen sind. Immerhin kam es im Zuge der Planänderungsstopps zu einer formellen Erhöhung der Genehmigungsanforderungen im Planänderungsmanagement (s. u.).

cc. Neues Änderungsmanagement

Aus Anlass des Geschäftsführerbeschlusses vom 29. Januar 2010, mit dem der Planänderungsstopp bekräftigt wurde (s. o.), wurde ein Planänderungsmanagement eingeführt, das erstens den jeweiligen Veranlasser der Planänderung klarer identifizieren sollte, und zweitens dazu führte, dass jede Planänderungsentscheidung der Geschäftsführung vorzulegen war. Dies ergibt sich aus dem Protokoll einer Besprechung am 11. März 2010 zwischen Vertretern aller Bereiche der Flughafengesellschaft, des Generalplaners pg bbi und der Projektsteuerung WSP CBP:

> „Ziel der heutigen Abstimmung ist eine bereichsübergreifende Einigung darüber, inwiefern und in welcher Form weitere, für die Genehmigungs- Funktions- bzw. Betriebsfähigkeit des Flughafens erforderliche Planungsänderungen dennoch weiter verfolgt werden sollen.
>
> […]
>
> Es wird festgehalten, dass Planungsänderungen von jetzt an grundsätzlich durch die Veranlasser zu verantworten, d. h. in einem zweistufigen Verfahren der GF zur Entscheidung vorzulegen sind: Mit GF-Vorlage „Stufe 1“ beschließt die GF, FBS-BT mit der Prüfung der Umsetzbarkeit zu beauftragen (Auswirkungen auf Kosten, Termine und Baugenehmigung). Auf Basis der erfolgten Prüfung wird mit GF-Vorlage „Stufe 2“ über die Umsetzung entschieden.“[664]

Die Umsetzung der neuen Verfahrensweise bei Planungsänderungsanträgen zeigt sich etwa in der Besprechung „Jour-Fixe Nutzerkoordination“:

> „WSP CBP weist in dem neuen Teilnehmerkreis nochmals darauf hin, dass seit 01/2010 keine Plaä ohne vorgehenden GF-Beschluss bearbeitet werden dürfen.
>
> Auch ein genehmigter Wirtschaftsplan ist nicht ausreichend, um eine Änderung für den BBI zur Durchführung zu bringen“[665]

Dies betraf in derselben Sitzung mehrere Planungsänderungsanträge aus dem Bereich der technischen Gebäudeausstattung.

---

[664] WSP CBP, Protokoll zur „Abstimmung zum PG-Beschluss PÄA-Stopp“ am 11.3.2010, LG Potsdam 7, Bl. 1.
[665] WSP CBP, Protokoll Steuerungs-Jour-Fixe Nutzerkoordination am 26.1.2011, FBB 210, Bl.31 ff. (34).

Während nunmehr die Geschäftsführung stets die abschließende Entscheidung über Planungsänderungen traf – bei budgetrelevanten Entscheidungen mit Zustimmung des Aufsichtsrates –, blieb der inhaltliche Prüfungsablauf durch die Projektsteuerung und Generalplanung (s. o.E.V.2.c.aa) gleich. Zu einer Verminderung der Änderungsanträge führte die Verfahrensweise nicht. Die Bauüberwachung berichtete im Januar 2012:

> „Die Umsetzung der kontinuierlichen Änderungen durch die Nutzer in die laufende Ausführungsplanung erfolgt weiterhin anachronistisch zum Regelablauf aufeinanderfolgender Planungsphasen […] Es liegen für das Jahr 2011 ca. 130 neu einzuplanende Änderungen vor, die parallel zu den laufenden Umplanungen in den Gesamtablauf und die Gesamtorganisation integriert werden müssen.“[666]

Wenn überhaupt, hatten der Änderungsstopp und das Änderungsmanagement augenscheinlich nur den Effekt, dass mit besonderer Sorgfalt zu prüfen war, inwieweit die Änderungen notwendig und machbar sind. Ausschlaggebend war, ob der Inbetriebnahmetermin durch die Änderungen gefährdet wurde. Der Zeuge Korkhaus schilderte zunächst allgemein den Ablauf von Planänderungen:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** „Die Geschäftsführung hat Anfang 2011 einen Planänderungsstopp ausgesprochen. Wenn wir Planänderungen angeordnet haben, war es ja ein Prozess, der erst einmal an die pg bbi ging. Die sollte dann die Wünsche, die wir noch hatten, beurteilen. Das haben die auch gemacht, schriftlich, indem sie uns mitgeteilt haben, was aufgrund dieser Planänderung für Kosten entstehen, welche Firmen beteiligt sind und was es eventuell für Terminauswirkungen hat. Und wenn dann nach diesem Stopp eine entsprechende Antwort kam vonseiten der Planungsgemeinschaft, dass das Terminverzüge nach sich zieht, dann ist diese Planänderung nicht ausgesprochen worden. Es gibt auch Planänderungen noch nach dem Planänderungsstopp, die sich damit beschäftigen, dass irgendwelche Beschilderungen geändert werden. Das hat mit Sicherheit nichts mit dem Termin zu tun, und solche Planänderungen sind dann auch noch ausgesprochen worden bis wenige Wochen vor dem dann abgesagten Termin.“[667]

Auf weitere Nachfrage, was das Entscheidungskriterium sei, nach dem Änderungen trotz Planänderungsstopp noch zugelassen wurden, gab der Zeuge an, dass ein Verzug des Fertigstellungstermins zu vermeiden war:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** Bei dem Planänderungsstopp waren natürlich die gemeint, die unter Umständen Einfluss nehmen auf die Terminfertigstellung.[668]

Auf abermalige Nachfrage gestand der Zeuge Korkhaus schließlich ein, dass in der Praxis die überwiegende Zahl der Planänderungen nach wie vor angeordnet wurde.[669]

---

[666] Monatsbericht der Bauüberwachung Januar 2012, S. 12, LG Potsdam 7, Anlage CBH 48.
[667] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 27.
[668] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 27.
[669] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 28.

Der Ausschuss stuft diese Art der Risikoabwägung als höchst unprofessionell ein. Wenn Änderungswünschen regelmäßig nachgekommen werden soll, solange nur der Inbetriebnahmetermin nicht verhindert wird, ist das keine wirksame Risikobegrenzung. Denn jede Änderung ist eine Störung des Planungsablaufes und somit abstrakt geeignet, die pünktliche Inbetriebnahme zu erschweren. Es ist nicht sachdienlich, abzuwarten, bis dies in eine konkrete Gefährdung des Termins umschlägt. Auch ist angesichts dieser Einstellung des Bauherrn wenig verwunderlich, dass die Projektsteuerung und die Generalplanung, während sie zwar fachlich verantwortlich war für eine zutreffende Risikobewertung der Änderungsanträge, de facto unter einer Art „Machbarkeitsdruck“ standen und so an die Grenzen des Machbaren gingen.[670] Dies wiederum diente den Fachverantwortlichen der Flughafengesellschaft – das war zuletzt stets die Geschäftsführung – als Rechtfertigung der Änderungsentscheidung.[671] Zusammenfassend dürfte das Fazit des Zeugen Willner die Gemengelage zutreffend beschreiben:

> **Zeuge Erik Willner**: „[…] Die pg bbi hätte öfters sagen müssen: Nein, das machen wir nicht mehr. – Aber leider haben sie dann bestimmte Sachen doch noch zu erfüllen versucht. Und der Flughafen hat immer umbestellt, trotz Planungsstopp[.]“[672]

3. Planungsdefizite der pg bbi und Insolvenz der IGK-IGR

Neben den von Bauherrenseite ausgelösten Planungsänderungen verursachten Fehlleistungen der Generalplanung und die Insolvenz des Planungsbüros IGK-IGR gravierende Verzüge in den Planungsleistungen. Die größten Defizite befanden sich im Bereich der Elektroplanung. Nach Aussage des Zeugen Korkhaus wurde das volle Ausmaß der Planungsdefizite aber erst im Juni 2012 bekannt (siehe G.II).[673]

Bereits 2009 stellte ein Gutachter im Auftrag der Flughafengesellschaft Mängel in der Ausführungsplanung der technischen Gebäudeausstattung fest.[674] Zu demselben Ergebnis kam ein Gutachten im Auftrag der ARGE ImCa, die Auftragnehmerin dieses Vergabepaketes war (s. u. F.II.5). Dies führte zu Nachbesserungsbemühungen seitens der pg bbi in Zusammenarbeit mit dem Baubereich der Flughafengesellschaft:

> **Zeuge Olaf Nozon**: „Das Ende vom Lied war, dass wir uns halt regelmäßig mit der pg bbi zusammengesetzt haben, neue Terminpläne gestrickt haben, gesehen haben, dass die die Ressourcen verstärken. Wir haben gefordert, dass ein Onsite-Team auf

---

[670] Vgl. auch die Aussage des Zeugen Langenickel, wonach es bis zum letzten Tag niemand gegeben habe, der den Änderungen Einhalt gebietet: „Wir haben immer die Frage diskutiert, und wir haben immer die Antwort vom Generalplaner und von der Generalbauunternehmung bekommen: Ist gerade noch machbar, kostet x.“, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.9.2015, S. 24.
[671] Vgl. obige Aussage des Zeugen Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 103.
[672] Zeuge Willner, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 127.
[673] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 25.
[674] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 42.

> der Baustelle ist, um zumindest, sage ich mal, bestimmte Planschritte schon ausfertigen zu können und den Rest quasi mit einem gewissen Risikobewusstsein als Bauherr eben halt einen Plan anzuordnen, sobald er halbwegs tauglich ist, mit einem Risiko, dass wir 5 Prozent Kollision riskieren, und das dann mit dem Onsite-Team auf der Baustelle irgendwie vor Ort klären. Das hat aber auch nur bedingt gegriffen.“[675]

Im Februar 2010 meldete das Büro IGK-IGR, das als Teil der pg bbi zuständig für die Planung der technischen Gebäudeausstattung war (s. o. C.V.2), Insolvenz an. Der Zeuge Korkhaus, der zum Zeitpunkt der Insolvenz den Bereich Planung und Bau der Flughafengesellschaft leitete, sagte zum Planungsstand:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Als ich im Februar 2010 die Aufgabe der Bereichsleitung übernommen habe und die TGA-Planung erst mal in die Insolvenz ging, war die erste Aufgabe, die TGA-Planung wieder auf Vordermann zu bringen, denn so, wie ich das im Februar und März 2010 aufgearbeitet habe, stellte sich heraus, dass von vermeintlich fast 3 000 Plänen, die bis Weihnachten 2009 an die Arge ImCa, also den, der die Hardware für die Entrauchungsanlage baut, auszuhändigen waren, keine 500 fertig waren.“[676]

Hierdurch bestand im Februar 2010 ein Planungsverzug von neun Monaten.[677]

Der Teilausfall des Generalplaners im Bereich der technischen Gebäudeausstattung sollte teils durch planerische Verstärkung aufseiten der pg bbi[678], und teils dadurch kompensiert werden, dass die Ausführungsplanung für die Mess-, Steuer- und Regeltechnik (Gebäudeautomation) nicht mehr dem Generalplaner pg bbi, sondern dem Auftragnehmer Siemens überantwortet wurde. Der **Zeuge Hans-Joachim Paap** führte dies aus:

> „Im Rahmen unserer Ausführungsplanung hatten wir zunächst den Auftrag, die Brandfallsteuermatrix und die Entrauchungsmatrix zu erstellen. In diesen Matrixen werden in Tabellenform unterschiedliche Szenarien aufgeführt und mit anlagetechnischen und baulichen Funktionen verknüpft. Nach der Insolvenz des Ingenieurbüros Kruck entschied sich die Flughafengesellschaft, Leistungen aus dem ursprünglichen Leistungskatalog der pg bbi herauszulösen, insbesondere die der Mess- und Regeltechnik, also die Gebäudeautomation, zu der die Erstellung der Brandfallsteuermatrix gehört. Diese Leistungen übertrug der Bauherr der Firma Siemens, bzw. wir haben die zurückvergütet. Diese Entscheidung war pragmatisch und richtig. Die pg bbi hat dies mitgetragen und das entsprechende Honorar zurückgezahlt.“[679]

---

[675] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014 S. 42; ähnlich Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 74 f.
[676] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 5.
[677] Zeuge Korhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 5.
[678] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 17.
[679] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 30.

Zudem wurde eine zusätzliche Qualitätskontrolle hinsichtlich der Planung der technischen Gebäudeausstattung durch das Büro Canzler Ingenieure eingeführt. Auch wurde aufgrund des zusätzlichen Planungsbedarfs und des notwendigen Baustopps zur Umsetzung neuer Sicherheitsregularien der Eröffnungstermin vom 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012 verschoben (s. u. Kapitel F).

Zeugen sprachen von einem Aufholen des Planungsstandes etwa Mitte 2010, sodass die bauausführenden Firmen wieder mit Plänen versorgt wurden. Zur Kompensation des mittlerweile entstandenen Bauverzugs wurden mit den Auftragnehmern zudem Zusatzvereinbarungen zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen geschlossen.[680] Dennoch konnte eine mangelfreie Planung bis zuletzt nicht hergestellt werden, was teils auf die laufend einzuarbeitenden Planänderungen zurückzuführen war. Die zunehmende Diskrepanz zwischen Planungs- und Istzustand zeigte sich etwa an einer Über- bzw. Falschbelegung von Kabeltrassen, wie Mitte 2012 festgestellt. Anhand der Kabeltrassenverlegungen erklärte der Zeuge Korkhaus den Umstand, dass die bauausführenden Firmen teilweise ohne Plan arbeiteten:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Na, die Planung, meinetwegen für eine Kabeltrasse, ist aus dem Jahr 2008. Das Gebäude ist innerhalb der Jahre darauf oder in den Folgemonaten verändert worden. Es ist größer geworden, aber der Platz auf einer Kabeltrasse ist ja nicht unendlich erweiterbar, weil es wieder in die Breite geht, weil dann Lüftungskanäle kommen. Also musste man in dem letzten Dreivierteljahr, Jahr auch mit relativ wenig Platz sich überlegen, wie man diese Kabel dann noch verlegt. Das war nicht immer mit einer Planung hinterlegt.“ [681]

Auf die Nachfrage des Vorsitzenden, ob der Fachbereich der Flughafengesellschaft die Nachführung der Planung bis 2012 den Firmen überlassen und sich selbst nicht damit beschäftigt habe, antwortete der Zeuge:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Nein! Da ist natürlich die Bauüberwachung mit zuständig. Die sind ja auch mit Plänen versorgt worden, aber oft – das ist aber dann erst die Erkenntnis in 2012 für mich gewesen – waren die Planunterlagen eben nicht ausreichend.“[682]

Beispielhaft anhand der Kabeltrassenbelegung zeigte sich, dass der Umplanungsbedarf und die damit zunehmende Schwierigkeit für die Planungsarbeiten zwar bekannt waren und der Baubereich der Flughafengesellschaft auch stets zusammen mit Bauüberwachung und Generalplanern nach Lösungen hierfür suchte.[683] Durch die Zunahme an Beschleunigungsmaßnahmen auf der Baustelle wurden aber nicht nur die Generalplaner, sondern auch der fachlich zuständige Bereich der Flughafengesellschaft von den

---

[680] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 17, 34.
[681] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 14.
[682] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 14.
[683] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 16.

Baugeschehnissen gleichsam überrollt. So gestand der Zeuge Korkhaus ein, dass auch die Flughafengesellschaft „mit der Planung nicht hinterher [kam]“[684] und den Planungsstand wohl auch nicht mehr überblicken konnte, wie sich am folgenden Dialog zeigte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Dass es kritisch war, war uns klar.“
>
> **Vorsitzender Martin Delius**: „Wie sind Sie damit umgegangen?“
>
> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Der Planer hat natürlich auch versucht, neue Trassen zu finden. In vielen Bereichen ist ihm das sicher auch gelungen, und in manchen kritischen Bereichen nicht. Das sind die Probleme, die dann im April, Mai dazu geführt haben, dass die Abnahmen nicht gekommen sind.“
>
> **Vorsitzender Martin Delius**: „Aber 2011 war Ihnen das schon bekannt?“
>
> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Dass es schwierig wird, ja.“
>
> **Vorsitzender Martin Delius**: „Aber das Ausmaß haben Sie nicht weiter untersucht?“
>
> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Nein!“[685]

4. Die Verantwortlichkeit für Planungsmängel und Planprüfungen

Planungsmängel mit wesentlichen Auswirkungen auf den Bauablauf traten erst auf der Stufe der Ausführungsplanung auf. Die Entwurfsplanung wurde noch unter maßgeblicher Beteiligung des Baubereiches der Flughafengesellschaft gefertigt, wie der Zeuge Weyer erläuterte:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „Also wir sind ja im Prinzip mit HOAI Phase 3 an die Ausschreibung herangegangen, das heißt, es gab ja eine Entwurfsplanung. Und die Entwurfsplanung selber ist natürlich im Dialog mit den entsprechenden fachlich Verantwortlichen innerhalb des Bereichs B zustande gekommen. Das heißt, Sie konnten Ihre Dinge, die Ihnen nicht gepasst haben, unmittelbar da einbringen und entsprechend dann auch korrigierend eingreifen.“ [686]

Von dieser Steuerungsmöglichkeit, so der Zeuge, habe die Flughafengesellschaft auch Gebrauch gemacht.[687]

Der Zeuge Weyer hatte demnach auch keine Mängel in der Entwurfsplanung zu beanstanden. Er sei mit der Leistung der pg bbi in der Planungsphase sehr zufrieden gewesen und

---

[684] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 15.
[685] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 16.
[686] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 17.
[687] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 17.

bezeichnete die Qualität des Entwurfs als „sehr gut“.[688] Zu demselben Ergebnis kommt das Sachverständigengutachten der RKS-Ingenieurgesellschaft, das bis zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung 2006 kaum erhebliche Fehlleistungen feststellte.[689]

Die Planungsdefizite betreffen somit hauptsächlich die Planungsphasen ab der Ausführungsplanung. Diese wurde teils durch den Generalplaner pg bbi, im Bereich der technischen Gebäudeausstattung für den Teilbereich Mess- Steuer und Regeltechnik ab 2010 durch das mit der Ausführungsleistung beauftragte Unternehmen Siemens vorgenommen.

Der Ausschuss kann sich nicht aufbürden, die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit der jeweiligen Unternehmen, die in ausgedehnten Zivilprozessen gerichtlich geklärt wird, zu entscheiden. Hierbei wären etwa auch Beweislastverteilungen und Haftungsgrenzen zu beachten, die zwar zivilrechtlich relevant sind, aber nichts über die Projektstrukturen aussagen, die zu Mängeln und Bauverzögerungen geführt haben. Möglich ist lediglich ein Befund über die Zuständigkeiten, die durch die Projektstruktur geschaffen wurde. Hiernach gibt es neben den ausführenden Planungsbüros stets auch eine Kontrollinstanz, die für die Kontrolle der Planungsqualität zuständig ist. Hierzu ist grundsätzlich auf die Ausführungen aus Kap. D.III.2.a bezug zu nehmen, wonach grundsätzlich die Flughafengesellschaft als Bauherrin unter Zuarbeit durch den Verbund aus Projektsteuerung und Bauüberwachung für die Planungskontrolle zuständig ist.

Im Bereich der technischen Gebäudeausstattung bestand hierbei die Besonderheit, dass ab Mai 2010 das Controlling explizit aus dem Leistungsspektrum der Projektsteuerung ausgenommen und das Büro Canzler Ingenieure mit der Kontrolle der Planungsarbeiten beauftragt wurde.[690] Ziel war die Verbesserung der Planungsqualität im Bereich der technischen Gebäudeausstattung, die von den ausführenden Firmen vielfach bemängelt worden war.[691]

Canzler Ingenieure füllten die Kontrollfunktion bis Mitte 2011 aus.[692] Paradoxerweise endete die Beauftragung des Ingenieurbüros nach Aussage des Zeugen Korkhaus zu diesem Zeitpunkt, weil die Flughafengesellschaft davon ausging, dass die Planungen im Wesentlichen vorlagen und geprüft waren.[693] Diese Lücke in der Planprüfung, gerade beim „Sorgenkind“ technische Gebäudeausstattung, und in der Phase kurz vor der geplanten Inbetriebnahme, ist nach Dafürhalten des Ausschusses nicht plausibel begründet und hätte leicht vermieden werden können.

5. Die Planung der technischen Gebäudeausstattung

Aufgrund der breiten medialen Beachtung und der fortwährenden Auswirkungen für das Bauprojekt nahmen die Planungsarbeiten zur Brandschutzanlage praktisch den gesamten

---

[688] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 48.
[689] RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Schäden durch die pg bbi beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 15.2.2011, FBB 478, Bl. 68.
[690] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 20.
[691] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 38.
[692] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 21.
[693] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 78.

Raum der Ausschussuntersuchung im Bereich technische Gebäudeausrüstung ein. Hierbei handelt es sich technisch um einen Verbund mehrerer Anlagen, die aufgrund der kleinteiligen Auftragsvergabe im Fluggastterminal durch verschiedene Auftragnehmer ausgeführt wurden:

> **Zeuge Olaf Nozon**: „Also, [die Brandschutzanlage] besteht natürlich im zentralen Bereich aus einer Entrauchungsanlage, aus Detektionseinrichtungen, also wie eine Brandmeldeanlage, die den Brand also meldet und auch weiterleitet, und aus einer Steuerung des mechanischen Teils der Entrauchungsanlage und aus der Steuerung der Nachströmung. Diese Komponenten tauchen dann in unterschiedlichen Vergabepaketen auf.“[694]

Auch ist dieser Anlagenverbund im Gesamtgebäude mehrfach vorhanden.[695] Aus Gründen der Vereinfachung wird dennoch, soweit möglich, der untechnische Begriff einer einzigen Brandschutzanlage verwendet.

a. Planungsgrundlagen und Zuständigkeiten für den Brandschutz

Die Anforderungen an die Brandschutzanlage werden durch das mit dem Bauantrag eingereichte und genehmigte Brandschutzkonzept festgelegt.[696] Dieses wurde durch das Unternehmen hhpberlin als Sachverständiger erstellt. Das Brandschutzkonzept enthält allerdings keine detaillierten Vorgaben in der technischen Ausführung, sondern dient der Festlegung von Brandschutzmaßnahmen, also Schutzzielen zur Einhaltung der Landesbauordnung.[697] Die Ausführungsplanung wurde zunächst durch den Generalplaner pg bbi erstellt, im Bereich der Mess-, Steuer- und Regeltechnik ab 2010 durch das ausführende Unternehmen Siemens (s. o. E.V.3).

b. Einbeziehung der Pavillons

Die größten Veränderungen baulicher Art traten aufgrund der Integration der Pavillons ein, wie der Zeuge Manninger erläuterte:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Die ganz maßgeblichen Umplanungen, die uns dann auch wirklich wehgetan haben, sind Ende 2011 losgetreten worden, Entschuldigung, Ende 2010. Hintergrund war ja, dass Mitte 2010 entschieden worden ist, nicht nur eine Verschiebung wegen IGK-IGR, also wegen der Insolvenz des Technikplaners vorzunehmen, sondern es wurde dann auch entschieden, die beiden Pavillons anzubauen. Das Konzept für die Pavillons ist doch in einer sehr kurzen Zeit im Sommer entstanden, und bei den weiteren Planungen ist dann offensichtlich geworden, dass der Eingriff in die Technik der Halle doch sehr erheblich sein wird,

---

[694] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 9.
[695] Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 39.
[696] hhpberlin, Brandschutzkonzept 04B332-S2 zum Terminalneubau „Flughafen BBI“ vom 30.6.2006, FBB 148, Bl. 3 ff.
[697] Vgl. Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 93; Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 28.

und das hat letztendlich wirklich dazu geführt, dass ganz massive Umplanungen an der Entrauchungsanlage vorgenommen worden sind.“[698]

c. Zuströmklappen

Der Vorfall „Zuströmklappen“ wurde im Zusammenhang mit der Brandschutzproblematik prominent diskutiert und soll daher auch an dieser Stelle kurz wiedergegeben werden. Der Ausschuss legt jedoch zugleich Wert auf die Feststellung, dass der Vorfall nach seiner Erkenntnis in keinerlei Zusammenhang steht mit der Funktionalität der Entrauchungsanlage. Erst recht besteht auch kein Zusammenhang zu der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im Mai 2012.[699] Der Zeuge Korkhaus schilderte die Problematik:

Zeuge Joachim Korkhaus: „[…] Wir haben in der Entrauchungsanlage über 5 000 Brandklappen […], und die haben eine Zulassung, für die brauchen wir auch keine Extrazulassung. Wir hatten aber in den Untergeschossen U1 und U2 Räume vorgesehen für Mieterausbau. Das war am Anfang, weil es keine Planung gab und wir auch nicht wussten, wie viel Mieterausbauten wir bekommen, wie groß sind die Nebenflächen, sind es nur Nebenfläche für Umkleiden, sind das Lagerräume, evtl. gekühlt oder mit Heizung, hatten wir dort unten Flächen, die so groß waren wie meinetwegen hier der Besprechungsraum, 600, 700 Quadratmeter. Dann kamen die Nutzer, die Mieter, dann wurden aus dem Raum sechs Räume, die jeweils unterschiedlich natürlich – – Jeder Raum muss jetzt entsprechend mit Lüftung versorgt werden […], also Frischluft und Abluft. Für diese spezielle Anordnung […] mussten wir teilweise […] eine spezielle Art von Klappe entwickeln, die die Frischluft unten in den Raum bläst, wenn oben die Rauchgase abgeklappt werden. […] Also, da sind Abweichungen von der Norm, das war eine spezielle Entwicklung, und für dieses brauchen wir eine Zulassung im Einzelfall, für diese Nebenräume. Die Erreichung dieser Zulassung im Einzelfall ist Sache der Firma, weil wir in unseren Verträgen drin haben, dass die nur Dinge einbauen, die eine Zulassung haben. Wenn sie keine Zulassung haben, muss die Firma diese Zulassung im Einzelfall beim Bauamt erwirken.“[700]

Die für den Kontakt zum Bauordnungsamt zuständige Stelle der Flughafengesellschaft stellte im 3. Quartal 2011 fest, dass die Prüfunterlagen zwar eingereicht wurden, aber mangelhaft waren. Zu diesem Zeitpunkt war der überwiegende Teil der Brandschutzklappen bereits

---

[698] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 4 f.
[699] Vgl. Zeuge Mende, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2013, S. 110. Allerdings war die rechtzeitige Erteilung der Genehmigung für die Brandschutzklappen erforderlich für die termingerechte Fertigstellung und Inbetriebnahme des Gebäudes, siehe FBS GmbH, Protokoll der 103. Aufsichtsratssitzung am 9.12.2011, FBB 265, Bl. 1 ff. (10).
[700] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 61.

verbaut.[701] Daraufhin nahm die Flughafengesellschaft selbst Kontakt zur Baubehörde auf, komplettierte die Unterlagen und erreichte die Zulassung schließlich im März 2012.[702]

d. Aufteilung der Entrauchungsanlage

Häufig ist im Zusammenhang mit dem Brandschutz der Vorwurf zu hören, die Entrauchungsanlage weise eine unterirdische Rauchabführung auf und sei damit „gegen die Physik“ geplant worden.[703] Die Zeugenaussagen aus diesem Bereich stellten jedoch klar, dass die Rauchabführung nicht hauptsächlich unterirdisch erfolgt; vielmehr ist das Terminal hinsichtlich der Entrauchungsrichtung geteilt, sodass die Entrauchung teils nach oben, teils nach unten und seitlich erfolgt:

> **Zeuge Olaf Nozon**: „[…] Es ist so, dass die Entrauchungsanlage des Fluggasterminals im Wesentlichen direkt über Dach erfolgt, also in der gesamten Mainpier wird der Rauch in den Dachzentralen – – Immer zwei sogenannte Waggons oder Module des Terminals haben eine Anlage, und über diese Anlagen wird der Rauch, und zwar von den Kellergeschossen beginnend über die einzelnen Etagen über Dach ins Freie geführt. Das Gleiche trifft auf die Check-in-Halle zu. Sie hat eigene Rauchgasventilatoren auf dem Dach, und die entsorgt sozusagen die Check-in-Halle und den Marktplatz. Im Kern des Terminals, dem sogenannten C-Riegel, der also die Terminalhalle teilt in einen land- und luftseitigen Bereich, wird der Rauch nicht über Dach geführt, sondern wird nach unten geführt und gemeinsam mit den Kellergeschossen, die unter dem Terminal sind, seitig ins Freie geführt. Das Gleiche trifft auch auf die über dem Bahnhof gelegene Verteilerebene zu, die ja den Bahnhof zur Hälfte auf dem Terminal abdeckt und die Passagiere dann bündelt und an einem Punkt in den Terminal führt.“[704]

Die einzige ernsthaft diskutierte Alternative zur seitlichen Entrauchung des C-Riegels war nach Aussage des Zeugen Nozon die Zusammenlegung mit der Entrauchungsanlage des unterirdischen Bahnhofs – eine Lösung, die aufgrund ihrer Komplexität verworfen wurde.[705] Soweit im Übrigen der Rauch streckenweise zum Zwecke der Abführung nach unten abgesaugt wird, ist dies nach Aussage der baulich damit befassten Zeugen gleichgültig, weil der Rauch dem Unterdruck folgt.[706]

Der Vorwurf einer Fehlplanung allein aufgrund der Entrauchungsrichtung hat sich somit nach den Erkenntnissen des Ausschusses nicht bestätigt. Allerdings zeigte der weitere

---

[701] FBS GmbH, Protokoll der 103. Aufsichtsratssitzung am 11.12.2011, FBB 265, Bl. 1 ff. (10).
[702] Zeuge Korkhaus; Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 62. Siehe FBB GmbH, Antrag auf Verwendung nichtgeregelter Bauprodukte im Einzelfall vom 2.3.2012, FBB 257.
[703] So etwa der Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 6 f.
[704] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 9. Ähnlich die Aussage des Zeugen di Mauro, wonach die sog. Anlage 14 deswegen eine unterirdische Entrauchungsanlage sein müsse, weil sie unterirdische Räume entraucht, Wortprotokoll der Vernehmung am 4.9.2015, S. 52.
[705] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 9.
[706] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 26; Zeuge Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.9.2015, S. 57.

Planungsverlauf, dass eine insgesamt kleinteiligere Entrauchungssteuerung die Handhabbarkeit der Anlage erleichtert hätte. So sprach der Zeuge Willner als Vertreter der Bauüberwachung der Anlage nicht insgesamt die Funktionsfähigkeit ab, wies aber auf den entsprechenden Aufwand hin:

> **Zeuge Erik Willner**: „[…] Ich glaube schon, dass das funktionsfähig ist – wobei, wenn man in der – sagen wir mal – idealen Welt plant, dann würde man nicht so eine große Anlage für ein Fluggastterminal bauen. Man würde kleinteiliger bauen, um flexibler zu sein. Der Planer hat sich jetzt entschieden, eine große Anlage zu bauen. Das ist so, und damit kommen natürlich auch die zeitlichen Ketten der Inbetriebnahme. Das ist eine Folge.“[707]

Aufgrund dieser Konzeption, so der Zeuge Willner, sei für die Bauüberwachung bereits Mitte 2011 absehbar gewesen, dass die Entrauchung ein wunder Punkt des Bauprojektes sein würde.[708] Die Bauüberwachung beauftragte daraufhin das Institut für Luft- und Kältetechnik Dresden als externen Gutachter.[709] Dessen Verbesserungsvorschläge hatten Umplanungen zur Sicherung der Inbetriebnahme zur Folge. Hierzu zählte auch die Abtrennung von Randbereichen der sog. Anlage 14. Unberücksichtigt geblieben war bei der Umplanung, dass der Unterdruck so stark dimensioniert war, dass die Entrauchungskanäle dem Druck teilweise nicht standhielten, sondern zu implodieren drohten.[710] Eine vollständige Neukonzeption mit Aufteilung der Entrauchungssteuerung in sieben Abschnitte erfolgte schließlich ab November 2013, s. u. E.V.5.f.

Mehrere Zeugen erklärten, dass die Komplexität der Anlage nicht zuletzt im Zusammenhang mit den ästhetischen Vorstellungen der Architekten stand.[711]

e. Vollautomatische Steuerung der Entrauchungsanlage

Die sogenannte Vollautomatik betrifft das Verhältnis zwischen der Brandmeldeanlage[712] und der Entrauchung[713]. Mithilfe der vollautomatischen Steuerung sollte die Brandmeldeanlage nicht nur das Vorliegen eines Brandfalls anzeigen, sondern auch die Steuerung der Entrauchung und der Zustromöffnungen einleiten, die wiederum für die Frischluftzufuhr bei Betrieb der Entrauchungsanlage notwendig sind.[714] Anders als etwa bei den Umplanungen aufgrund der Pavillons handelt es sich nicht um Planungen baulicher Art, sondern um Programmierungsinhalte. Deshalb traten Mängel auch erst im Rahmen von Wirkverbundtests

---

[707] Zeuge Willner, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 91.
[708] Zeuge Willner, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 90.
[709] Dieses erstellte u. a. das Gutachten „Bestimmung des Druckverlustes in einem Entrauchungskanal des Flughafens Berlin-Brandenburg International“, FBB 555, Bl. 1 ff.
[710] So der Zeuge Müller laut Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 69.
[711] So z. B. der Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 5 f., und der Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 21.
[712] Auftragnehmer der Ausführungsleistung war die Firma Bosch.
[713] Auftragnehmer der Ausführungsleistung war die Firma Siemens.
[714] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 4.

während der Errichtung der Anlage auf. Erste Mängel in der Funktionsweise der Vollautomation zeigten sich Mitte Dezember 2011:

> **Zeuge Christian Manninger**: „[D]ass es mit der Vollautomation nicht klappt, kam eigentlich erst kurz vor Weihnachten 2011 […] zutage, weil ein ganz wichtiges Kernelement nicht fehlerfrei geliefert werden konnte. Wir hatten immer auch in unserem Bericht an die Geschäftsführung drinnen, dass wir zwingend die sogenannte Brandfallsteuermatrix benötigen, und zwar fehlerfrei, weil das die Basis ist für die Programmierung der Entrauchungsanlage. Und diese Entrauchungsmatrix und dann Brandfallsteuermatrix, das sind so zwei Ketten, die lag vor Weihnachten nicht vor, bzw. es wurde zwar was geliefert, aber war […] innerhalb weniger Tage von den Firmen nicht akzeptiert, weil sie fehlerbehaftet war, weil verschiedene Randparameter nicht berücksichtigt waren etc. Damit war klar, dass […] die Programmierung auf dieser Basis nicht möglich ist.“[715]

Nach Aussage des Zeugen Korkhaus waren die begonnenen Wirkverbundtests für die Vollautomatik so fehlerbehaftet, dass die Vollautomatik innerhalb der nächsten fünf Monate nicht mehr herzustellen war.[716] Zudem traten im Dezember 2011 bei „Vorversuchen“ mit den Entrauchungsanlagen im Terminal erhebliche Probleme auch im Handbetrieb auf. Dazu führte **Zeuge Joachim Korkhaus** aus:

> „Kriegen wir auf keinen Fall hin! Denn wenn ich eine Anlage habe - - Wie gesagt, insgesamt sind es 5 000 Rauchschutzklappen. Wir haben eine Anlage, da sind es vielleicht 300. Von den 300 haben 80 nicht funktioniert, oder sie haben sich falsch geöffnet. Es ist uns ja auch da passiert, dass wir Wirkverbundtests durchgeführt haben. Die Klappen haben sich nicht geöffnet. Jetzt stehen im Keller oder oben auf dem Dach Lüfter, die in der Lage sind, 100 000 m^3 in der Stunde abzusaugen. Und es sind auch so Promat-Kanäle implodiert, weil einfach eine Klappe zu war, und wenn sie jetzt entsprechend saftig absaugen, dann hält der Kanal dem Ganzen nicht stand und fällt in sich zusammen. Ist uns passiert.“[717]

Um die Einhaltung des Eröffnungstermins am 3. Juni 2012 zu gewährleisten, entschied sich im Baubereich der Flughafengesellschaft, dass die Vollautomation vorerst nicht weiterverfolgt wird. Stattdessen sollte eine Halbautomatik eingesetzt werden, die als „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ bekannt wurde. Kernelement der Anlage ist ein Schalttableau, anhand dessen die Ansteuerung der Gebäudeautomation manuell vorzunehmen war:

> **Zeuge Andreas Dahlitz**: Der [Mensch] sollte im Prinzip den Meldepart übernehmen von der Brandmeldetechnik zur Auslösung der Entrauchungstechnik. Ich mache es

---

[715] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 11.
[716] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 80.
[717] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S 80.

> plakativ: Er liest, welcher Brandmelder und welches Szenario hat ausgelöst, nimmt diese Nummer und geht zum Tableau und drückt dieses Tableau.[718]

Zu diesem Zweck wurden vier Feuerwehreinsatzräume eingerichtet, die durchgehend mit jeweils zwei Mitarbeitern besetzt werden sollten. Diese sollten im Alarmierungsfall anhand des Schalttableaus per Hand eines von 350 Brandschutzszenarien auslösen.[719]

Diese halbautomatische Lösung war ein Bestandteil des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung, den die Flughafengesellschaft am 15. März 2012 beim Bauordnungsamt stellte, um die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 zu sichern (siehe G.VI). Im Genehmigungsfall, so die Planung, sollte die Brandschutzanlage zunächst unter Verwendung der Halbautomatik in Betrieb gehen. Nach der Inbetriebnahme sollte sodann mit der Umstellung auf die Vollautomatik begonnen werden, deren Fertigstellung bis Ende 2012 geplant war.[720]

Die Idee für die Halbautomatik stammte vom Generalplaner pg bbi. Grund dafür, dass das Konzept erst Ende Februar 2012 dem Bauordnungsamt vorgestellt wurde, war nach Zeugenangaben, dass die Flughafengesellschaft dieses zunächst unter Beteiligung des Baubereichs, der Auftragnehmer und des Brandschutzsachverständigen hhpberlin auf dessen Umsetzbarkeit prüfte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** „[…] Als die Überlegungen vonseiten des TGA-Planers kamen, also von der pg bbi, dass man so eine Halbautomatik in kürzerer Zeit hinbekommt – so, wie das bei anderen Großbauvorhaben eben auch schon gemacht wurde; das war ja nicht das erste Bauvorhaben, wo man diese Vollautomatik eben nicht hinbekommen hat zum Eröffnungstermin –, ist das natürlich auch vonseiten des Planers mit hhp besprochen worden, auch mit unseren Mitarbeitern, ob die das überhaupt auch so sehen. Aber auch hhp, der ja dann wesentliche Teile dieses Antrages mitbeschreiben muss, war der Meinung, dass man so was machen kann.“[721]

Als Bestandteil des Interimskonzeptes zur Inbetriebnahme vor Fertigstellung wurde die Maßnahme dem Aufsichtsrat erstmals in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 vorgestellt.

Allerdings hatte das Bauordnungsamt Dahme-Spreewald bereits in der Sitzung der Taskforce Brandschutz am 16. März 2012, an der laut Protokoll auch Dr. Manfred Körtgen und Joachim Korkhaus teilgenommen hatten, darauf hingewiesen, dass es einer Abweichung zum genehmigten Brandschutzkonzept „[i]n der Allgemeinheit“ nicht folge. Es könne sich „nur in Teilen ein Abweichen vorstellen. [...] 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-

---

[718] Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 23.
[719] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 53.
[720] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 29.
[721] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 64.

Maschine-Kopplung verbunden sind, explizit und fallbezogen eingegangen wird. Kritisch wird gesehen, dass in großen Teilen keine Zeit für Funktionstests bleibt“.[722]

Nach Aussage des Zeugen Müller gelang es mit Hilfe der Mensch-Maschine-Schnittstelle tatsächlich, die fehlende Steuerungsmöglichkeit der Brandmeldeanlage zu kompensieren.[723] Allerdings zeigten Wirkverbundtests im April 2012, dass die Funktionsweise der Brandschutzanlage auch unter Einbeziehung der Halbautomatik so fehlerbehaftet war, dass die erforderlichen Nachweise für eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung nicht mehr rechtzeitig zum Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 erbracht werden konnten (siehe G.VI.3.c).

Mit Absage des Eröffnungstermins 3. Juni 2012 wurde auch der Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung nicht mehr weiterverfolgt. Damit erübrigte sich auch die Überbrückung der vollautomatischen Steuerung mithilfe der Halbautomatik. Aufgrund der gescheiterten Heißgasrauchversuche Ende 2012 (s. u.) wurde zudem das Steuerungskonzept der Gebäudeautomation insgesamt ersetzt. Die Steuerung erfolgt nach gegenwärtigem Planungsstand nicht durch die Brandmeldeanlage, sondern durch eine übergeordnete, speicherprogrammierbare Steuerung. Nach Aussage des Zeugen Müller zeigten die Heißgasrauchversuche, dass das Konzept einer Steuerung der Entrauchungsanlage durch die Brandmeldeanlage als solches unzulänglich war:

> **Zeuge Torsten Müller**: „Na, wir wissen heute, dass wir eine übergeordnete speicherprogrammierbare Steuerung für den Flughafen erhalten. […] Es ist ja notwendig geworden, weil wir festgestellt haben, dass die Brandmeldeanlage eben nicht so detailliert steuern kann wie es eine freiprogrammierbare, speicherprogrammierbare kann. Das wurde aber erst festgestellt, nachdem man Heißgasrauchversuche gemacht hat, die eben auch aufgezeigt haben, dass bestimmte hydraulische Zusammenhänge einfach vorhanden sind, die unterdrückt werden, oder nein, wie soll ich sagen, die vermieden werden könnten, wenn man eine intelligentere Steuerung hätte. So, und dadurch wissen wir eigentlich, dass es dann doch notwendig war.“[724]

f. Neukonzeption der Entrauchungsanlagen wegen gescheiterter Heißgasrauchversuche

aa. Bauliche Neukonzeption

Die im Dezember 2013 abgeschlossene Neukonzeption der Entrauchung[725] sah erstens eine Aufteilung der Entrauchungssteuerung in sieben Abschnitte, hierunter die Aufteilung der Anlage 14 in drei Abschnitte vor. Zweitens erfolgt die Steuerung der Entrauchungsanlage

---

[722] Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals, FBB 462, S. 66.
[723] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 8.
[724] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 28.
[725] Siehe Fortschrittsbericht Brandschutz in der Aufsichtsratssitzung am 13.12.2013, FBB 498, Bl. 394 ff. (396 ff.).

nicht mehr durch die Brandmeldeanlage, sondern durch eine übergeordnete sicherheitsgerichtete speicherprogrammierbare Steuerung (ÜSSPS).

bb. Begründung und Notwendigkeit der Neukonzeption

Ende 2012 zeigte sich bei Heißgasrauchversuchen, dass der Steuerungsmechanismus der Entrauchungsanlage nicht für alle Wetterlagen die erwünschte Entrauchungswirkung zeitigte, weil es bei bestimmten Windverhältnissen zu Verwirbelungen kam. [726] Nach Auskunft der Zeugen Manninger handelt es sich hierbei nicht um Programmier- oder Baufehler der ausführenden Firmen, da die Ausführung anhand der durch die Generalplanung vorgegebenen Konzeption erfolgte. Der Mangel liege daher schon in der Konzeption der Entrauchungsanlage durch die Generalplanung.[727] Zur Vorstellung des neuen Entrauchungskonzeptes informierte der Baubereich der Flughafengesellschaft den Aufsichtsrat in diesem Sinne.[728]

Fraglich ist, ob das planerische Konzept der Entrauchungsanlage tatsächlich von vornherein nicht funktionieren konnte, etwa weil der Generalplaner pg bbi notwendige Parameter nicht berücksichtigt hatte. Die Interpretationen der gescheiterten Heißgasrauchversuche durch die Zeugen gingen diesbezüglich auseinander.

Der Zeuge di Mauro nannte in seiner Aussage Anhaltspunkte, die geeignet sind, Zweifel an der unbedingten Notwendigkeit einer Neukonzeption zu begründen. So seien Heißgasrauchversuche durchgeführt worden, ohne dass der hierfür notwendige bauliche Fertigstellungsgrad erreicht war.[729] Auch ergebe sich aus einem Besprechungsprotokoll vom 25. März 2014, dass noch im März 2014 unter den Planungsbeteiligten nicht definitiv feststand, ob die nach der Neukonzeption neu benannte Anlage 16.1 wirklich von der Anlage 14 abgetrennt werden müsse.[730]

Auch Zeuge Klups als Übergeordneter Sachverständiger vom TÜV Rheinland hielt die hypothetische Frage, ob die Entrauchungsanlage in ihrer ursprünglichen Aufteilung hätte in Betrieb genommen werden können, für nicht beantwortbar:

> **Zeuge Thomas Klups**: „[I]ch könnte Ihnen auch heute nicht mal sagen zum jetzigen Zeitpunkt, ob diese berühmte Anlage 14 im FGT jemals funktioniert hätte oder nicht, denn die war nie fertig. Es konnte also niemand testen. Ich kann Ihnen das auch nicht sagen, ob die funktioniert hätte.

---

[726] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 65.
[727] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 94.
[728] FBS GmbH, Protokoll der 120. Aufsichtsratssitzung am 13.12.2013, S. 19, FBB 526.
[729] Dies galt nach Aussage des Zeugen di Mauro sowohl für die Heißgasrauchversuche im April 2012, als auch für diejenigen, die Ende 2012 stattfanden, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 4.9.2015, S. 103.
[730] Laut Protokoll gaben mehrere Beteiligte an, dass frühestens nach ca. zwölf Wochen (nach Inbetriebnahme der Anlage 14 und durchgeführten Messungen) eine klare Entscheidung getroffen werden könne, siehe di Mauro 3, Blatt 11. Allerdings bezieht sich die Aussage nicht auf die laut Neukonzeption ebenfalls abzutrennende Anlage 17. Der durch den Zeugen übergebene Protokollauszug lässt den Teilnehmerkreis und die Art der Besprechung nicht erkennen.

> **[…]**
>
> Wir werden es vermutlich auch nie erfahren. Die Anlage soll ja jetzt zumindest anders aufgebaut werden. Wir werden also nie erfahren, ob diese Anlage tatsächlich in der Lage gewesen wäre, die Funktionen, die aus dem Brandschutzkonzept und aus der Baugenehmigung gefordert waren, zu erfüllen.[731]

Der Ausschuss stellt somit fest, dass die ursprüngliche Konzeption der Entrauchungssteuerung nicht nachgewiesenermaßen so fehlerhaft war, dass die Neugliederung zwingend notwendig gewesen wäre. Der Ausschluss stellt aber zugleich fest, dass die Neukonzeption mit großer Wahrscheinlichkeit wenn nicht notwendig, so doch zweckmäßig war.

Bereits der Zeuge Willner, der als Vertreter der Bauüberwachung durch die pg bbi unverdächtig ist, der pg bbi (als Generalplaner) mit seiner Aussage schaden zu wollen, sagte aus, dass eine kleinteiligere Gliederung leichter handhabbar gewesen wäre und dies für die Bauüberwachung auch erkennbar war (s. o. G.V.5.d).

Dasselbe gilt für die Notwendigkeit der ÜSSPS: Nach Aussage des Zeugen Großmann wäre diese selbst bei einer funktionierenden vollautomatischen Steuerung auch aus sicherheitstechnischen Gründen notwendig gewesen:

> **Zeuge Prof. Dr. Jochen Großmann**: „[…] Ich sage mal so: Alleine die Steuerung hätte die Entrauchung nicht gerettet, um es so klar zu sagen. Es waren ganz andere oder es waren andere Defizite, die zusätzlich behoben werden mussten, und im Rahmen dieses Gesamtkontextes war es einfach sinnvoll, diese übergreifende Steuerung zu realisieren.
>
> […]
>
> Das war im Prinzip die gesamte Frage, dass es eine schnelle Abstimmung, und zwar auch sicherheitsgerichtet, zwischen der Steuerung der Nachfuhr, also der Luftzufuhr, und der Lüfter geben musste, und es ist einfach rein aus sicherheitstechnischen Aspekten immer zweckmäßig, das über eine Steuerung zu machen.“[732]

Dies, so der Zeuge Großmann, sei die übereinstimmende Erkenntnis einer Arbeitsgruppe der beteiligten Planungsfirmen gewesen.[733] Daneben sagte der Zeuge Müller aus, dass er selbst bereits im November 2011 den Grundgedanken einer ÜSSPS an den auf Bauherrenseite

---

[731] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 82 f.
[732] Zeuge Prof. Dr. Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.9.2015, S. 60 f. Hierbei mochte der Zeuge im Übrigen selbst nicht 100-prozentig ausschließen, dass eine andere Konzeption funktionsfähig wäre, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 18.9.2015, S. 60.
[733] Zeuge Prof. Dr. Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.9.2015, S. 61. Die Beteiligten Planungsbüros waren Arcadis, Hermos, Arcus, Schüßler-Plan und bechtold Ingenieure. Mit der Umsetzung der ÜSSPS wurde wiederum Siemens beauftragt, siehe Fortschrittsbericht Brandschutz in der Aufsichtsratssitzung am 13.12.2013, FBB 498, Bl. 394 ff. (395).

verantwortlichen Herrn Langenickel herangetragen und mit Vertretern des Übergeordneten Sachverständigen und der Generalplanung erörtert habe. Das Konzept sei zum damaligen Zeitpunkt lediglich abgelehnt worden, weil zum einen weil die zeitliche Umsetzbarkeit nicht geklärt war, zum anderen weil die Notwendigkeit hierfür noch nicht feststand. Dennoch zeigt die Aussage des Zeugen Müller, dass die grundsätzliche Zweckmäßigkeit der Umstellung auf eine ÜSSPS bereits erkannt wurde:

> **Zeuge Torsten Müller**: „Ich habe aber auch selber – ich sag jetzt mal, ja, ich kann es einfach so sagen, dafür sind wir ja Menschen – die Auswirkungen der Hydraulik zu dem Zeitpunkt noch nicht überreißen können. Also ich konnte mich nur sozusagen einbringen, weil es für mich elektrotechnisch einfacher gewesen wäre mit einer SPS. Dass es hydraulisch später zwingend notwendig werden wird, konnte ich zu dem Zeitpunkt nicht absehen, weil wir haben geglaubt, dass die vorliegende Konzeptplanung bzw. Planung funktionsfähig ist. Deswegen haben wir dann weitergebaut, so wie es bislang war.“[734]

Wenn auch die vom Zeugen angesprochene hydraulische Notwendigkeit nicht zwingend nachgewiesen wurde, so hat der Ausschuss vor diesem fachlichen Hintergrund doch keinen begründeten Zweifel daran, dass die Neukonzeption der Entrauchungsanlage zweckmäßig war und die Sicherheit der Inbetriebnahme jedenfalls erheblich erhöhte.

g. Geschossübergreifende Entrauchung

Ein weiteres Ergebnis der Heißgasrauchversuche Ende 2012 war, dass die Lüftungsleistung der Ventilatoren nicht ausreichte, um die sogenannte geschossüberbrückende Entrauchung zu gewährleisten. Bei dem Konzept handelt es sich um einen von mehreren möglichen Ansätzen zum Ausgleich unterschiedlicher Raumgrößen durch die Entrauchungsanlage. Zu der Konzeption und den Sicherheitsbestimmungen hierfür gab der Zeuge Dahlitz Auskunft:

> **Zeuge Andreas Dahlitz**: „Also, die geschossüberbrückende Entrauchung ist hier sicherlich gemeint, die Entrauchung in der Mainpier. […] Die Mainpier-Anlage, also die 32 Stück, haben Vertikalkanäle, und diese Vertikalkanäle haben Entrauchungsklappen, und diese Entrauchungsklappen dürfen nach ihrer Bestimmung immer nur dort öffnen, wo der Brand ist, also wo das Brandszenario steckt. Und hier war die Planung so, dass mehrere Geschosse die Entrauchungsklappen öffnen mussten, um das hydraulische Gleichgewicht herzustellen.“ [735]

Zur Genehmigungsfähigkeit einer solchen Lösung sagte der Zeuge:

> **Zeuge Andreas Dahlitz**: „Sie ist bedingt genehmigungsfähig, wenn man nachweist, dass es keine Rauchverschleppung gibt zwischen den Geschossen. Genau diese Situation tritt hier beim BER ein. Man muss und möchte einen Nachweis der

---

[734] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 28.
[735] Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 38.

> Risikofreiheit erbringen, und die übergeordnete Steuerung der Entrauchung soll genau dazu beitragen.“[736]

Der Zeuge Zimmermann stellte zudem klar, dass es sich bei den Fehlleistungen der geschossübergreifenden Entrauchung lediglich um ein – lösbares – Steuerungsproblem handelt.[737] Dies impliziert zugleich, dass das Konzept einer geschossüberbrückenden Entrauchung nicht grundsätzlich der Baugenehmigung widerspricht. Denn genehmigungsrelevant ist nur, ob die Standards des Brandschutzkonzeptes eingehalten werden. Der Zeuge Zimmermann präzisierte die Rolle des Brandschutzkonzeptes:

> **Zeuge Hartmut Zimmermann**: „Nein, es ist nicht übersehen worden. Es spielte nicht die Rolle, muss ich sagen. Es ist eine Planungsgrundlage, und diese Planungsgrundlage liegt nicht bei uns auf dem Tisch, sondern wir sagen: Die und die Räume bedürfen eines Luftwechsels von zehnfach bzw. zwanzigfach –, und dementsprechend hat der Planer der Anlage das zu gewährleisten. Wie er das macht, ob er da oben eine Batterie von Entrauchungsventilatoren unterschiedlicher Größe hinstellt und sagt: Die schalte ich so, wie ich meine Entrauchungszahl brauche – – […] Mit einem Drehzahl- oder Frequenzumformer, wie er in der Industrie üblich ist, kann ich einen Ventilator beispielsweise von 20 bis 60 000 Kubik wahlweise fahren. Diese Situation war bei den Entrauchungsventilatoren ausgeschlossen worden in den allgemeinen Prüfbedingungen.[738]

Letztendlich wurde die Entrauchungsleistung dadurch hergestellt, dass das Konzept der geschossübergreifenden Entrauchung 2013 aufgegeben wurde und die Entrauchung nunmehr geschossweise getrennt stattfindet. Dies wurde möglich, indem eine Zulassung im Einzelfall für den Einsatz von Frequenzumformern beantragt und im Oktober 2013 erteilt wurde.[739]

---

[736] Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 39.
[737] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 83.
[738] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 75.
[739] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 68 f.

F. Hintergründe der Absage des Eröffnungstermins 30. Oktober 2011

I. Störungen des Bauablaufs seit Projektbeginn

Der Beginn der Bauarbeiten zum Projekt BER war zeitlich bedingt durch die Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004. Die ersten Rahmenterminpläne der Projektsteuerung waren zunächst auf eine Inbetriebnahme am 28. Oktober 2010 ausgelegt.[740] Mit der Erhebung mehrerer Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss und die zugrunde liegende Landesplanung stand einer Aufnahme von Bauarbeiten eine einstweilige Verfügung des Bundesverwaltungsgerichts entgegen.[741] Laut Bericht der Geschäftsführung in der Aufsichtsratssitzung am 27. April 2005 führte dies dazu, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens nicht vor 2011 möglich war.[742]

Mit Beschluss vom 27. April 2005 griff der Aufsichtsrat die Konsequenzen der offenen Rechtsverfahren auf und entschied sich gemäß Empfehlung der Geschäftsführung für eine geänderte Fortführung des Bauprojektes unter Berücksichtigung der Einschränkungen aus der einstweiligen Verfügung.[743] Die Umsetzung des Aufsichtsratsbeschlusses durch die Geschäftsführung hatte u. a. die Erarbeitung eines neuen Rahmenterminplans zur Folge, der nunmehr als Inbetriebnahmedatum den 30. Oktober 2011 vorsah.[744]

Der Aufsichtsrat beschloss am 25. Juni 2010, diesen Termin um sieben Monate auf den 3. Juni 2012 zu verschieben. Zu jenem Zeitpunkt bestand nach Aussage der Projektsteuerung ein Bauverzug von zehn Monaten.[745]

Nach den Vorgaben des Untersuchungsauftrags hat der Ausschuss geprüft, ob auch Ende 2009 bereits Bauverzüge bestanden. Es zeigte sich, dass dies Ende 2009 der Fall, zugleich aber keine Besonderheit war. Es waren seit Baubeginn in verschiedenen Bereichen teilweise termingefährdende Störungen des Bauablaufs aufgetreten. Im Zeitraum bis zur Terminverschiebung waren vor allem das Teilprojekt Schienenanbindung, sowie verschiedene Bereiche des Hochbaus im Teilprojekt Fluggastterminal betroffen.[746]

---

[740] WSP CBP, Rahmenterminplan Stand 15.3.2005, FBB 276, Bl. 4 ff.
[741] BVerwG, Beschl. v. 14. 4. 2005 – 4 VR 1005.04 (4 A 1075.04), Skzl 12, Bl. 192 ff.
[742] So der Geschäftsführer Weyer laut Protokoll der 69. a. o. Aufsichtsratssitzung der FBS am 27.4.2005, FBB 66, Bl. 49 ff. (55).
[743] Das heißt, dass während des Rechtsstreits bauvorbereitende Maßnahmen, die nach dem Beschluss des BVerwG nach wie vor zulässig waren, fortgeführt wurden. Die Alternative wäre eine vollständige Einstellung des Projektes für die Dauer der Gerichtsverfahren gewesen, siehe Protokoll der 69. a. o. Aufsichtsratssitzung der FBS am 27.4.2005, FBB 66, Bl. 49 ff.
[744] WSP CBP, Rahmenterminplan Stand 20.07.2005 („Basis: Durch AR-FBS am 27.04.05 freigegebenes Szenario 1), FBB 276, Bl. 11 ff. Mit Urteil des BVerwG vom 16. März 2006 wurde der Planfeststellungsbeschluss – abgesehen von den Teilen des Schallschutzprogramms, die laut Urteil zu ergänzen waren – bestätigt und der Baustopp am 27. April 2006 aufgehoben.
[745] WSP CBP, Schreiben vom 19.5.2010 an die FBS GmbH, S. 2, WSP CBP 2.
[746] Terminkritisch, aber nicht inbetriebnahmerelevant und daher an dieser Stelle nicht berücksichtigt sind Verzögerungen in Bereichen wie dem Regierungsterminal und der Neuordnung von Hangars und Vorfeldflächen in Schönefeld Nord.

1. Kritische Bereiche

a. Schienenanbindung

Das Teilprojekt Schienenanbindung, das alle Leistungen zur Errichtung des Rohbaus der Schienenanbindung umfasst, geriet von Anfang an in Verzug, hauptsächlich weil Verzögerungen beim Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung der Vergabe von Bauleistungen entgegenstanden.[747] Nach Informationen der Senatskanzlei hätte dies bereits zu einer Verschiebung des ursprünglich geplanten Inbetriebnahmetermins am 28. Oktober 2010 geführt.[748] Auch nach Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 30. Oktober 2011 blieb die Terminsituation kritisch, was teils auf Umsetzungsschwierigkeiten der Finanzierungsvereinbarung, teils auf Änderungen der Ausführungsplanung zur Integration des neuen Retailkonzeptes zurückzuführen war.[749]

Der Verhandlungen zur Finanzierungsvereinbarung und die Durchführung des Teilprojekt wurde von einer „Task Force Schiene“, zusammengesetzt aus Vertretern der Gesellschafter, des Eisenbahnbundesamtes und der Deutschen Bahn begleitet.[750]

Im Ergebnis war der Verzug ab der zweiten Jahreshälfte 2008 aufgeholt,[751] sodass der Bahnhof termingerecht fertiggestellt und an die Deutsche Bahn übergeben wurde.[752]

b. Rohbau Terminal

Die Ausführungsleistung für den Rohbau des Fluggastterminals inkl. Pier Nord und Pier Süd wurde termingerecht im Juni 2008 beauftragt, befand sich aber vor allem im Bereich Fluggastterminal und Mainpier von Anfang an in Verzug. Dieser betrug Ende 2008 fünf Wochen,[753] und vergrößerte sich bis Mai 2009 auf zwölf Wochen,[754] bevor er nach Abschluss einer Ergänzungsvereinbarung auf zwei Wochen reduziert werden konnte.[755] Die Fertigstellung erfolgte im Oktober 2009.

---

[747] Bericht des Geschäftsführers Weyer laut Protokoll der 72. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 9.12.2005, FBB 67, Bl. 73 ff. (76).
[748] Vermerk Skzl III B F (Guenoub) vom 25.11.2005 zur Sitzung des Projektausschusses am 30.11.2005, Skzl 581, Bl. 1.
[749] Vgl. WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2007, S. 46 (rote Ampel im Teilprojekt Schiene, drohender Baustopp wegen Uneinigkeit in der Auslegung der Finanzierungsvereinbarung), FBB 117; Controllingbericht Nr. 3/2007, S. 42, FBB 117; Controllingberichte Nr. 4/2007, S. 43, FBB 117, Nr. 1/2008, S. 46, FBB 118, und Nr. 2/2008, S. 43, FBB 118 (vier Monate Verzug auf der Baustelle „Rohbau Tunnel Bahnhof“ gegenüber dem Rahmenterminplan).
[750] Siehe Vorbereitungsunterlagen und Protokolle in Skzl 159 bis 161.
[751] Für den Bahnhofsrohbau WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2008, S. 52, FBB 118.
[752] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2009, S. 57, FBB 119; Nr. 4/2009, S. 59, FBB 119; Nr. 2/2010, S. 52, FBB 120.
[753] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2008, S. 26, FBB 118.
[754] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2009, S. 26, FBB 119.
[755] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2009, S. 29, FBB 119.

c. Gebäudehülle Terminal

Im Bereich Fassade und Dach Fluggastterminal bestand im Mai 2009 ein Rückstand in der Werk- und Montageplanung von ca. sechs Wochen,[756] der sich bis Ende 2009 teils auf mehrere Monate vergrößerte.[757]

Ab Dezember 2009 folgte die Bauausführung einem optimierten Bauablaufplan gemäß Ergänzungsvereinbarung vom 16. Dezember 2009.[758] Hierdurch wurden zwar nach Aussage der Bauüberwachung Terminrisiken weitestgehend minimiert, und sie verzeichnete nur geringfügige Terminabweichungen. Zugleich rechnete sie bereits mit weiteren Terminrisiken wegen witterungsbedingter Montageverschiebungen.[759] Tatsächlich verzeichnete die Bauüberwachung im Februar 2010 für Teile der Bauleistung einen Verzug von bis zu acht Wochen. Im entsprechenden Monatsbericht der Bauüberwachung waren diese nunmehr als „kritischer Weg“ mit roten Pfeilen gekennzeichnet.[760]

d. Technische Gebäudeausstattung Terminal

Die technische Gebäudeausstattung des Fluggastterminals verzeichnete Ende 2009 und in der ersten Jahreshälfte 2010 die größten Terminabweichungen. Vor allem die Vergabeeinheit 5.0 („TGA I: Heizung, Lüftung, Sanitär“) fiel mit großem Verzug sowohl in der Planung als auch in der Ausführung auf.

Ende 2009 stellte die Projektsteuerung einen Verzug von ca. zwei Monaten fest.[761] Im Monatsbericht der Bauüberwachung von Dezember 2009 war der Leistungsstand der Vergabeeinheit 5.0 als „kritischer Weg“ mit roten Pfeilen gekennzeichnet.[762] Hierbei waren die Auswirkungen der noch nicht abgeschlossenen Fortschreibung der Ausführungsplanung ausdrücklich noch nicht berücksichtigt.[763]

Nach Darstellung der Bauüberwachung im März 2010 betrug der Verzug in der o. g. Vergabeeinheit bei Installationen im Untergeschoss rund 120 Arbeitstage.[764]

---

[756] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2009, S. 27, FBB 119.
[757] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2009, S. 32, FBB 119.
[758] pg bbi, Monatsbericht Bauüberwachung Terminal BBI Dezember 2009, FBB 346, Bl. 25.
[759] pg bbi, Monatsbericht Bauüberwachung Terminal BBI Dezember 2009, FBB 346, Bl. 25 f. Eine Bezifferung des Verzugs in konkreten Zeiträumen ist nicht enthalten. Die Anlage ZC, auf die zur Übersicht der Terminkontrolle verwiesen wird, fehlt in dem dem Ausschuss übergebenen Bericht.
[760] pg bbi, Monatsbericht Bauüberwachung Terminal BBI Februar 2010, FBB 348, Bl. 15. Zur Definition der Kennzeichnungsfarbe Rot als „kritischer Weg“ siehe z. B. FBB 348, Bl. 5.
[761] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2009, S. 34, FBB 119.
[762] pg bbi, Monatsbericht Bauüberwachung Terminal BBI Dezember 2009, FBB 346, Bl. 55. Eine Bezifferung des Verzugs in konkreten Zeiträumen ist nicht enthalten. Die Anlage ZC, auf die zur Übersicht der Terminkontrolle verwiesen wird, fehlt in dem dem Ausschuss übergebenen Bericht. Zur Definition der Kennzeichnungsfarbe Rot als „kritischer Weg“ siehe z. B. FBB 346, Bl. 5.
[763] pg bbi, Monatsbericht Bauüberwachung Terminal BBI Dezember 2009, FBB 346, Bl. 54.
[764] pg bbi, Soll-Ist-Darstellung der Terminsituation mit Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 19.3.2010, gmp 1.

2. Störquellen

a. Verzögerungen durch die neue Vergabestrategie für den Terminalbau

Eine wesentliche Verzögerung des Projektablaufs trat durch die Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung für das Teilprojekt Fluggastterminal ein (s. a. C.VII.2). Neben den Zeitverlust durch die bloße Aufhebung des Vergabeverfahrens trat der zusätzliche Aufwand durch die neue Vergabestruktur. Aufgrund der Aufteilung der Ausführungsleistung Fluggastterminal in zunächst sieben Vergabepakete waren nicht nur mehr Vergabeverfahren für die Bauleistungen durchzuführen, sondern auch die Generalplanerleistung für die Ausführungsleistung separat zu beauftragen (siehe E.V.1). Darüber hinaus wurde die Beauftragung eines Construction Managers zur Koordinierung der zusätzlich entstandenen Schnittstellen zwischen den Teilleistungen notwendig (siehe C.VIII.1).

Hinsichtlich der Folgen der Neuausschreibung informierte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft den Aufsichtsrat in der Sitzung am 7. Oktober 2007:

„Die Auswirkungen auf der Zeitachse stellen sich wie folgt dar:

- Grundlagen zur „Sicherung der Eröffnung am 30.10.2011“ sind der umgehende Beginn der Ausführungsplanung sowie die Erstellung der Ausschreibungen zum Rohbau und zur GFA.

- Zeitliche Verzögerungen durch Vergaberügen oder Verzüge im Baufortschritt sind kaum noch kompensierbar.

- Überlappung der Endausbauphase mit dem Probebetrieb; die für den Probebetrieb erforderlichen wesentlichen Einrichtungen müssen hierfür rechtzeitig fertiggestellt sein.“[765]

Es ist jedoch nicht eindeutig auszumachen, ob die angeführte Verengung des Zeitplans allein auf die veränderte Vergabestruktur zurückzuführen ist. Denn bei Überarbeitung der Rahmenterminplanung wurde zugleich die durch die Geschäftsführung beschlossene Umkonzeption des Retail-Bereichs berücksichtigt:

In den ersten Rahmenterminplänen der Projektsteuerung zum Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011 war stets der Abschluss der Bauausführung des Hochbaus im Fluggastterminal zum 29. April 2011 vorgesehen. Hieran schloss sich die Phase des Probebetriebs vom 2. Mai 2011 bis 29. Oktober 2011 an.[766]

Der erste an die neue Vergabestruktur im Fluggastterminal angepasste Rahmenterminplan ist datiert auf den 31. Oktober 2007. Dieser sah nunmehr die Ausführung der Hochbauleistungen vom 7. Juli 2008 bis 28. Oktober 2011, also bis zwei Tage vor der geplanten Inbetriebnahme

---

[765] FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrates am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff. (200).
[766] WSP CBP, Rahmenablauf BBI Stand 6.3.2007, FBB 276, Bl. 39 ff. (39).

vor. Parallel hierzu sollte der Probebetrieb nach wie vor von 2. Mai bis 29. Oktober 2011 stattfinden. [767]

Demnach entstand durch die Umstellung auf die neue Projektstruktur im Terminal erstmals eine Überschneidung zwischen dem Probebetrieb und der Bauausführung. Bei Betrachtung der differenzierteren Darstellung der Einzelabläufe zeigt sich allerdings auch, dass der längste Überschneidungszeitraum (nämlich für die gesamte Dauer des Probebetriebs) im Bereich Mieterausbau/Retail erwartet wurde. Allein für die Integration der Planung des Retailausbaus war ein Zeitraum bis 21. Juni 2011 – etwa zwei Monate nach Beginn des Probebetriebs – veranschlagt.[768] Im Vergleich sollte das Terminal in den übrigen Bereichen bis zum 30. Juni 2011 fertiggestellt sein, was eine zweimonatige Überschneidung mit dem Probebetrieb bedeutet.[769]

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die erneute Ausschreibung der Ausführungsleistung im Teilprojekt Fluggastterminal zu einer Verschärfung der Terminsituation führte, was aber durch die gleichzeitige Neukonzeption des Retailbereichs noch verstärkt wurde.[770]

b. Verzögerungen bei Einzelvergaben

Weitere Gefährdungen des Bauablaufs traten durch Verzögerungen bei einzelnen Vergabeverfahren auf.[771] So erzielte auch nach Aufteilung der Generalunternehmerleistung Fluggastterminal in sieben Vergabepakete die Suche nach geeigneten Generalunternehmern für die entsprechenden Pakete teilweise keinen Erfolg.[772] Anlässlich der Vergabe der Pakete 4 (Baulicher Ausbau) und 6 (Baulicher Ausbau II) stellte die Geschäftsführung fest:

> „Aus aktuellen Erfahrungen und Marktbeobachtungen heraus sowie in Reflektion auf den derzeitigen Projektstand werden bei der GU-Vergabe folgende Nachteile gesehen:
>
> - aktuell ist der Markt für GU-Leistungen stark rückläufig bzw. nicht mehr vorhanden
> - kein oder nur minimierter Wettbewerb aufgrund geringer Bieteranzahl
> - hohe Kosten beim GU aufgrund üblicher GU- und Risikozuschläge

---

[767] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2007, Anlage 1: Rahmenterminplan Stand 31.10.2007, FBB 117.
[768] WSP CBP, Rahmenablauf BBI Stand 5.12.2008, FBB 276, Bl. 46 ff. (46).
[769] Dies ergibt sich aus WSP CBP, Rahmenablauf BBI Stand 5.12.2008, FBB 276, Bl. 46 ff. (46), wo der Mieterausbau/Retailbereich nunmehr separat von der restlichen Terminalbaustelle ausgewiesen wurde.
[770] Zugleich berichtete die Projektsteuerung, dass alle Terminverschiebungen im Gesamtprojekt BBI kompensiert würden und der Zieltermin gesichert sei, WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2007, S. 64, FBB 117.
[771] i. E. Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 14.
[772] Vgl. WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Geschäftsführung Technik) vom 22.10.2008, WSP CBP 2, wonach bei den Vergabepaketen GU I, 3 (Hülle, Stahlbau, Fassade) und GU I, 5 (TGA I) die knappe Terminschiene und zugleich die für diese Gewerke erhebliche Massen, die durch ein Unternehmen gleichzeitig zu beplanen und auszuführen sind, sich negativ auf die Budgetgröße auswirkten. Hiernach überstiegen die vorliegenden Angebote die Grenzen der Wirtschaftlichkeit.

- mangelnde Qualitätssicherung – hohes Nachtragsrisiko aufgrund geringer Planungstiefe für die TGA- und Ausbaugewerke“[773]

Als Konsequenz empfahl die Geschäftsführung die weitere Unterteilung in jeweils sieben Vergabeeinheiten.[774] Dies wurde dem Aufsichtsrat in der 89. Sitzung am 24. Oktober 2008 zur Kenntnis gebracht.[775] Laut Vorlage der Geschäftsführung sollte dem Nachteil der erhöhten Anzahl an Schnittstellen durch bessere Steuerungs- und Durchgriffsmöglichkeiten durch die Bauüberwachung und den Construction Manager begegnet werden.[776]

Auch die Ausschreibung fast aller übrigen Vergabepakete[777] wurde in weitere Einzellose aufgeteilt. Einschließlich der neu gebildeten Teilleistungen zum Bau der Pavillons wurden damit insgesamt über 40 Einzelvergaben von Ausführungsleistungen für das Fluggastterminal getätigt.[778] Mit gleichlautender Begründung wurde auch die Ausführungsleistung für die Betriebsspezifischen Gebäude in mehrere Vergabepakete aufgeteilt.[779]

c. Nutzungsänderungen

Auf die zahlreichen Nutzungsänderungen im Bereich Fluggastterminal wurde bereits in Kapitel E.V eingegangen, und deren Folgen verdeutlicht: Ausführungsleistungen wurden aufgrund der Genehmigungsplanung anstatt der Ausführungsplanung ausgeschrieben, Planungsarbeiten fanden baubegleitend statt, bzw. führten, soweit dies nicht möglich war, zu einer Verkürzung und Umstellung der Bauabläufe, was durch Beschleunigungsvereinbarungen mit den ausführenden Firmen bewirkt werden musste (s. u. F.II.1).

Die Projektsteuerung benannte die durch die Flughafengesellschaft geänderten Leistungen für den Retailbereich, Doppelstockbrücken und Ebenenshift als eine Hauptursache für Verzögerungen im Rohbau[780] und der Gebäudehülle[781] des Fluggastterminals. Wiederholt wies sie auf die zeitlichen Folgen der Änderungen für den Planungs- und Bauverlauf hin.

So waren zum einen Baustopps notwendig und mussten durch Beschleunigungsmaßnahmen aufgefangen werden, wie im Controllingbericht Ende 2008 hinsichtlich der Rohbauleistungen ausgeführt:

---

[773] Vorlage der Geschäftsführung zur 89. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 26.9.2008, Skzl 636, Bl. 6 ff. (6).
[774] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2008, S. 4, FBB 118. Dieser trifft keine Aussage zu konkreten Terminverzögerungen durch die Paketaufteilung.
[775] FBB 70, Bl. 110, 123.
[776] Vorlage der Geschäftsführung zur 89. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 26.9.2008, Skzl 636, Bl. 6 ff. (7).
[777] Ausgenommen waren die Ausführung der Gepäckförderanlage und das Vergabepaket 5 (TGA I – Heizung, Lüftung, Sanitär).
[778] Vgl. Liste der Auftragnehmer in WSP CBP 3.
[779] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2008, S. 31, FBB 118.
[780] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2008, S. 26, FBB 118, und Controllingbericht Nr. 1/2009, S. 28, FBB 119
[781] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2009, S. 32, FBB 119.

> „Die durch FBS geänderten Leistungen für die Doppelstockbrücken und den Ebenenshift werden durch Planergänzung und Austausch in den Bauprozess Rohbau integriert. Lokal begrenzte temporäre Baustopps sind dabei nicht zu vermeiden. Um die Störungen im Bauablauf sowie die daraus resultierenden Terminverzüge und Kosten gering zu halten, ist das Rohbauunternehmen aufgefordert, den Bauablauf unter Berücksichtigung dieser Anordnungen umzustellen und auf nicht von Anordnungen betroffene Bereiche auszuweichen. Einschränkungen im Bauablauf sind dadurch jedoch nicht zu vermeiden und müssen durch Beschleunigungsmaßnahmen zur Terminsicherung ausgeglichen werden.“[782]

Zum anderen bestand nach Aussage des Construction Managers Drees & Sommer trotz Gegensteuerungsmaßnahmen die Gefahr einer verspätete baulichen Fertigstellung. Laut Controllingbericht Nr. 3/2008 zeigten Drees & Sommer aufgrund der laufenden Umplanung zum Ebenenwechsel im Mainpier an, dass die von der Umplanung betroffenen Bereiche im Fluggastterminal eine verspätete bauliche, technische Fertigstellung zum 29. Juli 2011 haben würden.[783]

Dies entsprach zum damaligen Zeitpunkt einer Verzögerung von etwa einem Monat gegenüber dem Rahmenterminplan.[784]

Als nicht mehr durch Gegensteuerungsmaßnahmen aufzufangende Störung des Planungsablaufs führten schließlich Umplanungen zur Umsetzung neuer Sicherheitsbestimmungen (EU-Verordnung Nr. 297/2010) mit dazu, dass die Geschäftsführung die Terminempfehlung für den 30. Oktober 2011 aufgab und eine Verschiebung der Inbetriebnahme empfahl (siehe F.III.1 und E.V.2.a.ee)

d. Mängel der Ausführungsplanung

Insbesondere im Bereich der technischen Gebäudeausstattung gab es große Verzüge und Mängel in der Ausführungsplanung. Zu diesem Ergebnis kamen zwei Gutachten des Sachverständigen Dr. Kraft von der RKS Ingenieurgesellschaft. Diese wurden im Auftrag der Flughafengesellschaft erstellt mit dem Ziel, eine Einigung mit der Versicherung der pg bbi herbeizuführen, und hierzu die durch die pg bbi verursachte Schadenssumme zu ermitteln.[785] Prüfungsgegenstand war vor allem die Entwurfs- und Ausführungsplanung.

Ergebnis eines ersten Gutachtens vom 15. Februar 2011 waren wesentliche Mängel in der Ausführungsplanung, ohne die die Firmen keine Werk- und Montageplanung erstellen

---

[782] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2008, S. 4, FBB 118.
[783] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2008, S. 77, FBB 118. Aufgrund der noch fehlenden Detailterminplanung traf die Projektsteuerung hierzu noch keine eigene Terminaussage im Rahmenterminplan. Hinsichtlich des Inbetriebnahmetermins zog sie zunächst das Fazit, dass alle Terminverschiebungen im Gesamtprojekt BBI kompensiert werden (S. 78).
[784] Vgl. WSP CBP, Rahmenterminplan Stand 18.8.2008, Anlage zum Controllingbericht Nr. 3/2008, FBB 118.
[785] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 5; RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Schäden durch die pg bbi beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 15.2.2011, FBB 478.

konnten.[786] In einer Ergänzung des Gutachtens wurde der Umfang der Planungsmängel anhand eines sogenannten störungsmodifizierten Bauablaufs konkretisiert.[787] Hiernach betrug die theoretische Gesamtverzögerung durch Planungsmängel im Bereich der technischen Gebäudeausstattung 15 Monate. Zugleich wurde zum Zeitpunkt der Gutachtenerstattung eine tatsächliche Bauverzögerung von elf Monaten ermittelt. Folglich hätten die Planungsmängel beim Festhalten am ursprünglichen Bauablauf sogar eine noch größere Verzögerung verursacht, als dies tatsächlich der Fall war.

Eine weitere Schadensbewertung der RKS Ingenieurgesellschaft vom 16. Mai 2012 erfolgte anhand einer Kollisionsprüfung, d. h. die Ermittlung des Verursachers und der Schadenssumme durch Kollisionen im Bauablauf.[788] Dies geschah anhand einer Hochrechnung, ausgehend von Stichproben. Hierbei hat nach Aussage des Zeugen Kraft die pg bbi ca. 80 Prozent der untersuchten Kollisionen als durch sie verursacht bestätigt.[789]

aa. Das Verhältnis von Planungsmängeln und Planungsänderungen

Im Regelfall waren Planungsänderungen zumindest eine der Hauptursachen für die Verzögerungen. Zur Verantwortlichkeit für die hieraus resultierenden Störungen der Planung ist zu differenzieren:

Einerseits gab es Verzögerungen, die durch die Generalplanung bereits im Vorfeld der Planungsänderung angezeigt wurden und die durch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft einkalkuliert waren. So war zwar die verspätete Planlieferung eine der Ursachen des Verzugs im Rohbau des Fluggastterminals, wie im Controllingbericht 1/2009 ausgeführt:

„Maßgebliche Gründe für die Verzüge sind:

- verspäteter Leistungsbeginn GU I, 2 Rohbauarbeit
- unzureichender Personaleinsatz
- fehlende Kapazitäten Bohrgeräte, Kräne

---

[786] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 14; RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Schäden durch die pg bbi beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 15.2.2011, Bl. 67 ff, FBB 478.

[787] RKS Ingenieurgesellschaft, Ergänzung vom 20.3.2012 zum Gutachten zu Schäden durch die pg bbi beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 15.2.2011, Bl. 53 ff., FBB 478. Beim störungsmodifizierten Bauablauf handelt es sich um ein Instrument zur Ermittlung der Ursächlichkeit einzelner Mängel für die Gesamtverzögerung. Hierzu wird ein hypothetischer Bauverlauf anhand des ursprünglich geplanten Ablaufs ermittelt, der nur die Auswirkungen der betrachteten Mängel berücksichtigt, nicht hingegen Umstellungen des Bauablaufs und andere Auffang- und Beschleunigungsmaßnahmen, vgl. Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 31 f.

[788] Der Schaden wird hierbei durch die Nachtragssumme ermittelt, die nötig ist, um die Kollisionen zu beheben, siehe RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Kollisionen beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 16.5.2012, FBB 480, Bl. 92 f.

[789] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 10; s. a. RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Kollisionen beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 16.5.2012, FBB 480, Bl. 92.

- Anordnungen von Baustopps auf Grund der durch die Nutzungsänderungen erforderlichen Planungsänderungen“[790]

Allerdings hatten die Generalplaner pg bbi dies nach einem von der Flughafengesellschaft selbst zitierten Schreiben im Vorfeld der Geschäftsführerentscheidung, durch Umplanungen die Non-Schengen-Fähigkeit des Mainpiers herzustellen, angekündigt:

> „Im Bereich Mainpier E0 und E0z ist die Ausführungsplanung Rohbau so weit fortgeschritten […], dass die Planungsänderungen Verzüge im Planlauf und damit auch die verspätete Planlieferung an den Rohbau bedeuten würde […]“[791]

Nach Vorbringen der Flughafengesellschaft war die Auskunft der pg bbi Entscheidungsgrundlage für die Beschlussfassung in der Geschäftsführersitzung vom 26. Mai 2008, mit der die Planungsänderungen beschlossen wurden. Auch muss sich die Geschäftsführung nicht nur dieses konkreten Planungsvorgangs, sondern des generellen Terminrisikos durch Umplanungen bewusst gewesen sein. Im Protokoll der Geschäftsführersitzung heißt es hierzu:

> „Die von B dargestellten Risiken in Bezug auf den Zeitplan der Inbetriebnahme werden zur Kenntnis genommen.“[792]

Abgesehen davon waren aber Überschreitungen von Planungsterminen grundsätzlich auch dann, wenn sie auf der Umsetzung von Planungsänderungen beruhten, eine zusätzliche Störung des Projektablaufs, für die die Generalplaner verantwortlich waren. Denn erstens wurde bereits der Beschluss zur Planänderung erst nach Rückkopplung mit den Generalplanern getroffen (siehe hierzu bereits E.V.2.c.aa). Dies ist insbesondere im Bereich der technischen Gebäudeausstattung der Fall. Dort hatten die Generalplaner – anders als etwa im Bereich des Rohbaus – bestätigt:

> „Da die Ausführungsplanung der TGA bis 09/2009 läuft, können die Änderungen in die Planung integriert werden.“ [793]

Zweitens folgten die Bauabläufe nach Planungsänderungen angepassten Terminplänen, die auf Terminzusagen der Generalplaner beruhten. Vor diesem Hintergrund war die Generalplanung nach wie vor verpflichtet, die Ausführungsplanung gemäß der so angepassten

---

[790] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 1/2009, S. 28, FBB 119.
[791] Bericht der pg bbi an die Geschäftsführung der FBS GmbH vom 15.5.2008, zitiert nach FBS GmbH, Feststellungsklage gegen JSK und gmp vom 19.6.2012, LG Potsdam 1, Bl. 1 ff. (33).
[792] FBS GmbH, Protokoll der Geschäftsführersitzung am 26.5.2008, FBB 481, Bl. 296 ff. (296). B ist der Bereich Planung & Bau BBI der Flughafengesellschaft. Welche Risiken im Einzelnen gemeint waren, wird nicht spezifiziert. Vgl. auch WSP CBP, Controllingbericht Nr. 1/2009, S. 23, FBB 119, wonach für die Generalplanerleistung „Fluggastterminal“ durch die parallel laufende Entwurfs- und Ausführungsplanung ein geregelter Planungsablauf nur bedingt möglich ist.
[793] Bericht der pg bbi an die Geschäftsführung der FBS GmbH vom 15.5.2008, zitiert nach FBS GmbH, Feststellungsklage gegen JSK und gmp vom 19.6.2012, LG Potsdam 1, Bl. 1 ff. (33).

Termine zur Verfügung zu stellen. Dieses Ziel wurde im Bereich der technischen Gebäudeausstattung verfehlt, wie der Zeuge Nozon zusammenfassend ausführte:

> **Zeuge Olaf Nozon:** Also, die Planungsdefizite traten zumindest zutage bei der TGA-Planung. Die pg bbi war verpflichtet, beginnend ab 2009, Frühjahr, die Firma ImCa mit Plänen zu bedienen. Was man ihr sicherlich nicht zum Vorwurf machen kann, ist, dass sie keine ausgereiften Schemata und Berechnungen liefern konnte zu dem Zeitpunkt. […] Das haben halt wir toleriert, weil wir ja selbst eingegriffen haben, aber wir haben zumindest mit der pg bbi – – Und da wussten die sehr wohl, wie weit die zu welchem Zeitpunkt sind und die Planungsänderungen auch eingepflegt haben in ihre Gesamtplanung, wann wir den Unternehmer mit Plänen zumindest bedienen können oder beliefern können, die wir dann zur Not auch anordnen können[…] Aber auch das ist gescheitert. Das sehe ich als großes Defizit an, dass die pg bbi mit ihrem Arge-Partner nicht der Verpflichtung nachgekommen ist, in sich stimmige Pläne zu liefern, die ausreichend koordiniert sind.[794]

bb. Verschärfung der Planungssituation durch Insolvenz der IGK-IGR

Der Gesellschafter der pg bbi, der für die Planung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal zuständig war, das Ingenieurbüro IGK-IGR, meldete am 8. Februar 2010 Insolvenz an. Zeugen sowohl der Flughafengesellschaft als auch der pg bbi selbst sagten übereinstimmend aus, dass erst nach der Insolvenz der Umfang des Planungsrückstandes im Bereich der technischen Gebäudeausstattung vollständig sichtbar wurde:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Als ich im Februar 2010 die Aufgabe der Bereichsleitung übernommen habe und die TGA-Planung erst mal in die Insolvenz ging, war die erste Aufgabe, die TGA-Planung wieder auf Vordermann zu bringen, denn so, wie ich das im Februar und März 2010 aufgearbeitet habe, stellte sich heraus, dass von vermeintlich fast 3 000 Plänen, die bis Weihnachten 2009 an die Arge ImCa, also den, der die Hardware für die Entrauchungsanlage baut, auszuhändigen waren, keine 500 fertig waren, sodass das große Ziel damals natürlich war: Wir müssen die Planung so verstärken, dass wir vielleicht in zwei, drei Monaten in der Lage sind, die Pläne in dem Rhythmus an die Firma rauszureichen, dass wir im Laufe des Sommers mit den Firmen eine Ergänzungsvereinbarung schließen können über Schichtarbeit, um dann die verlorene Zeit von fast neun Monaten – so groß war der Planungsverzug im Februar 2010 – aufzuholen und damit noch das Ziel zu erreichen, Ende 2011 zu eröffnen.“[795]

Der Zeuge Paap sagte aus, dass die pg bbi im Bereich der Mess-, Steuer- und Regeltechnik keine verwertbare Planung vorfand und sich außerstande sah, diese herzustellen.[796]

---

[794] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 41 f.
[795] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 5.
[796] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 46.

Die Planungssituation führte – zusammen mit dem Umplanungsbedarf zur Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 297/2010 – dazu, dass die Projektsteuerung im Controllingbericht zum zweiten Quartal 2010 erstmals den Fortschritt im Bereich der technischen Gebäudeausstattung mit einer „roten Ampel“ markierte. Wörtlich heißt es hierzu im Controllingbericht:

> „Die Planungsqualität in den TGA-Gewerken, insbesondere für den GU I, 5 TGA I, ist nach wie vor unzureichend. […] Es bestehen derzeit gegenüber dem ursprünglich geplanten Bauablauf Verzüge von bis zu 9 Monaten bzw. fast der Hälfte der Gesamtleistung, da nur in wenigen Bereichen die notwendigen Planungen für die Leistungserbringung vorliegen.“[797]

Zu den Liquiditätsschwierigkeiten trug nach Aussage des Zeugen Dr. Schulitz bei, dass IGK-IGR für die Vielzahl der Ende 2009 notwendigen Planungsänderungen keine Nachtragszahlungen erhalten hatte. Zwar habe die Flughafengesellschaft, während die Höhe der Nachtragszahlungen noch streitig war und daher nicht bezahlt wurde, eine Liquiditätsunterstützung an die pg bbi überwiesen. Diese sei innerhalb der pg bbi aber nicht anteilig an IGK-IGR ausgezahlt worden Nach Aussage des Zeugen Dr. Schulitz war er deshalb zusammen mit dem Geschäftsführer der IGK-IGR im Dezember 2009 bei der pg bbi vorstellig geworden.[798] Auch im Januar 2010 habe IGK-IGR nochmals die beiden anderen Partnerbüros der pg bbi darauf hingewiesen, „dass es dringend wird bis Ende Januar, sonst könnte es knapp werden.“[799] Auch die Flughafengesellschaft habe nicht reagiert: Auf Gesprächsbemühungen des Insolvenzverwalters hin habe dieser eine Absage erhalten mit dem Hinweis, dass der Gesamtschuldner pg bbi zuständig wäre:[800]
:

> **Zeuge Dr. Bernd Schulitz**: „[…] Die Vielzahl an Planungsänderungsnachträgen waren noch nicht honoriert bis November, Dezember 2009. Die IGK ist intern bei pg bbi vorstellig geworden […] Weil: Es war erkennbar, wir mussten noch weiterplanen, weil die Änderungen aus den Bauanträgen wurden dann von Architekten eingeplant. Wir hatten noch 1 500 Pläne so ungefähr im Januar 2010 zu überarbeiten […] und hätten mindestens sechs bis neun Monate noch gebraucht, und auch einschließlich der Steuermatrix, die damals noch in unserer Verantwortung lag. Aber ab Dezember wurde kein Geld mehr von pg bbi überwiesen. Der Bauherr hatte den Nachtrag für die Planungsänderungsanträge abgelehnt, nicht dem Grunde nach, nur formal, und hatte aber dann Dezember eine Liquiditätsunterstützung überwiesen, aber das Geld ist nicht anteilig an die IGK überwiesen worden. Dann ist die IGK im Januar noch mal an die beiden anderen Gesellschafter herangetreten, dass es dringend wird bis Ende Januar, sonst könnte es knapp werden. […] und die Geschäftsführung war dann gezwungen, am 8. Februar […], sonst wären sie persönlich haftbar geworden, wenn sie dann nicht den Insolvenzantrag gestellt hätten
> Daraufhin hat der Insolvenzverwalter noch versucht, das Projekt weiterzuführen,

---

[797] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2010, S. 33 und 36, FBB 120.
[798] Zeuge Dr. Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 47 und 54. Unklar blieb hierbei, ob der Partner gmp oder JSK gemeint war. Der Zeuge Bürk, der als Geschäftsführer von JSK kaufmännisch verantwortlich war, erinnerte sich an den Vorgang nicht, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.1.2016, S. 43.
[799] Zeuge Dr. Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 48.
[800] Zeuge Dr. Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 48.

hat versucht, mit dem Flughafen einen Termin zu vereinbaren, nur eine Absage erhalten mit dem Hinweis, dass der Gesamtschuldner pg bbi zuständig wäre.[801]

Der Zeuge Weyer deutete in seiner Aussage an, dass eine Intervention der Flughafengesellschaft möglicherweise die Insolvenz der IGK-IGR (und die damit verbundenen negativen Auswirkungen für die Fertigstellung des BER) hätte verhindern können.[802]

Der Zeuge Dr. Schulitz gab zudem an, dass der Insolvenzverwalter die IGK-IGR hätte weiterarbeiten lassen, wenn die pg bbi die Liquiditätsunterstützung anteilig überwiesen hätte.[803] Trifft dies zu, hätte sowohl die pg bbi als auch die Flughafengesellschaft (letztere durch eine eigene Liquiditätsunterstützung für die IGK-IGR) noch nach der Anmeldung des Insolvenzverfahrens den Erhalt der IGK-IGR für das Projekt bewirken können. Allerdings hat der Ausschuss neben der Aussage des Zeugen Dr. Schulitz keine schriftlichen Belege oder Zeugenaussagen, die Art und Umfang der Liquiditätsunterstützung oder verbindliche Zusagen des Insolvenzverwalters belegen.[804] Auch war es aus Sicht der Flughafengesellschaft zur rechtlichen und wirtschaftlichen Absicherung – gerade aufgrund der Insolvenz der IGK-IGR – nachvollziehbar und geboten, sich an die gesamtschuldnerisch haftende pg bbi als Vertragspartnerin zu halten.

e. Witterungsbedingte Verzögerungen

Anfang 2010 verzeichneten verschiedene Teilleistungen des Teilprojekts Hochbau witterungsbedingte Verzüge von Winterbaumaßnahmen, so vor allem die Gebäudehülle des Fluggastterminals (bis zu vier Wochen) und Rohbauleistungen in den betriebsspezifischen Gebäuden (vier bis acht Wochen).[805]

II. Gegensteuerungsmaßnahmen und Krisenmanagement

1. Terminsicherungsvereinbarungen

Als klassisches Instrument der Terminsicherung dienten Beschleunigungsvereinbarungen mit den bauausführenden Firmen, so z. B. im Bereich Rohbau.[806] Die Vereinbarung beinhaltete dort u. a. eine Bauausführung im 3-Schicht-System. Laut Controllingbericht Nr. 3/2009, führte dies in den für die Nachfolgegewerken kritischen Bereichen zu einem Rückgang des Verzugs auf zwei Wochen.[807]

---

[801] Zeuge Dr. Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 47 f.
[802] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 63.
[803] Zeuge Dr. Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 55.
[804] Der Zeuge Nienhoff, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 70, schloss das Vorhandensein einer Liquiditätsunterstützung nicht aus, konnte sie aber auch nicht bestätigen. Die kaufmännische Leitung hatte JSK inne.
[805] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 1/2010, S. 11 f., FBB 120; für das Fluggastterminal pg bbi, Monatsbericht der Bauüberwachung Fluggastterminal BBI Februar 2010, FBB 348, Bl. 1 ff. (10 ff.).
[806] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2009, S. 26, FBB 119.
[807] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2009, S. 29, FBB 119.

2. Veränderungen in der Projektsteuerung

Das als Sachverständige herangezogene Ingenieurbüro Dr. Fretter stellte im März 2010 gegenüber der Flughafengesellschaft fest, dass sowohl Projektsteuerungs- als auch Generalplanerleistungen nicht erbracht wurden. So habe es die Projektsteuerung unterlassen, Planungsleistungen des Generalunternehmers terminlich zu koordinieren und in die Steuerungsterminpläne aufzunehmen, ebenso aktive Maßnahmen der Gegensteuerung.[808]

Der Zeuge Korkhaus kritisierte Leistungsmängel der Projektsteuerung im Bereich der technischen Gebäudeausstattung, wo es an qualifiziertem Personal gefehlt habe.[809] Obwohl auch der Zeuge Weyer die Arbeit des Projektsteuerers WSP CBP kritisierte, wäre ein Austausch des Projektsteuerers aus seiner Sicht schon aufgrund des damit verbundenen Zeitverlustes keine Alternative gewesen. Stattdessen habe die Flughafengesellschaft mit Hinweisen und Mängelrügen auf eine Besserung der Projektsteuerung hingewirkt.[810] Aufforderungen zur Nachbesserung, so der Zeuge, hätten auch zu entsprechenden Bemühungen des Projektsteuerers geführt, etwa in Form des Austausches von Personal.[811] Speziell zur verstärkten Betreuung der technischen Gebäudeausstattung fand Mitte 2010 auf Vorschlag der Projektsteuerung hin eine personelle Verstärkung in diesem Bereich statt.[812]

Eine Vorlage der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zeigt, dass für die Umsetzung des neuen Planungsstandes (neue EU-Sicherheitsvorschriften) durchaus ein Bedarf der „Optimierung der Aufgabenwahrnehmung, Arbeitsprozesse, Kommunikation zwischen FBS und WSP CBP“[813] gesehen wurde – Der Zeuge Wowereit bestätigte zwar, dass dies eine allgemeine Überlegung im Aufsichtsrat war, konnte jedoch den Verbesserungsbedarf und die entsprechenden Maßnahmen nicht weiter konkretisieren.[814] Konkrete Schlechtleistungen der Projektsteuerung seien im Nachgang der Terminverschiebung 2010 kein Thema im Aufsichtsrat gewesen.[815]

3. Vertragsveränderungen und Verstärkung der Ausführungsplanung

Nach Insolvenz der IGK-IGR forderte die Flughafengesellschaft die pg bbi mit Schreiben vom 9. Februar 2010 auf, ein Konzept zur Sicherung der Leistungserbringung vorzulegen.[816]

---

[808] Dr. Fretter, Schreiben an die FBS GmbH (Herrn Korkhaus) vom 5.3.2010, Fretter 1, Bl. 1 ff.
[809] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 12.
[810] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 56. Auch nach Aussage des Zeugen Wowereit wurde ein Wechsel in der Projektsteuerung zu keinem Zeitpunkt erwogen, vgl. Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 17.
[811] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 57.
[812] Laut Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 8, handelte es sich um zwei, drei oder vier Mitarbeiter.
[813] FBS GmbH, Präsentation der Geschäftsführung zur 98. Aufsichtsratssitzung am 17.9.2010, FBB 265, Bl 503 ff. (535).
[814] Vgl. Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 7.
[815] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 9.
[816] FBS GmbH (Teilprojektleiter Hochbau, Herr Nozon, und Leiter Rechtsfragen BBI, Herr Brückl), Schreiben an die pg bbi vom 9.2.2010, FBB 465, Bl. 4 f.

Zu den Kompensationsmaßnahmen, mit denen die pg bbi den Ausfall der IGK-IGR auffing, gehörte vor allem die Weiterbeschäftigung der Subunternehmer der IGK-IGR, sowie die Beschäftigung zusätzlicher Planungsbüros, wie der **Zeuge Hans-Joachim Paap** ausführte:

> „Die in der Planungsgemeinschaft verbliebenen beiden Partner der Planungsgesellschaft haben dann besondere Anstrengungen unternommen, um die durch die Kruck-Insolvenz gerissene Lücke durch zusätzliches Personal zu schließen. Bis auf ca. 10 Prozent haben wir alle Kruck-Mitarbeiter unter Vertrag nehmen können. Darüber hinaus haben wir zwei zusätzliche Planungsbüros für Heizung, Lüftung, Sanitär sowie ein Büro für die Koordination der haustechnischen Planung verpflichtet. Um Ihnen mal eine Größenordnung zu geben: Wir haben ca. 500 000 bis 600 000 Euro monatlich zusätzlich aufgewendet, um in dieser Phase von März bis Jahresende 2010 diese Insolvenz zu kompensieren.“[817]

Zugleich wurden Teile der Ausführungsplanung aus den vertraglichen Leistungen der pg bbi herausgenommen und den ausführenden Unternehmen in Form einer erweiterten Werk- und Montageplanung übertragen.[818] Im Übrigen sagte die pg bbi gegenüber der Flughafengesellschaft zu, die Planungen (ausgenommen die Bereiche, die von Umplanungen der Sicherheitskontrollen betroffen waren) bis August 2010 zu komplettieren.[819]

4. Veränderungen im Controllingsystem

a. Einrichtung einer Task Force/Lenkungsrunde

Die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 wurde begleitet durch die Einrichtung einer operativen bauherrenseitigen „Task-Force“ zur Qualitäts- und Terminsicherung, wie der **Zeuge Hans-Joachim Paap** erläuterte:

> „[…] Die Flughafengesellschaft war zu jeder Zeit über ein enges Koordinations- und Informationsnetz über Planungsstand und Kosten informiert. Dieses Netz hatte die Flughafengesellschaft ab September 2010 geknüpft. […] Die Bereichsleitung Planung und Bau des Flughafens hatte ab September 2010 eine wöchentliche Lenkungsrunde installiert, eine sogenannte Task-Force. Teilnehmer waren die Projektverantwortlichen der Flughafengesellschaft, der Projektsteuerung WSP CBP, der Sachverständige Dr. Fretter für Termincontrolling, zeitweise Canzler Ingenieure für das Controlling der technischen Gebäudeausstattung sowie die pg bbi. Ziel dieser Runde war Termin und Qualitätssicherung.“ [820]

---

[817] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 13. In diesem Sinne auch der Bericht des Geschäftsführers Körtgen laut Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010, FBB 255, Bl. 276 ff. (282).
[818] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 30.
[819] FBS GmbH/WSP CBP, Sachstandsbericht Juli 2010 „Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung“ für den Projektausschuss des Aufsichtsrates der FBS, Skzl 510, Bl. 85 ff. (104).
[820] Die Einrichtung der Task Force, auch „Lenkungsrunde“ genannt, erfolgte nach Angaben des Zeugen Paap durch die Bereichsleitung Planung und Bau, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 36.

Grund für die Einrichtung der Task Force war die verstärkte Leistungserbringung durch die Generalplanung und die Notwendigkeit einer engeren Kontrolle. Insbesondere sollte durch Umstrukturierungen bei der Flughafengesellschaft und der Projektsteuerung die terminkritischen Vorgänge (EU-Sicherheitsvorschrift, Technische Gebäudeausrüstung) in der Planungsphase eng begleitet werden.[821] Die Flughafengesellschaft berichtete hierzu im Juli 2010:

> „Für das Termincontrolling wurde zusätzlich ein Sachverständiger für Bauablaufstörungen beauftragt und für die Begleitung der laufenden internen Optimierung des Kostencontrollings eine neue Stabsstelle eingerichtet. Den entsprechenden Mitarbeitern der FBS wurden Vollmachten zur Begünstigung einer schnelleren Entscheidung erteilt.
>
> Zur inhaltlich technischen Begleitung der TGA wurden den fachprojektverantwortlichen Mitarbeitern der FBS vier weitere Mitarbeiter im Rahmen von Arbeitnehmerüberlassungen beigestellt.“[822]

In der neu eingerichteten Task Force waren neben den Projektverantwortlichen der Flughafengesellschaft die Projektsteuerung sowie die externen Sachverständigen Dr. Fretter, Prof. Diemand und Canzler Ingenieure vertreten.[823]

b. Übergeordnetes Termincontrolling durch Dr. Fretter

Die Beauftragung des Ingenieurbüros Fretter durch die Flughafengesellschaft erfolgte im März 2010:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Ich hatte den Dr. Fretter im März, April 2010 zum Projekt geholt, weil ich eine dritte Meinung haben wollte zu den Aussagen der Bauüberwachung und von dem Projektsteuerer.“[824]

Das Büro Dr. Fretter bildete hinsichtlich der Terminkontrolle eine Art zweite Instanz zur Projektsteuerung, führte Bestandsaufnahmen zu den kritischen Gewerken und erstatte dem Baubereich der Flughafengesellschaft monatlich Bericht über den Baufortschritt.[825] Hierbei sollte die Kontrolle der Abläufe weiterhin in den Händen der Projektsteuerung und der

---

[821] FBS GmbH/WSP CBP, Sachstandsbericht Juli 2010 „Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung“ für den Projektausschuss des Aufsichtsrates der FBS, Stand 19.7.2010, Skzl 510, Bl. 85 ff. (102).
[822] FBS GmbH/WSP CBP, Sachstandsbericht Juli 2010 „Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung“ für den Projektausschuss des Aufsichtsrates der FBS, Stand 19.7.2010, Skzl 510, Bl. 85 ff. (94).
[823] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 36.
[824] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 42. Zuvor war das Büro bereits auf Seiten der Auftragnehmer im Bereich Schienenanbindung tätig gewesen.
[825] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 35.

Bauüberwachung verbleiben; der Sachverständige war als rein zusätzliche Kontrollinstanz und Verstärkung für die Geschäftsführung gedacht.[826]

Wie der **Zeuge Dr. Michael Fretter** erläuterte, war sein Aufgabenbereich zweigeteilt:

> „Ganz generell, auch wenn man meine Beauftragung als Sachverständiger nimmt, die ab 2010 begann, bestand ca. zwei Drittel meiner Tätigkeit […] in der, ich nenne es mal, Abwehr oder Reduzierung unberechtigter Nachtragsforderungen baubetrieblicher Art bei den ausführenden Firmen. Da sind viele Plausibilitätskontrollen, und da ging es viel um Anspruchsgrundlagen und: Was ist dort verankert? Insofern bin ich auch dankbar, dass ich hier noch mal klarstellen kann, dass das Geld, was wir an Honorar auch bekommen haben, zum ganz überwiegenden Teil in der Abwehr unberechtigter Forderungen bestand.
>
> Im Jahr 2010, ungefähr im März, hatte mir Herr Korkhaus die Verträge der pg bbi und auch der Projektsteuerung zur Verfügung gestellt und auch die Leistungen, die dort im Bereich der Terminsteuerung erbracht wurden.“[827]

Laut Aussage des Zeugen Dr. von Damm habe der Sachverständige Dr. Fretter seine eigenständige Bewertung von Nachträgen nicht ergänzend zur Bewertung der Objektüberwachung, sondern statt der Objektüberwachung vorgenommen. Dies sei hauptsächlich aus dem Grund geschehen, dass „die Objektüberwachung mit den Aufgaben überfordert war“. Die Flughafengesellschaft habe sich für eine direkte Beauftragung des Prüfers entschieden, um „direkten Zugriff auf die Prüfer zu haben“.[828] Aus den Ausführungen des Zeugen Fretter wird deutlich, dass die reguläre Kontrolltätigkeit des Sachverständigen keine vorgelagerte Qualitätskontrolle der Planungsarbeiten war, sondern erst durch Beanstandungen bzw. Nachtragsforderungen der bauausführenden Firmen ausgelöst wurde. Sie diente auch nicht in erster Linie der Mängelverfolgung gegenüber der Generalplanung, sondern Mängel traten indirekt dadurch zutage, dass Behinderungsanzeigen der Auftragnehmer auf ihre Berechtigung hin geprüft wurden.

Erst in der weiteren Ergänzung der Sachverständigentätigkeit fand eine übergeordnete Kontrolle der Terminaussagen von Bauüberwachung und Generalplanung statt. Diese erfolgte allerdings nicht durchgehend, sondern anlassbezogen und stichprobenartig insbesondere in den kritischen Gewerken.[829]

c. Kontrolle der TGA-Planung durch Canzler Ingenieure

Speziell für die Erstellung der Ausführungsplanung der technischen Gebäudeausstattung wurde im Mai 2010 das Büro Canzler Ingenieure beauftragt.[830] Die Kontrolle durch Canzler

---

[826] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 59. Der Zeuge Dr. Fretter beschrieb seine Tätigkeit daher als eine Doppelung gegenüber der Projektsteuerung, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 5 f.
[827] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 6.
[828] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 7.
[829] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 12.
[830] Zeuge Korkhaus , Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 20.

Ingenieure wurde bis Mitte 2011 ausgeübt.[831] Jene sollten eine fortlaufende Kontrolle der Planunterlagen über das Maß der beauftragten Leistungen der Bauüberwachung und der Projektsteuerung hinaus gewährleisten.[832]

d. Kostencontrolling durch Prof. Diemand

Der Sachverständige Prof. Diemand wurde 2010 beauftragt. Die Beauftragung diente zum einen der strukturellen Verbesserung der bestehenden Kostenberichterstattung, zum anderen der Abgabe einer eigenen Einschätzung zur Kostenprognose. Hierbei bezog sich die Sachverständigentätigkeit auf das Teilprojekt Fluggastterminal. Der Zeuge Prof. Diemand beschrieb seine Tätigkeit folgendermaßen:

> **Zeuge Prof. Diemand**: „Also, im Februar 2010 bekam ich den Auftrag, das […] Berichtswesen, und zwar das Berichtswesen des Projektcontrollings, für den Flughafenneubau zu analysieren, zu beurteilen, also eine Ist-Aufnahme zu machen und Vorschläge zu machen, wie man dieses Berichtswesen verbessern kann. Ich habe dann im Juni 2010 […] diese Analyse erstellt, Vorschläge gemacht, wie man das verbessern kann, dieses Berichtswesensystem und die Struktur, und wurde danach beauftragt, diese Umsetzung zu begleiten. Mein Auftrag endete im Juni 2012.“[833]

Der Zeuge Manninger schilderte die Einbindung von Prof. Diemand als eine laufende Zusammenarbeit:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Also, wir haben uns immer sehr eng mit ihm abgestimmt. Es gab mit ihm immer monatliche Budgetgespräche, und insofern hat er eigentlich eher dafür Sorge getragen, dass die Objektüberwachung dann endlich in einer Struktur berichtet, die auch dem entspricht, was wir erwartet haben, und wir haben mit ihm gemeinsam dann Risikoeinschätzungen vorgenommen. Er hatte allerdings in seinen Berichten immer noch eine Best-case-, Worst-case- und Real-case-Betrachtung drin. Die haben wir versucht, mit unserer Prognose abzudecken.“[834]

5. Verfolgung von Planungsmängeln

Wie bereits gezeigt, fand eine Verfolgung von Planungsmängeln – im Bereich der technischen Gebäudeausstattung bis zur Verstärkung durch Canzler Ingenieure – nicht systematisch statt, sondern aus Anlass von Behinderungsanzeigen ausführender Firmen (siehe D.2.a). Vor diesem Hintergrund war das Controllingsystem zunächst nicht darauf

---

[831] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S 78.
[832] FBS GmbH/WSP CBP, Sachstandsbericht Juli 2010 „Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung“ für den Projektausschuss des Aufsichtsrates der FBS, Stand 19.7.2010, Skzl 510, Bl. 85 ff. (93). S. a. E.V.4.
[833] Zeuge Prof. Diemand, Wortprotokoll vom 08.01.2016, S. 3.
[834] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 9.1.2015, S. 87.

angelegt, Planungsmängel sofort als solche zu identifizieren. Vielmehr stand zunächst die Abwehr unberechtigter Forderungen oder Leistungsverweigerungen bauausführender Firmen im Vordergrund, wie etwa die Ausführungen zur technischen Gebäudeausstattung im Controllingbericht Nr. 3/2009 zeigen:

> „Der Verzug des GU I, 5 TGA I wird trotz aller koordinierten Bemühungen der FBS, der Projektsteuerung und der Objektüberwachung größer, da der Auftragnehmer sich nach wie vor durch eine seines Erachtens unvollständige Ausführungsplanung behindert sieht und kaum Willen und Aktivitäten erkennen lässt, allen vermeidbaren Schaden abzuwenden. Durch das Mittel der bauherrenseitigen Anordnung wird die Ausführungsplanung als Werkstatt- und Montageplanung deklariert und damit der Baubeginn ab Mitte August abgesichert.“[835]

Zur Frage der geltend gemachten Planungsmängel heißt es:

> „Der [*Auftragnehmer*] ist der Auffassung, dass er wegen fehlender oder unzureichender Ausführungsplanung bei der Erstellung seiner W+M-Planung behindert war bzw. ist. Die FBS kann dieser Auffassung in keiner Weise folgen. Die FBS beabsichtigt ein Gutachten zur Prüfung der Ausführungsplanung des Generalplaners für das Paket GU I, 5 zu beauftragen, um den Sachverhalt der möglicherweise unvollständigen Planung aufzuklären.“[836]

Wie sich später herausstellte, bestätigte das Gutachten die Planungsmängel.[837]

Eine erste umfassendere Prüfung von Planungsmängeln erfolgte durch Beauftragung des Unternehmens RKS Ingenieure im Sommer 2010. Sie diente der Erfassung der durch Planungsmängel der pg bbi verursachten Schäden. Das als Ergebnis vorgelegte Gutachten kam zu dem Ergebnis:

> „Der Rohbau konnte trotz der Umplanung durch den Ebenenshift im Wesentlichen zeitgerecht fertig gestellt werden. […]
>
> Massive Planungsmängel sind erst im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung TGA aufgefallen, wobei die Mängel nicht nur aus der Leistungsphase 5 resultieren. Hier sind zusätzlich Versäumnisse in der Leistungsphase 3 Entwurfsplanung und auch in der Leistungsphase 8 Objektüberwachung aufgetreten. Insbesondere betrifft dies die mechanischen Gewerke Heizung, Lüftung, Kälte und Sanitär[.]“[838]

Es handelte sich auch hierbei nicht um eine vorgelagerte Prüfung der Planungsqualität, sondern um eine punktuelle und rückwirkende Kontrolle ohne Einbindung in das operative

---

[835] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2009, S. 6, FBB 119.
[836] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 3/2009, S. 33, FBB 119.
[837] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 42.
[838] RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Schäden durch die pg bbi beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 15.2.2011, FBB 478, Bl. 68 f.

Geschäft.[839] Hintergrund der Beauftragung ist erkennbar die Mängeldokumentation zur späteren Verfolgung von Regreßansprüchen gegenüber der pg bbi, wie bereits die Formulierung des Gutachtentitels zeigt.

III. Terminprognosen und Terminverschiebung

1. Der Auslöser: Neue Sicherheitsbestimmungen und Insolvenz der IGK-IGR

Unter den Störquellen des Bauablaufs identifizierten Zeugen die Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 297/2010 und die Insolvenz des Planungsbüros IGK-IGR als Auslöser für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 30. Oktober 2011. Dies entspricht auch den Informationen aus den schriftlichen Beweisunterlagen. Hiernach wurde die Entscheidungsgrundlage, auf der die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 vorgenommen wurde, ab Februar 2010 erarbeitet.

a. Kritische Bewertungen der Terminsituation bis Ende 2009

aa. Hinweise auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins

Wie gezeigt, gab es in der Berichterstattung über den Bauverlauf stets auch Hinweise auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins. Bezogen auf einzelne Bauleistungen finden sich in den Controllingberichten regelmäßig Hinweise wie Ende 2009:

> „Aufgrund von Teilleistungen innerhalb einzelner Teilprojekte wird der Gesamtstand des Projektes BBI, Anteil Bereich Planung + Bau BBI, als terminlich kritisch eingestuft. Hierzu gehören nach wie vor die Leistungen der GU I, 3.2 Fassade FGT und GU I, 5 TGA 1 (Hochbau), GU II Luftseitige Flächenbauwerke (Tiefbau) und GU XII Kabelnetze (Technische Infrastruktur).“[840]

- Drees & Sommer

Auch unmittelbar bezogen auf den Inbetriebnahmetermin gab es kritische Anmerkungen der Projektsteuerung und des Construction Managers im Fluggastterminal, Drees & Sommer.

Drees & Sommer stellten im Projektstatusbericht von Dezember 2008 fest, dass die Inbetriebnahme stark gefährdet und nur mit terminsichernden Maßnahmen erreichbar sei.[841]

---

[839] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 3 ff.
[840] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2009, S. 5, FBB 119.
[841] Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008, S. 3, Drees & Sommer 3, siehe bereits E.V.2.b.bb.

- WSP CBP

Die Projektsteuerung prüfte Ende 2008 im Auftrag der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die möglichen Folgen von Aufhebungen zweier Vergabeverfahren im Fluggastterminal. Mit Schreiben vom 22. Oktober 2008 kam sie zu dem Ergebnis, dass eine Terminverschiebung um zwölf oder besser noch 17 Monate „zur Konsolidierung der momentan stark gestörten Planung“ ein geeignetes Mittel sei.[842]

- pg bbi

Die pg bbi wies bereits im Rahmen der Vergabeverhandlungen zur Ausführungsplanung des Fluggastterminals auf terminliche Bedenken wegen der neuen Vergabestruktur hin. Diese sind zunächst in einem eigenen Gedächtnisprotokoll der pg bbi festgehalten:

> „Die vorgegebenen Termine basieren nicht auf der Annahme, dass die Ausführungsplanung vom gleichen Planer erstellt wird, der auch die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie die Bauüberwachung erbringt. Insofern sind im Vertrag Regelungen und Termine enthalten, die falsch sind. die pg bbi wiederholt seine [*sic*] Bedenken zum Terminplan.
>
> Da die Beauftragung im Projektverlauf gegenüber der ursprünglichen Terminplanung sowieso sehr spät kommt, können die Projektziele nicht verfahrensorientiert sondern ausschließlich zielorientiert erreicht werden. Die FBS stimmt dem zu.“[843]

Dass die Hinweise, auf die im Gedächtnisprotokoll genommen wird, die Geschäftsführung auch tatsächlich erreicht haben, ergibt sich aus einem nachfolgenden Schreiben der pg bbi, das an den Geschäftsführer Technik, Herrn Weyer, und die Bereichsleitung Planung und Bau, Herrn Körtgen, gerichtet war:

> „Im Rahmen des Gesprächs am 21.12.2007 wurde seitens pg bbi erläutert, dass die von der FBS vorgegebene Vergabe der Bauleistungen in GU Einheiten nicht zielführend ist; entsprechende – bereits vorgetragene Bedenken wurden angemeldet und werden hiermit wiederholt.“[844]

---

[842] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Geschäftsführung Technik) vom 22.10.2008, WSP CBP 2. Dass die Flughafengesellschaft dieser Empfehlung nicht folgte, begründete der Zeuge Thomas Schwarz damit, dass der Grund für diesen Vorschlag (Verzögerungen bei einzelnen Vergabeverfahren) durch Gegensteuerungsmaßnahmen ausgeräumt worden sei, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 50 f.

[843] pg bbi, Gedächtnisprotokoll der Vorbesprechung Vergabeverhandlung Ausführungsplanung FGT – BBI am 21.12.2007, LG Potsdam 7, Anlage CBH 16, S. 2 f.

[844] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Geschäftsführer Technik Herrn Weyer, und Bereich Technische Planung und Bau BBI, Herrn Körtgen) vom 5.3.2008, LG Potsdam 7, Anlage CBH 17, S. 2.

Der weitere Schriftverkehr nach Unterzeichnung des Generalplanervertrags dokumentiert, dass deshalb ein Dissens zwischen der Flughafengesellschaft und der pg bbi hinsichtlich notwendiger Vertragsanpassungen bestand.[845]

Zur Bewertung der Hinweise der pg bbi ist festzustellen, dass die pg bbi ausweislich des obigen Gesprächsprotokolls zwar den Terminplan hinsichtlich des geplanten Ablaufs, aber nicht hinsichtlich des Fertigstellungstermins in Frage stellte – daher auch das Anliegen, Verfahrensziele „nicht verfahrensorientiert, sondern ausschließlich zielorientiert“ zu verfolgen. Im Schreiben der pg bbi vom 5. März 2008 heißt es ausdrücklich:

> „In der Besprechung am 21.12.2007 sind FBS und pg bbi übereingekommen, dass die Projektdurchführung aller Teilprojekte zielorientiert mit der Maßgabe zu erfolgen hat, dass die vorgesehene Endtermin erreicht wird.“[846]

Die Aussage des Zeugen Nell legt zudem nahe, dass es auch bei den Verhandlungen zur Anpassung des Generalplanervertrags weniger um eine Terminverschiebung, als um Anpassungen der Vergütung ging:

> **Zeuge Knut Nell**: „Also, nach meinem Kenntnisstand gab es quasi die Ankündigung, dass infolge der Veränderung der Vergabestrategie sich aus der Leistung für uns Auswirkungen hinsichtlich Personalbesatzanforderungen ergeben. […] Dazu, glaube ich, hat die pg bbi nach meinem Kenntnisstand bereits auch 2008 in einem Schreiben an die Flughafengesellschaft gesagt: Es gibt veränderte Bedingungen, was gegebenenfalls Vergütungsänderungen nach sich zieht.“[847]

bb. Divergenz zwischen den Bewertungen von Bauüberwachung und Projektsteuerung Ende 2009

In der Terminbewertung Ende 2009 ist eine Uneinigkeit zwischen Projektsteuerung und Bauüberwachung festzustellen. Die Projektsteuerung widersprach der Bewertung des Terminstands im Fluggastterminal durch die Bauüberwachung; diese habe mit Schreiben vom 17. September 2009 den Leistungsstand mehrerer Vergabeeinheiten als „unkritisch“ bewertet und den Terminstand damit zu positiv bewertet bzw. wesentliche Risikofaktoren nicht berücksichtigt. Insbesondere in Bezug auf die technische Gebäudeausstattung (Vergabeeinheit 5.0) heißt es:

> „Die Ausführungsleistung wird als „unkritisch“ in Bezug auf die Gepäcksortierhalle sowie als „unkritisch“ in Bezug auf den Prozess Gesamtfertigstellung und Inbetriebnahme bewertet.

---

[845] Email der FBS GmbH (Herr Nozon) an gmp (Herrn Köhn) vom 17.4.2008, mit Protokoll „Ausführungsplanung FGT – BBI“ vom 17.4.2008, LG Potsdam 7, Anlage CBH 18.
[846] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Geschäftsführer Technik Herrn Weyer, und Bereich Technische Planung und Bau BBI, Herrn Körtgen) vom 5.3.2008, LG Potsdam 7, Anlage CBH 17, S. 2
[847] Zeuge Nell, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.6.2014, S. 48.

> Fakt ist, dass z. T. Bauverzüge von derzeit bis zu zwei Monaten vorliegen. Aus Sicht CBP ist die Leistung als „kritisch“ zu bewerten. Eine Bewertung der Verzüge in Bezug auf die weiteren TGA-Gewerke, Ausbaugewerke bis hin zur Inbetriebnahme, wie von der FBS gefordert, fehlt.“[848]

Das Schreiben bezieht sich auf die Qualität der Ausarbeitung durch die Bauüberwachung und trifft zunächst keine eigene Terminaussage in Bezug auf den Inbetriebnahmetermin.

Mit Schreiben vom 12. November 2009 wies die Projektsteuerung gegenüber dem Leiter des Baubereichs der Flughafengesellschaft darauf hin,

> „als übergeordnete Projektsteuerung haben wir in den letzten Wochen bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass wir durch die aktuelle Planungssituation, maßgeblich bei der VE 5.0, die Projektziele BBI gefährdet sehen.
>
> Nach Prüfung der aktuellen Terminsituation müssen wir Ihnen heute mitteilen, dass die Eröffnung BBI zum 30.10.2011 erheblich gefährdet ist.“[849]

Grund für die weitere Verschlechterung der Terminsituation war unter anderem die Notwendigkeit einer Überarbeitung der Planung in mehreren Planungsworkshops, und eine zunehmende Parallelität der Bauabläufe. Als Konsequenz empfahl die Projektsteuerung Gegensteuerungsmaßnahmen wie die Verlegung des Planungsteams der technischen Gebäudeausstattung auf die Baustelle, sowie die Aufforderung an die Generalplanung und Objektüberwachung, die Planungssituation transparenter und differenzierter dazustellen.[850]

cc. Zusammenfassende Bewertung der Terminsituation Ende 2009

Insgesamt ist festzustellen, dass Ende 2009 jedenfalls die Projektsteuerung und der Construction Manager den Leistungsstand der Baustelle als kritisch einschätzten. Hierbei war die technische Gebäudeausstattung des Fluggastterminals als der terminkritischste Bereich identifiziert. Jedoch gingen weder die Projektsteuerung noch andere Projektbeteiligte von der Nichteinhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins 30. Oktober 2011 aus. Vielmehr wurde der Termin nach wie vor mit den geeigneten Gegensteuerungsmaßnahmen als haltbar angesehen. Der Zeuge Manninger etwa bestätigte, dass die Projektsteuerung, obwohl sie Ende 2009 massive Terminverzüge bei den Planungen feststellte, zwar zu Gegensteuerungsmaßnahmen, nicht aber zu einer Terminverschiebung riet.[851] Exemplarisch ist die Zusammenfassung der Terminsituation im Controllingbericht Nr. 4/2009, die sich wörtlich oder sinngemäß identisch bereits in allen Controllingberichten seit Ende 2007 findet:

---

[848] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 7.10.2009, FBB 338, Bl. 371 f. (372).
[849] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 12.11.2009, FBB 338, Bl. 456 ff. (456).
[850] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 12.11.2009, FBB 338, Bl. 456 ff.
[851] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 6 f.

> „Alle Terminverschiebungen werden im Gesamtprojekt BBI kompensiert. Der Zieltermin Eröffnung BBI am 30.10.2011 ist gemäß derzeitigem Kenntnisstand bzgl. Planung, Genehmigung und Bauabwicklung bei Einhaltung der dargestellten Rahmentermine gesichert, wobei noch einzelne notwendige Beschleunigungen einvernehmlich vertraglich zu vereinbaren sind.“[852]

b. Neubewertung ab Februar 2010

Im Februar 2010 nahm die Projektsteuerung aufgrund der Planungssituation in der technischen Gebäudeausstattung eine Neubewertung des Projektrisikos vor. Anlass hierfür war die Übergabe eines neuen Planungsterminplans für die Vergabeeinheit mit erneut verschobenen Planübergabeterminen durch die Generalplanung, was zu Verschiebungen beim Baubeginn der entsprechenden Bereiche führte.[853] In Bezug auf die Gesamtfertigstellung der Fluggastterminals kam die Projektsteuerung zu dem Ergebnis, dass der gesetzte Fertigstellungstermin (30. Juni 2011) „kritisch, aus derzeitiger Sicht aber durchaus noch erreichbar“ sei. Zugleich lautete die Gesamtbewertung des Inbetriebnahmetermins 30. Oktober 2011:

> „Der Zieltermin zur Eröffnung BBI ist durch die massiven Planungsverzüge und damit einhergehenden Bauleistungsverzügen erheblich gefährdet, die Qualität der Paxabfertigung ab dem 30.10.2011 ist vor dem Hintergrund der Überschneidung technische Inbetriebnahme / Funktionsprüfungen und Probebetrieb kritisch zu betrachten.“[854]

Hierbei waren die Auswirkungen der zugleich bekannt gewordenen Insolvenz der IGK-IGR ausdrücklich noch nicht berücksichtigt; die vorläufige Bewertung lautete insofern:

> „Durch weitere, momentan nicht vorhersehbare Terminverzüge erhöht sich die Gefahr der nicht termingerechten Inbetriebnahme zum 30.10.2011 erheblich.“[855]

Ein zweiter Auslöser für eine Neubewertung der Terminsituation war die Ausarbeitung der Lösungen zur Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 297/2010. Der Zeuge Manninger schilderte die Phase ab April 2010 als eine Phase, in der die terminlichen Konsequenzen aus der Änderung der Sicherheitsbestimmungen noch unklar waren und einer Bewertung unterzogen werden mussten.[856] Dass mit den Umplanungen eine besonders kritische Terminsituation

---

[852] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 4/2009, S. 92, FBB 119. Vgl. entsprechend die Controllingberichte seit Nr. 4/2007, FBB 117, 118 und 119.
[853] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau) vom 10.2.2010, FBB 339, Bl. 90 ff. (90).
[854] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau) vom 10.2.2010, FBB 339, Bl. 90 ff. (91).
[855] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau) vom 10.2.2010, FBB 339, Bl. 90 ff. (92).
[856] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 7. Ebenso der Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 16. Unklar ist, weshalb der Zeuge Manninger sogar angibt, im

erwartet wurde, wird jedoch bereits im März 2010 aus dem Protokoll der ersten Besprechung mit der Bundespolizei deutlich:

> „Herr Körtgen legt dar, dass diese veränderten Vorgaben der BuPol eine massive Umplanung der bisherigen Kontrollstellenbereiches und angesichts der deutlich reduzierten Kontrollkapazität dessen Erweiterung notwendig macht [*sic*]. Allerdings sind das Terminal insgesamt und der Kontrollbereich im Besonderen fertig geplant. Sie weisen bzgl. des verfügbaren Raumes keinerlei Freiheitsgrade lehr auf. Erneute Umplanungen sind sehr zeitaufwendig, ziehen Folgeänderungen nach sich und sind kostspielig. Insgesamt muss die absehbare Umplanung als **akut den Inbetriebnahme-Termin** gefährdend eingestuft werden.“ [*Hervorhebung im Original*][857]

Eher allgemein gehalten ist demgegenüber der Hinweis der Bauüberwachung noch Anfang Mai 2010, nachdem sie von einem Gesamtverzug von 2,5 Monaten auf der Terminalbaustelle berichtete:

> „Die Bauablaufplanung weist eine bauliche Fertigstellung FGT in 2011 aus. Unabhängig hiervon besteht aufgrund der hohen Komplexität der Planungs- und Ausführungsabläufe und insbesondere auch aufgrund des Zusammenwirkens der Prozesse der Inbetriebnahme- und Probephase, der öffentlich-rechtlichen Abnahme, ein hohes Risikopotential für den weiteren Projektablauf und die termingerechte Gesamtfertigstellung.“[858]

c. Umschlagen der Bewertungen in Richtung Terminverschiebung im Mai 2010

aa. Bewertungen von Projektsteuerung und Sachverständigen

Ein Umschlagen der Bewertungen seitens der Projektsteuerung in Richtung auf eine Terminverschiebung ist im Mai 2010 zu beobachten. Sie basierte auf der Erkenntnis, dass die bereits Anfang 2010 dokumentierten erheblichen Terminverzüge bei der Planung der technischen Gebäudeausstattung sich durch die Folgen der Insolvenz der IGK-IGR noch ausgeweitet hatten.

Die Projektsteuerung stellte in ihrem Controllingbericht für das zweite Quartal 2010 fest, dass die Verzüge in der Planung der technischen Gebäudeausstattung gegenüber Februar 2010 nach wie vor nicht aufgeholt wurden, und dass weitere Planungsverzüge eingetreten waren.

Nach Aussage des Zeugen Manninger und der Zeugin Graf-Hertling wies die Projektsteuerung hierauf in einer Geschäftsführersitzung im April 2010 hin, gewann aber

---

April 2010 erstmals von der Sicherheitsproblematik erfahren zu haben. Die Bearbeitung dieses Themas zusammen mit Vertretern der Bundespolizei hatte bereits im März begonnen.

[857] FBS GmbH, Protokoll zum Informationstermin mit der Bundespolizei am 8.3.2010, FBB 281, Bl. 1 ff. (2).

[858] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 11.5.2010, betr. „Fortschreibung Detailablaufplanung, Stand:10.05.2010, auf Basis 25.11.2010“, S. 1, gmp 1.

hierbei den Eindruck, dass die Geschäftsführung die Hinweise in ihrer Brisanz nicht vollkommen realisiert habe.[859] Die Zeugin Graf-Hertling berichtete darüber hinaus von heftigen Gegenreaktionen:

> **Zeugin Ariane Graf-Hertling**: „Man kann ganz deutlich sagen: Man hat mich in dem Moment – – Ich war Persona non grata. […] Als ich zu dieser Sitzung gegangen bin, bin ich ein bisschen wie ein Lamm zum Schafott – – War mir klar: Du bist hier ein halbes Jahr dabei, und das Erste, was du jetzt hier nach einem halben Jahr zu berichten hast, ist, dass der Termin verschoben wird als Projektleitung der Steuerung. […] Ich bin ja im positiven Wind eingesetzt worden: Alles prima, die scheint ja gut – – Und jetzt kommt die an und sagt uns so was. – Und genauso bin ich auch behandelt worden. Ich bin sogar von Außenstehenden, die außerhalb des Raumes waren, angesprochen worden, wie ich denn jetzt überhaupt noch überleben konnte in dem Raum. […] Also, auch eigene Flughafenmitarbeiter, Bereichsleiterstatus, die mir dann auf die Schulter geklopft haben im Anschluss, weil ich wirklich angeschrien wurde. Es war kein normales konstruktives Gespräch.“[860]

Die Zeugin Graf-Hertling bezog sich hierbei auf das Verhalten der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz und vor allem Körtgen. Auch unter den beiden Geschäftsführern habe eine aggressive Stimmung geherrscht, die von gegenseitigen Schuldzuweisungen geprägt gewesen sei.[861]

Dies veranlasste die Projektsteuerung zu einer schriftlichen Stellungnahme gegenüber dem Bereichsleiter Planung und Bau der Flughafengesellschaft, Herrn Korkhaus, die zunächst eine weitere Verschärfung der Planungssituation gegenüber Februar 2010 feststellte, die auch durch Gegensteuerungsmaßnahmen nicht mehr aufzufangen war:

> „Leider müssen wir gegenüber dem oben Angeführten von 02/2010 heute feststellen, dass weitere, erhebliche Planungsverzüge bei der TGA-Planung eingetreten sind und wir Ihnen eine Eröffnung BBI zum 20.10.2011 nicht empfehlen können. (Weitere noch offene, genehmigungspflichtige Planungsänderungen werden zudem die Bauausführung negativ belasten)
>
> Aus der Planungssituation wird ersichtlich, dass der heute vorliegende Bauablauf der OÜ pgbbi mit Stand 28.04.2010 nicht durch die notwendige Planungsreife abgesichert ist. Das Risiko weiterer Planungsverzüge ist offensichtlich, eine Grundlage für Beschleunigungsmaßnahmen der Auftragnehmer ist definitiv nicht gegeben [.]“[862]

Für den Ausbau stellte die Projektsteuerung einen Verzug von zehn Monaten fest.[863] Anders als noch im Februar 2010 zog die Projektsteuerung daher das Fazit:

---

[859] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 7 f.
[860] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 13.
[861] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 34 f.
[862] WSP CBP, Schreiben vom 19.5.2010 an die FBS GmbH, S. 1 f., WSP CBP 2.
[863] WSP CBP, Schreiben vom 19.5.2010 an die FBS GmbH, S. 2, WSP CBP 2.

> „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 aktuell, immer noch desolaten Planungssituation sehen wir keine Möglichkeit mehr, die Qualität der Paxabfertigung ab dem 30.10.2011 risikoverträglich zu sichern.“[864]

Parallel hierzu hatte die Flughafengesellschaft eine Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Fretter beauftragt. Dieser kam zu dem Schluss, dass der Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011 gutachterlich nicht bestätigt werden konnte, und empfahl eine Verschiebung um fünf Monate auf den 25. März 2012.[865]

Zur Begründung der fehlenden Bestätigung für den 30. Oktober 2010 führte der Sachverständige unter anderem den Umstand an, dass sich die Ausbauphase des Fluggastterminals nunmehr um etwa drei Monate mit der Inbetriebnahmephase überlappte.[866] Dies war allerdings kein neuer Umstand, sondern war bereits in den Rahmenterminplänen aus dem Jahr 2008 vorgesehen (s. o. F.I.2.a). Weiterhin verwies die Stellungnahme auf fehlende planerische Vorleistungen der Ausführungsplanung v. a. in den Gewerken der technischen Gebäudeausstattung, die die nachfolgende Werk- und Montageplanung und somit auch die Bauausführung behinderte.[867]

Nach der Aussage des Zeugen Dr. Fretter vor dem Untersuchungsausschuss war im Rahmen seiner Empfehlung einer Verschiebung der Inbetriebnahme um fünf Monate der Umplanungsbedarf bezüglich der Sicherheitskontrollen aufgrund der EU-Verordnung noch nicht einmal berücksichtigt.[868]

bb. Divergierende Termineinschätzungen der pg bbi

In einem Schreiben der pg bbi, die vonseiten des Baubereichs der Flughafengesellschaft um eine Stellungnahme hinsichtlich der Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins gebeten worden war,[869] heißt es unter dem Datum 3. Mai 2010:

> „Die pgbbi ist der Überzeugung, dass der Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International zum 01.11.2011 auf Grundlage der derzeitigen Planung auch weiterhin realisierbar ist.“[870]

---

[864] WSP CBP, Schreiben vom 19.5.2010 an die FBS GmbH, S. 2, WSP CBP 2.
[865] Dr.-Ing. Michael Fretter, Gutachterliche Kurzstellungnahme zum Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International, Bearbeitungsstand 19.05.2010, Skzl 508, Bl. 234 ff. (250).
[866] Dr. Michael Fretter, Gutachterliche Kurzstellungnahme zum Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International, Bearbeitungsstand 19.05.2010, Skzl 508, Bl. 234 ff. (237, 242).
[867] Dr. Michael Fretter, Gutachterliche Kurzstellungnahme zum Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International, Bearbeitungsstand 19.05.2010, Skzl 508, Bl. 234 ff. (238 f.).
[868] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 88.
[869] Unklar ist hierbei, ob in der Funktion als Bauüberwachung oder Generalplanung; die Unterzeichnung durch Herrn Paap lässt auf eine Einschätzung der Generalplanung schließen.

Sie begründete ihre Einschätzung v. a. damit, dass die Planung der technischen Gebäudeausstattung schrittweise stabilisiert worden sei, knüpfte diese jedoch zugleich an eine Reihe von terminsichernden Bedingungen: Planungsdisziplin (d. h. keine Planungsänderungen mehr gegenüber dem Planungsstand 29. Januar 2010), geschlossenes Auftreten von Bauherr und Planern gegenüber Unternehmen, Mitwirkung der Firmen (z. B. unverzügliche Beauftragung der ARGE ImCa mit dem sog. Nachtrag 140 zur Vervollständigung der TGA-Planung, und die Anordnung von Planungsworkshops), erhebliche Beschleunigungsmaßnahmen durch Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen, und die Sicherung der Arbeitsfähigkeit und Liquidität der pg bbi (d. h. keine Einbehalte wg. Planungsmängeln). Zudem sei eine baldige Entscheidung für eine Lösung zur Umsetzung der VO (EG) 272/2008 nötig.[871]

Aus einem Antwortschreiben der Flughafengesellschaft, unterzeichnet durch den Bereichsleiter Planungs & Bau BBI, Herrn Korkhaus, und den Teilprojektleiter Hochbau, Herrn Nozon, geht hervor, dass sie die Bewertung hinsichtlich des Planungsstandes der technischen Gebäudeausstattung nicht teilte. So seien die von der pg bbi für sich reklamierten Ausführungsleistungen teils unvollständig bzw. kollisionsbehaftet, teils überfällig gewesen:

> „Ihr Schreiben war leider nicht in der Lage, uns unsere Sorgen um die Sicherstellung des Fertigstellungstermins zu zerstreuen.
>
> Abschließend möchten wir nochmals verdeutlichen, dass eine nachhaltige Verbesserung der Planungssituation bislang nur bedingt eingetreten ist.“[872]

Ähnlich kritisch fiel laut Aussage des Zeugen Manninger die Bewertung der Projektsteuerung aus:

> **Zeuge Christian Manninger**:„Dann gab es die Aussage von der pg bbi, die rechtlich auch gar nicht anders konnte, […] die hat damals gesagt, solange keine Umbauten stattfinden, schaffen wir das noch in dem vorgegebenen Termin. Sie hatten dann ein Termingerüst vorgelegt, wo ich dann spontan gesagt habe, ja, dann habt ihr ja Überlappungen zwischen ORAT, also dem betrieblichen Probebetrieb, und der technischen Inbetriebnahme. Das war von uns niemals so geplant. Und dann habe ich damals in einer Diskussionsrunde gesagt, der Terminplan ist für uns absolut inakzeptabel.“[873]

Auffallend in der Bewertung der Terminaussage der pg bbi ist zudem, dass die sogenannten „terminsichernden Bedingungen“ so streng formuliert sind, dass diese zum damaligen

---

[870] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 3.5.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 33, S. 1. Unklar ist, weshalb die pg bbi von einer Inbetriebnahme zum 1.11.2011 statt dem 30.10.2011 ausging.
[871] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI) vom 3.5.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 33, S. 2 f.
[872] FBS GmbH, Schreiben an die pg bbi vom 6.5.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 34.
[873] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 8.

Zeitpunkt bereits nicht mehr einhaltbar gewesen sein dürften. So ging die pg bbi nach obiger Stellungnahme selbst von einem großen (noch unbekannten) Umplanungsbedarf aufgrund der EU-Verordnung Nr. 297/2010 aus, traf aber keine Aussage dazu, wie sie dies in die Planung zu integrieren gedachte, da der Inbetriebnahmetermin schließlich keinerlei Planungsänderungen mehr erlaubte.

Vor diesem Hintergrund scheint es zwingend, dass jedenfalls der Umplanungsbedarf hinsichtlich der Umsetzung der EU-Verordnung die pg bbi ebenfalls zu einer geänderten Einschätzung veranlasste. Noch am selben Tag, an dem die pg bbi die obige Erklärung abgegeben hatte, wurde sie im Gespräch mit der Flughafengesellschaft mit der Vorplanung einer sog. Pavillon-Lösung beauftragt. Als Ergebnis dessen legte sie ein erstes Terminkonzept mit Schreiben vom 26. Mai 2010 vor. Hiernach sei eine Eröffnung des Fluggastterminals ohne die Pavillons am 31. November 2012 und die Inbetriebnahme der Pavillons am 3. Mai 2013 möglich.[874]

d. Die Geschäftsführersitzung am 25. Mai 2010

Die Terminsituation vor dem Hintergrund der Planung der technischen Gebäudeausstattung war Gegenstand einer Geschäftsführersitzung am 25. Mai 2010, in der auch der Sachverständige Dr. Fretter und Herr Paap als Vertreter der pg bbi Stellung nahmen. In der Diskussion setzte sich die oben angeführte Divergenz zwischen der Termineinschätzung der pg bbi einerseits und der Flughafengesellschaft und Projektsteuerung andererseits fort. Laut Protokoll vertrat Herr Paap die Auffassung, eine Inbetriebnahme zum 30. Oktober 2011 sei noch möglich. Demgegenüber ist seitens der anderen Gesprächsteilnehmer protokolliert:

> „Diese Bewertung wird von Dr. Fretter sowie Herrn Brückl nicht geteilt. Nach Aussagen von Herrn Brückl liegt bis zum heutigen Zeitpunkt kein rechtsverbindlicher Planlieferungstermin der pg bbi vor. Auch entsprechen die neu übergebenen Ausführungsplanungen nicht den notwendigen Qualitätsanforderungen. Auf Grund der derzeitigen negativen Erfahrungen bei der von der pg bbi nach der Insolvenz des TGA-Planers übergebenen Ausführungspläne sei zu befürchten, dass die Ausführungspläne weiterhin Qualitätsmängel aufweisen. Darüber hinaus sei bei WSP CBP und pg bbi kein ausreichendes Personal und die erforderliche Leistungsfähigkeit vorhanden, um die notwendigen Beschleunigungsmaßnahmen zu managen.“[875]

Nachdem auch die Geschäftsführung Zweifel äußerte, dass die Inbetriebnahmetermin zu realisieren sei, schloss die Diskussion mit dem Ergebnis:

---

[874] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI und Geschäftsführer Dr. Körtgen) vom 26.5.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 35. In der vorgelegten Kopie des Schreibens fehlt allerdings die Unterschrift.
[875] FBS GmbH, Protokoll der Geschäftsführersitzung am 25.5.2010, FBB 462, Bl. 22 ff. (25).

> „Auf Grund der TGA-Problematik wird daher von der Geschäftsführung eine Terminverschiebung um ein halbes Jahr präferiert.“[876]

Erst im Anschluss erfolgte eine Erörterung der Umplanung von Sicherheitskontrollen, wobei die Geschäftsführung die Umsetzung der Pavillon-Lösung (siehe E.V.2.a.ee) präferierte. In diesem Zusammenhang gab Herr Paap nunmehr an, dass solche Umplanungen zu einer Inbetriebnahmeverzögerung von mindestens einem Jahr führen würden.[877]

e. Entscheidungsbedarf zur Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010

Der Aufsichtsrat trat nach der Insolvenz der IGK-IGR zum ersten Mal am 26. März 2010 zusammen. Vor dem Hintergrund der laufenden Terminbewertungen wurde seitens Geschäftsführung und Aufsichtsratsmitgliedern zu dieser Sitzung noch kein Entscheidungsbedarf im Aufsichtsrat hinsichtlich einer Terminverschiebung gesehen.

Der Vorbereitungsvermerk für den Aufsichtsratsvorsitzenden benennt zwar bereits zutreffend die Problembereiche des Bauprojekts – der (aufholbare) Terminverzug durch die winterlichen Witterungsverhältnisse, erhebliche Verzüge in der Planung des Fluggastterminals als größtes Problem, das zusätzlich durch die Insolvenz der IGK-IGR verschärft wurde, sowie die neuen Sicherheitsanforderungen, die möglicherweise den Inbetriebnahmetermin gefährdeten. Im Ergebnis lautete aber das Votum:

> „Der Bericht der Geschäftsführung sollte zur Kenntnis genommen werden. Akut besteht für den Aufsichtsrat keine Handlungs- und Entscheidungsnotwendigkeit.“[878]

Dies änderte sich zur darauf folgenden Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010. Auslöser hierfür war eine Information durch die Geschäftsführung im Anschluss an die Geschäftsführersitzung am 25. Mai 2010. Am 26. Mai 2010 erteilte der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit der Geschäftsführung den Auftrag, die Auswirkungen der beiden kritischen Themen zur Projektausschusssitzung am 11. Juni 2010 zu prüfen, um eine Aufsichtsratsentscheidung am 25. Juni 2010 zu ermöglichen.[879] Unabhängig davon waren die Prüfungen zur Auswirkung der beiden Planungsthemen etwa seit April 2010 im Gange, wie aus dem Controllingbericht für das zweite Quartal 2010, der auch zur Aufsichtsratssitzung vorlag, hervorgeht.[880]

---

[876] FBS GmbH, Protokoll der Geschäftsführersitzung am 25.5.2010, FBB 462, Bl. 22 ff. (25).
[877] FBS GmbH, Protokoll der Geschäftsführersitzung am 25.5.2010, FBB 462, Bl. 22 ff. (26).
[878] Vermerk Skzl III BF (Mende) vom 23.3.2010 zur 96. Sitzung des FBS-Aufsichtsrats am 26.3.2010, Skzl 667, Bl. 34; der Zeuge Wolf sprach von einer Präsentation des Sicherheitsthemas im Aufsichtsrat im März 2010 als „lösbares Problem“, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 20.
[879] Vorbereitungsinformation für den Aufsichtsratsvorsitzenden und Regierenden Bürgermeister zur Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3.6.2010, Skzl 508, Bl. 206 ff. (205 f.); Vorlage der Geschäftsführung zur Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 268, Bl. 39 ff. (41).
[880] Vgl. WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2010 Stand 3.5.2010, S. 4, FBB 120, und die obigen Aussagen der Zeugen Manninger und Nozon.

Noch unmittelbar im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung konstatierte allerdings der Vorbereitungsvermerk für den Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit, dass eine Bewertung der Terminsituation anhand des Controllingberichts noch nicht möglich sei, da die Geschäftsführung die Untersuchungsergebnisse und Handlungsempfehlungen erst auf der Aufsichtsratssitzung präsentieren werde.[881]

Eine endgültige Terminaussage der Geschäftsführung findet sich erst in der Vorlage der Geschäftsführung für die Aufsichtsratssitzung:

> „Nach Einschätzung der FBS ist der bislang avisierte Eröffnungstermin sowohl wegen der neuen EU-Sicherungsvorschriften als auch wegen des Verzugs bei der TGA-Planung nicht mehr haltbar. Die BBI-Sicherheitskontrollen müssen angesichts der neuen Rechtslage in jedem Fall genehmigungspflichtig und damit zeitintensiv umgeplant werden. Bei der TGA wird eine Eröffnung zum ursprünglich geplanten Termin selbst unter Zuhilfenahme aller erdenklichen Beschleunigungsmaßnahmen als nicht mehr realistisch angesehen.“[882]

f. Zwischenbewertung der Termindiskussion

Aus den stets von den übrigen Projektbeteiligten abweichenden Termineinschätzungen der pg bbi wird das Bemühen deutlich, nicht die Insolvenz der IGK-IGR, sondern die Umsetzung der neuen Sicherheitsbestimmungen als Hauptursache für die Überschreitung des Inbetriebnahmetermins darzustellen. Der Zeuge Paap verdeutlichte dies nochmals in seiner Aussage vor dem Ausschuss:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap**: „Als der Aufsichtsrat den Eröffnungstermin 2011 absagte, standen noch 16 Monate für Bau und Probebetrieb zur Verfügung. In dieser Zeit hätte man die verlorenen zwei Monate wahrscheinlich noch durch Beschleunigungs- und Kompensationsmaßnahmen aufholen können. Solche Sonderanstrengungen sind auf dem Bau Alltag, wenn Termine gefährdet sind und ihre Einhaltung wichtiger ist als zusätzliche Kosten. Was aber nicht mehr aufzuholen war, war der vorauszusehende Baustopp, der durch die EU-Verordnung verursacht wurde und der am Ende bei allen Gewerken im Durchschnitt neun Monate betrug.“[883]

Ein durch die pg bbi beauftragtes Gutachten von Ernst & Young stützt diese These:

---

[881] Skzl III BF RR (Dr. Bosch, Mitzeichnung Mende), Vermerk zur 23. Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010 und 97. Sitzung des Aufsichtsrats am 25.6.2010 vom 4.6.2010, Skzl 670, Bl. 83.
[882] FBS GmbH, Vorlage der Geschäftsführung zur Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 268, Bl. 39 ff. (39). Die Vorlage wurde durch die Flughafengesellschaft erst am 22.6.2010 – drei Tage vor der Aufsichtsratssitzung – an den Aufsichtsratsvorsitzenden übermittelt, und auf Wunsch des Aufsichtsratsvorsitzenden erst am Tag vor der Sitzung an die übrigen Aufsichtsratsmitglieder versandt, siehe Email des Geschäftsführers Dr. Körtgen an Prof. Dr. Rainer Schwarz, Joachim Korkhaus u. a. vom 22.6.2010, Betreff „vertraulich – Terminschiene Versendung AR-Vorlage TGA/SiKo“, FBB 534.
[883] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 16.

> „Die Auswirkungen der Insolvenz der IGK-IGR […] auf den Projektverlauf kann nicht präzise sachgerecht ermittelt werden.
>
> Es ist jedoch naheliegend, dass die Auswirkungen der am 29. April 2010 in Kraft getretenen Verordnung der EU-Kommission zur Veränderung der Sicherheitsstandards in der Luftfahrt die etwaigen Folgen der Insolvenz der IGK-IGR überlagerten und mindestens kompensierten“[884]

Richtig ist hieran, dass sich die Auswirkungen der Insolvenz nicht von den Umplanungen des Sicherheitsbereichs trennen lassen. Letztere hätten höchstwahrscheinlich bereits aufgrund der erneuten Bauantragstellung und des erforderlichen Baustopps ebenso zu einer verspäteten Fertigstellung geführt. Auch sind die beiden kritischen Bereiche vor dem Hintergrund eines insgesamt ohnehin stark gedrängten Bauablaufs zu sehen, der bereits von Planungsänderungen, parallelen Bau- und Planungsabläufen und Kompensationsmaßnahmen gekennzeichnet war. Dies entspricht auch der Gesamtbewertung der Aussage des Zeugen Nozon, der wörtlich sagte:

> „Anlässe, eine Betriebsaufnahme am 30. Oktober 2011 zu verschieben, gab es sicherlich vielfältige[.]“[885]

All dies ändert jedoch nichts daran, dass von einer Aufholbarkeit der Planungsverzüge der technischen Gebäudeausstattung vernünftigerweise nicht mehr ausgegangen werden konnte. Hiergegen sprachen die Stellungnahmen sämtlicher anderer Projektbeteiligter, die gutachterlich nachgewiesenen, massiven Planungsmängel, und der fehlende Spielraum für weitere Beschleunigungsmaßnahmen. Aus Sicht des Ausschusses hat die Projektsteuerung daher völlig zutreffend sowohl die EU-Verordnung Nr. 297/2010 als auch die Planungssituation nach der Insolvenz als die beiden größten Risikobereiche in der ersten Jahreshälfte 2010 benannt.[886] Sowohl die Beweisunterlagen als auch die Zeugenaussagen stützen die Risikoeinschätzung, wonach bereits aufgrund der Planungssituation nach der Insolvenz der IGK-IGR eine Verschiebung der Inbetriebnahme geboten war.

2. Festlegung eines neuen Eröffnungstermins

a. Die Varianten im Einzelnen

Die im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung innerhalb der Flughafengesellschaft erarbeiteten Vorschläge für eine Terminverschiebung bewegten sich zwischen fünf und zwölf Monaten.

---

[884] Ernst & Young, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufs und deren Auswirkungen, gmp 2, S. 26.
[885] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 14.
[886] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 2/2010, S. 33 und 36, FBB 119.

aa. Stellungnahme der Projektsteuerung – Verschiebung um zwölf Monate

Die Projektsteuerung wog in einem Schreiben vom 19. Mai 2010 die Alternativen einer Verschiebung um sechs bzw. zwölf Monate gegeneinander ab. Bei einer Verschiebung um 6 Monate werde die Ausbauzeit lediglich um drei Monate gegenüber dem Terminplanstand 28. April 2010 der Objektüberwachung verlängert. Die Vorleistungen für den Probebetrieb ORAT seien so nicht umfänglich zu garantieren. Hinsichtlich einer Verschiebung um 12 Monate heißt es hingegen:

> „Eine Verschiebung der Eröffnung um 12 Monate egalisiert den derzeitigen Planungsverzug und bietet die Chance einer Qualitätssicherung auf hohem Niveau, da auf die ursprünglichen Ausführungszeiträume auf Grundlage der Werkverträge zurückgegangen werden kann. Zudem sichert der Nachlauf der technischen Inbetriebnahmen zur Bauausführung den ORAT-Probebetrieb. Der Probebetrieb ORAT wird im Anschluss an die Bauausführung ohne Einschränkungen ausgeführt.
>
> […]
>
> Aufgrund der Notwendigkeit, den Eröffnungstermin anzupassen, empfehlen wir Ihnen eine Verschiebung um 12 Monate mit einer Eröffnung am 28.10.2012.“[887]

Nach Aussage des Zeugen Manninger war in diesem Terminvorschlag der Anbau der Pavillons noch nicht berücksichtigt.[888]

bb. Stellungnahme der pg bbi – Verschiebung um mindestens zwölf Monate

Der Zeuge Paap sagte aus, die pg bbi habe eine Verschiebung von 12 bis 15 Monaten befürwortet.[889] Eine eindeutige Terminaussage der pg bbi, ob in ihrer Funktion als Bauüberwachung oder als Generalplaner des Fluggastterminals, ist aus den schriftlichen Beweisunterlagen nicht ersichtlich. Nach der Stellungnahme der pg bbi vom 26. Mai 2010 wäre eine Eröffnung des Fluggastterminals – ohne Fertigstellung der Pavillons – am 31.11.2012 (sic!) möglich gewesen.[890] Daraus ist zu schließen, dass die pg bbi nach ihren eigenen Terminplänen eine Inbetriebnahme des Flughafens vor diesem Termin für ausgeschlossen hielt. Die pg bbi war allerdings erst nach der Geschäftsführungssitzung vom 25. Mai 2010 beauftragt worden, eine Überprüfung der Auswirkungen auf das Projekt hinsichtlich der Umsetzung der EU-Verordnung vorzunehmen. Nach Aussage des Zeugen Paap war das innerhalb von nur zwei Wochen erfolgt, entbehrte also einer tiefgehenden Betrachtung der Auswirkungen auf Änderungsbedarf der vorhandene Planungen und Kostenfolgen (s. o.).[891]

---

[887] WSP CBP, Schreiben vom 19.5.2010 an die FBS GmbH, S. 2, WSP CBP 2.
[888] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 8. Dies lässt sich dem Schreiben nicht eindeutig entnehmen.
[889] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 16.
[890] pg bbi, Schreiben an die FBS GmbH (Bereich Planung und Bau BBI und Geschäftsführer Dr. Körtgen) vom 26.5.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 35, S. 6.
[891] Zeugen Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 6.

cc. Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Fretter – Verschiebung um fünf Monate

Der von der Flughafengesellschaft beauftragte Sachverständige Dr. Fretter führte in seinem Gutachten vom 19. Mai 2010 zum Vorschlag einer Terminverschiebung um zwölf Monate auf den 28. Oktober 2012 aus:

> „Eine Verschiebung der Inbetriebnahme um ein volles Jahr kann derzeit wegen der dann erheblich ansteigenden zeitabhängigen Mehrkosten und unter Berücksichtigung der ohnehin schon angefallenen Zusatzkosten der bisherigen Bauablaufumstellung (Rohbau, Fassade usw.) nicht empfohlen werden.“[892]

Stattdessen sprach sich der Sachverständige für eine Verschiebung der Inbetriebnahme um lediglich fünf Monate auf den 25. März 2012 aus. Diese waren nach seiner Einschätzung ausreichend, um die verlängerten Planungszeiträume für die technische Gebäudeausstattung zu kompensieren und auch die inbetriebnahmerelevanten Planänderungen umzusetzen. Eine Streckung der Ausführungszeiten sei nicht in allen Bereichen des Fluggastterminals und der Piers notwendig, sondern nur für einzelne, technikintensive Ebenen.[893] Der Zeuge Dr. Fretter stellte jedoch in seiner Vernehmung klar, dass dieser Terminvorschlag noch nicht die Auswirkungen der Pavillonbauten berücksichtigte.[894]

dd. Der Terminvorschlag der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat – Verschiebung um sieben Monate

Zur Aufsichtsratssitzung am 26. Juni 2010 bereitete die Geschäftsführung einen Entscheidungsvorschlag vor:

> „Der Aufsichtsrat empfiehlt den Gesellschaftern die Zustimmung zur Umsetzung der vorgestellten Vorzugsvariante B (2 Pavillons mit Anbindung an den zentralen Marktplatz) und die Zustimmung zu einer Verschiebung des Inbetriebnahmetermins um 7 Monate.“[895]

Zur terminlichen Auswirkung der technischen Gebäudeausstattung auf den Inbetriebnahmetermin führte die Geschäftsführung aus:

> „Zwischenzeitlich hat die pgbbi die TGA-Planung wieder aufgenommen und mehrfach schriftlich zugesagt, dass die Ausführungsplanung bei Ausbleiben von

---

[892] Dr. Michael Fretter, Gutachterliche Kurzstellungnahme zum Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International, Bearbeitungsstand 19.05.2010, Skzl 508, Bl. 234 ff. (251).
[893] Dr. Michael Fretter, Gutachterliche Kurzstellungnahme zum Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International, Bearbeitungsstand 19.05.2010, Skzl 508, Bl. 234 ff. (245)
[894] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 33 und 88.
[895] FBS GmbH, Vorlage der Geschäftsführung zur 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 268, Bl. 39 ff. (39).

> Planungsänderungen bis August 2010 ertüchtigt sein wird. Dies und die Mobilisierung sind die Voraussetzungen zur Umsetzung der verschobenen, aber dennoch verkürzten Bauabläufe. Die technischen Inbetriebnahmen können dann überlappend und leicht nachlaufend durchgeführt werden, um darauf hin den Probebetrieb zu ermöglichen. Nach dieser Terminkette liegt der frühestmögliche neue Inbetriebnahmetermin BBI Ende Mai 2012.“[896]

In die Bildung dieser Terminvariante waren die vorangegangenen Vorschläge eingeflossen, wobei die Meinungsbildung unter den Projektbeteiligten nicht vollkommen transparent ist. Die Aussagen der Zeugen Manninger, Korkhaus und Paap stimmen insofern überein, als die Entscheidung der Geschäftsführung nach Stellungnahme sowohl der Projektsteuerung als auch der Generalplaner, der Bauüberwachung und des zuständigen Bereichs B der Flughafengesellschaft in einer Art Kompromiss fiel. Hierzu fand eine Diskussionsrunde zwischen den beiden Geschäftsführern, Herrn Paap von der pg bbi, Dr. Fretter und dem Zeugen Manninger als Vertreter der Projektsteuerung statt, als deren Ergebnis eine Verschiebung um sieben Monate vorgeschlagen wurde.[897] Abgesehen von Dr. Fretter (der eine noch geringere Verschiebung befürwortet hatte), wollte jedoch keiner der Beteiligten den Verschiebungszeitraum in seiner Kürze uneingeschränkt vertreten haben.

Der Zeuge Manninger sagte aus, den Verschiebungszeitraum so weit wie möglich verlängert zu haben:

> **Zeuge Christian Manninger**: „[I]rgendwie lief es dann auf sechs Monate hinaus. Und ich habe dann gesagt, also sechs Monate sind für uns auf unserer Seite absolut nicht akzeptabel. Wir brauchen Puffer. Dann musste ich erst mal erklären, wieso ich von Puffern spreche. Wir haben doch eine Terminbaustelle. Da habe ich gesagt, na ja, gut, also alles läuft nicht so rund auf so einer Baustelle. Und dann konnte ich also damals mit Müh und Not noch einen Monat, nämlich zu den sieben Monaten, als Pufferzeit herausschlagen. Und so sind letztlich die sieben Monate entstanden.“[898]

Dazu erklärte die Zeugin Graf-Hertling, dass die Projektsteuerung in dem Moment, als sie sich auf die sieben Monate eingelassen habe, die „neutrale Distanz“ aufgegeben habe.[899]

Der Zeuge Paap sagte aus, die pg bbi habe von vornherein eine Verschiebung von zwölf Monaten befürwortet. Die Beschränkung auf sieben Monate sei eine Vorgabe des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz gewesen.[900] Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass

---

[896] FBS GmbH, Vorlage der Geschäftsführung zur 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 268, Bl. 39 ff. (42).
[897] Ähnlich Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 7.
[898] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 8 f.
[899] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 66.
[900] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 61. Dies entspricht auch dem Vorbringen der pg bbi im Rechtsstreit mit der Flughafengesellschaft: „In Reaktion auf die vorgenannte Empfehlung der pg bbi teilte der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz mit, dass die von der pg bbi empfohlene Verschiebung nicht machbar sei. Er habe für die Verschiebung nur 60.000.000,00 € netto im Budget und eine Verschiebung von mehr als 7 Monaten gebe der Businessplan nicht her.“, LG Potsdam 2, Bl. 318.

die pg bbi, trotz eigener Terminvorstellungen (s. o.), sich diesem Ansinnen widersetzt hätte. Prof. Dr. Schwarz brachte dafür wirtschaftliche bzw. finanzielle Rahmenbedingungen des Unternehmens vor. Für die Verschiebung stehe lediglich ein Budget von maximal 60 Mio. € zur Verfügung und der Business-Plan lasse maximal eine Verschiebung um sieben Monate zu.[901] Ein der Problemlage angemessener Verschiebungszeitraum war wirtschaftlich nicht ohne weitere Mittelzuführung durch die Gesellschafter darstellbar. Der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit erinnerte den Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz in der Aufsichtsratssitzung vom April 2011 an den Beschluss, dass die zusätzlichen Kosten aus der Verschiebung und aus Um- und Neubau der Sicherheitskontrollen im beschlossenen Kosten- und Finanzierungsrahmen erfolgen sollten. Anlass war, dass die Geschäftsführungen erhebliche Mehrkosten aus einer Erhöhung des Eigenbeitrags der Flughafengesellschaft um 80 Mio. € finanzieren wollte.[902] Der Ausschuss konnte nicht ermitteln, ob die Geschäftsführung das Erfordernis einer Zuführung weiterer Gesellschaftermittel zur Stabilisierung der risikoreichen Projektsituation den Gesellschaftern überhaupt vorgetragen hat und von diesen das Ansinnen abgewiesen worden ist, oder ob die Geschäftsführung einen solchen Vortrag unterlassen hat, um nicht die ganze Dimension der Probleme offenlegen zu müssen.

Lediglich der Zeuge Korkhaus gab eindeutig an, dass die Verschiebung um sieben Monate nach seiner damaligen Auffassung ausreichend war.[903] Er betonte jedoch sinngemäß, dass dies das Ergebnis einer umfassenden Prüfung durch alle Beteiligten gewesen sei, und dass diese die Umsetzbarkeit des Termins bestätigt hätten.[904] Diese Aussage steht allerdings im klaren Gegensatz zu den in der Beweiserhebung ermittelten seinerzeitigen Beurteilungen durch den Planer, den Projektsteuerer und den Sachverständigen Dr. Fretter.

b. Entscheidungsfindung im Aufsichtsrat

aa. Darstellung der Terminempfehlung gegenüber dem Aufsichtsrat

Aus den Protokollen, Vorlagen und Präsentationen des Aufsichtsrats und seines Projektausschusses ist nicht erkennbar, dass die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat explizit mehrere Terminvarianten dargestellt hätte.[905] Vielmehr wird als Folge des Planungsverzugs in der technischen Gebäudeausstattung direkt die empfohlene Terminverschiebung um sieben Monate vorgestellt und begründet. In der Sitzung des Projektausschusses am 11. Juni 2010 wurde dies auch durch den Vertreter der Projektsteuerung, Herrn Manninger, mit folgender Rechnung begründet:

---

[901] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.14, S. 61 und Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S.16; s. a. LG Potsdam 2, Bl. 318.
[902] FBB 265, Bl. 346; FBB 64, Bl. 8 ff.
[903] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 25.
[904] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 17 und 25.
[905] Vgl. FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010, FBB 255, Bl. 276 ff. (282), mit Präsentation der Geschäftsführung Bl. 291 ff.; Protokoll der 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 264, Bl. 1 ff. (10 ff.), mit Präsentation der Geschäftsführung Bl. 23 ff., und Entscheidungsvorlage der Geschäftsführung, FBB 268, Bl. 39 ff.

> „Herr Manninger (WSP/CBP) stellt den empfohlenen Terminablauf im Ergebnis der Sachverhaltsaufklärung im Zuge der Insolvenz des TGA-Planers IGK vor. Insgesamt sei zum jetzigen Stand ein Verzug von ca. 9 Monaten festzustellen. Bis August 2010 werde ein Bauverzug von insgesamt 10 Monaten erwartet. Von diesem Verzug könnten mit Hilfe von Beschleunigungsmaßnahmen insgesamt 4 Monate aufgeholt werden. Damit [*sei*] ein verbleibender Verzug von 6 Monaten festzuhalten, der eine Inbetriebnahme des BBI im Mai 2012 zulasse.“[906]

Mit sinngemäß gleicher Begründung wurde der Zeitplan durch den Geschäftsführer Dr. Körtgen in der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 vorgestellt.[907]

bb. Diskussion im Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat stimmte mit Beschluss vom 25. Juni 2010 der durch die Geschäftsführung empfohlenen Verschiebung des Inbetriebnahmetermins um sieben Monate zu.[908]

Eine Diskussion um den Zeitraum der Terminverschiebung ist für die Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 insofern dokumentiert, als die Arbeitnehmervertreter für eine spätere Eröffnung zum 1. September 2012 plädierten, was der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz mit der Begründung ablehnte, jeder weitere Monat einer Verzögerung erhöhe mit ca. 5 Mio. € den Druck auf den Businessplan.[909] Eine weitere Termindiskussion, insbesondere um die im Vorfeld erarbeiteten Vorschläge, ist nicht dokumentiert. Demgegenüber sagte der Zeuge Wowereit aus:

> **Zeuge Klaus Wowereit:** „Selbstverständlich ist die Frage der Terminverschiebung auch im Aufsichtsrat diskutiert worden damals, und wenn ich mich recht erinnere, gab es auch Varianten. Die gewählte Variante war dann diejenige, die auch von dem Externen noch mal überprüft worden ist und auch vorgeschlagen worden ist, der ja als Sachverständiger in dieser Phase extra dazugeholt worden ist. Also, insofern hat es diese Diskussion gegeben. […]“[910]

Der Widerspruch mag sich daraus erklären, dass jedenfalls dem Zeugen Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzenden in der Tat auch das Schreiben der Projektsteuerung vom 19. Mai 2010 und das Kurzgutachten von Dr. Fretter vom 19. Mai 2010 vorgelegen hatten.[911] Es ist nicht feststellbar, dass dies auch bei den übrigen Aufsichtsratsmitgliedern der Fall war.

---

[906] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010, FBB 255, Bl. 276 ff. (282).
[907] FBS GmbH, Protokoll der 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 264, Bl. 1 ff. (10).
[908] FBS GmbH, Protokoll der 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 264, Bl. 1 ff. (12). Weshalb nicht, wie zunächst durch die Geschäftsführung vorgeschlagen, lediglich der Gesellschafterversammlung ein entsprechender Beschluss empfohlen wird, geht aus der Diskussion nicht hervor.
[909] FBS GmbH, Protokoll der 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 264, Bl. 1 ff. (11)
[910] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 85; ebenso Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 77.
[911] Siehe Vorbereitungsunterlagen zur Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. Juni 2010, Skzl 508, Bl. 206 ff.

Bei der im Übrigen turbulenten Diskussion im Aufsichtsrat äußerten mehre Mitglieder (u. a. Platzeck, Wolf) ihr Unverständnis darüber, dass die Geschäftsführung sich über die Insolvenz des TGA-Planers erstaunt zeigte und über die aufgelaufenen Verzögerungen bisher nichts berichtet hatte. Harald Wolf gab außerdem zu Protokoll, dass es keine Sicherheit gebe, dass der neue Plan stabil sei.[912]

Die Beschlussfassung bezog sich zunächst nur auf den Verschiebungsbedarf wegen der aufgelaufenen Plan- und Bauverzögerungen, nicht jedoch gleichzeitig auf die Umsetzung der EU-Verordnung. Die Entscheidung ließ also den Aufwand für Umplanung und den Bau der Pavillons unberücksichtigt. Dazu wurde unter einen gesonderten Tagesordnungspunkt erst später debattiert. Eine entsprechende Vorlage seitens der Geschäftsführung wurde vom Geschäftsführer Dr. Körtgen erst am Vorabend der Sitzung, am 24. Juni 2010, an den Aufsichtsrat geleitet.[913]

Generell zeigten die Zeugenaussagen der Aufsichtsratsmitglieder, dass diesen durchaus bewusst war, dass die Terminverschiebung den vorhandenen Verzug nicht vollständig fortschrieb, sondern einen beschleunigten Bauablauf voraussetzte. Bereits die Tatsache, dass die Geschäftsführung in der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 eine Inbetriebnahme Ende Mai 2012 als den „frühestmöglichen Termin“ bezeichnete (s. o.), macht deutlich, dass der neue Zeitplan keinerlei Spielraum für weitere Störungen des Projektablaufs ließ.

Auch im Projektausschuss wurde der Hinweis seitens der Projektsteuerung gegeben:

> „Herr Manninger ergänzt, dass die Planungsprozesse soweit optimiert worden seien, dass eine weitere Verschränkung der Abläufe nicht mehr möglich sei.“[914]

Die terminlichen Bedenken, die aus einer Parallelität zwischen der Ausbauphase und dem Probebetrieb resultieren könnten, wurden ebenfalls angesprochen, aber durch den am Projektteam ORAT seitens McKinsey beteiligten Herrn zu Putlitz ausgeräumt:

> „Auf Nachfrage von Herrn Wowereit teilt Herr zu Putlitz mit, dass Überlappungen zwischen dem Probebetrieb und Baumaßnahmen nicht unüblich seien, soweit nur insgesamt eine Probebetriebsdauer von 6 Monaten sicher gestellt sei.“[915]

Der Zeuge Dr. Sundermann sagte aus, die Verschiebung auf den 3. Juni 2012 sei maßgeblich von der Geschäftsführung befürwortet worden; offensichtlich war dies auch ausschlaggebend für die Entscheidung des Zeugen:

> **Zeuge Dr. Christian Sundermann:** […] Bei der ersten Verschiebung war es die Geschäftsführung wiederum – ich erinnere mich ganz genau daran –, Herr Körting [*gemeint ist der Geschäftsführer Körtgen*], der gesagt hat, bis Ende Mai 2012 ist das

---

[912] FBB 264, Bl. 4.
[913] Anschreiben vom 24.6.2010 zur Versendung der Vorlage zum Tagesordnungspunkt 6 „Neue EU-Sicherheitsvorschriften und Planung Technische Gebäudeausrüstung“, SenWTF 10, Bl. 298.
[914] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010, FBB 255, Bl. 276 ff. (282).
[915] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010, FBB 255, Bl. 276 ff. (282).

> zu schaffen. Daraufhin hat der Aufsichtsrat nach langen Diskussionen gesagt, ja, dann nehmen wir den 3. Juni. Also, das war schon von der Geschäftsführung – – Das geht auch gar nicht anders. Die sagt, die Ablaufpläne sind soundso. Alle müssen gucken, wie die Probleme in den Bereichen zu lösen sind. Ist das planerisch umzusetzen und auch zu bauen? Das geht schon – nach meiner Wahrnehmung –, aber was hinter den Kulissen passiert, das weiß ich nicht. Von der Geschäftsführung wurde das vorgeschlagen und vom Aufsichtsrat so nachvollzogen.[916]

Der Zeuge Wowereit gab zu bedenken, dass das vollständige Auffangen des Verzugs durch entsprechende Terminverschiebung ineffizient gewesen wäre. Auf die Frage, weshalb nicht mehr Pufferzeit einkalkuliert wurde, sagte der **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.“[917]

c. Folgen der Terminfestlegung

Eine Sachstandsinformation des Projektsteuerers WSP CBP vom 6. Juli 2010 macht deutlich, dass der Beschluss des Aufsichtsrates, die Inbetriebnahme um sieben Monate zu verschieben, eine straffe Terminplanung voraussetzte:

> „Der kritische Weg läuft im Besonderen über das Genehmigungsverfahren, welches verkürzt zur bisherigen Praxis statt 9 Monaten hier in 6-7 Monaten bewältigt werden muss. Von besonderer Bedeutung ist jedoch auch die parallel zum Genehmigungsverfahren laufende Ausführungsplanung, die zum Teil baubegleitend sein wird.“[918]

Im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft an den Projektausschuss des Aufsichtsrats vom 19. Juli 2010 heißt es:

---

[916] Zeuge Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 20; ähnlich der Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 18 f. (Die Zeitplanung habe auf Wunsch der Aufsichtsratsmitglieder ausdrücklich auch Pufferzeit eingeschlossen).

[917] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 78. Ähnlich Zeuge Zehden, der die Entscheidung für einen kürzeren Zeitrahmen aus Kostengründen für gerechtfertigt hielt, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.9.2013,S. 35.

[918] WSP CBP, Sachstandsinformation zur Entscheidung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vom 25.06.2010 – Aktueller Stand des Zeit- und Kostenplanes zum Bau des BBI, Stand 6.6.2010, S. 12, WSP CBP 2. Der Adressat der Sachstandsinformation ist unklar.

> „Die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins um 7 Monate auf den 03.06.2012 war und ist nach Übereinstimmung von FBS, WSP CBP und pg bbi die kürzestmögliche Verschiebung.“[919]

Der Sachstandsbericht benennt sodann die wesentlichen Voraussetzungen zur Einhaltung des Inbetriebnahmetermins. Hierzu zählten insbesondere die zugesagte Ertüchtigung durch die pg bbi bis Ende August 2010, das Ausbleiben weiterer Planungsänderungen (ausgenommen Sicherheitskontrollen), und die sofortige Aufnahme von Gesprächen zur Terminsicherung.

Eine weitere vertrauliche Sachstandsinformation vom 28. September 2011 benennt die Risiken, die die Flughafengesellschaft mit dieser Entscheidung eingegangen ist. Wie bereits vor der Terminverschiebung, gehörte hierzu insbesondere die Vornahme von Ausschreibungen auf Basis der Entwurfsplanung, Ausführungsplanung parallel zum Baugenehmigungsverfahren, verkürzte bzw. verschobene Bauabläufe, sowie baubegleitende Planung.[920]

3. Politische Terminsetzung?

Es ist aufgrund der oben genannten Erörterungen im Aufsichtsrat davon auszugehen, dass der Aufsichtsrat von der straffen Terminkette wusste. Dem Vorwurf, dass der Termin von vornherein auf politischen Druck hin zu früh gesetzt wurde, schließt sich der Ausschuss jedoch nicht an. Der Zeuge Wowereit versicherte glaubhaft, dass der Termindruck in erster Linie aus unternehmerischer Sicht bestand:

> **Zeuge Klaus Wowereit:** [I]n keiner Phase ist irgendwo politisch vom Aufsichtsrat oder den Gesellschaftern ein Termin festgelegt worden. Alle Termine, die vom Aufsichtsrat bestätigt worden sind, sind von der Geschäftsführung vorgeschlagen worden und natürlich nach Analyse mit den zu beteiligenden Firmen, die das alles mit abgesegnet und gesagt haben: Ja, es geht – – Es nutzt ja gar keinem was, wenn du da irgendwo sagst: Das ist der Termin – und sie werden nicht fertig.[…] [D]ementsprechend war hier ein Druck da, das ist ja logisch, aber das ist kein politischer Druck, sondern aus Sicht der Geschäftsführung, aus Sicht des Unternehmens war das Bestreben da, alles zu unternehmen, um das pünktlich ans Netz zu bringen[.][921]

Ähnlich äußerte sich der **Zeuge Rainer Bomba**:

> „Ich kann mich noch sehr genau daran erinnern, dass wir erst mal gar nicht erpicht waren darauf, einen neuen Termin zu nennen. Darüber haben wir lange diskutiert.

---

[919] FBS GmbH/WSP CBP, Sachstandsbericht Juli 2010 „Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung“ für den Projektausschuss des Aufsichtsrates der FBS, Stand 19.7.2010, Skzl 510, Bl. 85 ff. (102).
[920] WSP CBP, Vertrauliche Sachstandsinformation vom 28.09.2011, S. 3 f., WSP CBP 2. Auch hier ist der Adressat nicht eindeutig.
[921] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 62.

> Das ist auch kein politisch motivierter Termin, denn so etwas fällt einem ziemlich schnell auf die Füße.“[922]

Gegen eine politisch motivierte Terminsetzung spricht auch der vom Zeugen Wolf angesprochene Umstand, dass für die Durchsetzung eines frühestmöglichen Termins kein nennenswerter politischer Nutzen erkennbar ist:

> **Zeuge Harald Wolf:** „Also, was das politische Signal angeht, glaube ich, macht der Unterschied zwischen Juni und Oktober –, hat das keinerlei Auswirkungen, um es noch mal klar zu sagen. Die Schlagzeile, die Flughafeneröffnung wird verschoben, bleibt die gleiche Schlagzeile, ob ich um sieben oder um zwölf Monate verschiebe. Es gab keine politische Erwägung, dass ein Termin im Juni politisch besser sei als ein Termin im Oktober und dass deshalb aus politischen Gründen auf den Juni-Termin gedrängt wurde, sondern dieser Termin ist gewählt worden vor dem Hintergrund der Aussage der Sachverständigen, die wir in den Aufsichtsrat geladen hatten und wo dann auch gesagt wurde, dass der Termin im Juni realisierbar sei.“[923]

IV. Kenntnis und Informationspolitik von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

1. Kenntnis der Geschäftsführung

Es steht für den Ausschuss außer Frage, dass die Geschäftsführung über die Störquellen, die den Inbetriebnahmetermin seit Projektbeginn immer wieder gefährdeten, vollumfänglich informiert war. Die Berichterstattung der Projektsteuerung insbesondere zum Controllingbericht ging beiden Geschäftsführern zu.

Zur Bewertung der Frage, zu welchem Zeitpunkt die Geschäftsführung Kenntnis darüber hatte, dass die Inbetriebnahme zum 30. Oktober 2010 nicht mehr möglich sein würde, berücksichtigt der Ausschuss den Umstand, dass der Terminaussage stets auch eine eigene unternehmerische Risikobewertung der Geschäftsführung zugrunde liegt. Eine sichere Kenntnis der Geschäftsführung über die Notwendigkeit einer Terminverschiebung ist daher nur anzunehmen, wenn die der Geschäftsführung bekannte Faktenlage diesen Schluss zwingend nahelegt.

a. Risikoeinschätzung bei Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal

Dass sich die Geschäftsführung des Terminrisikos durch die Neuausschreibung bewusst war, geht bereits daraus hervor, dass sie den Aufsichtsrat anlässlich der Aufsichtsratssitzung am

---

[922] Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 18.
[923] Zeuge Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 56.

7. Oktober 2007 selbst hierüber unterrichtete.[924] Terminliche Auswirkungen waren unmittelbar aus der angepassten Rahmenterminplanung ersichtlich (s. o.). Ein darüber hinausgehendes Infragestellen des Fertigstellungstermins ist, wie bereits erörtert, auch aus den Hinweisen der pg bbi im Rahmen der Vertragsverhandlungen zur Generalplanerleistung nicht zu erkennen.

Der Zeuge Weyer bestätigte den Erhalt der Hinweise der pg bbi und machte zugleich deutlich, dass die Geschäftsführung hinsichtlich der angesprochenen Risiken eine eigene Abwägungsentscheidung getroffen hatte:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „[…] Wie gesagt, das Projekt war sportlich […], auch auf der Zeitschiene, das ist keine Frage. Dass es Risiken gibt, ist klar. Aber Risiken sind ja nicht per se schlecht, solange man mit denen umgehen kann, und wir waren damals der Meinung, dass man mit den Themen, die man damals kritisch gesehen hat, durchaus so umgehen kann, dass der Zeitplan und auch das Budget zu halten ist.“[925]

Nach mehrheitlicher Auffassung des Ausschusses war diese Bewertung des Terminrisikos zum Zeitpunkt der Neuausschreibung jedenfalls gut vertretbar. Die weitere Ausführung des Projektes hat gezeigt, dass die durch die Neuausschreibung eingetretenen Verzüge tatsächlich kompensierbar waren und kompensiert wurden (so geschehen im Bereich des Rohbaus des Fluggastterminals). Eine Nichteinhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins war daher allein durch die Änderung der Vergabestruktur der Ausführungsleistung Fluggastterminal noch nicht gegeben.

b. Risikoeinschätzung hinsichtlich Bau- und Planungsverlauf

Aufgrund der ständigen Hinweise der Projektsteuerung und Generalplanung musste der Geschäftsführung bewusst gewesen sein, dass Planungsänderungen äußerst störend für den Planungs- und Bauablauf waren. Dies zeigt sich auch in der Anordnung von Planänderungsstopps durch die Geschäftsführung. Dass diese Änderungsstopps in der Praxis kaum eingehalten wurden, wurde bereits in Kapitel E.V.2.c erörtert. Der Ausschuss hält diese Entwicklung für hochriskant und ein Zeichen fehlender Risikoabwägung. Die protokollierte Aussage des Geschäftsführers Körtgen vom 8. März 2010 (s. o. F.III.1.b) legt zudem nahe, dass er spätestens zu jenem Zeitpunkt jedenfalls um die hochgradige Gefährdung des Inbetriebnahmetermins wusste.

Zugleich sind Hinweise auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins nicht isoliert zu sehen, sondern im Wechselspiel mit Gegensteuerungsmaßnahmen, die wiederum zur Terminsicherung beitrugen. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, dass Planänderungen ohne Verschiebung des Inbetriebnahmetermins aufgenommen wurden, wenn eine entsprechende terminliche Zusicherung durch Bauüberwachung, Projektsteuerung und

---

[924] FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrates am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff. (200).
[925] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 58.

Generalplanung vorlag. Auch wird der Geschäftsführung eine Zeitspanne zur Auswertung der Informationen und zur Entwicklung konkreter Handlungsempfehlungen zuzugestehen sein.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass sowohl die Projektsteuerung WSP CBP, als auch pg bbi als Generalplanung und im Hochbau als Bauüberwachung erst im Nachgang zur Insolvenz der IGK-IGR und der Umsetzung der neuen Sicherheitsbestimmungen von ihrer Terminempfehlung abrückten. Bis dahin hatte die Terminbewertung stets gelautet, dass aufgrund von Gegensteuerungsmaßnahmen die Inbetriebnahme trotz Störungen gesichert sei. Ein eindeutiges Wissen um die Notwendigkeit der Terminverschiebung ist daher erst mit den Aussagen der Projektsteuerung und der pg bbi vom 19. Mai bzw. 31. Mai 2010, dass die Termineinhaltung auch mit Gegensteuerungsmaßnahmen nicht mehr gewährleistet sei, nachzuweisen. Dennoch ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die Zeugin Graf-Hertling bereits im April 2010 in einer Geschäftsführungssitzung ausdrücklich auf die Notwendigkeit einer Terminverschiebung um mindestens ein Jahr hingewiesen hatte.[926]

c. Kenntnis vom Insolvenzrisiko der IGK-IGR

Der Ausschuss hat speziell die Frage untersucht, inwiefern der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft das Risiko eine Insolvenz des Planungspartners IGK-IGR bereits vor der Insolvenzanmeldung bekannt war. der **Zeuge Dr. Manfred Körtgen** sagte dazu:

> „[D]ie pg bbi hat uns als Flughafen gegenüber nie deutlich gemacht, dass IGK in derartigen Schwierigkeiten ist. Das haben wir auch nicht – – Die Leute waren vor Ort. Wir als Flughafen haben – ich wiederhole es noch mal – zeitgerecht, zeitnah dafür gezahlt, und es waren keine Anzeichen dafür da, dass IGK IGR in die Insolvenz geht.“[927]

Die pg bbi gab zum Zeitpunkt der Insolvenz an, selbst nicht mit einer Insolvenz gerechnet zu haben. Sie nahm der Flughafengesellschaft gegenüber mit Schreiben vom 11. Februar 2010 Stellung:

> „Wir erhielten am 08.02.2010 völlig überraschend die Mitteilung, dass unser ARGE Partner für den Bereich der Technischen Gebäudeausstattung, die Firma IGK-IGR Ingenieur-Gesellschaft Kruck mbH, den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beim Amtsgericht Duisburg gestellt hat und dass mit Beschluss des Amtsgerichts vom 08.02.2010 ein vorläufiger Insolvenzverwalter eingesetzt wurde. Diese Entwicklung war für uns nicht absehbar.“[928]

In der Bewertung dieser Darstellungen ist zwischen dem Kenntnisstand der pg bbi und der Geschäftsführung ist zu unterscheiden:

---

[926] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 13.
[927] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 47 f.
[928] pg bbi, Schreiben vom 11.2.2010 an die FBS GmbH, FBB 465, Bl. 6 f. (6).

aa. Kenntnis der pg bbi

Dass die Insolvenz für die Partner der IGK-IGR in der pg bbi nicht absehbar gewesen sein soll, ist nach Erkenntnissen des Ausschusses ausgeschlossen. Tatsächlich dürfte das Gegenteil der Fall sein.

Der Zeuge Dr. Schulitz begründete die Kenntnis der pgbbi bereits damit, dass allgemein bekannt gewesen sei, dass die IGK-IGR finanziell nicht üppig ausgestattet und auf regelmäßige Zahlungen angewiesen war.[929] Der Zeuge Paap bestätigte durch seine Aussage, dass er jedenfalls abstrakt um die schwierige Finanzlage von IGK-IGR wusste. Die Ursache für die Insolvenz seien demnach:

> „Schieflagen bei anderen Projekten der Ingenieurgesellschaft. Sie hatte aber auch mit dem Projekt BER zu tun, mit niedrigen Honoraren für die Ausführungsplanung, der zögerlichen Nachtragsbeauftragung infolge der Änderungen. Sie können sich vorstellen: Wenn man jetzt eine Änderung angeordnet bekommt, dann muss man sofort damit beginnen. Bis man sich darüber geeinigt hat, wie hoch das Honorar ist, gehen vielleicht Monate, im Bereich der Bauleitung sogar Jahre, ins Land, aber Sie müssen die Leistungen erbringen, und diesen Weg kann nicht jedes Unternehmen mitgehen, zumal die Ingenieurgesellschaft Kruck auch sehr viele Subunternehmer gebunden hat, die sich an diesen Vertragsverpflichtungen direkt gegenüber dem Bauherrn natürlich nicht beteiligen, sondern darauf pochen, dass sie ihr Geld bekommen. Dadurch hatte das Ingenieurbüro Kruck ständig Liquiditätsprobleme.“[930]

Es ist bei natürlicher Betrachtung davon auszugehen, dass der Zeuge Paap seine Kenntnisse nicht erst nach der Insolvenz erworben hat, sondern dass dies der allgemeine Kenntnisstand in den Partnerbüros der IGK-IGR war.

Darüber hinaus war nach unwiderlegter Aussage des Zeugen Dr. Schulitz die Geschäftsführung der IGK-IGR zweimal bei den anderen Partnern der pg bbi vorstellig geworden, um die Auszahlung einer Liquiditätsunterstützung zu verhandeln (s. o. F.I.2.d.bb).[931] Spätestens seitdem muss der kaufmännischen Leitung der pg bbi bekannt gewesen sein, dass IGK-IGR nicht nur allgemein Zahlungsschwierigkeiten hatte, sondern das Risiko einer Insolvenz bestand.

bb. Kenntnis der Geschäftsführung

Gegen eine Kenntnis der Geschäftsführung spricht bereits die Tatsache, dass die pg bbi mit Schreiben vom 11. Februar 2010 angab, von der Insolvenz selbst völlig überrascht worden zu sein (s. o.). Ein solches Schreiben an die Flughafengesellschaft hätte sie nicht verfasst, wenn sie die Liquiditätsschwierigkeiten zuvor bereits gegenüber der Flughafengesellschaft angezeigt hätte. Dafür spricht auch die Aussage des Zeugen Thomas Schwarz vor dem

---

[929] Zeuge Dr. Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 54.
[930] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 13.
[931] Der Zeuge Bürk konnte dies zwar nicht bestätigen; allerdings war seine Aussage allgemein von großen Erinnerungslücken geprägt.

Untersuchungsausschuss, der bekundete, die Beauftragung eines Generalplaners habe eine abschirmende Funktion, was den Durchgriff des Bauherrn verhindere.[932]

Auch Hinweise vonseiten der Projektsteuerung sind nicht bekannt. Der hierzu befragte Zeuge Manninger gab an, selbst erst im Februar 2010 von der Situation der IGK-IGR erfahren zu haben.[933]

Schließlich musste auch das Zahlungsverhalten der Flughafengesellschaft der Geschäftsführung keinen Anlass zu der Befürchtung geben, hierdurch eine Insolvenz innerhalb der pg bbi auszulösen. Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 bestätigte Herr Paap als Vertreter der pg bbi, dass die Zahlungen der Flughafengesellschaft stets pünktlich gewesen seien.[934] Zwar gab der Zeuge Paap an, dass die erst nachträgliche Einigung über die Höhe von Nachtragszahlungen die Zahlungsschwierigkeiten der IGK-IGR vergrößerten (s. o.). Dies gehört jedoch zum gewöhnlichen Geschäftsrisiko, das in der Natur von Nachtragsbeauftragungen liegt. Dasselbe gilt für Einbehalte, die für Leistungsmängel getätigt wurden.[935] Hierbei handelt es sich um ein zulässiges und gebräuchliches Instrument der vertraglichen Mängelverfolgung.

Der Zeuge Paap bestätigte in seiner Befragung:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** „Wir wussten, dass IGK-IGR eine wirtschaftlich angespannte Situation durchmachte. Das hatte weniger was mit BER zu tun, sondern ein großes Projekt – das hat auch Dr. Schulitz uns gegenüber gesagt –, die Thyssen-Hauptzentrale – das können Sie auch nachvollziehen –, da ist ein großer Auftrag weggebrochen, wo er viel gearbeitet hat. Denn der Honorarfluss aus dem BER-Projekt war auch mit den Mängelrügen nicht so kritisch, dass dieses Büro daran insolvent geht.“[936]

Im Ergebnis liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass der Geschäftsführung bereits vor der Insolvenzanmeldung der IGK-IGR das Insolvenzrisiko bekannt war.

2. Kenntnis/Kennenmüssen des Aufsichtsrats und seiner Mitglieder

a. Risikoeinschätzung bei Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal

Dass das Projekt mit der Neuausschreibung der Generalunternehmerleistung im Fluggastterminal an zeitliche Grenzen kam, war dem Aufsichtsrat durchaus bekannt. Wie

---

[932] Zeuge Thomas Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.2.2014, S. 9.
[933] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 7.
[934] FBS GmbH, Protokoll der 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 264, Bl. 1 ff. (4).
[935] Die Zeugin Graf-Hertling sagte allgemein, es seien stets Einbehalte getätigt worden für Leistungsmängel, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 10 f. Der Zeuge Paap bestätigte, dass diese innerhalb der pg bbi auch zu einer entsprechenden Kürzung der Abschlagszahlungen an denjenigen Partner, der den Mangel verursacht hatte, führte, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 41.
[936] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Befragung am 14.3.2014, S. 84.

gezeigt, berichtete die Geschäftsführung hierüber umfänglich gegenüber dem Aufsichtsrat.[937] Der Zeuge Wowereit bestätigte, dass die Auswirkungen einer Neuausschreibung im Aufsichtsrat allgemein bekannt waren.[938] Analog zur Beschlusslage der Geschäftsführung gab es jedoch keine zwingende Veranlassung für den Aufsichtsrat, eine Verschiebung der Inbetriebnahme in Betracht zu ziehen.

b. Risikoeinschätzung hinsichtlich Bau- und Planungsverlauf

Bei der Frage, ob aus dem Verlauf der Planungs- und Bauarbeiten auf die Notwendigkeit einer Terminverschiebung geschlossen werden muss, handelt es sich in erster Linie um eine unternehmerische Beurteilung, die die Geschäftsführung aus eigener operativer Zuständigkeit tätigen muss.

Die Berichterstattung verlief planmäßig über die Geschäftsführung, wobei das Berichtsinstrument in der Regel die Controllingberichte sowie die direkte Berichterstattung in den Aufsichtsratssitzungen war. Andere, vorbereitende Stellungnahmen wie die Projektstatusberichte von Drees & Sommer, die Monatsberichte der Bauüberwachung und Schriftverkehr der Flughafengesellschaft mit der pg bbi sind nicht direkt zur Kenntnis des Aufsichtsrats gelangt.[939]

Im Allgemeinen waren die Termindarstellung der Controllingberichte sowie die Berichterstattung der Geschäftsführung, die in den Aufsichtsratsprotokollen dokumentiert ist, hinreichend ausführlich und transparent, um den Aufsichtsrat über die tatsächliche Termineinschätzung der Projektsteuerung und Geschäftsführung zu informieren und diese auch zu plausibilisieren.

Der Zeuge Wowereit gab folglich an, dass das allgemeine Vorhandensein von Bauverzügen im Jahr 2009 dem Aufsichtsrat durchaus bekannt war, und sah hierin zunächst keine Besonderheit des Bauablaufes. Im Vordergrund standen eher die wirtschaftlichen Folgen, sowie die Aufforderung an die Geschäftsführung, Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen.[940] Auch angesichts der Vielzahl der Planungsänderungen, die der Aufsichtsrat zur Kenntnis nahm, sah der Zeuge Wowereit keinen Anlass, die Handhabbarkeit des Zeitplans zu hinterfragen.[941] Erst die Umplanungen aufgrund veränderter Sicherheitsvorschriften und die Planungsverzüge nach Insolvenz des Unternehmens IGK-IGR, so der Zeuge Wowereit, seien nach seiner Wahrnehmung als relevant für den Inbetriebnahmetermin dargestellt worden.

Tatsächlich entsprach dies der unternehmerisch zulässigen Einschätzung der Geschäftsführung; für den Aufsichtsrat gelten insofern keine höheren Sorgfaltsmaßstäbe. Anhaltspunkte dafür, dass der Aufsichtsrat oder einzelne Aufsichtsratsmitglieder einen weitergehenden Kenntnisstand als die Geschäftsführung gehabt hätte, sind nicht ersichtlich.

---

[937] FBS GmbH, Protokoll der a. o. 84. Sitzung des Aufsichtsrates am 9.10.2007, FBB 69, Bl. 198 ff. (200); s. o. F.I.2.a.
[938] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 33.
[939] An den oben zitierten Projektstatusbericht von Dezember 2008 etwa hatte der Zeuge Wowereit keine konkrete Erinnerung, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 68.
[940] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 23.
[941] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 60.

Dies gilt auch für die Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz des Planungsbüros IGK-IGR.[942] Jedoch hätte die Geschäftsführung schon im März, spätestens jedoch zur Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 dem Aufsichtsrat die Stellungnahmen der pg bbi vom 26. Februar 2010, vom Projektsteuerer im April 2010, vorgetragen von Frau Graf-Hertling bei der Geschäftsführerssitzung, und ein weiteres Schreiben des Brandschutzüberwachers hhpberlin vom 26. April 2010[943] zur Kenntnis geben müssen. Die Nichtberücksichtigung des tatsächlichen Aufwands für den Umbau des Terminals und die Errichtung der Pavillons bei der Terminfestsetzung hätte dadurch verhindert werden können. Auch fehlte für die Entscheidung zum Pavillonbau eine fundierte, nach technischen und baulichen Aufwand detaillierte Entscheidungsvorlage im Aufsichtsrat. Der später ausgesprochene neunmonatige Baustopp wegen des Zurücksetzens der Planungen auf das Entwurfs- und Genehmigungsniveau war dem Aufsichtsrat in dieser Schärfe nicht bekannt.

Eingegriffen wurde seitens der Geschäftsführung in die Bewertung des Baufortschritts und Bauverzugs in den Controllingberichten, wie die E-Mail des Referenten des Geschäftsführers Körtgen, Ralf Wagner, an den Bereichsleiter Korkhaus zeigt:

> „hatte gerade Rücksprache mit Körtgen wg. der vor-hin 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 Bauverzüge FGT Hochbau TGA wird die terminliche Lage als sehr angespannt beurteilt.“ Mit dieser Änderung kann der CB in Druck gehen.“[944]

c. Kenntnisstand des Aufsichtsrats nach Information durch die Geschäftsführung am 26. Mai 2010

Während der Aufsichtsrat als Organ erst mit der Vorlage zur Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 eindeutig darüber informiert wurde, dass der Inbetriebnahmetermin nach Einschätzung der Geschäftsführung zu verschieben war, ist für den Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit ein früherer Zeitpunkt der Kenntnisnahme anzunehmen. Dies ergibt sich daraus, dass der Aufsichtsratsvorsitzende im Anschluss an die Geschäftsführersitzung vom 25. Mai 2010 über deren Ergebnis informiert wurde, und infolgedessen auch die Vorbereitung der Aufsichtsratsentscheidung veranlasste. In den Vorbereitungsunterlagen des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. Juni 2010[945] sind auch die gutachterliche Kurzstellungnahme von Dr. Fretter, sowie die Stellungnahme der Projektsteuerung vom 19. Mai 2010 enthalten. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden war folglich Ende Mai 2010 bekannt, dass sowohl die Geschäftsführung als auch die Projektsteuerung und ein Sachverständiger den Zeitplan zur Inbetriebnahme nicht mehr befürworteten.[946]

---

[942] Vgl. Aussagen der Zeugen Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 20, und Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 20.
[943] Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 56.
[944] FBB 534, E-Mail von Ralf Wagner an Joachim Korkhaus vom 25.5.2010, 18:04 Uhr.
[945] Skzl 508, Bl. 206 ff.
[946] Tatsächlich dürfte dies auch den übrigen Aufsichtsratsmitgliedern bekannt gewesen sein, da die Vorgänge presseöffentlich wurden, vgl. Wortprotokoll der 66. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3.6.2010.

Die anschließenden Diskussionen im Projektausschuss am 11. Juni 2010 und im Aufsichtsrat am 25. Juni zeigen zugleich auch, dass eine eigene Meinungsbildung des Aufsichtsrats zum Terminstand tatsächlich erst mit der Aufsichtsratssitzung abgeschlossen war.

G. Hintergründe der Absage des Eröffnungstermins 3. Juni 2012

I. Gedrängter Zeitplan seit der ersten Verschiebung des Eröffnungstermins

Auch unmittelbar nach Festlegung des neuen Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 war der Zeitplan gedrängt. Wie bereits in Kapitel F erörtert, traf die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits zum Zeitpunkt der Terminfestlegung im Juni 2010 die Einschätzung, dass es sich hierbei um den frühestmöglichen Inbetriebnahmetermin handelte. Der Zeitplan beinhaltete daher von Anfang an eine Reihe von Risiken. Insbesondere wurde die Störanfälligkeit der Bauabläufe dadurch erhöht, dass Planungen baubegleitend ausgeführt und Bauabläufe verkürzt wurden. Die Einhaltung des Zeitplans stand zudem unter einigen Voraussetzungen; so erlaubte der Zeitplan z. B. keine wesentlichen Änderungen mehr an der Bauplanung.[947]

Zwar bestand nach Angaben einiger Zeugen eine Pufferzeit zur Inbetriebnahme.[948] Diese werden gestützt durch die Angaben der Geschäftsführung und Projektsteuerung, wonach sie bis August 2010 mit einem Verzug von zehn Monaten rechneten, von denen vier Monate durch Beschleunigungsmaßnahmen aufzuholen waren.[949] Bei einer Verschiebung von sieben Monaten hätte dies eine Pufferzeit von einem Monat ergeben. Allerdings bestand nach Aussage des Zeugen Kraft, der ab August 2010 im Auftrag der Flughafengesellschaft als Sachverständiger für Bauablaufstörungen tätig wurde, zu jenem Zeitpunkt tatsächlich ein Verzug von elf – statt zehn – Monaten.[950] Selbst der geringe Puffer von einem Monat war demzufolge im August 2010 bereits aufgebraucht.

II. Weiterer Planungsverzug

Die bereits im Vorfeld der ersten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins bekannten Planungsmängel setzten sich seitdem fort, ohne dass eine wesentliche Verbesserung eintrat. Dies betraf vor allem nach wie vor die technische Gebäudeausstattung, deren Mängel und zeitlicher Verzug sich als größer erwiesen, als vor der Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 angenommen.

1. Unvorhergesehener Planungsbedarf der technischen Gebäudeausstattung im Terminal

Wesentliche Verzögerungen ergaben sich aus der Umsetzung von Nutzungsänderungen, vor allem dem Ebenenshift und der Herstellung der Schengen-Tauglichkeit im Mainpier.[951] Der

---

[947] Zu den einzelnen Risikofaktoren und Terminbedingungen siehe bereits F.III.2.c und E.V.c.
[948] Der Zeuge Manninger sprach von einem Monat Pufferzeit, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 8 f.; der Zeuge Bomba gab an, die Terminentscheidung im Aufsichtsrat habe ausdrücklich auch Pufferzeit eingeschlossen, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 18 f.
[949] So die Begründung der Terminempfehlung im Projektausschuss, siehe Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 11.6.2010, FBB 255, Bl. 276 ff. (282), und im Aufsichtsrat, siehe Protokoll der 97. Aufsichtsratssitzung am 25.6.2010, FBB 264, Bl. 1 ff. (10).
[950] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 16.
[951] Zum Hintergrund der Umplanungen siehe E.V.2.a.

Planungsrückstand nach Insolvenz der IGK-IGR betraf, wie sich zeigte, nicht nur die Ausführungsplanung. Vielmehr waren noch grundlegende Änderungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung notwendig.[952] Auch die Umsetzung der EU-Sicherheitsverordnung führte zu weiteren Änderungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Dies führte dazu, dass Ende 2010 Gegensteuerungsmaßnahmen in Form einer Umstellung der Bauabläufe vorgenommen wurden.[953]

Der Zeuge Dr. Fretter, der als Sachverständiger die Verlegung des Inbetriebnahmetermins 30. Oktober 2011 um lediglich fünf Monate befürwortete (siehe F.III.2.a.cc), sagte aus, dass seiner ursprünglichen Termineinschätzung damit nachträglich die Grundlage entzogen war.[954]

2. Fortbestehende Planungsmängel

a. Planungsverzug und mangelhafte Planung

Die Flughafengesellschaft hatte nach der Insolvenz des Planungsbüros IGK-IGR mit der pg bbi vereinbart, dass diese bis August 2010 die Planung für die technische Gebäudeausstattung ertüchtigen sollte. Das Aufholen des Planungsverzugs war eine der Bedingungen zur Einhaltung des Inbetriebnahmeterminplans zum 3. Juni 2012 (siehe F.III.2.c).

In der Tat wurden die bauausführenden Firmen ab Mitte 2010 wieder mit Plänen versorgt; nach Aussage des Zeugen Nozon war dies nach etwa drei Monaten der Fall.[955] Die Projektsteuerung berichtete in den Controllingberichten regelmäßig über weitere Fortschritte der Ausführungsplanung durch die pg bbi. Allerdings war die Ausführungsplanung weiterhin so mangelhaft, dass Firmen hierdurch an der Erstellung der Werk- und Montageplanung gehindert waren.[956]

In diesem Zusammenhang relativierte der Zeuge Paap die Erheblichkeit der Planungsmängel und stellte diese eher als Verständnisproblem zwischen Planern und Anwendern dar:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap**: „Letztendlich, auch die Ausführungsplanung ist eine Abstraktion eines Bauwerkes, und in der DIN steht: Die Pläne, die zur Ausführung des Bauwerks erforderlich sind –, und die fangen mit Fünfzigsteln an und haben dann, je nach Erfordernis, Detailpläne im Maßstab 1:1, 1:5, 1:2, je nachdem, und das ist aber Ermessensache. Das hat was damit zu tun, wie schnell der gegenüber versteht, was er zu tun hat, und das, was tatsächlich notwendig ist. […] Ich kenne ganz viele Vorhaltungen auch von Firmen, die gesagt haben: Das ist

---

[952] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 21.
[953] FBS GmbH/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 1/2011, S. 20, FBB 121.
[954] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 21. Nicht berücksichtigt ist hierbei noch, dass die Termineinschätzung ausdrücklich nicht den Umplanungsbedarf zur Umsetzung neuer Sicherheitsvorschriften beinhaltete.
[955] Zeuge Nozon, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.2.2014, S. 15.
[956] Siehe Dr. Hermann Kraft / RKS Ingenieurgesellschaft, Ergänzung vom 20.3.2012 zum Gutachten vom 15.2.2011 zu Schäden durch die pg bbi beim Bauvorhaben Flughafen BBI, FBB 478 und 479 (Zusammenfassung ab FBB 479, Bl. 725 ff.).

> kollisionsbehaftet. Da sind in einem Abschnitt von zwei Gebäudeachsen im Pier Nord 4 000 Kollisionen. – Dann ist unser 3D-Planer mit nach Dresden gefahren, zur Werk- und Montageplanung von ImCa, hat die Layer von der Sprinkleranlage richtig eingestellt, und auf einmal waren es nur noch 200 Kollisionen.“[957]

Mag dies auch die absolute Zahl der Planungsmängel relativieren, so ist doch festzustellen, dass in wesentlichen Bereichen der technischen Gebäudeausstattung, nämlich des Brandschutzes, mangelhafte Planungsunterlagen der Ausführungsplanung der pg bbi die rechtzeitige Fertigstellung des Baus behindert haben.

Für die am Brandschutz beteiligten Anlagen waren in den Untersuchungen des Ausschusses drei Planungsgrundlagen relevant, die der Zeuge Paap im Einzelnen erläuterte:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap**: „Die Brandfallmatrix ist Bestandteil des Brandschutzkonzepts und beschreibt die Maßnahmen, die einzuleiten sind oder die der Ersteller des Brandschutzkonzepts sich von dem anlagentechnischen Brandschutz wünscht, wenn es brennt. Das heißt: Lüftungsanlagen gehen alle aus, Entrauchung geht an, oder Sprinkleranlage springt in Bereitschaft, oder alle Aufzüge fahren auf null. […]
>
> Die Brandfallsteuermatrix ist […] die planerische Definition der elektromagnetischen oder elektronischen Verknüpfung der einzelnen Steuerungselemente.
>
> Die Entrauchungsmatrix wiederum stellt die Anlagenteile in Beziehung, die jetzt was mit der Entrauchung und der Nachströmung zu tun haben, das heißt, Fenster, Klappen, Kanäle, Ventilatoren.“[958]

Die Brandfallsteuermatrix bildete die Grundlage für Ausführungsleistungen für die am Brandschutz beteiligten Anlagen der Gebäudeautomation. Verzögerungen in der Lieferung und Mängel der Brandfallsteuermatrix äußerten sich in mehrfachen Behinderungsanzeigen der ausführenden Firma Siemens. Mängel der Brandfallsteuermatrix führten schließlich auch dazu, dass die vollautomatische Steuerung der Brandschutzanlage im Dezember 2011 als nicht mehr realisierbar feststand (siehe bereits E.V.5.e).

Die Brandfallmatrix und die Entrauchungsmatrix fehlten noch im Februar 2012 laut Begehungsprotokoll des TÜV Rheinland, der die Abnahmen als übergeordneter Sachverständiger verfolgte, und zugleich die Bedeutung der Unterlagen für die Abnahmen unterstrich:

> „Die Brandfallmatrix liegt nicht vor. Diese liegt auch nicht dem Sachverständigen der die BMA für die Fa. Bosch prüft vor, der diese dringend als Prüfgrundlage benötigt. Die geprüfte und bestätigte Brandfallmatrix ist umgehend zu übergeben.“[959]

---

[957] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 50 f.
[958] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 29 f.

[…]

„Die Entrauchungsmatrix wird derzeit von Hr. Di-Mauro (pgbbi) überarbeitet. Der Bearbeitungsstand ist unklar. Diese Matrix wird von der Arge IMCA und GI zur Errichtung und Prüfung der Entrauchungsanlage benötigt. Die geprüfte und bestätigte Entrauchungsmatrix ist umgehend zu übergeben.“[960]

b. Das Verhältnis von Nutzungsänderungen und Planungsmängeln

Der Zeuge Paap wies auf die Vielzahl von Nutzungsänderungen hin, die die Planungen behindert hätten:

„Also, die Leistung war sicherlich nicht fehlerfrei. Ob die jetzt so zu quantifizieren ist? – Man hört ja da viel, dass 5 000 Pläne zu liefern sind und nur 3 000 gekommen sind, das sind alles ganz abstrakte Begriffe. […] Tatsache ist, dass durch die anachronistischen Planungsprozesse iterative Abstimmungsprozesse nicht so gelaufen sind, nicht die Zeitpuffer hatten, wie sie erforderlich sind. [I]rgendwann kommen Sie aus dem Rhythmus raus, und dann ist der Begriff eines fertigen oder eines falschen oder unfertigen Plans relativ – und wer ist dafür verantwortlich?“[961]

Zwar hatte die Geschäftsführung im Januar 2010 einen Planänderungsstopp angeordnet (siehe hierzu bereits E.V.2.c.bb). Dieser sei aber laut Aussage des Zeugen Paap durch sogenannte Anordnungen von Leistungen umgegangen worden. Es handelt sich hierbei um ein Instrument des Bauherrn in Gestalt von Direktanweisungen an die bauausführenden Firmen, um Baumaßnahmen ggf. auch ohne Übergabe einer entsprechenden Ausführungsplanung durchzusetzen.

Zudem sagte der Zeuge Paap aus, dass es für alle Bereiche Pläne gegeben habe bzw. im Falle von Verspätungen innerhalb von Nachfristen nachgearbeitet wurden[962] - womit er allerdings zunächst das Vorhandensein von Planlieferungsverzügen einräumte.

Zutreffend ist sicherlich, dass Planungsarbeiten durch die ständige Einarbeitung von Nutzungsänderungen erschwert wurden; jedoch ist die Generalplanung grundsätzlich an den hierzu eigens angepassten und von ihr zugesagten Lieferterminen festzuhalten. Bei den Anordnungen von Leistungen schließlich handelt es sich nicht in erster Linie um eine Ursache, sondern um eine Folge der Planungsverzüge. Denn sie dienten dazu, Baumaßnahmen in Bereichen zu bewirken, für die eine Planung bereits hätte vorliegen müssen.[963] Allerdings war die Geschäftsführung bei Vertragsabschluss zur Generalplanung Ausführungsplanung über dieses Risiko voll informiert. Die dort niedergelegte

---

[959] Dies ist als Aufgabenstellung an die Flughafengesellschaft und die pg bbi notiert, TÜV Rheinland, Protokoll ÜSV 14.2.2012, FBB 486, Bl. 14 ff. (14).
[960] TÜV Rheinland, Protokoll ÜSV 14.2.2012, FBB 486, Bl. 14 ff. (15).
[961] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 41 f.
[962] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 41 f.
[963] Zum Wechselverhältnis zwischen den Planungsmängeln und Anordnungen von Leistungen s. u. G.V.5.

„baubegleitende Ausführungsplanung“ implizierte die Vorlage von (geänderten) Plänen, sobald sie fertig waren.

III. Weiterer Bauverzug

1. Problembereich technische Gebäudeausstattung

Die technische Gebäudeausstattung des Terminals blieb in der Berichterstattung zum Baufortschritt im gesamten Zeitraum von Mitte 2010 bis Mai 2012 der kritischste Bereich.

Der Geschäftsführer Dr. Körtgen informierte den Projektausschuss des Aufsichtsrats am 1. April 2011:

> „Die Planung und Umsetzung der TGA sei weiterhin auf dem kritischen Pfad. Mit den beauftragten Unternehmen werde laufend Kontakt gehalten, zwecks Sicherstellung des ausreichenden Material- und Personaleinsatzes.
>
> Die bestehenden Verzüge sollten im Laufe des 2. Quartals 2011 aufgeholt sein.“[964]

Ein Aufholen der Verzüge war nicht festzustellen; vielmehr lautete die Leistungsstandfeststellung im Controllingbericht Nr. 1/2012:

> „Das Hauptaugenmerk liegt derzeit auf der termingerechten Fertigstellung der Ausführungsleistungen im Fluggastterminal, da sich diese im Hinblick auf die Inbetriebnahme am 03.06.2012 auf dem kritischen Weg befindet. Gründe sind einerseits die hohe Komplexität der Gebäudefunktionssteuerung sowie der sicherheitsrelevanten Anlagen (z. B. Entrauchungsanlage). Andererseits ergibt sich aufgrund der Verzögerungen aus den TGA-Gewerken und der somit erforderlichen Verdichtung der Bauabläufe sowie den äußerst umfangreichen Schnittstellen in der Bauausführung eine verzögerte Fertigstellung der Ausbauleistungen.“[965]

Für den Zustand der inbetriebnahmerelevanten technischen Anlagen im Fluggastterminal noch im Mai 2012 stellte der Zeuge Klups dar, dass nur wenige abgegrenzte Bereiche funktionierten; ansonsten, so der Zeuge,

> „war keine Anlage in dem Zustand, dass sie in Betrieb gesetzt werden konnte durch den Auftragnehmer oder dass sie fertig gemeldet war. Es konnte auch keine Anlage geprüft werden. Also es war einfach kein Fertigstellunggrad vorhanden.“[966]

Auch der Zeuge Nell konnte den Fertigstellungsgrad nicht abschätzen.[967]

---

[964] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 1.4.2011, FBB 255, Bl. 139 ff. (144 f.).
[965] FBB/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 1/2012, FBB 122.
[966] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 82.
[967] Zeuge Nell, Wortprotokoll der Vernehmung am 9.5.2014, S. 39.

2. Nichteinhaltung von Meilensteinen

Eckdaten der Baufertigstellung waren in den Rahmenterminplänen der Projektsteuerung als sogenannte Meilensteine abgebildet.[968] Diese wurden mehrfach nicht eingehalten.

Der Rahmenterminplan der Projektsteuerung wies für die Bauausführung der Halle im Fluggastterminal als Meilenstein die Fertigstellung der Bereiche für den Basisprobebetrieb den 24. November 2011 aus.[969] Dieser wurde nicht erreicht[970] und musste mehrfach eingeschränkt und verschoben werden.

Ein weiterer dieser Meilensteine war etwa die Herstellung der vollautomatischen Steuerung der Entrauchungsanlage durch die Brandmeldeanlage. Die Arbeiten an der Entrauchungsanlage kamen im Dezember 2011 endgültig zum Stillstand, da sich die von der pg bbi gelieferte Brandfallsteuermatrix als fehlerhaft erwies. Die Nichteinhaltung des Meilensteins „Vollautomatik“ stand daher nach Aussage des Zeugen Korkhaus vor Weihnachten 2011 fest.[971]

Weitere Meilensteine waren die Baufertigstellung des Mainpiers Nord bis 30. November 2011, die Baufertigstellung des Fluggastterminals bis 31. Januar 2012 und der inbetriebnahmerelevanten Systeme für den Integrationsprobebetrieb bis 6. Februar 2012. Die Projektsteuerung bestätigte mit Schreiben vom 14. März 2012 gegenüber der Bereichsleitung Planung und Bau in der Flughafengesellschaft, dass diese Meilensteine sämtlich nicht eingehalten wurden.[972] Dasselbe gilt für die auf den 13. März 2012 verschobene Bereitstellung von Teilen der Infrastruktur für den Probebetrieb.[973]

3. Fehlende Prüfungsgrundlage für den übergeordneten Sachverständigen

Gemäß § 76 Abs. 1 Nr. 4 der Brandenburgischen Bauordnung (BauOBbg) hat der Bauherr mit Anzeige der Fertigstellung der Bauaufsichtsbeförde die Bescheinigungen der Prüfsachverständigen über die ordnungsmäßige Beschaffenheit und Betriebssicherheit der technischen Anlagen und Einrichtungen vorzulegen.

Der TÜV Rheinland wurde daher ab Oktober 2010 von der Flughafengesellschaft beauftragt, die Aufgaben eines sogenannten übergeordneten Sachverständigen wahrzunehmen. Während die ausführenden Firmen der technischen Anlagen im Fluggastterminal die Prüfbescheinigungen über ihre jeweiligen Anlagen beizubringen hatten, prüfte der übergeordnete Sachverständige im Auftrag der Bauherrin die Schnittstellen zwischen den Anlagen und die Funktion des Gesamtkomplexes. Grundlage für die Ausstellung einer

---

[968] Vgl. WSP CBP, Rahmenterminpläne 2004 bis 2011, FBB 276.
[969] WSP CBP, Rahmenterminplan Stand 11.4.2011, FBB 276, Bl. 91.
[970] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 10.
[971] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 53.
[972] WSP CBP (Herr Manninger und Frau Graf-Hertling), Schreiben an die FBB GmbH, Bereich Planung und Bau (Herrn Korkhaus) vom 14.3.2012, FBB 462, Bl. 17 ff. (17).
[973] Zeuge Dr. Stern, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 10.

Bescheinigung gemäß § 76 Abs. 1 Nr. 4 BauOBbG waren für den übergeordneten Sachverständigen zum einen die Prüfnachweise der einzelnen Firmensachverständigen. Zum anderen führte er sogenannte Wirkprinzipprüfungen am Gesamtkomplex durch.[974]

Die Prüfungen folgten Terminplänen, die durch die Flughafengesellschaft dem TÜV im Mai bzw. Juni 2011 übergeben wurden. Hiernach sollte mit der Prüfung der Betriebsspezifischen Gebäude im Juli 2011 und des Piers Nord im Oktober 2011 begonnen werden.

Bereits der Beginn der Prüftätigkeit war zum geplanten Zeitpunkt nicht möglich. Der Zeuge Klups, der als Projektleiter auf Seiten des TÜV Rheinland tätig war, stellte dar:

> **Zeuge Thomas Klups**: Auf der Grundlage dieses Terminplans haben wir dann am 1. 7. 2011 auf der Baustelle unser Baustellenbüro eröffnet, weil wir ja vor Ort sein mussten, mit den BsG, und es gab die ersten Abstimmungen mit den Firmensachverständigen, wie der Stand der Prüfungen ist. Es stellte sich dort heraus, dass von den Firmensachverständigen noch keine Prüfungen durchgeführt wurden.[975]

Grund hierfür war die fehlende Fertigstellung der zu prüfenden Anlagen.[976] Dies veranlasste das Bauordnungsamt zu einer Besprechung mit Vertretern der Objektüberwachung, des übergeordneten Sachverständigen, des Baubereichs der Flughafengesellschaft, des Brandschutzsachverständigen hhpberlin, um den Stand der Abnahmen durch die Prüfsachverständigen abzuklären. im Protokoll ist nochmals festgehalten:

> „Beim derzeitigen Projektstand gibt es noch keine Abnahmen im baurechtlichen Sinne. […]
>
> Begehungsprotokolle der Prüfsachverständigen des AN liegen derzeit nur für einzelne fortgeschrittene Bereiche der Sprinkleranlagen vor.“[977]

Dieser Zustand setzte sich fort. In regelmäßigen Besprechungen mit den Firmensachverständigen ab Dezember 2011 habe sich, so der Zeuge Klups, herauskristallisiert, dass der Fertigstellungsstand weiterhin unzureichend war und die Firmensachverständigen nicht in die Lage versetzt wurden, die erforderlichen Prüfungen durchzuführen.[978]

Das Protokoll des Jour Fixe am 24. Januar 2012 hält hierzu fest:

> „Die Statusberichte mit Stand 3. KW 2012 für den Bereich **RLT/Entrauchung liegen nicht vor.**

---

[974] i. E. Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 67.
[975] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 68.
[976] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 74 f.
[977] pg bbi, Protokoll der Besprechung betr. „Stand der Prüfungen Sachverständige“ am 9.11.2011, FBB 544, S. 65 ff. (65).
[978] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 69.

> Es liegen einzelne Prüfberichte zu Spüllüftungsanlagen und RWA-Anlagen vor. Für die Bereiche der maschinellen Entrauchungsanlagen können nach Aussage Herrn Zündorf keine Aussagen getroffen werden, da es keine Szenarien gibt, auf dessen Grundlage er prüfen kann. Das heißt, die Anlagen stehen momentan nicht zur Verfügung, da es weder einen Handbetrieb, noch eine automatische Ansteuerung über ein Entrauchungsszenario gibt.
>
> […]
>
> Fazit ist mit Stand vom 24.01.2012, das [*sic*] die Arge ImCa momentan nicht definieren kann, welchen Anlagen in welchen Bereichen, unter welchen Bedingungen funktionieren.
>
> Eine Überprüfung durch den SV ist damit nicht möglich und es muss momentan davon ausgegangen werden, das [*sic*] die Entrauchung nicht zur Verfügung steht.
>
> **Durch den Sachverständigen kann die Wirksamkeit und Betriebssicherheit nicht bestätigt werden**[.]
>
> Im Nachgang zur Besprechung findet ein Termin mit Herrn Nozon statt (15.00) um ihn über die kritische Lage zu informieren.“[979] (*Hervorhebungen im Original*)

Ähnliche Feststellungen setzen sich in den folgenden Protokollen fort, bis schließlich im Protokoll vom 14. Februar 2012 klargestellt wird:

> „Es wurde darauf hingewiesen, dass nach derzeitigem Kenntnisstand kein Sachverständiger zum 03.06.2012 die § 76 Bescheinigung gemäß BbgBO unterschreiben kann, in der die Wirksamkeit und Betriebssicherheit sowie die ordnungsgemäße Beschaffenheit bestätigt werden muss. Ein fehlen [*sic*] dieser Bescheinigung führt zur Verweigerung der Freigabe durch das BOA.
>
> Zur Klärung dieses Sachverhalts ist dringend ein Termin mit Herrn Korkhaus zu vereinbaren.“[980]

Gleichlautende Hinweise gab der übergeordnete Sachverständige in den beiden darauf folgenden Wochen.[981]

Projektsteuerung und übergeordneter Sachverständiger kritisierten vor dem Hintergrund der angespannten Terminsituation eine mangelnde Teilnahme der Firmensachverständigen und

---

[979] TÜV Rheinland, Protokoll der Besprechung betr. „Statusberichte/Prüfberichte der SV AN für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG“ vom 24.01.2012, FBB 486, Bl. 5 ff. (6). Der erwähnte Termin mit Herrn Nozon hat nach Angaben des Zeugen Klups auch stattgefunden, und dieser die Informationen zur Kenntnis genommen, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 102.

[980] TÜV Rheinland, Protokoll der Besprechung betr. „Statusberichte/Prüfberichte der SV AN für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG“ vom 14.02.2012, FBB 486, Bl. 14 ff. (14)

[981] TÜV Rheinland, Protokoll der Besprechung betr. „Statusberichte/Prüfberichte der SV AN für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG“ vom 21.02.2012, FBB 486, Bl. 35 ff. (35), und vom 28.2.2012, Bl. 39 ff. (39).

Projektleiter der Ausführungsfirmen. Auch die Entsendung eines den Ausführungsfirmen gegenüber weisungsberechtigten Vertreters für den Bereich Fluggastterminal forderte der übergeordnete Sachverständige eigens von der Flughafengesellschaft ein.[982]

Eine erste wesentliche Reaktion der Flughafengesellschaft erfolgte im Nachgang zur Besprechung am 28. Februar 2012. Laut Protokoll fanden Gespräche der Flughafengesellschaft mit dem Bauordnungsamt statt, um die Gesamtsituation hinsichtlich Fertigstellung, Inbetriebnahmen und Betrieb des Flughafens zu erörtern.[983] Das Ergebnis war das überarbeitete Inbetriebnahmekonzept (s. u. G.VI).

4. Hinweise des Sachverständigen Dr. Fretter

Mit Schreiben vom 8. März 2012 traf der Sachverständige Dr. Fretter gegenüber der Flughafengesellschaft eine terminliche Gesamteinschätzung. Er stellte ein Terminrisiko im Bereich „Infrastruktur Gebäudekommunikation“ der betriebsspezifischen Gebäude fest. Das Main Pier Nord und Main Pier Süd seien „bei enger terminlicher Führung technisch realisierbar“, sofern die Firmen ImCa, Siemens und Bosch verstärkt würden. Hinsichtlich des Fluggastterminals ist vermerkt:

> „Der in der Anlage beigefügten C-Riegel Ebene 2 wird zum geplanten Eröffnungstermin 03.06.2012 noch eine Baustelle im Endausbau sein. Hier sollte möglicherweise mit der Bauaufsicht offen kommuniziert werden, dass sicherheitsrelevante Einrichtungen durch personelle Bereitstellung von z. B. Brandwachen kompensiert werden können. Die hier aufgelaufenen Terminverzüge in diesem Bereich betragen mindestens 2 Monate.“

Das Fazit des Sachverständigen lautete:

> „Die Eröffnung des Flughafens im geplanten Gesamtumfang zum 03.06.2012 erscheint dem Unterzeichner aus derzeitiger Sicht nicht mehr möglich“[984]

In seiner Befragung vor dem Ausschuss am 13. Februar 2015 gab der Zeuge Fretter an, dass die Geschäftsführung, insbesondere aber auch der Geschäftsführer Dr. Körtgen, diese Hinweise nicht hören, geschweige denn diskutieren wollte.[985]

---

[982] TÜV Rheinland, Protokoll der Besprechung betr. „Statusberichte/Prüfberichte der SV AN für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG“ vom 14.02.2012, FBB 486, Bl. 14 ff. (15).
[983] TÜV Rheinland, Protokoll der Besprechung betr. „Statusberichte/Prüfberichte der SV AN für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG“ vom 28.2.2012, FBB 486, Bl. 39 ff. (39).
[984] Dr. Michael Fretter, Schreiben an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus) vom 8.3.2012, S. 3, WSP CBP 1.
[985] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 10 f., 16.

5. Hinweise der Projektsteuerung

Die ersten Hinweise der Projektsteuerung, die eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins offen ansprechen, stammen aus dem März 2012.

Am 21. März 2012 fand ein Gespräch zwischen dem Bereichsleiter Planung und Bau, Herrn Korkhaus, dem Mitarbeiter Dr. Ullmann, Herrn Manninger (WSP CBP) und dem Sachverständigen Herrn Dr. Fretter statt, dessen Ergebnisse Herr Manninger und Herr Dr. Fretter in einem Schreiben an die Flughafengesellschaft folgendermaßen zusammenfasste:

> „1. Die wesentlichen Meilensteine, welche im Juni 2010 mit der Verschiebung des Eröffnungstermins von Oktober 2011 auf Juni 2012 festgelegt wurden, konnten nicht eingehalten werden.
>
> 2. Die Bauabläufe sind inzwischen extrem kritisch bei gleichzeitiger Überlappung des ORAT-Betriebs mit baulichen Aktivitäten.
>
> […]
>
> 7. Die Erreichung des Eröffnungstermins am 03.06.2012 ist aus den oben dargelegten Gründen mit einem sehr hohen Risiko verbunden“ [986]

Dennoch empfahlen die Verfasser ein Festhalten an der Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012. Zur Begründung heißt es:

> „Trotz der oben dargelegten Risiken sollte aber in jedem Fall an der Erreichung der Eröffnung am 03.06.2012 festgehalten werden, da bei einer Aufgabe dieses Ziels auf der einen Seite aufgrund der Prozessdynamik ein neuer Eröffnungstermin nicht mehr verlässlich definiert werden kann und auf der anderen Seite in den letzten Monaten vielfältige Gegensteuerungsmaßnahmen entschieden und eingeleitet wurden mit dem prioritären Ziel der Terminerreichung am 03.06.2012, welche bei einer Terminverschiebung vertraglich und monetär „verpuffen“ würden.“ [987]

Dass eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins nunmehr aber eine ernstzunehmende Option war, zeigte sich an der nachfolgenden Empfehlung:

> Wenn aus betrieblicher Sicht vertretbar sollte frühestens in der 19. KW eine grundsätzliche Entscheidung über die Eröffnung getroffen werden, unter der

---

[986] WSP CBP, Schreiben vom 21.3.2012 (Dr. Fretter, Herr Manninger) an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus), WSP CBP 1.
[987] WSP CBP, Schreiben vom 21.3.2012 (Dr. Fretter, Herr Manninger) an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus), WSP CBP 1.

> Voraussetzung, dass die gesetzten Zwischenziele aus dem oben erläuterten Detailmonitoring im Wesentlichen erreicht werden.“ [988]

Zum Hintergrund dieser Empfehlung sagte der Zeuge Manninger zudem aus, dass die schriftliche Botschaft bewusst weniger kritisch gehalten war, als die mündlichen Hinweise, die die Projektsteuerung parallel dazu gab. Ziel sei es gewesen, den Leistungsdruck auf die bauausführenden Firmen aufrechtzuerhalten. Gegenüber dem Baubereich der Flughafengesellschaft seien hingegen sehr wohl offene Hinweise gegeben worden:

> **Zeuge Christian Manninger**:[…] Ich habe dann aber sehr deutlich gesagt: Macht euch Gedanken über einen Plan B! Wir wissen nicht, ob wir das jetzt schaffen. – Und der Herr Korkhaus […] hatte dann mir gegenüber gesagt, dass natürlich der Flughafen sich schon über einen Plan B Gedanken macht.[989]

IV. Verlauf und Ergebnisse des ORAT-Betriebs

Das Projekt ORAT (Operation Readiness and Airport Transfer) beinhaltete die Durchführung eines sechsmonatigen Probebetriebs (auch: ORAT-Betrieb) und des Umzugs des Flughafenbetriebs von Tegel nach Schönefeld-Süd. Für die Durchführung des ORAT-Betriebes wurde der Flughafen München sowie die Unternehmensberatung McKinsey beauftragt. Das Projekt wurde extern durch das von den Gesellschaftern beauftragte Bürgencontrolling der Unternehmensberatung PwC beobachtet.

Der ORAT-Betrieb selbst hatte keine Auswirkung auf den Fertigstellungsgrad des Bauprojektes. Zugleich aber diente der ORAT-Betrieb als Gradmesser für die operative Sicherheit der Inbetriebnahme. Auch zeigten sich am Verlauf und Ergebnis des ORAT-Betriebs die Auswirkungen des fehlenden Fertigstellungsgrades auf der Baustelle.

1. Eingeschränkte Durchführbarkeit und festgestellte Defizite

Die bauliche Fertigstellung der für den Probebetrieb relevanten Teile des Terminals war laut Rahmenterminplan für den 24. November 2011 vorgesehen.[990] Dieser Meilenstein wurde nicht eingehalten.[991] Die fehlende Fertigstellung der für den Probebetrieb relevanten Infrastruktur führte dazu, dass die Flughafengesellschaft mit dem ORAT-Projektteam die Durchführung eines eingeschränkten Probebetriebs bei Fertigstellung des Fluggastterminals bis zum 31. Januar 2012 vereinbarte. Auch dies erfolgte nicht zum genannten Datum. Noch im Protokoll der ORAT-Projektbesprechung vom 22. Februar 2012 heißt es:

---

[988] WSP CBP, Schreiben vom 21.3.2012 (Dr. Fretter, Herr Manninger) an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus), WSP CBP 1.
[989] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 115.
[990] WSP CBP, Rahmenterminplan Stand 11.4.2011, FBB 276, Bl. 91.
[991] WSP CBP (Herr Manninger und Frau Graf-Hertling), Schreiben an die FBB GmbH, Bereich Planung und Bau (Herrn Korkhaus) vom 14.3.2012, FBB 462, Bl. 17 ff. (17), und Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 10.

> „Die am 31.01. für den 07.02. zugesagten Bereiche wurden nicht in vollem Umfang baulich-technisch fertig gestellt. Trotz der Änderung des PB-Konzepts (Intensivierung der Teilnahmen, Einführung zusätzlicher Schulungstage) wird damit die Zeit für Eingewöhnung und Fehlerüberprüfung weiter verkürzt; Prozesse können nicht oder nicht ausreichend geprobt werden; es ist davon auszugehen, dass Mitarbeiter vor dem 03.06. ihren Arbeitsplatz nicht fertig gestellt kennen gelernt haben werden.“[992]

Zuletzt sagte die Flughafengesellschaft als Meilenstein für die Bereitstellung von Teilen der Infrastruktur den 13. März 2012 zu. Dass auch dies nicht eingehalten wurde, veranlasste den ORAT-Partner McKinsey zu einem Warnschreiben mit Hinweis auf die operativen Risiken einer Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 (s. u. G.IV.3).[993]

Der ORAT-Betrieb wurde im April 2012 aus Sicherheitsgründen beendet, weil die Bauaufsichtsbehörde der beabsichtigten Nutzung von Gebäudebereichen nicht zustimmte, die, so der Zeuge Zimmermann, „in keiner Weise nutzbar waren“.[994]

Eine nachträgliche Bewertung der Betriebsfähigkeit des Flughafens ist ersichtlich aus dem Abschlussbericht des Probebetriebs: Demnach betrug die Betriebsfähigkeit zum 8. Mai 2012 56,2 Prozent bei einem Sollwert von 100 Prozent.[995] Darüber hinaus heißt es im Abschlussbericht:

> „Auch mit funktionsfähigen Brandschutzanlagen hätten sich aus dieser Wertung sehr hohe Risiken für eine erfolgreiche Inbetriebnahme ergeben, weshalb der Flughafen München die Entscheidung einer Verschiebung aus operativer Sicht begrüßt.“[996]

2. Schreiben von PwC

a. Einschätzung von PwC am 6. März 2012

Im Schreiben vom 6. März 2012 bezieht sich PwC auf einen Bericht der Flughafengesellschaft zum Probebetrieb. Demnach erachte die Flughafengesellschaft den Sachstand nunmehr selbst als kritisch. Der genannte Bericht der Flughafengesellschaft vom 5. März lag dem Ausschuss nicht im Original vor. Er wird von PwC folgendermaßen zitiert:

> „[…] besteht ein großes Risiko, dass es bei Betriebsbeginn zu Prozessausfällen, Verspätungen und Kapazitätseinbußen kommt, insbesondere angesichts der hohen zu erwartenden Auslastung ab dem ersten Betriebstag; dieses lässt sich durch

---

[992] FBB 459, Bl. 385.
[993] Zeuge Dr. Stern, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 10.
[994] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 86.
[995] FBB GmbH, Abschlussbericht Probebetrieb BER, FBB 456, Bl. 127 ff. (129).
[996] FBB GmbH, Abschlussbericht Probebetrieb BER, FBB 456, Bl. 127 ff. (129).

> entsprechende Maßnahmen zwar reduzieren, bleibt aber dennoch grundsätzlich bestehen.“[997]

PwC selbst fügte dem noch die die eigene Einschätzung hinzu:

> „Sowohl hinsichtlich einzelner Kernprozesse wie auch in der Gesamtbetrachtung des Probebetriebs ist u. E. die zeitgerechte und geordnete Inbetriebnahme als erheblich gefährdet einzuschätzen. Die vorgelegten Unterlagen lassen nach unserer Interpretation nicht den Schluss zu, dass sich das „große Risiko“ lediglich auf kleinere Unzulänglichkeiten mit geringen Auswirkungen bezieht, wie sie im Rahmen eines Probebetriebs gerade erkannt werden sollen.
>
> Zudem dürfte selbst bei einer erheblichen Ausweitung der geplanten 47 Probebetriebstage nach unserer Einschätzung nicht mehr von einer Durchführung aller geplanten Tests auszugehen sein. Auch insoweit ist u. E. eine Risikoerhöhung mit Blick auf die Inbetriebnahme gegeben.“[998]

Das Schreiben von PWC löste in den Bürgschaftsreferaten des Brandenburger Mi-nisteriums für Finanzen und der Berliner Senatsverwaltung für Finanzen besorgte Nachfragen bei der Flughafengesellschaft aus. Darüber wurden auch die Senatskanzlei und das zuständige Beteiligungsreferat informiert.[999]

Für die Flughafengesellschaft nahm in einem Schreiben vom 14. März 2012 Olaf Christoph (Gremienmanagement) zum PwC-Schreiben gegenüber den Bürgen Stellung. Er bestätigte darin zwar das Risiko von Prozessausfällen, Verspätungen und Kapazitätseinbußen; diese seien jedoch nicht relevant für die Inbetriebnahme:

> „Ein Risiko der zeitgerechten Inbetriebnahme des BER lässt sich daraus aus unserer Sicht nicht ableiten. Der Hinweis gilt vielmehr operativen Risiken zu Betriebsbeginn.“[1000]

b. Bürgenausschuss am 21. März 2012

Die Interessenwahrnehmung der drei Gesellschafter der Flughafengesellschaft in ihrer Eigenschaft als Bürgen der Kreditfinanzierung fand in einem interministeriellen Ausschuss (IMA) statt. Teilnehmer waren Vertreter der Finanzministerien der drei Gesellschafter, des Bundesverkehrsministeriums sowie des Bürgenmandatars PwC. [1001] Zur Bewertung des ORAT-Betriebs wurden zur IMA-Besprechung am 21. März 2012 Vertreter der

---

[997] PwC, Schreiben vom 6.3.2012 an das BMVBS, BMF, MdF Bbg und die SenFin, Skzl 772 Bl. 64 f. (64).
[998] PwC, Schreiben vom 6.3.2012 an das BMVBS, BMF, BMF Bbg und die SenFin, Skzl 772 Bl. 64 f. (65).
[999] Siehe SenFin 7, S.130
[1000] FBB (Christoph), Email vom 14.3.2012 MdF Bbg, BMVBS und Skzl, Skzl 772 Bl. 66 f. (66).
[1001] Teilnehmerliste in FBB, Protokoll zur Teilnahme von FBB-Vertretern am IMA am 21.3.2012, SenFin 7, S. 226 ff. (226)

Flughafengesellschaft, darunter die beiden Geschäftsführer Dr. Körtgen und Prof. Schwarz, zugeladen. Zur Zielsetzung ist in dem von PwC erstellten Protokoll festgehalten:

> „Die Sitzung sollte den Bürgen und dem Mandatar angesichts der bisher nur geringen Informationen über die Erkenntnisse aus dem Probebetrieb im Wesentlichen dazu dienen, von FBB direkt über den Stand des und die aktuellen Erkenntnisse aus dem Probebetrieb unterrichtet zu werden, um etwaige Auswirkungen auf den Finanzierungsrahmen besser abschätzen zu können."

Seitens PwC erfolgte in der Sitzung eine Klarstellung hinsichtlich des o. g. Schreibens vom 6. März 2012:

> „Klarstellend merkte der Mandatar an, dass mit der Formulierung „zeitgerechte und geordnete Inbetriebnahme" im Schreiben vom 6. März 2012 der Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 nicht angezweifelt werden sollte."[1002]

Die Geschäftsführung berichtete gegenüber den Bürgenvertretern über den Stand der Bauausführungen:

> „Die technische Gebäudeausstattung befinde sich hingegen nicht auf dem erwarteten Niveau. Ausführlich legte FBB dar, dass die technische Gebäudeausstattung vorhanden sei, aber die Vernetzung der verschiedenen Systeme nicht den geplanten Stand aufweise; dies betreffe vor allem im Non-Schengen-Bereich und im Ankunftsbereich insbesondere die Systeme Türsteuerung, Gebäudeautomation, Zugangskontrollsystem. Nach Auffassung der FBB bestehe eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass der diesbezüglich geplante vollautomatische Betrieb nicht vom ersten Tag an gewährleistet werden könne."[1003]

Trotz der Defizite der technischen Gebäudeausstattung und der hierdurch erforderlichen Auffangmaßnahme „Halbautomatik" schloss die Geschäftsführung mit der Bewertung:

> „FBB wies deutlich darauf hin, dass dieser Umstand keinen Einfluss auf die Betriebszulassung des Flughafens habe."[1004]

[1002] PwC, Protokoll der IMA-Sitzung am 21.3.2012 vom 29.3.2012, SenFin 7, S. 175 f. (175). Die Zeugin Gute sprach eine solche Klarstellung nur bedingt aus: Aus ihrer Sicht wäre eine Inbetriebnahme nicht ausgeschlossen gewesen, aber „mit Chaos verbunden", Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 34.
[1003] PwC, Protokoll der IMA-Sitzung am 21.3.2012 vom 29.3.2012, SenFin 7, S. 175 f.
[1004] PwC, Protokoll der IMA-Sitzung am 21.3.2012 vom 29.3.2012, SenFin 7, S. 175 f. Insgesamt stimmt die Darstellung überein mit dem Protokoll zu derselben Veranstaltung, das durch die Flughafengesellschaft erstellt wurde, siehe FBB, Protokoll zur Teilnahme von FBB-Vertretern am IMA am 21.3.2012, SenFin 7, S. 226 ff. (227).

c. Gespräch der Geschäftsführung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden am 30. März 2012

Aus einem Vermerk der Senatskanzlei geht hervor, dass der Geschäftsführer Prof. Schwarz anlässlich des PwC-Berichts um ein Gespräch mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit bat.[1005] Dieses fand am 30. März 2012 statt. Der Vorbereitungsvermerk wurde noch vor dem Gespräch mit Bezug auf die Ergebnisse der IMA-Sitzung am 21. März 2012 um folgende Information ergänzt:

> „Ein Gespräch mit den Bürgen hat zwischenzeitlich stattgefunden. Darin hat PwC mündlich die kritische Bewertung bereits zurückgezogen; ein Protokoll steht jedoch noch aus. In der Mail des Bürgenreferates von SenFin vom 28. März 2012 […] wird darauf hingewiesen, dass die FBB-Geschäftsführung im Übrigen in der Sitzung am 21. März 2012 überzeugend darstellen konnte, das [*sic*] Risiken bestehen, doch eine Bewertung, wie sie PwC vorgenommen hat, nicht gerechtfertigt ist.“[1006]

Der Zeuge Wowereit sagte aus, keine detaillierte Erinnerung mehr an das Gespräch zu haben. Der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz habe weder eine Verschiebung der Inbetriebnahme empfohlen, noch die im PwC-Schreiben angesprochenen Risiken als relevant für die Inbetriebnahme dargestellt.[1007]

Entsprechend zurückhaltend war der Zeuge Wowereit in der Bewertung des PwC-Schreibens:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Offensichtlich hat es in der Zwischenzeit dann auch Besprechungen mit PwC und anderen gegeben, die dazu geführt haben, dass Bedenken ausgeräumt worden sind und diese Sichtweise dann auch anders war, auch von der Firma dann wieder.“[1008]

Anders als für die Bürgenvertreter, die die Zeugin Gute anlässlich des PwC-Schreibens als sehr skeptisch schilderte,[1009] handelte es sich daher aus Sicht des Zeugen Wowereit um einen normalen Vorgang:

> **Zeuge Klaus Wowereit**:„Das ist ja bei jedem normalen Handwerker auch so der Fall. Wenn der behindert wird, dann macht er seine Behinderungsanzeige, oder wenn er feststellt, dass irgendetwas nicht kalkuliert war, macht er seine Nachträge. […] Dann muss man eben sehen, wie man sich da auseinandersetzt, und so sehe ich das Schreiben von PwC auch, die eine Maßnahme ja waren zur Beratung der Bürgen[.] Da gibt es den Bürgschaftsausschuss, die eben zur Absicherung der Bürgschaft hier

---

[1005] Skzl III BF 1 (Prahl), Vermerk vom 27.3.2012 zum Gespräch mit den Geschäftsführern Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen am 30.3.2012, Skzl 772, Bl. 62.
[1006] Skzl III BF 1 (Prahl), Ergänzende Informationen zum RBm-Gespräch mit GF FBB, Herrn Prof. Dr. Schwarz und Herrn Dr. Körtgen am 30.03.2012, Skzl 772, Bl. 63; Fundstelle der genannten Email: Skzl 772, Bl. 69.
[1007] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013 S. 51.
[1008] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013 S. 12.
[1009] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 32 f.

> offensichtlich PwC beschäftigt haben, und die haben ihm berichtet, und darauf ist dann diese Reaktion erfolgt.“[1010]

Insgesamt habe es sich zudem nicht um eine Angelegenheit des Aufsichtsrats oder der Gesellschafter, sondern des Bürgenausschusses gehandelt.[1011] Auch habe das Gespräch mit der Geschäftsführung am 30. März 2012 zu einer Klärung geführt:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Im Aufsichtsrat jedenfalls war das nicht, und insofern habe ich garantiert […] in diesem Gespräch nachgefragt: Was bedeutet das, und welche Reaktionen sind da drauf? – So, da ist aber dann die Erklärung sicherlich gegeben worden, dass das ausgeräumt ist[.]“[1012]

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft war ganz offensichtlich bemüht, die im Führungszirkel verabredete Strategie, keinen Zweifel am Inbetriebnahmetermin bekannt werden zu lassen, auch gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden durchzuhalten. So ließ sie Andeutungen zu Schwierigkeiten erkennen, legte aber in der Berichterstattung Wert auf die Bestätigung des Eröffnungstermins.

3. Schreiben von McKinsey

a. Warnungen hinsichtlich operativer Risiken der Inbetriebnahme

Der Flughafen München warnte in einem Schreiben vom 14. März 2012[1013] an den ORAT-Projektpartner McKinsey:

> „Nach knapp vier Monaten Probebetrieb muss dennoch festgestellt werden, dass aufgrund massiven Bauverzugs die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens deutlich hinter Plan zurück liegt. Dadurch entsteht ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme des BER am geplanten Eröffnungsdatum 03.06.2012.“

Vor dem Hintergrund eines erforderlichen zielführenden Probebetriebs von sechs Monaten stellten die Verfasser fest, dass kein zielführender Probebetrieb durchgeführt werden konnte; zur Begründung führten sie aus, dass die im März 2011 vom Bereich Bau zugesagten Anforderungen an den Probebetrieb deutlich verfehlt wurden:

> „So stand bei Probebetriebsbeginn am 24.11.2011 nur ein Bruchteil der notwendigen Bereiche baulich fertig zur Verfügung[…] Die Mängel wurden durch ORAT AP4 im wöchentlichen Rhythmus kommuniziert und durch den Flughafen Berlin deutlich zu

---

[1010] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013 S. 12 f.
[1011] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013 S. 13 f.
[1012] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013 S. 12.
[1013] Flughafen München GmbH (Reinhard Zeiler und Paul Hoppe), Schreiben an McKinsey (Dr. Sebastian Stern und Dr. Carl-Stefan Neumann) vom 14.3.2012, als Anlage zum Schreiben von McKinsey an die FBB GmbH (Prof. Dr. Rainer Schwarz und Dr. Manfred Körtgen) vom 15.3.2012, Mc Kinsey 1.

> langsam abgearbeitet. Eine von März 2011 bis Januar 2012 vom Flughafen zugesagte komplette bauliche/technische Fertigstellung zum 07.02.2012 wurde ebenfalls deutlich verfehlt."

Im Ergebnis bestand daher nach Einschätzung der Verfasser ein hohes operatives Risiko; das Inbetriebnahmeszenario sei bei voller Auslastung „extrem gefährdet".

McKinsey richtete daraufhin am 15. März 2012 ein Schreiben an die Flughafengesellschaft.[1014] Darin wurde zunächst die Einrichtung von Prozessteams unter Leitung der B 5-Runde als sinnvoll begrüßt. Dennoch heißt es in dem Schreiben:

> „Während die Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen sinnvoll und gut ist, ist sie aus unserer Sicht jedoch unzureichend, um eine erfolgreiche Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 sicherzustellen."

So sei der Baufortschritt nach wie vor wesentlich zu langsam, der Probebetrieb finde nur unter erheblichen Einschränkungen statt, und die Check-in-Kapazität und die Kapazität der Sicherheitskontrollen schienen nicht ausreichend. Zur Vermeidung einer operativ misslungenen Inbetriebnahme riet McKinsey daher zu einer Reduzierung der Auslastung des Flughafens.[1015]

Ein weiteres Schreiben vom 13. April 2012 folgte vor dem Hintergrund, dass die B 5-Runde zwischenzeitlich zusätzliche „Fallback"-Maßnahmen eingeleitet hatte, darunter die Einrichtung eines zusätzlichen Abflugbereichs und Ausweichlösungen für nicht ausreichende Sicherheitskontrollen und Türtechnik:

> „Wie Sie sind wir der Meinung, dass dies wichtige Maßnahmen sind, um wesentliche „Brennpunkte" der Inbetriebnahme zu adressieren, und eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin damit möglich erscheint."[1016]

Zugleich bezeichneten die Verfasser die Inbetriebnahme weiterhin als kritisch; es sei daher zwingend erforderlich, dass alle besprochenen „Fallback"-Pläne und neu definierten zeitlichen Meilensteine uneingeschränkt eingehalten würden.

Der Zeuge Dr. Stern stellte klar, dass das Schreiben keinesfalls als „Entwarnung" intendiert war:

> **Zeuge Dr. Sebastian Stern**: Nein. Für uns war die Lage weiterhin kritisch, und wir hatten eine Reihe von durchaus noch kritischen Voraussetzungen, die passieren

---

[1014] McKinsey, Schreiben an die FBB GmbH (Prof. Dr. Rainer Schwarz und Dr. Manfred Körtgen) vom 15.3.2012, Mc Kinsey 1.
[1015] McKinsey, Schreiben an die FBB GmbH (Prof. Dr. Rainer Schwarz und Dr. Manfred Körtgen) vom 15.3.2012, S. 3, Mc Kinsey 1.
[1016] McKinsey (Dr. Neumann und Dr. Stern), Schreiben an die FBB GmbH (Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen) vom 13.4.2012, S. 2, McKinsey 1.

> mussten, damit wir die Inbetriebnahme hinkriegen. Dass das jetzt ein – – Dass wir in einer Situation waren, jetzt mal ganz unabhängig von dem Brief, dass wir in einer Situation waren, wo man Entwarnung geben konnte, dass die betriebliche Inbetriebnahme schon so klappt, war nicht meine Sicht der Situation.[1017]

Nach Auffassung des Ausschusses entspricht dies auch der verständigen Auslegung des Schreibens, da die darin formulierten strengen Anforderungen deutlich machen, wie knapp die eingeräumte Möglichkeit einer erfolgreichen Inbetriebnahme tatsächlich war. So musste vor dem Hintergrund, dass bis dahin praktisch alle wesentlichen Meilensteine des Baufortschritts verfehlt wurden, die „uneingeschränkte Einhaltung“ aller kommenden, neu definierten und bereits mehrfach verschobenen Meilensteine als eher unwahrscheinlich erscheinen.

b. Die Information gegenüber dem Aufsichtsrat

Nach Informationen des Ausschusses berichtete die Geschäftsführung über die Schreiben von McKinsey nicht im Aufsichtsrat.

Der Zeuge Wowereit sagte aus, er habe erst nach der Absage des Inbetriebnahmetermins von den Schreiben erfahren („aus der Zeitung“[1018]):

> Nach meinem Kenntnisstand sind die Schreiben nicht an den Aufsichtsrat gegangen, und wir haben sie nach meinem Kenntnisstand auch nicht in der Senatskanzlei gehabt und haben sie uns dann besorgt.[1019]

Auch in dem Gespräch mit dem Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz am 30. März 2012 spielte die Warnung von McKinsey nach Angaben des Zeugen Wowereit keine Rolle.[1020]

Prof. Dr. Schwarz hatte in der Sitzung des Bauausschusses des Abgeordnetenhauses am 18. Mai 2012 zunächst ebenfalls angegeben, dass es über die Warnungen von McKinsey keine Zwischeninformation an den Aufsichtsrat gegeben habe, und relativierte deren Bedeutung:

> „Jawohl! Es gab einen kritischen Brief von McKinsey, in dem sie uns darauf hingewiesen haben, dass sie im Ergebnis des Probebetriebs große Bedenken anmelden. Daraufhin haben wir die hier schon mehrfach diskutierten Rückfallpositionen festgelegt, woraufhin es einen neuen Brief von McKinsey gab, in dem gesagt wird: Unter Berücksichtigung der Rückfallpositionen, die wir jetzt festgezurrt haben, tragen sie den Eröffnungs-termin mit. – So, da ist es nicht unsere

---

[1017] Zeuge Dr. Stern, Wortprotokoll der Vernehmung am 2.10.2015, S. 25.
[1018] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 49.
[1019] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 48.
[1020] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 50.

> Aufgabe, den Aufsichtsrat über den ersten Brief zu informieren, wenn das in einem zweiten Brief wieder geradegerückt wurde.“[1021]

In seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss stellte der Zeuge Prof. Dr. Schwarz hingegen auf mehrfache Nachfrage klar, dass er zwar nicht dem Aufsichtsrat als Gesamtgremium, wohl aber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats über das McKinsey-Schreiben berichtet habe. Er habe dies im Bauausschuss nur deshalb nicht angegeben, weil er nicht danach gefragt worden sei.[1022] Im Verlauf der Befragung bestritt der Zeuge in sinnwidriger Weise, dass er sich der Missverständlichkeit seiner Aussage vor dem Bauausschuss bewusst war, wie nur beispielhaft die folgenden, höchst ausweichenden Aussagen zeigen:

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „Also, zunächst mal: Ich mache keinen Unterschied zwischen Aufsichtsratsvorsitzendem und Aufsichtsrat, sondern ich halte mich an das, was in der Geschäftsordnung für Geschäftsführer drinsteht“ [1023]

Nur wenige Augenblicke später:

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „Entschuldigung! Sie haben mich völlig falsch verstanden. Ich mache einen Unterschied.“ [1024]

Auf die Frage, wieso er dies nicht bereits in der Sitzung des Bauausschusses am 18. Mai 2012 ausgesagt habe:

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „Weil nicht danach gefragt wurde! Steht da irgendwie drin: Haben Sie den Aufsichtsratsvorsitzenden informiert? –, sondern es wird danach gefragt: Wie haben Sie den Aufsichtsrat informiert?“ [1025]

Auf den Hinweis, dass dies angesichts der Rechtfertigungssituation, in der sich der Zeuge befunden haben muss, unglaubwürdig scheint, antwortete der Zeuge:

> **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz**: „Herr Delius! Hier sind doch alles sachkundige Parlamentarier. […] Da unterstelle ich mal, dass man, wenn man eine Frage stellt, auch weiß, was man fragt, und deshalb antworte ich auf das, was Sie mich fragen.“[1026]

[1021] Wortprotokoll der Sitzung des Bauausschusses am 18.5.2012, S. 46, Abghs 8.
[1022] Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 94.
[1023] Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 93.
[1024] Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 94.
[1025] Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 94.
[1026] Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 95.

Während des Prozesses vor dem Landgericht Berlin, den Prof. Dr. Schwarz gegen die Flughafengesellschaft angestrengt hatte, gab dieser an, kurz nach Erhalt des ersten Schreibens von McKinsey den damaligen Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit um einen Gesprächstermin gebeten zu haben. Im Vorfeld habe er dem Referenten des Senatskanzlei Thomas Prahl mitgeteilt, dass er nicht bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung habe warten wollen, um Klaus Wowereit über erstens die ausgemachten Probleme mit dem Probebetrieb und zweitens über mögliche Zweifel des Bürgencontrollings an der Einhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins zu informieren. Bei dem Termin am 30. März 2012 hätten er und Manfred Körtgen Herrn Wowereit gesagt,

> „dass es also Probleme mit dem Probebetrieb gebe und wir wiesen ihn auch auf das Schreiben von McKinsey hin, also darauf, dass diese Probleme auch von dritter Seite gesehen würden. Ich wies dabei explizit darauf hin, dass diese Probleme von McKinsey angesprochen wurden. [...] Wir wiesen also Herrn Wowereit darauf hin, dass McKinsey die Durchführbarkeit bzw. den Status des Probebetriebs als sehr problematisch ansah. Wir beließen es aber nicht dabei, ihn auf diese Probleme hinzuweisen, sondern präsentierten ihm zugleich auch die Lösung, also diejenigen Maßnahmen, mit denen wir meinten, dass der Flughafen, jedenfalls hinsichtlich des Probebetriebs, rechtzeitig in Betrieb würde gehen können.“[1027]

Die Aussage des Zeugen Prof. Dr. Rainer Schwarz, er habe den Aufsichtsratsvorsitzenden über das Schreiben von McKinsey unterrichtet, steht in offenem Widerspruch zur Aussage des Zeugen Wowereit. Dass der Zeuge Prof. Dr. Schwarz diese Informationen bei früheren öffentlichen Auftritten nur zufällig verschwiegen haben will, widerspricht jeder natürlichen Betrachtung. Insbesondere in der Rechtfertigungssituation vor dem Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 18. Mai 2012 hätte es aus Sicht des Zeugen Prof. Dr. Schwarz nahegelegen, diese Tatsache zur eigenen Entlastung vorzubringen, selbst wenn nicht explizit danach gefragt wurde. Hieraus folgt, dass Prof. Dr. Schwarz die Unterrichtung des Aufsichtsratsvorsitzenden entweder zunächst bewusst verschwiegen, oder vor dem Untersuchungsausschuss ebenso wie vor dem Landgericht Berlin wahrheitswidrig behauptet hat. Beide Möglichkeiten sprechen dafür, dass der Zeuge Prof. Schwarz die Relevanz des McKinsey-Schreibens höher einschätzte, als zunächst behauptet. Eine endgültige Klärung dieser Fragen musste offenbleiben, da eine Konfrontation des Zeugen Wowereit mit der Aussage des Zeugen Prof. Dr. Schwarz nicht mehr erfolgte.

V. Gegensteuerungsmaßnahmen

Aufgrund der sich verschärfenden Lage auf der Baustelle ist eine Reihe von Gegensteuerungsmaßnahmen sowohl auf technischer Ebene als auch in der Projektstruktur zu verzeichnen.

[1027] Öffentliche Sitzung des Landgerichts Berlin (GS 93 O 55/13) am 4.9.2014, LG Berlin 2, Bl. 7 f.

1. Einrichtung der B 5-Runde

Wie bereits in Kapitel D.I.8.a dargestellt, richtete die Flughafengesellschaft zur Beschleunigung der Fertigstellung die sogenannte B 5-Runde, bestehend aus leitenden Mitarbeitern, ein, die mit Sonderbefugnissen ausgestattet wurde. Diese war maßgeblich an der Entwicklung des sogenannten Interimskonzeptes beteiligt, das Gegenstand eines Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung wurde (s. u. G.VI)

2. Einrichtung der Task Force Brandschutz

Wie in Kapitel DI.8.b dargestellt, diente die „Task Force Brandschutz“ – mit der Bezeichnung „Jour Fixe Vorbereitung behördliche Abnahmen“ – in erster Linie dazu, im Zuge des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung (s. u. G.VI) die Genehmigungsfähigkeit herbeiführen. Der Zeuge Manninger schilderte die enge Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt:

> **Zeuge Christian Manninger**: […] Es ging auch so weit, dass das Bauordnungsamt in diesen Task-Force-Runden genau, wenn ich mich richtig entsinne, aufgelistet hat, welche Unterlagen das Bauordnungsamt benötigt, um überhaupt prüfen zu können, ob diese Mensch-Maschine-Kopplung aus ihrer Sicht möglich ist. Das war eine wichtige Information, die wir dann wieder verarbeitet haben, um dann letztendlich bei den Beteiligten nachzuhalten: Gebt uns bitte die Unterlagen![1028]

Zur Begründung für das Fehlen einer Vertretung des Bundes in der Task Force – obwohl er nach Aussage des Zeugen Aßkamp darum gebeten wurde[1029] –führte der Zeuge Aßkamp aus, dass der Bund dies mangels Zuständigkeit abgelehnt habe. Es habe sich um eine Angelegenheit der Genehmigungsbehörde in Brandenburg gehandelt. Die Beteiligungsverwaltung des Bundes habe nur darauf geachtet, dass ein Informationsfluss zwischen FBB und Genehmigungsbehörde gewährleistet war. Ähnlich begründete der Zeuge Wowereit die Nichtbeteiligung des Landes Berlin an der Task Force.[1030]

3. Beschleunigungsmaßnahmen

Wie bereits seit Baubeginn wurden Verzüge durch Zusatzvereinbarungen mit Firmen aufgeholt, die verstärkten Personaleinsatz beinhalteten. So sollte beispielsweise die verspätete Lieferung der Ausführungsplanung in der technischen Gebäudeausstattung – und der damit verspätete Beginn der Montage durch die Auftragnehmer – durch eine Umfangreiche Beschleunigungsvereinbarung mit der ARGE ImCa aufgefangen werden.[1031]

[1028] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 100.
[1029] Zeuge Aßkamp, Wortprotokoll der Vernehmung am 4.12.2015, S. 95.
[1030] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 35.
[1031] Laut Controllingbericht Nr. 4/2010, S. 12, FBB 120, wurde diese am 17.9.2010 abgeschlossen.

4. Umstellung der Bauabläufe

Eine Umstellung der Bauabläufe fand Ende 2010 statt. Anlass hierfür war der unerwartet hohe Bedarf an Umplanungen im Terminal, der durch die Umsetzung der EU-Sicherheitsverordnung und den Anbau der Pavillons entstanden war. Dies betraf insbesondere auch die Entrauchungsanlagen, insbesondere der Anlage 14.[1032] Der Zeuge Manninger erläuterte die Umstellung, die auf Vorschlag des Sachverständigen Dr. Fretter vorgenommen wurde,

> „nämlich dass man, anders, als es geplant war, normalerweise baue ich erst oben die Decke fertig und die gesamte Haustechnik, und dann baue ich den ganzen Ausbau und den Bodenbelag ein. Das wurde genau gekippt, das heißt, wir haben erst unten alles fertig gemacht und haben dann auf einem fertigen Boden, wenn man es mal so ausdrücken darf, dann oben die Haustechnik eingebaut.“[1033]

Ziel dieser Umstellung der Bauabläufe war die Einhaltung des Meilensteins einer baulichen Fertigstellung der Halle im Fluggastterminal im November 2011. Die Umstellung führte nicht zum gewünschten Erfolg.[1034]

5. Bauabläufe ohne Planungsgrundlage

Aufgrund des unzureichenden Planungsstandes, der nicht mehr rechtzeitig dem Ausführungsstand auf der Baustelle angepasst wurde, arbeitete die Flughafengesellschaft als Bauherrin mit dem Instrument sogenannter Anordnung von Leistungen. Hierbei handelte es sich um direkte Anweisungen an die bauausführenden Firmen, ohne dass den Firmen die Ausführungsplanung für die angeordnete Maßnahme vorlag.

Nach Interpretation des Zeugen Paap wurden durch die Anordnungen von Leistungen weitere Planungsänderungen unter Umgehung des bestehenden Planänderungsstopps durchgesetzt, und die Planung dadurch weiter gestört.[1035] Der Zeuge Paap schilderte die Auswirkungen:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap: „**Dann gab es Änderungsanordnungen. Eine große ist die sogenannte AVL 150, wo überall im Gebäude – wie so ein Flickenteppich – Räume, deren Nutzung noch nicht definiert war, dann definiert worden sind. Das kann man ja auch nach der Eröffnung machen. Dann kann man die Räume noch nicht vermieten, dann sind sie eben nicht zu nutzen. Es gibt so viele ZBV-Räume. Aber dann wurde entschieden: Da ein Lagerraum, da ein Kühllager, da noch ein Büro –, und das führt natürlich dazu, dass Sie dann wieder technische Installationen dahin führen müssen, Lüftung, Entrauchung, Nachströmung. Dann werden wieder

---

[1032] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 93.
[1033] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 10; ähnlich Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 24.
[1034] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 10.
[1035] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S: 25.

> Entrauchungsmatrizes angepasst. Das hört gar nicht auf. Dagegen haben wir uns verwehrt."[1036]

Anordnungen von Leistungen führten laut Aussage des Zeugen Paap auch zu Verzögerungen in der Ausführungsleistung der Firmen:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** [W]enn es angeordnet wird, auch bei den Firmen angeordnet, nehmen die so eine Anordnung natürlich dann auch ganz gern als Störung auf. Die sagen ja nicht: Ich mache das nicht –, sondern machen das erst mal und sagen dann: Oh Gott, jetzt habe ich baubetriebliche Störungen, die habe ich vorher nicht sehen können.[1037]

Diese Bewertung ist insofern unzutreffend, als die Anordnungen von Leistungen nicht die Ursache, sondern die Folgen von Planungsmängeln sind. Es handelte sich um ein Instrument des Bauherrn, Firmen überhaupt in den Stand zu versetzen, die Ausführungsleistung zu verrichten, die ansonsten mangels vorliegender Ausführungsplanung überhaupt nicht hätte vorgenommen werden können. Es hätte allerdings angesichts der vom Zeugen Paap geschilderten Effekte im Ermessen der Flughafengesellschaft gelegen, auf die Nutzung der betroffenen Bereiche und damit auf weitere Komplikationen der Planungsabläufe zunächst zu verzichten.[1038]

VI. Die Umstellung des Inbetriebnahmekonzeptes: Inbetriebnahme vor Fertigstellung

Eine wesentliche Auffangmaßnahme, die die Flughafengesellschaft als Reaktion auf den fehlenden Fertigstellungsgrad der Baustelle entwickelte, war die Beantragung einer sogenannten Inbetriebnahme vor Fertigstellung für das Fluggastterminal bei der Bauaufsichtsbehörde. Die Vorschläge für damit verbundene Ersatzmaßnahmen wurden im Wesentlichen in der B 5-Runde erarbeitet.[1039]

1. Die Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für den Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung ist § 76 Abs. 3 BauOBbg:

> „Die Bauaufsichtsbehörde kann gestatten, dass die bauliche Anlage ganz oder teilweise schon vor der Fertigstellung genutzt wird, wenn wegen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung Bedenken nicht bestehen."

[1036] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 60.
[1037] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 60.
[1038] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 75.
[1039] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 49.

2. Inhalt des Antrags

Mit dem Konzept einer Inbetriebnahme vor Fertigstellung beabsichtigte die Flughafengesellschaft die Überbrückung mehrerer Defizite. Dies waren im Wesentlichen Fehlfunktionen der Entrauchungsanlage, die allgemein fehlende bauliche Fertigstellung, sowie Sicherheits- und Kapazitätsprobleme bei Inbetriebnahme.

a. Überbrückung der vollautomatischen Steuerung der Entrauchungsanlage

Zur Überbrückung der nicht funktionierenden vollautomatischen Steuerung der Entrauchungsanlage im Fluggastterminal wurde in den Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung die sogenannte Halbautomatik – auch: Mensch-Maschine-Schnittstelle – aufgenommen, die bereits seit Ende Dezember durch die pg bbi entwickelt wurde. [1040] Grund für das Ausweichen auf die Halbautomatik war die kürzere Bauzeit im Vergleich zur Vollautomatik.[1041]

b. Nichtnutzung von Teilbereichen

Weiterer Baustein des Interimskonzeptes war die Ausnahme von Teilbereichen von der Nutzung, wie der **Zeuge Joachim Korkhaus** ausführte:

> „Auch aus den Planunterlagen war schon klar, dass wir verschiedene weiße Flächen haben innerhalb des Terminals, die wir eben nicht fertigkriegen zum 3. 6. Das waren die Raucherlounges, das waren Mitarbeitercaféterien, das waren die Pavillons, und es waren einige Bereiche des Mieterausbaus.“[1042]

Dies führte teilweise auch zu Erleichterungen im Bereich der Gebäudetechnik, war aber keine Lösung für die Fertigstellung der Anlage 14, da diese alle Ebenen versorgte.[1043]

c. Sicherheitskonzept

Das Fallback-Konzept zur Eröffnung sah u. a. auch den Einsatz von 600 zusätzlichen Sicherheitskräften pro Tag vor. Diese sollten aus den Kapazitäten der bisherigen Sicherheitsfirma am Flughafen Tegel rekrutiert werden[1044] und dienten zur Überbrückung von operativen Problemen unabhängig vom Brandfall, etwa aufgrund der nicht funktionierenden Türsteuerung.

[1040] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 17.
[1041] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 91.
[1042] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 49.
[1043] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung vom 16.5.2014, S. 122.
[1044] So nach Information des Zeugen Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 82.

3. Das Genehmigungsverfahren

Die Flughafengesellschaft reichte einen Antragsentwurf Anfang März 2012 ein. Eine Prüfung des Bauordnungsamtes ergab zwei Wochen später (s. u.), dass weitere Unterlagen einzureichen seien. Der überarbeitete Antrag wurde Anfang April eingereicht.[1045]

a. Stellungnahmen von hhpberlin

hhpberlin gab als Ersteller des Brandschutzkonzeptes eine Stellungnahme zu der Kompensationsmaßnahme der Halbautomatik bzw. Mensch-Maschine-Schnittstelle im Rahmen des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung ab. Diese Stellungnahme diente der Prüfung, ob die Mensch-Maschine-Schnittstelle die gemäß Brandschutzkonzept definierte vollautomatische Verknüpfung zwischen Brandmeldeanlage und Entrauchungssteuerung gleichwertig ersetzen konnte. Sie besagt mit einigen Einschränkungen, „dass in allen Ebenen grundsätzlich ein Nachweis des gleichen Sicherheitsniveaus erzielbar ist.“[1046]

Zugleich begleitete hhpberlin die Stellungnahme aber mit einem Schreiben an Flughafengesellschaft, in dem die Sachverständigen feststellen:

> „Diese Detailstellungnahme kann – bei allem Optimismus – nur darauf aufbauen, dass alle anderen notwendigen brandschutztechnischen Maßnahmen, die sich im Brandschutzkonzept wiederfinden, voll umfänglich [*sic*] umgesetzt sind und ausreichend von der Objektüberwachung dokumentiert sind. Die im o. g. Antrag benannten Abweichungen zum genehmigten Brandschutzkonzept und deren Kompensationsmaßnahmen stellen hier nur einen äußerst geringen Anteil der für die Inbetriebnahme notwendigen Gesamtmaßnahmen dar.“[1047]

Zu den darüber hinaus zu erfüllenden Bedingungen gehörte laut hhpberlin die 100-prozentige Umsetzung aller baulichen Maßnahmen und die Bestätigung der Funktionsfähigkeit der Anlagentechnik durch die Prüfsachverständigen der Firmen und den übergeordneten Sachverständigen. Die zwingend notwendige Erfüllung dieser Bedingungen führte zu dem Hinweis seitens hhpberlin:

> „Wir möchten Ihnen mit diesem Schreiben unsere Bedenken mitteilen, dass die Bauaufsicht unserer Ansicht nach nicht dem Antrag folgen und diesen aufgrund der noch nicht fertigen Bauausführung bzw. der Annahme, dass diese nicht ausreichend abgeschlossen sein wird, ablehnen wird.“[1048]

[1045] FBB GmbH, Antrag auf Nutzung des Fluggastterminals vor Fertigstellung vom 4.4.2012, FBB 527.
[1046] hhpberlin, Brandschutztechnische Detailstellungnahme 04B332 zum Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76 (3) BbgBO für das Fluggastterminal vom 17.4.2012, FBB 537, Bl. 2 ff. (59).
[1047] hhpberlin, Schreiben an die FBB GmbH (Geschäftsführer Dr. Körtgen) vom 16.4.2012, FBB 537, Bl. 60 f. (61).
[1048] hhpberlin, Schreiben an die FBB GmbH (Geschäftsführer Dr. Körtgen) vom 16.4.2012, FBB 537, Bl. 60 f. (61).

b. Die Positionierung des Bauordnungsamtes Landkreis Dahme-Spreewald

Die Positionierung der Bauaufsichtsbehörde hinsichtlich der Erfolgsaussichten des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung ist durchwegs als höchst kritisch zu bezeichnen und verdeutlich die gravierenden baulichen Defizite, die während der gesamten Zeit der Antragstellung bestanden. Vor der endgültigen Ablehnung des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung mit Schreiben vom 27. April 2012, unterzeichnet von Herrn Zimmermann,[1049] wurden bereits deutliche Aussagen seitens des Bauordnungsamtes getroffen, die eine Genehmigung des Antrags faktisch ausschlossen.

aa. Stellungnahme zum Fertigstellungsgrad mit Schreiben vom 13. März 2012

Auf Grundlage von Unterlagen und mehreren Bauzustandsbesichtigungen und ersten Beratungen zur vorzeitigen Inbetriebnahme des Terminals teilte der zuständige Bearbeiter der Bauaufsichtsbehörde, Herrn Zimmermann, mit Schreiben vom 13. März 2012 gegenüber der Flughafengesellschaft seine „Sorge zur Fertigstellung der sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung nach ihrer Beschaffenheit, Wirksamkeit und Betriebssicherheit“ mit.[1050] Insbesondere führt der Verfasser an:

> „Die Umsetzbarkeit der Inbetriebnahme der sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung durch einen „Mensch-Maschine-Kupplung“ sehe ich äußerst kritisch.“[1051]

Doch auch jenseits der Gebäudetechnik bemängelte das Bauordnungsamt eine Vielzahl baulicher Defizite wie zum Beispiel in den Technikebenen, Schächten, Leitungsführungen und der Ausführung feuerwiderstandsfähiger Bauteile, sowie die unzureichende Dokumentation der notwendigen Verwendbarkeitsnachweise und Übereinstimmungserklärungen als weitere Voraussetzung der vorzeitigen Inbetriebnahme.[1052]

bb. Stellungnahme zum Antragsentwurf vom 15. März 2012

Während der Erarbeitung des Antragsentwurfs erfolgte eine Stellungnahme des Bauordnungsamtes zum Entwurf.[1053] Darin finden sich zahlreiche Hinweise auf fehlende oder mangelhafte Antragsunterlagen. So heißt es hinsichtlich der Brandschutzproblematik:

[1049] FBB 253, Bl. 387.
[1050] Landkreis Dahme-Spreewald, Bauordnungsamt (Herr Zimmermann), Schreiben vom 13.3.2012 an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus), FBB 239, Bl. 280 f. (280).
[1051] Landkreis Dahme-Spreewald, Bauordnungsamt (Herr Zimmermann), Schreiben vom 13.3.2012 an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus), FBB 239, Bl. 280 f. (280).
[1052] Landkreis Dahme-Spreewald, Bauordnungsamt (Herr Zimmermann), Schreiben vom 13.3.2012 an die FBB GmbH (Herrn Korkhaus), FBB 239, Bl. 280 f. (281).
[1053] Stellungnahme zum Inbetriebnahmekonzept BER zum 03.06.2012 Entwurf vom 15.03.2012, als Anlage zur Email von Herrn Korkhaus an Dr. Körtgen vom 20.3.2012, LG Berlin 8, Anlage B 18. Die Stellungnahme erfolgte zunächst behördenintern an Herrn Meißner und wurde durch Letzteren an die Flughafengesellschaft weitergeleitet.

> „Als einziges Dokument trägt die Stellungnahme[1054] des führenden Erstellers des Brandschutzkonzeptes eine Unterschrift. Diese Stellungnahme setzt jedoch eine Vielzahl von Bedingungen zur Inbetriebnahme voraus. Aus dem Antragsentwurf sind jedoch häufig keine Aussagen zu der Erfüllung der Bedingungen ableitbar.“[1055]

Kritisiert wurde, dass die Flughafengesellschaft als Antragstellerin vor allem darauf abstelle, dass lediglich die Verknüpfungen zwischen Brandmeldeanlage und Entrauchung nicht realisiert werden.

> „Auf die Vielzahl der baulichen Mängel, der noch ausstehenden organisatorischen Maßnahmen und der derzeit vorliegenden lückenhaften Dokumentation zur Inbetriebnahme wird kaum eingegangen.“[1056]

Das Prüfungsergebnis des Bauordnungsamtes lautete daher:

> „Der vorliegende Antragsentwurf begründet in keiner Weise, dass die Anforderungen für die Inanspruchnahme des § 76 Abs. 3 BbgBO erfüllt sind. Aus dem Antragsentwurf kann nicht abgeleitet werden, dass wegen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit keine Bedenken bestehen. Eine vorzeitige Nutzung kann nicht bescheinigt werden.“[1057]

Die obige Stellungnahme wurde innerhalb der Flughafengesellschaft durch den Bereichsleiter Planung und Bau, Herrn Korkhaus, an den Geschäftsführer Dr. Körtgen weitergeleitet, und hierbei mit der Bemerkung versehen: „Zwischen den Zeilen öffnet er uns die Tür.“[1058] Wie diese Interpretation entstand, blieb dem Ausschuss unbekannt, zumal die vorliegende Stellungnahme keinerlei Anlass hierfür gab. Jeder einzelne Absatz der dreiseitigen Stellungnahme enthält entweder einen Hinweis auf fehlende Antragsunterlagen oder inhaltliche Mängel der Antragsbegründung. Auch der Zeuge Zimmermann als Verfasser der Stellungnahme sah für die optimistische Auslegung keinen Anlass.[1059]

cc. Task Force Brandschutz am 29. Februar 2012

Nach der Durchführung der ersten Sitzung der „Task Force Brandschutz“ wandte sich der Vertreter des Bauordnungsamtes, Herr Meißner, an die Flughafengesellschaft mit einer Beanstandung des hierzu angefertigten Protokolls. Er bescheinigte der Protokollierung mangelnde Klarheit mit den Worten

---

[1054] Siehe Stellungnahme von hhpberlin vom 16.03.2012, FBB 499.
[1055] Stellungnahme zum Inbetriebnahmekonzept BER zum 03.06.2012 Entwurf vom 15.03.2012, S. 1, als Anlage zur Email von Herrn Korkhaus an Dr. Körtgen vom 20.3.2012, LG Berlin 8, Anlage B 18.
[1056] Stellungnahme zum Inbetriebnahmekonzept BER zum 03.06.2012 Entwurf vom 15.03.2012, S. 1, als Anlage zur Email von Herrn Korkhaus an Dr. Körtgen vom 20.3.2012, LG Berlin 8, Anlage B 18.
[1057] Stellungnahme zum Inbetriebnahmekonzept BER zum 03.06.2012 Entwurf vom 15.03.2012, S. 3, als Anlage zur Email von Herrn Korkhaus an Dr. Körtgen vom 20.3.2012, LG Berlin 8, Anlage B 18.
[1058] Email von Herrn Korkhaus an Dr. Körtgen vom 20.3.2012, LG Berlin 8, Anlage B 18.
[1059] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 85.

> „Diese geschönte Umschreibung der Tatsachen bringt uns in der Sache selbst nicht weiter.“[1060]

und verwies nachdrücklich auf die von Herrn Zimmermann schon vorher erbetenen Änderungen.

> „Ihren Protokollentwurf habe ich zur Kenntnis genommen und darf diesen [sic] so nicht folgen. Ich schätze die Inbetriebnahme von Teilen des Fluggastterminals nach wie vor als äußerst kritisch und risikoreich ein. Die Einschätzung basiert auf Einschätzungen der Prüfsachverständigen, der Wertung verschiedener Schriftstücke z. B. zum ORAT Betrieb und der Ergebnisse und Wertungen meiner Bauzustandsbesichtigungen seit Mai 2010.“[1061]

Unter anderem hatte sich im Protokoll bereits ein Hinweis des Bauordnungsamtes auf das Genehmigungsrisiko gefunden:

> „Das BOA macht deutlich, dass die Zustimmung zur angestrebten Teilnutzung eine Kann-Entscheidung ist und FBB das Risiko allein trägt“[1062]

Diesen hielt Herr Meißner noch für missverständlich und verdeutlichte in seinen Anmerkungen nochmals die Genehmigungsvoraussetzungen für den Antrag:

> „Nach § 76 Abs. 3 BbgBO kann die Bauaufsichtsbehörde gestatten, dass die bauliche Anlage ganz oder teilweise schon vor der Fertigstellung genutzt wird, wenn wegen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung Bedenken nicht bestehen. Das heißt, die Bauaufsichtsbehörde wird eine Nutzung vor der Fertigstellung nur zulassen, wenn auf ihrer Seite Sicherheitsbedenken nicht bestehen.“

dd. Begehung am 18. April 2012

Im Begehungsprotokoll des Brandschutzüberwachers hhpberlin zur Begehung mit dem Bauordnungsamt am 18. April 2012 ist als Resümee des Vertreters des Bauordnungsamtes, Herrn Zimmermann, festgehalten:

> „Herr Zimmermann erklärte in Hinblick auf die Inbetriebnahme des Terminalgebäudes, dass sich die Antragstellerin FBB (Bauantrag) darüber im Klaren gewesen ist, dass der Gebäudekomplex FGT eine hochtechnisierte bauliche Anlage darstellt. Im Rahmen der Genehmigungsverfahren wurden Abweichungen vom

---

[1060] Landkreis Dahme-Spreewald, Bauordnungsamt (Herr Meißner), Schreiben an die FBB GmbH (Herrn Nozon) vom 12.3.2012, FBB 462, Bl. 68 f. (68).
[1061] Landkreis Dahme-Spreewald, Bauordnungsamt (Herr Meißner), Schreiben an die FBB GmbH (Herrn Nozon) vom 12.3.2012, FBB 462, Bl. 68 f. (68).
[1062] FBB GmbH, Protokoll der „Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals“ am 29.2.2012, FBB 462, Bl. 62 ff. (63)

> Baurecht genehmigt. Dies geschah auf der Grundlage entsprechender Kompensationsmaßnahmen, welche sich u. a. in einer hochkomplexen sicherheitstechnischen Anlagentechnik widerspiegeln. Die Betriebssicherheit und Wirksamkeit dieser Anlagentechnik bilden die Grundlage für die Inbetriebnahme des FGT.
>
> Das Bauordnungsamt lässt nicht zu, dass bereits genehmigte Kompensationsmaßnahmen durch andere Kompensationsmaßnahmen ersetzt werden. Für eine solche Gestattung fehlt nach Aussage des BOA jegliche rechtliche Grundlage.“[1063]

ee. Task Force Brandschutz am 19. April 2012

Einen Tag später fand eine Besprechung der „Task Force Brandschutz“ mit dem Bauordnungsamt unter Beteiligung von Vertretern der Staatskanzlei Brandenburg, der Generalplanung, der Bauüberwachung und der Projektsteuerung statt. Als Vertreter des Bauordnungsamtes wiederholte Herr Zimmermann seine kritischen Äußerungen:

> „Herr Zimmermann sieht die Situation kritischer denn je, zum Einen [*sic*] muss für den Landkreis eine belastbare Unterlage die bestandskräftig wird [*sic*] herauskommen. Er erinnert daran, dass auch andere Behörden zügig Entscheiden [*sic*] und Verantwortung übernehmen müssen wie im Falle der ZiE [*Zustimmungen im Einzelfall, Anm. d. Verf.*] Brandschutzklappen das Bautechnische Prüfamt. Zum Anderen [*sic*] sind es die gravierenden Restleistungen Brandschutz, die nach heutigem Kenntnisstand eine [*sic*] Abnahme entgegenstehen.“[1064]

Ebenso äußerte sich laut Protokoll Herr Dahlitz als Vertreter des Brandschutzsachverständigen hhpberlin:

> „Herr Dahlitz sieht aber besonders den Zeitplan als äußerst kritisch an. Unter Verweis auf Gespräche mit den Sachverständigen, bleibt nicht ausreichend Zeit zum Prüfen und für Tests.“[1065]

ff. Task Force Brandschutz am 3. Mai 2012

In einer weiteren Besprechung der Task Force Brandschutz am 3. Mai 2012 nahm Herr Zimmermann für das Bauordnungsamt erneut Stellung und machte hierbei auch deutlich, dass das Hauptproblem in der fehlenden baulichen Fertigstellung der Anlagen lag:

[1063] hhpberlin, Protokoll 026 zur Begehung vom 18.04.2012 mit BOA, FBB 158, Bl. 108 ff. (132).
[1064] FBB GmbH, Protokoll der „Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals“ am 19.4.2012, FBB 462, Bl. 73 ff. (74).
[1065] FBB GmbH, Protokoll der „Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals“ am 19.4.2012, FBB 462, Bl. 73 ff. [74).

> „Hr. Zimmermann sieht sich nach aktueller Kenntnis auch gestützt auf seine Begehungen vom 30.04. und 02.05.2012 nicht 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 getestet funktioniert.“[1066]

c. Überschreiten der Terminkette Ende April 2012

Die Erfolgsaussichten einer Inbetriebnahme vor Fertigstellung am 3. Juni 2012 wurden endgültig zunichte gemacht, als infolge gescheiterter Wirkverbundtests feststand, dass die Fertigstellung der technischen Anlagen – auch in reduziertem Umfang – nicht mehr rechtzeitig würden erfolgen können (s. u. G.VII.2). Daher wurde auch der Antrag nach § 76 Abs. 3 BauO Bbg nicht weiter verfolgt.

d. Bewertung: Erfolgsaussichten der Inbetriebnahme vor Fertigstellung

Vor dem Hintergrund der zahlreichen Hinweise des Bauordnungsamtes und des Brandschutzsachverständigen hhpberlin ist der Ausschuss der Frage nachgegangen, ob die Projektbeteiligten tatsächlich bis zuletzt von der Genehmigungsfähigkeit des Interimskonzeptes ausgingen, und was ggf. die Grundlage dieser Annahme war.

Hinsichtlich der Machbarkeit der sogenannten Halbautomatik/Mensch-Maschine-Schnittstelle erscheint die Lösung nicht so absurd, wie es teils öffentlich kolportiert wird.[1067] Ginge es isoliert um die Überbrückung der Steuerungsproblematik der Brandschutzanlage, könnte man durchaus der Einschätzung des Zeugen Korkhaus folgen, der sagte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: Erstens ist diese Halbautomatik teilweise bei Großprojekten üblich. Also wir waren nicht die Ersten, die sich das ausgedacht haben, sondern es ist schon gemacht worden. Natürlich hatten wir die Erfahrung nicht mit dem Bauordnungsamt Königs Wusterhausen. Aber warum sollten die Fachleute vom Bauordnungsamt eine technisch sinnvolle Lösung, die nachher die Schutzziele gewährleistet, ablehnen?[1068]

Nicht berücksichtigt ist jedoch hierbei, dass das Interimskonzept für die Inbetriebnahme vor Fertigstellung nicht nur die Halbautomatik, sondern zahlreiche weitere Provisorien enthielt, die die Betriebsfähigkeit des Flughafens insgesamt infrage stellten. Hierauf gründen sich auch die erkennbaren Zweifel des Bauordnungsamtes. Der Zeuge Zimmermann sagte in seiner

---

[1066] FBB 462, Bl. 77.
[1067] Zur Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle siehe bereits E.V.5.e; insbesondere war der Personalaufwand mit 36 Mitarbeitern überschaubar.
[1068] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 81.

Befragung vor dem Ausschuss offen, dass er den Versuch einer Inbetriebnahme vor Fertigstellung für nicht realistisch hielt,[1069] und benannte das Ausmaß der Unzulänglichkeiten, die durch das Interimskonzept nicht zu beheben waren:

> **Zeuge Hartmut Zimmermann**: 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 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. [1070]

Bei sämtlichen projektbeteiligten Zeugen aus der Flughafengesellschaft hält sich trotz dieser Positionierung durch das Bauordnungsamt hartnäckig die Interpretation, dass eine Genehmigung nicht nur möglich, sondern zu erwarten war. Bei näherer Betrachtung drängt sich jedoch der Schluss auf, dass das Genehmigungsrisiko entweder nicht ernst genommen oder bewusst verdrängt wurde.

So hatte nach Auslegung des Zeugen Nozon hatte die Bauaufsichtsbehörde nur „nach den ihr vorliegenden Informationen“ Bedenken; d. h. man ging davon aus, die Genehmigungsfähigkeit noch herstellen zu können. Der Zeuge Korkhaus berief sich darauf, dass der Landrat Loge noch am 20. April 2012 öffentlich geäußert habe, dass er eine Genehmigungsfähigkeit des Interimskonzeptes sehe.[1071] In diese Richtung ging auch eine Presseerklärung der Flughafengesellschaft vom selben Tag.

Die Äußerung des Landrats, auf die sich die Flughafengesellschaft hierbei berief, lautete gemäß Protokoll der Kreistagssitzung vom 18. April 2012 wörtlich:

> „Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) hat am 03.04.2012 der Bauaufsichtsbehörde einen Antrag auf Nutzung des Fluggastterminals vor der Fertigstellung nach § 76 Abs. 3 Brandenburgischer Bauordnung übergeben. Dieser Antrag ist erforderlich, da zur geplanten Inbetriebnahme nicht alle Bereiche vollständig fertiggestellt sein werden, so werden z. B. die Pavillons planmäßig erst

---

[1069] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 52 f.
[1070] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 54.
[1071] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 59.

> im März 2013 fertig sein. Dieser Antrag ist noch zu ergänzen und bedarf einer umfassenden Prüfung.
>
> Bei den sonstigen, auf dem Flughafen errichteten Gebäuden ist erkennbar, dass diese zur geplanten Inbetriebnahme fertiggestellt und genutzt werden können.“[1072]

Wie bereit aus dem Wortlaut deutlich wird, ging aus den Aussagen des Landrats lediglich hervor, dass der Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung unvollständig und nicht geprüft war. Der von der Flughafengesellschaft gezogene Schluss auf die Genehmigungsfähigkeit des Antrags entbehrt daher jeglicher Grundlage.

Auch in der übrigen Beweisführung war ein konkreter Beleg dafür, dass Vertreter des Bauordnungsamtes Genehmigungsbereitschaft signalisiert hätten, nicht zu finden. Der Zeuge Manninger schilderte den zuständigen Bearbeiter, Herrn Zimmermann, eher als zurückhaltend:

> **Zeuge Christian Manninger**: Oh! Er ist ein sehr – – Wie soll ich ihn beschreiben? Es ist schwierig, ihn mit konkreten Aussagen zu packen. Er sagt oftmals: Bau so, wie ich es dir genehmigt habe, dann genehmige ich es dir auch! – Das ist so eine klassische Aussage von ihm. Dann gehen sie damit nach Hause und gucken, wie sie dazu dann eine Lösung finden. [1073]

Auf die weitere Nachfrage, ob Herr Zimmermann hinsichtlich einer Genehmigung der Inbetriebnahme Hoffnung gemacht habe, antwortete der Zeuge Manninger:

> **Zeuge Christian Manninger**: Also in den Runden hat er nicht Hoffnung gemacht. Es gab darüber hinaus noch Vier- und Sechs-Augen-Gespräche mit ihm, an denen ich nicht teilgenommen habe, wo mir dann immer wieder berichtet wurde: Nein, das passt schon, und er macht mit, und das wird schon alles gut. – Aber in den großen Runden war, ich sage mal, eher eine Verweigerungshaltung zu spüren.[1074]

Die angesprochenen Vier- und Sechs- Augengespräche, so der Zeuge Manninger hätten zwischen Herrn Zimmermann und den Herren Korkhaus und Paap stattgefunden. Der Zeuge Paap sagte hierzu jedoch nur aus, das Bauordnungsamt habe in den ersten beiden Sitzungen noch offen zugehört und dann allmählich „zugemacht“, bis es Anfang April äußerte, es würde keiner Änderung des Brandschutzkonzeptes zustimmen.[1075] Der Zeuge Korkhaus verwies zunächst darauf, nicht er selbst, sondern die Generalplanung in Gestalt von Herrn Paap habe die Genehmigungsfähigkeit in Gesprächen mit dem Bauordnungsamt sondiert.[1076] Wie der Zeuge Korkhaus sodann selbst indirekt zugab, stützte sich sein eigener Glaube an die

---

[1072] Kreistag des Landkreises Dahme-Spreewald, Niederschrift der 26. Sitzung des Kreistages am 18.4.2012 (Auszug), LDS 1,S. 6.
[1073] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014 S. 96.
[1074] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 96.
[1075] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 58 ff.
[1076] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 50.

Genehmigungsfähigkeit der Halbautomatik nicht auf Bekräftigungen des Bauordnungsamtes, sondern lediglich darauf, dass dieses die Genehmigung nicht rundweg abgelehnt hatte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Es gab da auch schon Gespräche mit dem Bauordnungsamt, wo die pg bbi in Form von Herrn Paap nachgefragt hat: Wir haben vor, diese Halbautomatik. Ist das ein Weg, den wir gehen können? – Aber da kam eben nicht das Nein vom Bauordnungsamt. Die haben gesagt: Wir brauchen erst mal Unterlagen, und dann prüfen wir.“[1077]

Auf die Frage, ob es Aussagen zur Genehmigungsfähigkeit gegeben habe, sagte der Zeuge Korkaus selbst:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Nein! So agiert ja niemals ein Bauordnungsamt.“[1078]

Insgesamt vermittelten die Zeugen die Wahrnehmung, als habe nur ein abstraktes, rechtliches Genehmigungsrisiko bestanden. Angesichts der massiven Defizite und der dokumentierten Haltung des Bauordnungsamtes ist diese Wahrnehmung in keiner Weise gerechtfertigt. Vielmehr war bereits seit Februar 2012 offensichtlich, dass das Risiko, dass der Antrag nicht erfolgreich sein würde, mehr als nur theoretisch bestand. Die Andeutung eines Bewusstseins hierfür findet sich in einer letzten Äußerung des Geschäftsführers Dr. Körtgen in der Task Force Brandschutz am 3. Mai 2012:

> “Herr Dr. Körtgen erneuert die Bitte der FBB, bei der behördlichen Entscheidung das Ermessen auszuüben, ohne Abstriche an dem Ziel der Inbetriebnahme eines sicheren Gebäudes aus den Augen zu verlieren.“[1079]

Dass es auch nur den Versuch einer politischen Einflussnahme auf die Genehmigungsbehörde gegeben hätte, wurde von allen Zeugen einmütig verneint. Das Bauordnungsamt meinte in der Sitzung der Task Force am 3.Mai 2012 noch einmal explizit darauf hinweisen zu müssen, dass eine Duldung der Inbetriebnahme nicht in Betracht komme:

> „BOA macht noch auf den verfahrensrechtlichen Umstand aufmerksam, dass es neben der Ermessensentscheidung Nichts gibt. Eine Duldung kommt nicht in Betracht. Eine IBN wäre ohne positive Ermessensentscheidung mit Verfügung zu untersagen.“[1080]

[1077] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 81.
[1078] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 81.
[1079] FBB 462, Bl. 77.
[1080] FBB 462, Bl. 78.

VII. Die Terminverschiebung in den Gremien der Flughafengesellschaft

1. Der letztmögliche Termin für eine Verschiebung

Aus den Notwendigkeiten des Flugbetriebs heraus lag der letztmögliche Termin, zu dem über eine Verschiebung der Inbetriebnahme entschieden werden musste, vier Wochen vor der geplanten Inbetriebnahme, da ansonsten die Anlagen am Flughafen Tegel soweit zurückgebaut worden wären, dass kein Flugbetrieb mehr über den 3. Juli 2012 hinaus möglich gewesen wäre.[1081]

Unabhängig davon fiel dies zusammen mit dem Termin, den die Projektsteuerung in ihrem Schreiben vom 21. März 2012 nannte, wonach über ein Festhalten am Inbetriebnahmetermin frühestens in der 19. Kalenderwoche 2012 entschieden werden sollte (s. o. G.III.5). Zur Begründung sagte der Zeuge Manninger aus, dass eine Entscheidung in der 19. Kalenderwoche wegen der einzuhaltenden, mit den bauausführenden Firmen abgestimmten Terminkette unumgänglich war

> **Zeuge Christian Manninger**: Weil ich dann wusste: Wenn unsere Inbetriebnahmen im April – das konnte ich dann bis dahin abschätzen – nicht funktionieren, dann war das letztendlich der letzte Versuch, um noch die Eröffnung sicherzustellen. [1082]

Diese Einschätzung, so der Zeuge Manninger, basierte auf der mit den bauausführenden Firmen abgestimmten Terminkette.[1083] Unklar blieb, weshalb die Projektsteuerung bei dieser Sachlage von einer notwendigen Entscheidung „frühestens“ in der 19. Kalenderwoche schrieb. Auf Basis der Angaben des Zeugen Manninger wäre dies nicht der frühestmögliche, sondern der spätestmögliche Zeitpunkt einer Entscheidung gewesen.

2. Endgültige Terminüberschreitung im Brandschutzbereich

Dass der Anlagenverbund der Brandschutzanlage auch mithilfe der Halbautomatik nicht hinreichend funktionierte, zeigte sich in den Wirkverbundtests im April 2012.

Zur Beibringung der baurechtlich erforderlichen Nachweise des übergeordneten Sachverständigen TÜV Rheinland war die Durchführung von Wirkprinzipprüfungen erforderlich. Der Zeuge Klups gab für die Wirkprinzipprüfungen einen erforderlichen Mindestzeitraum von vier Wochen an. Es handelte sich bereits um einen verkürzten Prüfzeitraum, der zudem unter der Voraussetzung stand, dass keinerlei Fehler entstanden, da für den entsprechenden Rücklauf und die Wiederholung von Prüfungen keine Zeit vorgesehen war.[1084]

Auf Aufforderung der Flughafengesellschaft führte der TÜV Rheinland eine Wirkprinzipprüfung für das Pier-Nord am 10. April 2012 durch. Nach Aussage des Zeugen

---

[1081] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 52.
[1082] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 117 f.
[1083] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 117 f.
[1084] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 69 f.

Klups wurde die Prüfung nach einer Stunde abgebrochen. Ähnlich verlief eine Wirkprinzipprüfung für das Fluggastterminal am 16. April 2012.[1085]

Der Zeuge Korkhaus vermittelte in seiner Befragung den Eindruck, dass der Ausgang der Tests im Wesentlichen von der Fehlerquote abhing:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: […] Wir hatten den Rahmenterminplan, den wir geändert haben aufgrund dieser Halbautomatik. Da waren die Prüfzeiträume drin, dass wir im April mit diesen Wirkverbundtests beginnen, und wenn es, ich sage mal, einigermaßen vergleichbar gelaufen wäre, wäre die Fehlerhäufigkeit geringer gewesen. Die Firmen hätten die Möglichkeit gehabt, das noch entsprechend nachzuarbeiten, und dann hätten wir zwei Wochen vor Inbetriebnahme die Szenarien am Laufen gehabt.[1086]

Dementsprechend begründete der Zeuge Korkhaus begründete das Scheitern der Prüfung mit einer überhöhten Fehlerquote von über zehn Prozent.[1087]

Entscheidend dürfte allerdings gewesen sein, dass die Anlage auch diesem Zeitpunkt noch nicht ausreichend fertiggestellt war.[1088] Nach eindeutiger und unwiderlegter Aussage des Zeugen Klups lagen die Prüfberichte der Firmensachverständigen demzufolge auch noch nicht vor, sodass eine Bescheinigung des Übergeordneten Sachverständigen nach § 76 BauO Bbg schon allein deshalb nicht in Betracht gekommen wäre.[1089] Aus der Aussage des Zeugen Klups wird deutlich, dass der TÜV Rheinland zum damaligen Zeitpunkt weder Anlass noch Grundlage für Wirkprinzipprüfungen gegeben sah, sondern diese nur aufgrund der Aufforderung der Flughafengesellschaft durchführte. Es bleibt offen, was die Flughafengesellschaft als Bauherrin mit der Anordnung der Prüfung bezweckte.

Die Folge der fehlenden Fertigstellung der Anlagen war, dass die Terminkette zur Herstellung der Genehmigungsfähigkeit nach Einschätzung des TÜV vom 3. Mai 2012 nicht mehr rechtzeitig zum Inbetriebnahmetermin durchgeführt werden konnte:

> **Zeuge Klups**: „Wir haben dann am 2. oder 3. Mai, glaube ich, auch der FBB mitgeteilt, dass – egal, welche Variante jetzt kommt – wir mit der zur Verfügung stehenden Zeit keine Wirkprinzipprüfung mehr, auch nicht in abgespeckter Form – wir hatten dann ja definitiv aufgelistet, welche Prüfungen durchgeführt werden müssen –, durchführen können. Also das ging einfach rein technisch dann nicht mehr.“[1090]

[1085] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2012, S. 80 f.
[1086] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 104.
[1087] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 91.
[1088] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 87 f. und 90.
[1089] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 93.
[1090] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 70.

Die Mitteilung erfolgte am 3. Mai 2012 gegenüber dem Bereichsleiter Planung und Bau, Herrn Korkhaus, und dessen Stellvertreter und Leiter der Abteilung „Technische Infrastruktur“ im Bereich Planung und Bau, Herrn Dr. Ullmann. [1091]

3. Unternehmensinterne Information durch den Bereich Planung und Bau

Beide Geschäftsführer wurden über die Ergebnisse der o. g. Besprechung mit dem TÜV Rheinland durch Herrn Korkhaus und Herrn Dr. Ullmann am 4. Mai informiert.[1092] Nach Angaben des Zeugen Korkhaus fanden zuvor noch Rücksprachen mit anderen Projektbeteiligten statt:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Daraufhin haben wir die pg bbi noch am gleichen Tag [*dem 3. Mai 2012*] mit einbestellt, um zu hinterfragen, ob das auch der Sicht des Generalplaners – diese Terminkette, die uns jetzt da vorgestellt wurde vom TÜV – entspricht oder ob da irgendwie ein negatives Bild an die Wand gemalt wird. Dann hat es am Freitagmorgen noch mal eine Besprechung gegeben sowohl mit dem TÜV als auch mit der pg bbi, und als die Besprechung zu Ende war, bin ich mit Dr. Ullmann, meinem Stellvertreter, zur Geschäftsführung um 10 Uhr am Freitag, dem 4., und wir haben gesagt: Nach dem, was wir jetzt an Kenntnisstand haben, ist der Termin nicht zu halten.“[1093]

4. Rettungsversuch am 5. und 6. Mai 2012

Am 5. und 6. Mai fanden laut Aussage des Zeugen Korkhaus Zusatzbesprechungen des Baubereichs mit der Generalplanung und der Projektsteuerung statt, um unter weiteren Abstrichen eine Inbetriebnahme doch noch zu ermöglichen.[1094]

5. Besprechung mit dem Bauordnungsamt am 7. Mai

Eine Besprechung mit dem Bauordnungsamt fand am 7. Mai unter Teilnahme der Geschäftsführung statt und führte zu der Erkenntnis, dass eine Inbetriebnahme auch unter Einschränkungen nicht möglich war.[1095] Leicht abweichend hiervon sagte der Zeuge Zimmermann aus, die Flughafengesellschaft habe an diesem Termin keine konkreten Vorschläge mehr zur Ermöglichung der Inbetriebnahme unterbreitet:

> **Zeuge Hartmut Zimmermann**:„[…]Herr Korkhaus hatte – in Anführungsstrichen – die Reißleine gezogen und darum gebeten, die Geschäftsführung möchte das Ergebnis, was wir eigentlich schon mitgeteilt haben, noch mal von einer Behörde

---

[1091] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013 S. 49.
[1092] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S.71; Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 69.
[1093] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 49.
[1094] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 49.
[1095] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 49.

> hören. Keine Vorschläge, sondern nur noch mal die Forderung, die Möglichkeit, bis zum 8., 8.00 Uhr die Unterlagen auf den Tisch zu legen, um auch der Behörde die Möglichkeit zu geben, bis zum 3. 6. ihre Abnahme abwickeln zu können!“[1096]

Dem Anliegen der Flughafengesellschaft entsprechend, benannte das Bauordnungsamt die für eine Abnahme benötigten Unterlagen und setzte hierfür eine Frist bis zum 8. Mai 2012.[1097]

6. Fehlende Fertigstellungserklärung

Zu den gemäß § 76 Abs. 1 BauO Bbg bei Fertigstellung des Bauwerks einzureichenden Unterlagen zählt eine Erklärung des Objektplaners, mit der die Bauausführung entsprechend den genehmigten oder angezeigten Bauvorlagen bescheinigt wird. Der Zeuge Paap erklärte hierzu:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** […] „Am 7. Mai 2012 habe ich angekündigt, die Unterschrift unter die sogenannte Fertigstellungsanzeige zu verweigern, die für die Stellung eines Antrages für Inbetriebnahme vor Fertigstellung notwendig ist. Dadurch wurde die Absage der Inbetriebnahme am 3. Juni ausgelöst.“[1098]

Dies bedeutete, dass der Zeuge Paap als Objektplaner per 7. Mai 2012 ausschloss, dass die Kompensationsmaßnahmen zur Umsetzung des Interimskonzeptes noch umsetzbar waren.[1099]

Die Darstellung des Zeugen Paap, er hätte damit die Verantwortung der Nicht-Inbetriebnahme auf sich genommen und eine gestörte Inbetriebnahme damit verhindert, dürfte allerdings übertrieben sein. Es handelte sich vielmehr um einen Teil der Bemühungen der Flughafengesellschaft, die für die Fertigstellungsanzeige erforderlichen Unterlagen noch fristgerecht zusammenzubekommen, und angesichts der Sachlage mit hoher Wahrscheinlichkeit um eine reine pro forma Anfrage. Die Bescheinigung des Objektplaners war nur eine der erforderlichen Unterlagen und wäre auch nicht die einzige gewesen, die fehlte. So stand, wie gezeigt, bereits fest, dass die Bescheinigungen der Prüfsachverständigen nach § 76 Abs. 1 Nr. 4 BauO Bbg nicht vorlagen.

7. Information des Aufsichtsrats durch die Geschäftsführung

Am Samstag, den 5. Mai 2012 rief der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz abends den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Klaus Wowereit, an, und informierte ihn über eine an diesem Wochenende stattfindende Klausurtagung der Geschäftsführung mit den verantwortlichen Planern und dem Projektsteuerer. Befragt nach der Besonderheit dieses Telefonats und seinem Eindruck davon erklärte der **Zeuge Klaus Wowereit**:

[1096] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 74.
[1097] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.4.2015, S. 58.
[1098] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 38.
[1099] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 88.

> „Na ja, schon ziemlich schockiert. Es war aber auch noch nicht so hundertprozentig zu erkennen, dass das Ergebnis der Klausurtagung dann tatsächlich die Absage ist, sondern immer noch der Versuch, es zu lösen oder die Probleme, die da sind, zu lösen. So, und - - Ja, das war dann schon ein Meilenstein.“[1100]

Der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz informierte den Aufsichtsratsvorsitzenden schließlich am Abend des 7. Mai 2012 telefonisch über die endgültige Notwendigkeit einer Verschiebung des Inbetriebnahmetermins.

8. Öffentliche Bekanntgabe der Absage

Die Verschiebung wurde durch die Gesellschaftervertreter des Aufsichtsrats am 8. Mai 2012 bekanntgegeben, noch bevor die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrates über die Notwendigkeit einer Verschiebung in Kenntnis gesetzt wurden. Der Zeuge Wowereit begründete dies auf Nachfrage des Vorsitzenden Delius:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: Das ergibt sich aus den Zeitabläufen. Es war die gemeinsame Kabinettsitzung in Brandenburg. Insofern waren zumindest die Gesellschaftervertreter Berlins und Brandenburgs ja auch da, auch die meisten Aufsichtsratsmitglieder, die die beiden Länder stellen, so. Es wäre nicht möglich gewesen, ordnungsgemäß den Aufsichtsrat oder per Dringlichkeit einzuberufen, und wir wären in die Pressekonferenz gegangen und hätten so getan, als ob nichts wäre.[1101]

Zudem sei das Informationsgefälle zwischen den einzelnen Aufsichtsräten der besonderen Dringlichkeit geschuldet gewesen:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: Also, das war eine natürlich besondere Situation. Dadurch, dass wir, wie gesagt, mit Brandenburg sowieso zusammensaßen, ergab sich dann die Möglichkeit, gemeinsam die Lage zu besprechen und die weiteren Schritte auch zu unternehmen. Da war es nicht möglich, in der Kürze der Zeit alle einzelnen Aufsichtsratsmitglieder noch mal mit einzubinden, und insofern, die Entscheidung, den Termin abzusagen, der muss unverzüglich auch getroffen werden, und danach hat es ja dann auch relativ schnell die Gremiensitzung gegeben.[1102]

[1100] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 51.
[1101] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 9.
[1102] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 12.

VIII. Zwischenbewertung: Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins

Wie gezeigt, wurde die Absage des Inbetriebnahmetermins unmittelbar durch Fehlfunktionen der Brandschutzanlage ausgelöst, die jedoch nur ein Teil weitreichender Defizite in der Baufertigstellung war.

Der Zeuge Paap stellte verständlicherweise auf Mängel ab, die außerhalb des Fluggastterminals und damit außerhalb des Planungsbereichs der pg bbi lagen. so z. B. auf die fehlenden Abnahmen der Parkhäuser, die Funktionsmängel der datentechnischen Verbindungen und der Notstromversorgung und die Instabilität des LAN-Netzes. Er befürchtete den Zusammenbruch diverser Systeme bei funktionaler Belastung. [1103]

Insgesamt ist aber festzustellen, dass das Fluggastterminal und insbesondere dessen technische Gebäudeausstattung in allen schriftlichen Dokumentationen und Zeugenaussagen als das größte Problem des Bauverlaufs dargestellt werden. Verantwortlichkeiten hierfür liegen teils in der Gestaltung Überwachung der Planungs- und Bauabläufe, vor allem aber in Mängeln der Planungsleistungen.

1. Terminsetzung nach der ersten Terminverschiebung

Angesichts des hohen Umplanungsbedarfs zur Einarbeitung von Änderungswünschen der Flughafengesellschaft erwies sich die Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 als sehr ehrgeizig. Vieles deutet darauf hin, dass in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010, auf der über eine Verlegung des Inbetriebnahmetermins 30. Oktober 2010 beraten wurde, die Auswertung der Terminsituation nicht ausführlich genug vorgenommen wurde (siehe hierzu bereits F.II.2). Der Zeuge Paap beklagte, dass die der pg bbi gesetzte Frist für die Vorbereitung einer Entscheidung über die erste Terminverschiebung zu kurz gewesen sei, konnte aber keine Angaben dazu machen, auf wen dies zurückzuführen war.[1104]

2. Schlechtleistungen der Generalplanung Fluggastterminal

Sachverständigengutachten und zahlreiche Behinderungsanzeigen der bauausführenden Firmen lassen auf Mängel in der Planungsleistung der pg bbi schließen. Der Zeuge Kraft mochte jedoch nicht bestätigen, ob eine die Funktionalität oder Fertigstellung der TGA oder die Termineinhaltung aufgrund der fehlerhaften Planung dennoch möglich gewesen wäre. [1105]

Auch eine Isolierung des Fehlers auf eine einzelne Anlage war nach Aussage des Zeugen Klups nicht möglich; der TÜV habe nur die fehlende Funktionsfähigkeit des

---

[1103] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014.
[1104] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 61.
[1105] Dies war auch nicht Teil seines Prüfungsauftrags, Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 15 und 17.

Gesamtkomplexes festgestellt.[1106] Spätere Heißgasrauchversuche legten die Vermutung nahe, dass bereits die planerische Gesamtkonzeption der Brandschutzanlage für ihre Funktion ungeeignet und unnötig komplex war. Da jedoch die Anlage nie im urspünglich geplanten Zustand fertiggestellt und getestet wurde, wird ein sicherer Beweis diesbezüglich nicht mehr möglich sein (siehe hierzu bereits E.V.5.f).

Feststellbar ist jedoch, dass der Planlieferungsverzug zu Verzögerungen der Ausführungsleistungen der Firmen führte und damit eine rechtzeitige Fertigstellung verhinderte.

3. Verantwortung der Objektüberwachung

Fraglich ist, ob die Objektüberwachung des Fluggastterminals durch pg bbi ebenfalls verantwortlich ist für den fehlenden Baufortschritt. Mängelrügen der Flughafengesellschaft galten wiederholt dem mangelnden Personaleinsatz der Bauüberwachung auf der Baustelle, wie der Zeuge Manninger bestätigte.[1107]

Hingegen wandte der Zeuge Paap ein, es sei schlicht nicht genügend Personal durch die Flughafengesellschaft bei der pg bbi bestellt worden; entsprechende Nachträge seien nur schleppend bearbeitet worden.[1108]

Unabhängig davon besteht eine Verantwortung der Bauüberwachung zwar sicherlich, soweit unerwartet hohe Defizite – wie etwa im Stand der Ausführungsplanung nach Insolvenz der IGK-IGR – festzustellen sind. Die Zeugin Graf-Hertling führte dazu aus, dass die Objektüberwachung die mangelhafte Planungssituation deutlich hätte darstellen müssen, dies jedoch nicht getan habe und insoweit ihre vertraglichen Pflichten gegenüber der Flughafengesellschaft nicht erfüllt habe.[1109] Diese Verantwortung greift jedoch nur eingeschränkt, soweit die Funktionsfähigkeit des Verbundes der Brandschutzanlage betroffen ist. Nach Einschätzung des Zeugen Korkhaus wäre eine Fehlfunktion des Anlagenverbunds allein anhand der Pläne oder des Bauzustands nicht erkennbar gewesen.[1110]

IX. Kenntnis und Informationspolitik der Beteiligten

Eine der zentralen Fragen des Untersuchungsauftrags ist die nach der Kenntnis und Kenntnismöglichkeiten der Projektbeteiligten im Vorfeld der zweiten Absage der Inbetriebnahme. Eine Bewertung der Kenntnislage steht vor der Anfangsschwierigkeit, dass die Kenntnis darüber, dass der Termin nicht zu halten ist, stets bereits ein bewertendes Element enthält. Die Kenntnis über Tatsachen, die zu der Verschiebung führten, ist nicht gleichzusetzen mit der – durch entsprechende Schlussfolgerungen herbeizuführenden – Kenntnis darüber, dass der Termin nicht zu halten ist. Es ist zudem zu unterscheiden zwischen

---

[1106] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 103.
[1107] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 33.
[1108] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 54.
[1109] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.1.2015, S. 26.
[1110] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 68.

der unternehmerischen Notwendigkeit und der bautechnischen Notwendigkeit einer Verschiebung.

In baulicher Hinsicht geht der Ausschuss davon aus, dass die termingerechte Eröffnung spätestens mit der Feststellung, dass die Terminkette für die Sachverständigenprüfung der technischen Anlagen im Fluggastterminal nicht mehr einzuhalten war, endgültig unmöglich wurde. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Notwendigkeit einer Verschiebung durch eine Vielzahl von Ursachen herbeigeführt wurde. Zwar lässt sich vor dem endgültigen Überschreiten der Terminkette kein einzelnes Ereignis isolieren, das auf eine Kenntnis der Beteiligten schließen ließe. Angesichts des mangelhaften Fertigstellungsgrades und der massiven Warnungen von Bauaufsichtsbehörde und Sachverständigen musste sich in der Gesamtschau bereits ab Februar 2012 die Prognose aufdrängen, dass eine – auch eingeschränkte – Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 höchst unwahrscheinlich war.

Zugleich ist die Verschiebung des Eröffnungstermins zwangsläufig Gegenstand einer unternehmerischen Einschätzung. Eine absolute Bestimmung, zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen die Gefährdung des Inbetriebnahmetermins in die zwingende Notwendigkeit der Verschiebung umschlug, ist daher für den Ausschuss nur sehr eingeschränkt möglich. Insbesondere aus Sicht des Aufsichtsrats musste hierbei stets auch die fachliche Bewertung durch die Geschäftsführung einfließen.

1. Bauausführung

Mängel der Ausführungsplanung entfalteten auf der Arbeitsebene der bauausführenden Firmen direkte Wirkung und äußerten sich in zahlreichen Behinderungsanzeigen der Firmen, die sich an der Ausführung ihrer Bauleistung gehindert sahen.

Allerdings kann auf Ausführungsebene nicht erwartet werden, dass aus einzelnen Gewerken auf die Gesamtinbetriebnahme geschlossen wurde, wie auch der Zeuge Manninger erläuterte:

> **Zeuge Christian Manninger**: „[…] Zu den Firmen gibt und gab es natürlich diverse Behinderungsanzeigen – jede Firma für sich –, aber keine der Firmen hat zum damaligen Zeitpunkt für ihr Leistungsspektrum explizit gesagt, der Eröffnungstermin ist nicht mehr möglich. Das hätte die Firma niemals gemacht, weil die sich natürlich immer auf ihr Leistungsspektrum zurückziehen und sagen kann: Schaffe mir die Voraussetzungen, und ich mache dir alles möglich da draußen. Insofern gab es von den Firmen – meine ich – im Februar, März keinen expliziten Hinweis, der Eröffnungstermin ist nicht möglich.“[1111]

Äußerungen seitens einzelner Baufirmen, die den Inbetriebnahmetermin insgesamt infrage stellen, sind dementsprechend nicht bekannt.[1112]

[1111] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 13.
[1112] Vgl. Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 41.

2. Planung und Objektüberwachung der pg bbi[1113]

a. Kenntnisstand

Auch ohne die akuten Mängel der Brandschutzanlage war bereits seit Erarbeitung des Rahmenterminplans nach der ersten Eröffnungsverschiebung bekannt, dass die Terminplanung von vornherein ehrgeizig ist und es sich um den kürzestmöglichen Planungszeitraum handelte. Insbesondere das mit der baubegleitenden Planung verbundene Risiko war den Planern von Anfang an bekannt und wurde von der pg bbi auch stets beanstandet.

Dennoch sagte der Zeuge Paap aus, er habe bis zum Überschreiten der Terminkette für die Wirkverbundtests Anfang Mai 2012 daran geglaubt, dass eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung machbar sei. [1114] Auf die Frage, worauf sich diese Hoffnung gründete, antwortete der **Zeuge Hans-Joachim Paap:**

> „Auf Rauchgasversuche, die wir gemacht haben in der U 1, also über dem Bahnhof, der funktioniert hat, und in der Gepäckausgabehalle, der funktioniert hat. Das sind für mich eigentlich die beiden kritischen Szenarien gewesen, und deshalb waren wir da auch ganz optimistisch, dass das funktionieren kann.“ [1115]

Der Zeuge Paap vertrat daher auch im Nachhinein noch die Position, dass die Inbetriebnahme hauptsächlich vom Erfolg der Mensch-Maschine Schnittstelle abhing:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** „Der Flughafen konnte am 3. Juni 2012 in erster Linie nicht eröffnet werden, weil die vollautomatische Verknüpfung zwischen der Branderkennung und der Entrauchungsanlage nicht rechtzeitig zu realisieren war. Diese Lücke sollte in enger Abstimmung mit der Flughafengesellschaft und der Genehmigungsbehörde im Mensch-Maschine-Konzept erschlossen werden, um den Juni-Eröffnungstermin zu retten.“[1116]

Auf die Tatsache angesprochen, das die funktionierende Mensch-Maschine-Schnittstelle nicht die einzige Voraussetzung zur Inbetriebnahme war, sondern andere, weitreichende Defizite der Fertigstellung und Funktion der Anlagen bestanden, stellte der Zeuge auf die Möglichkeit von Kompensationsmaßnahmen ab:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** „Weil es natürlich auch einen Autor des Brandschutzkonzeptes gibt – das ist hhp –, und der hat natürlich immer das Recht,

---

[1113] Im Folgenden wird nicht unterschieden zwischen der Aufgabenwahrnehmung der pg bbi als Objektüberwachung des Fluggastterminals und als Generalplanerin, da diese Unterscheidung in dem vorliegenden Schriftverkehr und den Zeugenaussagen häufig nicht getroffen wird.
[1114] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 87.
[1115] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 37.
[1116] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 32.

> auch sein Brandschutzkonzept fortzuschreiben und zu sagen: Ich kompensiere das jetzt so.“[1117]

Hierzu wären nach Aussage des Zeugen noch weitere, nicht ergriffene Kompensationsmaßnahmen in Form einer Bildung von Brandabschnitten möglich gewesen, die auch keinem Genehmigungsrisiko durch das Bauordnungsamt ausgesetzt gewesen wären:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** „[…] Diese automatische Entrauchungsanlage ist notwendig geworden, weil ich nur virtuelle Rauchabschnitte habe. Sie waren ja alle schon im Terminal, können das Pier langgucken, 750 Meter, kein Rauchabschnitt. Der Rauchabschnitt wird virtuell durch unterschiedliche Entrauchungsanlagen gebildet, die dazu noch eine rauchfreie Schicht halten müssen von 2,50 Metern. Wenn ich überall alle 50 Meter eine Glastür mache, brauche ich keine Entrauchungsanlage. Das kann die Bauaufsicht gar nicht fordern. Wenn dann der Ersteller des Brandschutzkonzepts sagt: Ich mache da und da Rauchabschnitte hin und alle 50 Meter, ich habe zugeordnete Fluchtwege –, dann ist die Brandenburger Bauordnung erfüllt, dann brauche ich noch nicht einmal ein Brandschutzkonzept.“[1118]

Die Anordnung zur Umsetzung der vom Zeugen geschilderten Maßnahme sei durch die Flughafengesellschaft (mutmaßlich ohne Begründung) zurückgezogen worden. Als Ursache hierfür vermutete der Zeuge einen „Plan B“ aufseiten der Flughafengesellschaft:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** „[…] Weil wahrscheinlich schon daran gearbeitet worden ist, den Termin abzusagen, einen zu provozieren, bis er die Nerven verliert, und dann einen Schuldigen zu haben. Das ist meine Erklärung. Anders kann ich es mir nicht erklären.“[1119]

Als Personen, die ein Interesse daran haben könnten, eine Terminverschiebung der Durchführung weiterer Ausweichmaßnahmen vorzuziehen und hierfür die pg bbi verantwortlich zu machen, benannte der Zeuge Paap die Herren Dr. Körtgen, Manninger und Korkhaus.

Der Ausschuss kann diese Sichtweise des Zeugen Paap in keiner Weise nachvollziehen, jedoch wird darin deutlich, wie sehr die Generalplaner bis zuletzt das Risiko einer Nichtgenehmigung der Inbetriebnahme ignoriert haben.

Das Anstreben weiterer Kompensationsmaßnahmen dürfte zu jenem Zeitpunkt schlicht sinnlos gewesen sein, da das Bauordnungsamt bereits Anfang April deutlich gemacht hatte, dass keine weitere Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes geduldet würde. Dass dies dem Zeugen Paap entgangen sein sollte, ist nicht anzunehmen, da er als Objektplaner in ständigem

---

[1117] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 63.
[1118] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 63.
[1119] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 64.

Kontakt mit dem Bauordnungsamt stand und über die Genehmigungsfähigkeit der Inbetriebnahme beriet.

Zwar hatte die pg bbi keinen regelmäßigen Austausch mit dem TÜV Rheinland als übergeordnetem Sachverständigen,[1120] war aber gelegentlich in den Jours Fixes der Sachverständigen vertreten, wie sich aus den Anwesenheitslisten der entsprechenden Protokolle ergibt.[1121] Dies war auch in der Besprechung am 21. Februar 2012 der Fall, in der klargestellt wurde, dass kein Sachverständiger die zum 3. Juni 2012 erforderlichen Bescheinigungen würde unterschreiben können, mit der Folge, dass eine Verweigerung der Freigabe durch das Bauordnungsamt zu erwarten sei. Dieses Thema sollte am 27. Februar 2012 eingehend mit der Flughafengesellschaft besprochen werden.[1122]

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die pg bbi als Generalplaner und Objektüberwacher bis Anfang Mai 2012 nicht mit einem Scheitern der Inbetriebnahme rechnete, dass ihr aber ab Februar 2012 konkrete Hinweise vorlagen, dass eine Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 ernsthaft gefährdet war. Dies gilt auch für eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung nach § 76 Abs. 3 BauO Bbg. Denn erstens hat sich das Bauordnungsamt zu den Erfolgsaussichten des Antrags eindeutig positioniert. Zweitens muss den Projektbeteiligten der pg bbi aus eigener Sachkunde bewusst gewesen sein, dass der fehlende Fertigstellungsgrad und die fehlenden Sachverständigenprüfungen eine Inbetriebnahme verhindern würden.

b. Informationspolitik

aa. Regelmäßige Berichterstattung

Regelmäßiges Berichtsinstrument der Generalplanung und Bauüberwachung im Fluggastterminal waren Monatsberichte, die der Projektsteuerung zugingen und wiederum die Datengrundlage für Berichterstattung der Projektsteuerung durch Controllingberichte bildeten. Daneben erstellte die pg bbi zusammen mit dem Projektsteuerer WSP CBP den BBI-Statusbericht, der der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zuging.

Die Bauüberwachung wies in ihren Monatsberichten regelmäßig auf kritische Bereiche hin. So war im Monatsbericht Dezember 2011 die Termineinhaltung in der Vergabeeinheit 5.0 (Technische Gebäudeausstattung: Heizung, Kühlung, Lüftung, Sanitär) mit einem roten Pfeil und der Anmerkung versehen:

[1120] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 78.
[1121] Teilnehmerliste zu Besprechung betr. „Statusberichte/Prüfberichte der SV AN für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG“ am 21.02.2012, FBB 486, Bl. 38. Dennoch erklärte der Zeuge Paap zunächst, die Sprinkleranlagen wären funktionsfähig gewesen, und berief sich auf entsprechende Erklärungen der ausführenden Firmen. Erst auf Nachfrage räumte der Zeuge ein, dass die Objektüberwachung dies mangels der erforderlichen Sachverständigenprüfungen nicht hätte bestätigen können, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 37.
[1122] Protokoll der Besprechung vom 21.2.2012, FBB 486, Bl. 35.

> „Inbetriebnahme und Gesamtablauf kritisch, besonders für sicherheitstechnische Anlagen gemäß Anlage 2 A aus 6. EGV.“[1123]

Acht weitere rote Pfeile finden sich in den Bereichen „Sicherheitssysteme“, „Gebäudeautomation“ und „Fassade Pavillon“.[1124] Im Farbsystem der Monatsberichte diente die Farbe Rot zur Kennzeichnung eines „kritischen Weges“, während Gelb einen „Verzug“ und Grün eine Entwicklung „im Plan“ ausdrückte.[1125] Der Zeuge Paap umschrieb dies:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap:** „[R]ot bedeutet: No-Go. Das fährt gegen die Wand. – Gelb heißt: Du kannst es noch schaffen, aber du musst eingreifen. – Grün heißt: Die vertraglichen Bedingungen, die du mit der Firma hast, reichen aus, um den Termin zu erreichen.“[1126]

Seitens der pg bbi wurde der Vorwurf erhoben, diese Berichterstattung sei durch die Projektsteuerung verfälscht worden und deshalb nicht zu Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft durchgedrungen. So habe, so der Zeuge Paap, die Projektsteuerung sowohl in Statusberichten, als auch in den Controllingberichten alle mit roten Pfeilen gekennzeichneten Bereiche seit Oktober 2011 mit gelben „Ampeln“ versehen und hierdurch die Darstellung der kritischen Entwicklung verfälscht.[1127]

Dem hielt der Zeuge Manninger entgegen, dass die Erstattung des BBI-Statusberichts stets gemeinsam durch Projektsteuerung und Bauüberwachung erfolgte und die pg bbi daher jederzeit die Möglichkeit gehabt hätte, der Darstellung gegenüber der Geschäftsführung zu widersprechen. Dies habe sie nie getan.[1128]

Auch sei ein roter Pfeil in den Statusberichten der pg bbi – anders als eine rote Ampel im Controllingbericht – nicht notwendigerweise als inbetriebnahmerelevant zu bewerten:

> **Zeuge Christian Manninger**: Der Pfeil war einfach so zu verstehen – und, wie gesagt, eine Definition hat man von der pg bbi in der Hinsicht nie bekommen –, dass der Prozess an der Stelle kritisch ist, dass er nicht so läuft, wie er eigentlich sein soll. In den ganzen Statusberichten finden Sie keinen Hinweis von der pg bbi – weil das erwarte ich dann von ihr –, dass sie sagt, aus ihrer Sicht ist der Eröffnungstermin nicht möglich. Wenn das aufgeleuchtet wäre, wäre das natürlich sofort in den Controllingbericht eingeflossen.[1129]

Die unterschiedliche Handhabung der Bewertungen, so der Zeuge Manninger, erkläre sich daraus, dass der Statusberichte der pg bbi und die Controllingberichte unterschiedlichen

---

[1123] pg bbi, Monatsbericht der Bauüberwachung Fluggastterminal Dezember 2011, FBB 449a, Bl. 23.
[1124] pg bbi, Monatsbericht der Bauüberwachung Fluggastterminal Dezember 2011, FBB 449a, Bl. 38 f. und 44.
[1125] Siehe z. B. Legende im Monatsbericht der Bauüberwachung Dezember 2009, FBB 346, Bl. 5.
[1126] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 65.
[1127] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 26.
[1128] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 52.
[1129] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 52 f.

Zwecken dienten: Erstere dienten der Information auf operativer Ebene, während die Controllingberichte übergeordnete und stärker zusammengefasste Informationen an den Aufsichtsrat lieferten.[1130]

Die im Einzelfall getroffene Einschätzung der Projektsteuerung erwies sich teils als unzutreffend und problematisch (s. u. zur Informationspolitik der Projektsteuerung). Eine unterschiedliche Handhabung der Farbsysteme je nach Kontext der Berichterstattung scheint dem Ausschuss jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Dafür, dass die Kennzeichnung als „kritischer Pfad“ durch die Bauüberwachung nicht notwendigerweise für eine Nichteinhaltung des Inbetriebnahmetermins stand, sondern der Projektsteuerung Spielraum für eine eigene Termineinschätzung ließ, spricht schlicht die Tatsache, dass der Zeuge Paap selbst bis Anfang Mai die Möglichkeit einer Inbetriebnahme sah.

bb. Keine offene Kommunikation von Termineinschätzungen

Anders als gegenüber der Geschäftsführung hatte die Generalplanung und Bauüberwachung standardmäßig keine Möglichkeit einer direkten Berichterstattung an den Aufsichtsrat.[1131] Dies entspricht der vertraglichen Stellung der pg bbi als Auftragnehmerin der Flughafengesellschaft, die keine direkte Berichtspflicht gegenüber dem Aufsichtsrat vorsieht. Es ist daher kein Versäumnis der Bauüberwachung, dass sie nicht direkt an den Aufsichtsrat oder einzelne Gesellschaftervertreter herangetreten ist, um auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins hinzuweisen.

Aufschlussreich über die projektinterne Kommunikation ist allerdings die Begründung des Zeugen Paap, für den die Einhaltung des Termins „in Stein gemeißelt“ und das oberste Vertragsziel war.[1132] Auf die Frage, weshalb er in Fragen der Termineinschätzung nicht an die Gesellschafter herangetreten sei, schilderte der Zeuge:

> **Zeuge Hans-Joachim Paap**:„Es gab Vorgaben in den letzten Monaten, dass Termindiskussionen nicht mehr über digitale Medien verteilt worden sind, keine Protokolle, sondern nur noch per Post oder per Boten. Das war schon eine verschwiegene Gemeinschaft, die da bis zum Schluss gekämpft hat, weil – das können Sie sich auch vorstellen – jede Spekulation über die Aufkündigung eines Termins natürlich diese ganzen enormen Beschleunigungsmaßnahmen obsolet machen würde. Verstehen Sie diese Zwangsmühle, in der man da steckt?“[1133]

Noch bis März 2012 wurde im Textteil der Monatsberichte der Objektüberwachung (pg bbi) der Inbetriebnahmetermin 3. Juni 012 regelmäßig bestätigt.[1134] Erst im Monatsbericht für April 2012 erfolgte diesbezüglich ein Vorbehalt. Dort ist erstmals die Gefährdung des

---

[1130] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am7.11.2014, S. 53.
[1131] Der Zeuge Paap war nur am 25.6.2010 Gast in der Aufsichtsratssitzung, danach erst wieder am 16.5.2012., siehe Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 35.
[1132] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 86.
[1133] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 87.
[1134] z. B. FBB 450a, Bl. 52; FBB 452a, Bl. 53.

Inbetriebnahmetermins dokumentiert.[1135] Dieser Bericht wurde allerdings erst am 18. Juni 2012, mithin erst nach der Absage des Eröffnungstermins 2012, verfasst.[1136]

3. Projektsteuerung

a. Kenntnisstand

Nach Angaben des Zeugen Manninger trat bei der Projektsteuerung die endgültige Erkenntnis trat Ende April/Anfang Mai 2012 ein, als zum einen die Prüfzeiträume der technischen Anlagen überschritten und zum anderen die Anlagen baulich nicht fertiggestellt wurden.[1137]

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Projektsteuerung über sämtliche wesentlichen Entwicklungen auf der Baustelle informiert war. Lediglich die Abstimmung mit dem Bauordnungsamt und den Prüfsachverständigen wurden zunächst nicht aktiv durch die Projektsteuerung begleitet. Jedoch sind etwa die Protokolle des Brandschutzssachverständigen hhpberlin über Begehungen mit dem Bauordnungsamt stets auch der Projektsteuerung zugegangen.[1138] Auch war die Projektsteuerung zum Jour Fixe des Übergeordneten Sachverständigen am 14. Februar 2012 zugegen und war daher spätestens seit Februar 2012 über die Undurchführbarkeit der Sachverständigenprüfungen informiert. [1139]

b. Informationspolitik

Eine direkte Berichterstattung des Projektsteuerers an den Aufsichtsrat erfolgte nicht. Im Jahr 2004 hatte der Aufsichtsrat im Vorfeld der Beauftragung des Projektsteuerers geplant, eine direkte Berichterstattung an den Aufsichtsrat zu vereinbaren.[1140] Dies wurde nicht realisiert (Vgl. hierzu bereits D.I.2.c). Stattdessen erfolgte die Berichterstattung indirekt und hauptsächlich über die Controllingberichte. Der erste Controllingbericht im Jahr 2012 gab den Projektstatus folgendermaßen wieder:

> „Aus aktueller Sicht ist […]die Betriebsaufnahme zum 03.06.2012 sichergestellt, jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.“[1141]

In der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 erklärte der damalige Geschäftsführer von WSP CBP, Herr Manninger, dass nach seiner Auffassung bereits im März 2012 das Setzen

---

[1135] FBB 454a, Bl. 52.
[1136] FBB 454a, Bl. 2.
[1137] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 18.
[1138] siehe Verteiler in hhpberlin, Protokoll 026 zur Begehung vom 18.4.2012 mit dem BOA, FBB 158, Bl. 108 ff. (109).
[1139] Teilnehmerliste zur Besprechung am 14.2.2012, FBB 528. Hingegen dürfte die Projektsteuerung im Herbst 2011 noch nicht vollumfänglich über den Stand der Sachverständigenprüfungen informiert gewesen sein, vgl. Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 11.
[1140] 66. Sitzung des Aufsichtsrates, 13.9.2004, Skzl 545, Bl. 113.
[1141] FBB/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 1/2012, S. 4, FBB 122.

von „roten Ampeln“ im Controllingbericht für das erste Quartal 2012 erforderlich gewesen wäre.[1142]

Zur Bedeutung der Ampelsetzung sagte der Zeuge Manninger in seiner Vernehmung durch den Ausschuss:

> **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.
>
> […]
>
> [D]ann muss ich letztendlich in den Controllingbericht reinschreiben, der Eröffnungstermin ist nicht mehr möglich.“[1143]

Das Kommunikationsverhalten der Projektsteuerung erklärte Herr Manninger laut Aufsichtsratprotokoll vom 16. Mai 2012:

> „Herr Henkel stellt die Frage, was genau in den internen Berichten zur Thematik Entrauchung ausgesagt wurde. Herr Dr. Körtgen antwortet, dass einzelne Komponenten der Bewertung zum Entrauchungssystem auf rot gestellt waren, aber die Gesamtbewertung auf gelb gestanden habe. Der Vorsitzende erbittet daraufhin eine Erläuterung hinsichtlich der Tatsache, dass nach Herrn Manninger bereits zum Zeitpunkt der AR-Sitzung am 20.04.2012 die Ampel auf rot hätte stehen sollen. Herr Manninger erläutert dazu, dass CBP bestrebt war, angesichts des hohen Fertigstellungsdrucks aller Gewerke keine negativen Botschaften auf die Baustelle dringen zu lassen.“[1144]

Dies führte der Zeuge Manninger auch in seiner Vernehmung durch den Ausschuss aus:

> „Wenn ich ein Projekt habe, wo ich gerade im Monat 60 bis 70 Millionen Euro umsetze, und deutlich reinschreibe: Du, hör mal zu, ich glaube nicht mehr an den Eröffnungstermin, mach dir mal Gedanken über einen Plan B, denn wir werden es wahrscheinlich nicht schaffen! –, dann können Sie relativ sicher davon ausgehen, dass dieses Schreiben innerhalb von zwei, drei Tagen an die entsprechenden Firmen weitergeleitet wird. Deswegen haben wir da sehr wohl darauf geachtet, was wir schreiben und wie wir es dann kommunizieren.“[1145]

[1142] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (121 f.).
[1143] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 49.
[1144] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (122).
[1145] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 115.

Dieses Verhalten der Projektsteuerung trug nach Aussage des Zeugen Wowereit dazu bei, dass der Aufsichtsrat Berichten der Geschäftsführung Glauben schenkte, wonach die Inbetriebnahme gesichert sei:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „[W]as meine Erwartungshaltung gewesen wäre gegenüber Herrn Manninger […], 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.“[1146]

4. Bereichsleitung Planung und Bau

Im Bereich Planung und Bau der Flughafengesellschaft kann derselbe Informationsstand wie in der Objektüberwachung und der Projektsteuerung erwartet werden, denn die Bereichsleitung Planung und Bau übte die Bauherrenfunktion aus und bediente sich zur Information über den Baufortschritt der Berichterstattung durch Projektsteuerung, Objektüberwachung und auch des externen Sachverständigen Dr. Fretter.[1147] Zudem war sie selbst intensiv in die Erarbeitung des Interimskonzeptes und den Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung eingebunden.

Problematisch ist daher nicht der mangelnde Kenntnisstand der Bereichsleitung, sondern eine fehlende eigene Risikoabwägung, was das Festhalten am Inbetriebnahmetermin anbelangt, wie die Aussage des Zeugen Korkhaus zeigte:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „[S]o einen Termin, einen Gesamtfertigstellungstermin 3. 6., gibt man nicht einfach aus einem Bauchgefühl auf. Da müssen schon entsprechende Dinge da sein, oder man weiß, dass das so nicht funktionieren kann, und es ist auch nicht mehr rettbar.“[1148]

Noch am 3. Mai 2012 bekräftigte Herr Korkhaus im Rahmen der Task Force Brandschutz gegenüber Gesellschaftervertretern:

> „Auf Nachfrage von Hr. Seidel, ob der BER Stand heute am 03.06.2012 eröffnen wird, antwortet Hr. Korkhaus für die FBB: Ja.“[1149]

Auf die Frage hin, ob operative Risiken wie z. B. ein Systemzusammenbruch nach Inbetriebnahme in die Erwägungen eingestellt worden seien, sagte der Zeuge Korkhaus aus, dass er solche Erwägungen weder selbst angestellt, noch diese in der B 5-Runde diskutiert worden seien.[1150]

[1146] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 43.
[1147] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 41 f.
[1148] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 105.
[1149] FBB GmbH, Protokoll der „Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals“ am 3.5.2012, FBB 462, Bl. 76 ff. (78).
[1150] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 105.

Hierzu ist festzustellen, dass keine nennenswerte Risikoabwägung darin liegt, die Möglichkeit einer Nichtinbetriebnahme erst bei absoluter Unrettbarkeit in Betracht zu ziehen. Zudem blieb das im ORAT-Betrieb vielfach aufgezeigte Betriebsrisiko unberücksichtigt.

Auch teilte der Baubereich offensichtlich die Informationspolitik, wonach negative Botschaften auf der Baustelle vermieden werden sollten, um den Leistungsdruck aufrechtzuerhalten. Auf die Frage hin, ob das Festhalten am Inbetriebnahmetermin auch zum Zwecke der Motivation geschah, antwortete der **Zeuge Joachim Korkhaus**:

> „Mit Sicherheit ja. […] Dass eine Baustelle immer auch darunter geführt wird, dass, wenn ein Termin gesetzt ist, alles unter Hochdruck darauf hinarbeitet und dass man vielleicht weniger konzentriert auf den Termin hinarbeitet, wenn man noch einen zusätzlichen Zeitpuffer hat, das liegt sicher im menschlichen Bereich.“[1151]

5. Geschäftsführung

a. Informationsstand

In den Worten des Zeugen Manninger waren Bauverzüge Ende 2011 auch für die Geschäftsführung „massiv erkennbar“.[1152] Zwar wurde der Probebetrieb ORAT in einer „Hauruckaktion“ noch erfolgreich begonnen:

> „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.“[1153]

Wie bereits in Kapitel C ausgeführt, verfügten beide Geschäftsführer über eine umfassende Berichterstattung durch Controllingberichte, BBI-Statusberichte, Cockpit-Berichte und die entsprechenden Besprechungen mit der Projektsteuerung und den beteiligten Unternehmensbereichen, sodass von einem zutreffenden Bild des Projektstands auszugehenden ist.

Hinsichtlich der Planungs- und Bauabläufe gilt dies insbesondere für den technischen Geschäftsführer Dr. Körtgen. Beispielsweise hat der Sachverständige Dr. Kraft 14 Tage vor Erstattung seines Gutachtens zu Planungsmängeln der pg bbi von Februar 2011 dieses dem Geschäftsführer Dr. Körtgen vorgestellt.[1154] Zudem fanden innerhalb des Bereichs Planung und Bau regelmäßig eigene Besprechungsrunden mit dem Geschäftsführer Dr. Körtgen statt.[1155] Im Ergebnis ist auch hier festzustellen, dass auch und gerade in der Geschäftsführung

---

[1151] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 45.
[1152] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 10.
[1153] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 10.
[1154] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 18.
[1155] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 22.

kein Mangel an Information herrschte. Es mangelte jedoch sowohl an einer angemessenen unternehmensinternen Kommunikation, als auch an einer realistischen Risikoabwägung.

b. Führungsstil der Geschäftsführung

Die Vernehmungen des Zeugen Dr. Körtgen führten dem Ausschuss Probleme des Führungsstils der Geschäftsführung anschaulich vor Augen. Der Zeuge Dr. Körtgen ließ großes Engagement und lösungsorientiertes Vorgehen in der Projektumsetzung erkennen. Kehrseite dessen war jedoch, dass der Zeuge ein mögliches Scheitern der termingerechten Eröffnung trotz deutlicher Warnsignale nicht in Betracht zog. Diese eingeengte Sicht war gepaart mit einem bestürzenden Mangel an unternehmerischem Verantwortungsbewusstsein, das dazu führte, dass die Verantwortung für Einzelprobleme der Projektumsetzung ausschließlich auf Mitarbeiter abgewälzt und der Aufsichtsrat nicht vollumfänglich über Risiken informiert wurde.

Ein ähnliches Vorgehen war auch beim Zeugen Prof. Dr. Schwarz zu erkennen, der allerdings darüber hinaus in seiner Befragung ein demonstratives Desinteresse an allen Projektabläufen an den Tag legte. Ein Verantwortungsbewusstsein gegenüber dem Projekt BER war nicht im Ansatz zu erkennen.

aa. „Lösungsorientierter“ Umgang mit Hindernissen

Der Zeuge Manninger beschrieb die Zusammenarbeit mit dem Geschäftsführer Dr. Körtgen als sehr strukturiert und als anspruchsvoll, aber zielorientert.[1156] Der Zeuge Dr. Körtgen selbst legte dar, dass es sein Grundsatz gegenüber den Projektmitarbeitern gewesen sei, kein Problem solle ohne Lösungsansatz präsentiert werden.[1157] Hierbei verschloss er sich allerdings vollständig der Tatsache, dass einige der aufgelaufenen Probleme innerhalb der gesetzten Eröffnungsfrist schlichtweg nicht mehr hinreichend zu lösen waren.

Hierzu sagte etwa der **Zeuge Hans-Joachim Paap**:

> „Manfred Körtgen, der anfangs als Bereichsleiter sehr eng mit uns zusammengearbeitet hat, hat dann relativ dichtgemacht. Also der war für unsere Belange […] – kaum – – Probleme wollte er nicht hören, sage ich mal ganz vorsichtig.“[1158]

Bereits aus der Zeit im Vorfeld der ersten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins berichteten die Zeugen der Projektsteuerung von einer Blockadehaltung der Geschäftsführung. Der Zeuge Manninger schilderte die Reaktion des Geschäftsführers

---

[1156] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 29.
[1157] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 90.
[1158] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.3.2014, S. 66. Ähnlich, wenn auch weniger eindeutig, die Aussage des Zeugen Korkhaus, der angab, er hätte sich „eher nicht getraut“, Kritik an Entscheidungen der Geschäftsführung zu üben, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 104.

Körtgen auf das Schreiben vom 19. Mai 2010, in dem die Projektsteuerung eine negative Termineinschätzung abgab:

> **Zeuge Christian Manninger**: Mein damaliger zuständiger Vorstand, Herr Dr. Cronauer, und ich wurden einbestellt zum Sechs-Augen-Gespräch. Uns wurden – auf Deutsch – die Leviten gelesen, wie wir denn so ein Schreiben verfassen könnten und dass damit das Vertrauensverhältnis infrage gestellt ist. Das war die Reaktion von Dr. Körtgen.[1159]

Die Zeugin Graf-Hertling war bereits im April 2010, als sie gegenüber der Geschäftsführung eine deutliche Terminwarnung ausgebracht hatte, zur „persona non grata“ erklärt worden.[1160] Auch der Zeuge Dr. Fretter berichtete, dass der Geschäftsführer Körtgen zwar voll informiert war über die Risiken der Inbetriebnahme,[1161] jedoch die Probleme eher „nicht so hoch hängen“ wollte.“[1162]

bb. Gesamtverantwortung der Geschäftsführung

Musterhaft ist ein Versteifen auf fehlende unmittelbare Verantwortlichkeit zu beobachten mit der Begründung, die Geschäftsführung sei nicht selbst für die Durchführung von Einzelmaßnahmen zuständig gewesen.[1163] Dass Verantwortlichkeit gerade auf Führungsebene – nicht nur politisch, sondern auch rechtlich – auch durch Ressortzuständigkeit, Zurechnung und Weisungsverhältnisse entsteht, wird hierbei vollkommen ignoriert. Dies ist insbesondere sinnwidrig, wenn man bedenkt, dass die Geschäftsführung so gut wie nie persönlich an der operativen Ausführung des Bauprojektes beteiligt sein kann.

Im Falle des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz kommt hinzu, dass dieser keine Ressortzuständigkeit für den Bereich Planung und Bau der Flughafengesellschaft hatte. Fragen nach der Gesamtverantwortlichkeit der Geschäftsführung beantwortete der Zeuge Prof. Dr. Schwarz pauschal mit dem Verweis auf Geschäftsverteilungspläne.

Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 7. September 2012 tat er dies auch vor dem Aufsichtsrat, als das Aufsichtsratsmitglied Senator Henkel die Frage nach einem Organisationsverschulden und der Verantwortlichkeit von Herrn Prof. Dr. Schwarz stellte:

> „Herr Prof. Dr. Schwarz weist auf die bestehende Geschäftsverteilung hin. Die Verantwortung für den Bau des BER und die Organisation der von Herrn Amann geschilderten Prozesse liege bei dem Geschäftsführer Technik. Da er Sprecher und

---

[1159] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 65 f.
[1160] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.1.2015, S. 13.
[1161] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 50.
[1162] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 16.
[1163] So verwies etwa der Geschäftsführer Dr. Körtgen fortlaufend in ausweichender Weise auf den Bereichsleiter Herrn Korkhaus, wenn es um Fragen der Zusammenarbeit mit der Generalplanung ging, vgl. Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 21 f.

> nicht Vorsitzender der Geschäftsführung sei, berichte der Geschäftsführer Technik nicht an ihn. Der Sprecher der Geschäftsführung sei auch nicht weisungsbefugt.“[1164]

Einer solchen Exkulpation des Sprechers der Geschäftsführung trat nicht nur der Zeuge Wowereit nachdrücklich entgegen:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Also einerseits ist bei der Auflegung des Projekts des Neubaus eine Erkenntnis da gewesen, dass die Flughafengesellschaft, oder damals die Gesellschaften, in ihrer Verfasstheit so ein Projekt nicht stemmen können. So, dementsprechend ist da natürlich dieser eigene Baubereich aufgebaut worden, und speziell Herr Weyer hat natürlich auch von seiner Dynamik her ziemlich viel Wert darauf gelegt, dass das ein eigenständiger Bereich auch ist. Das entlastet aber natürlich nicht den Sprecher der Geschäftsführung von seinen Aufgaben insgesamt, und insofern ist es sicherlich richtig, dass die Detailkenntnisse […] beim Geschäftsführer Technik liegen, aber die haben auch gemeinsame Runden gehabt, wo alle Projektbeteiligten zusammenkamen. Da war Herr Schwarz auch dabei, wie sich aus den Unterlagen ergibt. Insofern kann er sich nicht exkulpieren nach dem Motto: Er hat von gar nichts was gewusst, oder war nicht seine Zuständigkeit. Da liegt die Gesamtverantwortung auch bei der gesamten Geschäftsführung.“[1165]

Diese Auffassung wird gestützt durch § 1 Abs. 4 der Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer der Flughafengesellschaft, der besagt:

> „[…] Die Zuordnung der Geschäftsbereiche entbindet nicht von der gemeinschaftlichen Verantwortung für das Unternehmen.“[1166]

Der erforderliche Wissensstand kann auch vorausgesetzt werden, da sowohl die monatlichen Sachstandsberichte der Projektsteuerung als auch der Controllingbericht an beide Geschäftsführer ging und letzterer auch von der Geschäftsführung gemeinschaftlich an den Aufsichtsrat ging. Auch nahm der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz an den monatlichen Jour Fixes mit der Projektsteuerung teil.[1167] Der Zeuge Korkhaus schilderte dessen Teilnahme als „sehr aktiv“ und mit detaillierter Beschäftigung auch in baufachlichen Fragen.[1168]

Der **Zeuge Dr. Michael Fretter** hingegen berichtete:

[1164] FBB, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 7.9.2012, FBB 254, Bl. 1 ff. (4).
[1165] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 15.
[1166] FBS GmbH, Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer der FBS, Stand 17.9.2010, aktualisiert am 25.10.2010, FBB 553, Bl. 11 ff.
[1167] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 31.
[1168] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 47.

> „Es war schon auffällig, dass in diesen Geschäftsführerrunden, wo Prof. Schwarz zugegen war, nicht alles das in aller Ernsthaftigkeit so auf den Tisch kam, wie es hätte aus meiner Sicht berichtet werden können.“[1169]

c. Realitätsverlust

Es ist davon auszugehen, dass die Geschäftsführung ein zutreffendes Bild des Bauzustandes hatte. Selbst nach der Ergreifung von Gegensteuerungsmaßnahmen in der ersten Jahreshälfte 2012 hätte sich der Geschäftsführung die Möglichkeit eines Scheiterns des Inbetriebnahmetermins aufdrängen müssen. Mit Bezug auf die Hinweise aus den Controllingberichten sagte der **Zeuge Christian Manninger**:

> „[I]ch denke mal, es ist für jeden nachvollziehbar, wenn ich hinschreibe „äußerst kritisch“ oder „absolut kritisch“, dass wir damit zum Ausdruck bringen wollen, […] dass damit fast überhaupt keine Rückfallebene mehr vorhanden ist. Es ist letztendlich der Versuch, die Leser […] dafür zu sensibilisieren, dass wir eigentlich kaum noch Möglichkeiten haben, hier noch Terminpuffer einzubauen.“[1170]

Dennoch beschrieb der Zeuge Dr. Körtgen seine Überraschung, als er am 4. Mai 2012 von der Nichteinhaltbarkeit des Termins erfuhr:

> **Zeuge Dr. Manfred Körtgen**: […] Ich hatte fünf Minuten Schockstarre. Das ist mir noch nie passiert, denn – ich hatte es eben angedeutet – zwei Tage vorher hatten wir gesessen, das Protokoll haben Sie wahrscheinlich auch, wo nachgefragt wurde: Ist der Termin zu halten? – Das war eine ständige Frage. Oder meine Abschlussfrage, die ist nicht immer protokolliert: Gibt es noch etwas, was ich nicht weiß oder wissen müsste? – Das war meine Standardfrage. Das wurde verneint. Und auch auf die Frage von Herrn Seidel, so ist es protokolliert, so war es auch, ich saß neben Herrn Seidel, ich kann nicht zitieren, aber sinngemäß heißt es: Ist der 3. 6. nach wie vor zu halten? – kam die Antwort von Herrn Korkhaus: Ja! – Das ist protokolliert. Das war zwei Tage oder ein Tag vor der Absage.[1171]

Der Vorwurf, dass die Geschäftsführung darauf vertraute, dass auf politischem Wege die Genehmigung eines mangelhaften Baus erzielt werden würde, konnte nicht bestätigt werden.[1172]

Jedoch fehlte es an einer angemessenen Risikoabwägung: Die Geschäftsführung ging trotz aller Behinderungen so lange von der Durchführbarkeit der Inbetriebnahme aus, bis sie unmöglich war. Der Gedanke, dass eine termingerechte Eröffnung zwar nicht unmöglich,

---

[1169] Zeuge Dr. Fretter, Wortprotokoll der Vernehmung am 13.2.2015, S. 16.
[1170] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 48.
[1171] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 69
[1172] Vgl. Aussage des Zeugen Zimmermann, wonach es gar nicht erst Versuche einer Einflussnahme auf ihn gegeben habe; Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 57.

jedoch höchst gefährdet war, scheint im unternehmerischen Handlungsprogramm der Geschäftsführung entgegen jeglichem Realitätssinn nicht vorhanden gewesen zu sein.

Noch im März 2012 ignorierte die Geschäftsführung kritische Hinweise der Projektsteuerung in blindem Vertrauen auf die ergriffenen Gegensteuerungsmaßnahmen. Aus der Aussage des Zeugen Manninger geht hervor, dass die Geschäftsführung Ende März 2012 darüber informiert war, dass die Einhaltung der bevorstehenden Terminkette alternativlos die letzte Chance war, den Inbetriebnahmetermin einzuhalten. Der Zeuge Manninger berichtete über die Präsentation des Monatsberichts der Projektsteuerung:

> „Damals war die Situation so, dass die Geschäftsführung oder dass die Runde eigentlich schon aus Termingründen – ich weiß nicht warum – nicht darübergehen wollte, und dann habe ich gesagt: Moment mal! Darüber müssen wir noch mal reden, und ich habe noch mal explizit darauf hingewiesen, dass das jetzt einfach sehr eng ist. Wir hatten damals, Ende März, eine Terminkette aufgezeigt, und ich habe das so rübergebracht und gesagt: Das ist jetzt wie eine Perlenkette, und jede Perle muss grün werden. Jeden Tag muss die grün werden, und dann ist es vielleicht noch möglich. Sobald eine Perle rot wird, ist der Termin weg. Mich hat damals – ich weiß nicht wer, ob es Herr Dr. Körtgen oder Herr Schwarz gewesen ist– – – Auf alle Fälle haben die mich nur angeguckt und gesagt, wie ich denn jetzt den Eröffnungstermin in Frage stellen könne. Da habe ich gesagt: Ja, es ist so, wie es ist! Wir müssen jetzt einfach darüber reden. Man ist dann so verblieben: Na ja, wir haben doch Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt, und jetzt wollen wir mal abwarten, wie die Gegensteuerungsmaßnahmen greifen.“[1173]

Weiterhin gab der Zeuge Dr. Körtgen an, er sei Ende April/Anfang Mai aufgrund der Berichte aus den Besprechungen mit dem Bauordnungsamt von der Genehmigungsfähigkeit einer eingeschränkten Inbetriebnahme ausgegangen.[1174] Dem steht jedoch entgegen, dass er selbst an der Task Force Brandschutz teilnahm, in der Vertreter des Bauordnungsamtes nachdrücklich auf die Unzulänglichkeiten des baulichen Zustandes hinwiesen.

d. Informationspolitik gegenüber Aufsichtsrat und Gesellschaftern

Parallel zum eigenen verfehlten Optimismus der Geschäftsführung ist zu beobachten, wie dieser zu einer Politik der systematischen Fehlinformation gegenüber dem Aufsichtsrat führte.

Bereits unmittelbar nach der Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 nahm die Geschäftsführung erste Korrekturen an der Berichterstattung gegenüber dem Projektausschuss des Aufsichtsrats vor. Im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 21. Juli 2010 heißt es:

> „Herr Manninger (CBP) erläutert den Sachstandsbericht für den Projektausschuss.

[1173] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 14; ebenso S. 55 f.
[1174] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014

> Die GF beauftragt den Bericht insbesondere an nachfolgenden Stellen zu überarbeiten:
>
> Teil 1: Umsetzung EU-Sicherheitsvorschrift
>
> - Seite 11: Ampel auf Grün. Der im AR erst am 25.06.2010 beschlossene Termin ist nicht durch eine gelbe Ampel zu hinterfragen. Die entsprechenden Textpassagen sind darauf hin zu überarbeiten
>
> - […]
>
> Teil 2: TGA Planung
>
> - Seite 19: Ampel auf Grün. Der im AR erst am 25.06.2010 beschlossene Termin ist nicht durch eine gelbe Ampel zu hinterfragen. Die entsprechenden Textpassagen sind darauf hin zu überarbeiten.
>
> - […]“[1175]

Ein weiterer Änderungswunsch der Geschäftsführung ist hinsichtlich des Controllingberichts Nr. 1/2012 dokumentiert. Diese bezieht sich auf die Formulierung, wonach sich das Gesamtprojekt auf einem kritischen Weg befinde; nach Auskunft des Zeugen Manninger hatte die Projektsteuerung dort zunächst einer schärfere Formulierung vorgeschlagen. Der Änderungswunsch der Geschäftsführung wurde per Email an Herrn Manninger und Herrn Korkhaus mitgeteilt:

> „Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort „äußerst“ bei den kritischen Pfaden im CB entfernt wird. Ich bitte darum, dies entsprechend zu berücksichtigen. Vielen Dank.“[1176]

Hiernach befragt, war das Aussageverhalten der Zeugen sehr ausweichend. Der Zeuge Dr. Körtgen bezeichnete die Findung der Formulierungen als konsensual; er habe keine Anweisungen erteilt.[1177] Der Zeuge Korkhaus behauptete zunächst, weder an der Erarbeitung der Controllingberichte mitgewirkt, noch die Entwürfe überhaupt gekannt zu haben.[1178] Er habe den Bericht vor dem Versand an den Aufsichtsrat zur Kenntnis bekommen, nicht aber die vorangegangenen Entwürfe.[1179] In derselben Sitzung sagte der Zeuge später aus, der Bericht sei vor Versand an den Aufsichtsrat in großer Runde mit der Geschäftsführung und sämtlichen Fachprojektbeteiligten besprochen worden.[1180] In seiner zweiten Vernehmung

---

[1175] WSP CBP 1, Email vom Martina Junker (FBS) an Herrn Korkhaus und Herrn Manninger, mit Protokollauszug der Geschäftsführersitzung vom 21.07.2010.
[1176] FBB GmbH, weitergeleitete Email von Ralf Wagner an Christian Manninger und Joachim Korkhaus vom 22.3.2012, WSP CBP 1.
[1177] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 27.
[1178] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 20.
[1179] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 58.
[1180] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 84.

präzisierte der Zeuge Korkhaus schließlich, dass noch vor besagter Besprechung der Entwurf des Controllingberichts „natürlich“ auch ihm als Bereichsleiter vorgelegt wurde.[1181]

Wie bereits erörtert, unterlag die Geschäftsführung gravierenden Fehleinschätzungen hinsichtlich der Abnahmefähigkeit des Fluggastterminals. Entsprechend fehlgesteuert war die Berichterstattung hierüber an den Aufsichtsrat. Bezeichnend ist auch die Berichterstattung an den Bürgenausschuss. Im Protokoll der Flughafengesellschaft über die Sitzung am 21. März 2012 ist die zweigeteilte Berichterstattung durch die Geschäftsführung dokumentiert:

Zunächst berichtete der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz über die Risikosphäre „Funktionsfähigkeit“:

> „Die größte Herausforderung besteht in der Sicherstellung des Ineinandergreifens einzelner Gebäudefunktionen. Aktuell wird geplant, am 03.06.2012 zunächst mit teilautomatisiertem Betrieb zu starten und erst im Laufe der ersten Betriebsphase auf Vollautomatisierung umzusteigen. Auch hier wurden Fallbacks aufgebaut. Ziel ist es, dass mithilfe dieser Gegensteuerungsmaßnahmen die Passagiere von möglichen Problemen nicht betroffen sind. Insbesondere der Abflug ist prozesskritisch“ [1182]

Zum Thema „behördliche Abnahmen“ führte sodann der Geschäftsführer Dr. Körtgen aus:

> „Beim Terminal werden zunächst viele Einzeltermine durchgeführt, die Schlussabnahme ist erst Anfang Juni geplant. Dies ist jedoch typisch für Projekte dieser Art. Im Moment hat FBB keine Hinweise, die eine behördliche Abnahme verhindern. Herr Dr. Körtgen erwartet eine termingerechte, wenn auch zeitlich knappe Abnahme am 02.06.2012 und unterstreicht die Gewissheit, dass FBB auf dem richtigen Weg ist.“[1183]

An keiner Stelle erfolgt ein Hinweis darauf, dass die Notwendigkeit der sogenannten Fallback-Maßnahmen eine Folge von Mängeln der Bauausführung sind, die sehr wohl einer behördlichen Abnahme entgegenstanden. Eine ähnlich zweigeteilte Berichterstattung mit Rückzug auf die Gegensteuerungsmaßnahmen ist in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 zu beobachten (s. u. G.IX.6.e.cc).

6. Aufsichtsrat

a. Kenntnis der Bauabläufe

Der Aufsichtsrat hatte allgemein Kenntnis darüber, dass der durch den Eröffnungstermin gesetzte Terminrahmen ambitioniert war (s. o.).

[1181] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 18.
[1182] FBB, Protokoll zur Teilnahme von FBB-Vertretern am IMA am 21.3.2012, SenFin 7, S. 226 ff. (227).
[1183] FBB, Protokoll zur Teilnahme von FBB-Vertretern am IMA am 21.3.2012, SenFin 7, S. 226 ff. (227).

Auch die Tatsache, dass es wiederholt zu Schwierigkeiten mit der Technischen Gebäudeausstattung des Terminals kam, war dem Aufsichtsrat bekannt.[1184] So informierte etwa der technische Geschäftsführer Dr. Körtgen den Projektausschuss des Aufsichtsrats im April 2011 über den kritischen Verlauf in der technischen Gebäudeausstattung.

b. Kenntnis der operativen Risiken einer Inbetriebnahme

Nicht eindeutig ist, inwieweit der Aufsichtsrat über die durch den ORAT-Betrieb zutage getretenen Defizite informiert war.

Lediglich der Regierende Bürgermeister in seiner Funktion als Gesellschaftervertreter hatte Kenntnis vom PwC-Schreiben[1185] und wurde hierüber auch im Gespräch durch die Geschäftsführung informiert. Ein Anzeichen dafür, dass der Vorgang auch inbetriebnahmerelevant war, findet sich in den Vorbereitungsunterlagen der Senatskanzlei zu dem Gespräch:

> „Auf Nachfrage von mir, ob es nicht vor allem auch um das Halten des Fertigstellungstermins gehe, bejahte Herr Dr. Schwarz.“[1186]

Ob diese Information den Aufsichtsratsvorsitzenden erreichte, ist nicht bekannt. Allerdings wird die Relevanz dieses Schreibens dadurch eingeschränkt, dass die Geschäftsführung noch vor dem Gespräch Gegensteuerungsmaßnahmen beschlossen, und PwC seine Einschätzung in diesem Punkt zurückgenommen hatte.

c. Kenntnis der Genehmigungsrisiken

Dass grundsätzlich ein Genehmigungsrisiko hinsichtlich der Inbetriebnahme vor Fertigstellung bestand, war nach Aussage des **Zeugen Klaus Wowereit** allgemein bekannt:

> „Aber insgesamt, dass die Genehmigung insgesamt ein Problem darstellt, das ist ja klar, sonst hätten wir ja nicht diese Task-Force gehabt. Dass das noch nicht genehmigt war, war zu dem Zeitpunkt auch klar, und dass es dementsprechend ganz eng wird zum Ende, das war klar. Also, das war jetzt kein Geheimnis oder keine Überraschung.“[1187]

Fraglich ist aber, inwiefern den Aufsichtsratsmitgliedern die Tragweite des Interimskonzeptes und seiner Genehmigungsbedürftigkeit bewusst war. Die hierzu als Zeugen befragten

---

[1184] Siehe hierzu nur z. B. der Sachstandsbericht „Neue EU-Sicherheitsvorschriften und Planung TGA“ an den Projektausschuss von September 2010, Skzl 675, Bl. 1 ff., und von Januar 2011, Skzl 785, Bl. 24 ff.
[1185] Skzl 772, Bl. 64.
[1186] Email Skzl (Prahl), Skzl 772, Bl. 73.
[1187] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 53.

Aufsichtsratsmitglieder stellten vordergründig nur auf die Mensch-Maschine-Schnittstelle ab.[1188]

d. Tatsächliche Kenntnis von der Nichteinhaltbarkeit der Terminkette

Insgesamt ist festzustellen, dass die Mitglieder des Aufsichtsrates von der kurzfristigen Absage des Inbetriebnahmetermins vollkommen überrascht waren. Ähnlich den Zeugen aus der Arbeitsebene der Flughafengesellschaft schilderten Aufsichtsratsmitglieder, dass man eine Verschiebung umso mehr für ausgeschlossen hielt, je näher der Termin rückte, wie etwa der **Zeuge Klaus Wowereit**:

> „Ich sage mal, jeder wusste, dass das sehr ambitioniert ist, und es kann immer was schiefgehen. Es ist ja bis zum Schluss relativ wenig in dem Sinne schiefgegangen, weil wir wenig Vergaberügen hatten oder Konkurse von Baufirmen, die auf einmal so ein Ding da ins Strudeln bringen. Das lief ja durchaus in sehr guten Bahnen. Insofern war eine generelle Terminverschiebung immer irgendwo im Bereich des Möglichen. Aber eine so kurzfristige, muss ich mal sagen […], das war für mich dann nicht mehr vorstellbar.“[1189]

e. Möglichkeiten einer früheren Kenntnisnahme

aa. Kenntnismöglichkeiten in der Aufsichtsratssitzung Dezember 2011 (Klausurtagung)

Zur Aufsichtsratssitzung im Dezember 2011 gab der Zeuge Wowereit die Auskunft, dass zwar über Schwierigkeiten der Projektverwirklichung diskutiert wurde, es aber keine Hinweise darauf gab, dass der Eröffnungstermin nicht zu halten sei.

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Dass es natürlich am Ende immer eng wird, das ist auch jedem klar, und derjenige oder diejenigen, die Baustellen kennen, wissen auch, wie das dann zum Schluss alles immer dann ganz eng wird. Aber im Dezember war eigentlich das Gefühl im Aufsichtsrat, wenn ich das so richtig empfunden habe, nicht nur bei mir, sondern bei allen: Ja, da muss noch mal kräftig beschleunigt werden, aber es gibt keinen Anlass dafür, daran zu zweifeln.“[1190]

Im Bereich Brandschutz stand die Problematik des Einbaus nicht zugelassener Brandschutzklappen auf der Tagesordnung[1191], nicht aber die Diskussion der sogenannten Mensch-Maschine-Schnittstelle – die Fehlfunktion der Vollautomatik war zu jenem Zeitpunkt

---

[1188] Vgl. Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 7, der allerdings von weiteren Bestandteilen des Interimskonzeptes wusste, diese aber für eher nebensächlich hielt, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 25; Zeuge Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 6.
[1189] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 77.
[1190] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 7.
[1191] FBS GmbH, Protokoll der 103. Aufsichtsratssitzung am 11.12.2011, FBB 265, Bl. 1 ff. (10).

noch nicht bekannt.[1192] Der Sachstandsbericht des technischen Geschäftsführers schließt mit der Feststellung:

> „Auf Nachfrage von Herrn Platzeck teilt Herr Dr. Körtgen mit, dass der Inbetriebnahmetermin BER zum 03. Juni 2012 weiterhin realistisch sei. Zu diesem Zeitpunkt würden die inbetriebnahmerelevanten Einrichtungen fertig gestellt sein.“[1193]

bb. Kenntnismöglichkeiten nach dem Gespräch des Aufsichtsratsvorsitzenden mit dem Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz am 30. März 2012

Zum Gespräch zwischen Prof. Dr. Schwarz und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit am 30. März 2012 (s. o. G.IV.2.c und G.IV.3.b) berichtet die Senatskanzlei nach Gedächtnisprotokoll:

> „Nach Erinnerung von Herrn Prahl wurde von beiden Geschäftsführern in dem Gespräch am 30.03.2012 zwar von weiterhin bestehenden Problemen in Verbindung mit der bevorstehenden Eröffnung des BER gesprochen. Gleichzeitig seien jedoch Maßnahmen dargestellt worden, die eine pünktliche Eröffnung des BER sicherstellen werden (z. B. „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, Veränderungen bei den Türschließanlagen (Schlüssel statt elektronischer Scheckkarte) und Anpassungen beim Probebetrieb). Beide Geschäftsführer hätten in diesem Gespräch nicht den Eindruck vermittelt, dass der vorgesehene BER-Eröffnungstermin am 03.06.2012 nicht stattfinden könne.[1194]

Das Gedächtnisprotokoll und die Aussage des Zeugen Prof. Dr. Rainer Schwarz unterscheiden sich insofern von der Aussage des Zeugen Wowereit und dem obigen Protokoll, als ausdrücklich bezug auch auf die McKinsey-Schreiben genommen wird.[1195] Auch in der Protokollierung des Zeugen Prof. Dr. Schwarz scheint es jedoch Ziel des Gespräches gewesen zu sein, beim Aufsichtsratsvorsitzenden gerade dem Eindruck entgegenzuwirken, die Inbetriebnahme sei gefährdet. Hierzu dienten die expliziten Hinweise auf Gegensteuerungsmaßnahmen. Zugleich geht aus dem Gedächtnisprotokoll des Zeugen Prof. Dr. Schwarz hervor, dass er durch das Gespräch die Beauftragung weiterer Gegensteuerungsmaßnahmen bereits im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung abstimmen und vergabereif vorbereiten wollte.

Vor dem Hintergrund, dass PwC noch vor dem Gespräch ihre Einschätzung relativiert hatten, kann von einer positiven Kenntnis darüber, dass ein Scheitern der Inbetriebnahme

---

[1192] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 61.
[1193] FBS GmbH, Protokoll der 103. Aufsichtsratssitzung am 11.12.2011, FBB 265, Bl. 1 ff. (8).
[1194] CdS, Gedächtnisprotokoll zum Gespräch zwischen dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der FBB mit dem damaligen Sprecher der Geschäftsführung am 30.3.2012, übermittelt mit Schreiben vom 13.10.2014, Skzl 898, S. 2.
[1195] Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz, Gedächtnisprotokoll zum Gespräch mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden der FBB am 30.3.2012, ca. 12-13 Uhr, Schwarz 1, S. 2

bevorstünde, noch nicht gesprochen werden. Aufgrund der Notwendigkeit weiterer Sicherungsmaßnahmen und der Dringlichkeit, mit der diese durch den Sprecher der Geschäftsführung präsentiert wurden, kann allerdings davon ausgegangen werden, dass dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit die Gefährdung des Inbetriebnahmetermins zu diesem Zeitpunkt nicht gänzlich verborgen geblieben war.

cc. Kenntnismöglichkeiten in der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012

Die Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 war geprägt von der Vorstellung des Interimskonzeptes und der Beschlussfassung über weitere Maßnahmen zur Sicherung der Inbetriebnahme. Wie aus dem Protokoll der Sitzung erkennbar, war die Präsentation der Geschäftsführung zweigeteilt:

Unter dem Tagesordnungspunkt „Maßnahmen zur Absicherung der Inbetriebnahme BER“ wurden durch den Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz operative Maßnahmen zur Risikoabfederung vorgestellt. Hierzu gehörte zusätzlicher Mitarbeitereinsatz, der Einsatz zusätzlicher Trainer und sogenannte „Türschließerteams“.[1196] Weder das Protokoll noch die dazugehörige Präsentation enthalten Hinweise auf ein diesbezügliches Genehmigungerfordernis.

An anderer Stelle folgte der Sachstandsbericht zum Bauprojekt, der durch den technischen Geschäftsführer Dr. Körtgen vorgetragen wurde. Hierzu ist im Protokoll vermerkt:

> „Auf Nachfrage von Herrn Bomba und weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrates teilt er mit, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei.
>
> Der Brandschutz sei das entscheidende Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012.
>
> Bis zur Fertigstellung des vollautomatisierten Brandschutzes werde eine Teilautomation als Interimslösung verfolgt. Das hierzu erstellte Konzept liege inzwischen den Behörden zur Genehmigung vor.“[1197]

Die vorgestellten Maßnahmen wurden durch den Aufsichtsrat zunächst mit Zweifeln aufgenommen, wie der **Zeuge Klaus Wowereit** schilderte:

> „Also diese Umstellung von der vollautomatischen auf die Hand-Maschine-Lösung, wie sie so beschrieben worden ist, war dann doch sehr erstaunlich, vor allen Dingen auch in der Frage: Wie kann das überhaupt umgesetzt werden? Wie kriegt man geschultes Personal usw.?“[1198]

[1196] FBB GmbH, Protokoll der 104. Aufsichtsratssitzung am 20.4.2012, FBB 254, Bl. 135 ff., mit Präsentation der Geschäftsführung.
[1197] FBB GmbH, Protokoll der 104. Aufsichtsratssitzung am 20.4.2012, FBB 254, Bl. 135 ff. (144).
[1198] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 7.

Insbesondere bezüglich der operativen Auffangmaßnahmen (Türöffnerteams etc.) wurden die Vorschläge dem Aufsichtsrat auf mehrfache Nachfragen plausibel gemacht. So sagte der Zeuge Wowereit zu der Diskussion um die Frage, ob genügend Personal hierfür ausgebildet werden könne:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Es kam mir auch komisch vor, ja. Das ist doch klar. 600 Leute, aber wir haben da kritisch nachgefragt, ausgiebig, ob das funktionieren kann. Es ist uns erklärt worden: Ja, das kann funktionieren, und das hat woanders auch schon funktioniert.

[…]

> Das war zumindest mit dem Hinweis, dass man auf schon sicherheitsüberprüftes, geschultes Personal von den Sicherheitskräften zurückgreifen kann, plausibel.“[1199]

Auch an der Genehmigungsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahmen bestanden demzufolge keine Zweifel:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: Ja, ich glaube, der missverständliche Punkt dabei ist, dass im Aufsichtsrat ja nicht vorgetragen worden ist, hier gibt es keine Genehmigung dafür oder so, sondern diese Lösung ist selbstverständlich so vorgestellt worden, dass der Aufsichtsrat davon ausging, dass es auch genehmigungsfähig ist. Dass die Genehmigung natürlich noch nicht vorliegen konnte, war ja klar, weil das am Ende des Prozesses kommt. Aber es gab zu dem Zeitpunkt keinen Zweifel daran, dass das an sich eine genehmigungsfähige Methode ist – sonst hätte man ja den Aufwand nicht betreiben müssen.[1200]

Der Zeuge Wowereit unterstrich die Überzeugung des Aufsichtsrates, der Inbetriebnahmetermin sei mithilfe der Gegensteuerungsmaßnahmen noch zu halten, mit der Tatsache, dass dieser einer Budgeterhöhung um 14,6 Mio Euro für deren Durchführung bewilligte. Zusammenfassend war die Auffassung des **Zeugen Klaus Wowereit**:

> „Auf jeden Fall war unser Erkenntnisstand bei der Aufsichtsratssitzung am 20. April […]: Ja, da gibt es Probleme, aber die sind noch zu lösen.“[1201]

Aus den obigen Schilderungen wird deutlich, dass die Berichterstattung durch die Geschäftsführung in mehrfacher Hinsicht lückenhaft war:

Erstens stand in baulicher Hinsicht erkennbar die Mensch-Maschine-Lösung im Vordergrund; auch die übrigen Auffangmaßnahmen wurden damit in Verbindung gebracht. Nicht

---

[1199] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 49 f.; ähnlich Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 71.
[1200] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 78 f.
[1201] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 28.

ausgesprochen wurde hierbei, dass die Maßnahmen des Interimskonzeptes keineswegs der Durchführung der Mensch-Maschine-Schnittstelle diente, sondern der Überbrückung zahlreicher Mängel der baulichen Fertigstellung und Funktionalität, die auch die Genehmigungsfähigkeit der Inbetriebnahme beeinträchtigten. Daher ist auch die Behauptung, es handele sich um ein bereits an anderen Bauten bewährtes Konzept, eine Fehlinformation. Denn dies trifft nur auf die technische Lösung der Mensch-Maschine-Schnittstelle zu, nicht aber auf eine Inbetriebnahme mit durchgehenden baulichen und operativen Defiziten.[1202]

Zweitens wurde dementsprechend auch das Genehmigungsrisiko falsch eingeordnet: Zwar war dem Aufsichtsrat bekannt, dass das Interimskonzept dem Bauordnungsamt zur Genehmigung vorlag. Er wurde jedoch weder darüber informiert, dass das Bauordnungsamt sich bereits kritisch zu dem Konzept an sich geäußert hatte,[1203] noch darüber, dass der mangelnde Fertigstellungsgrad es mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht erlauben würde, das Konzept überhaupt durchzuführen, und damit eine Grundlage für die Genehmigung zu schaffen.

Drittens wäre im Sachstandsbericht über das Bauprojekt der Hinweis angebracht gewesen, dass sich bereits unmittelbar nach der Aufsichtsratssitzung die technische Einhaltbarkeit der Terminkette zur Inbetriebnahme endgültig entscheiden würde. Aufgrund der geplanten Wirkprinzipprüfungen durch den TÜV Rheinland stand dies bereits fest.

Aus der protokollierten Nachfrage mehrerer Aufsichtsratsmitglieder[1204] ist davon auszugehen, dass die Möglichkeit eines Scheiterns der Inbetriebnahme durchaus von mehreren Aufsichtsratsmitgliedern gesehen wurde. Dennoch war dem Aufsichtsrat aufgrund der irreführenden Berichterstattung durch die Geschäftsführung nicht die Möglichkeit gegeben, das unternehmerische Risiko eines Festhaltens am Inbetriebnahmetermin zutreffend einzuschätzen.

dd. Kenntnismöglichkeit aufgrund der Signale durch das Bauordnungsamt

Mangels eigener Vertreter in der Task Force Brandschutz hatte der Gesellschafter Berlin keine unmittelbare Kenntnis der Position, die das Bauordnungsamt oder der Brandschutzsachverständige hhpberlin innerhalb der Task Force-Besprechungen vertrat. Konfrontiert mit den Aussagen des Brandschutzsachverständigen hhpberlin äußerte sich der Zeuge Wowereit dahingehend, dass hierüber im Aufsichtsrat nicht unmittelbar berichtet wurde, sondern nur im Sinne allgemeiner Schwierigkeiten, die mit den zugleich vorgestellten Auffangmaßnahmen behebbar seien.[1205]

[1202] Nach Aussage des Zeugen Aßkamp stellte die Geschäftsführung auch nach der Absage der Inbetriebnahme, nämlich in der Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, nur die Brandschutzproblematik als inbetriebnahmerelevant dar. Bis auf „Stereotype“ seien kaum weitere Informationen von der Geschäftsführung zu erhalten gewesen, Wortprotokoll der Vernehmung am 4.12.2015, S. 79.
[1203] Der Zeuge Wowereit beschrieb seine Wahrnehmung des Genehmigungsprozesses lediglich als eine laufende gegenseitige Abstimmung und Verhandlung, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 47.
[1204] FBB GmbH, Protokoll der 104. Aufsichtsratssitzung am 20.4.2012, FBB 254, Bl. 135 ff. (144).
[1205] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 39.

Nicht aufgeklärt werden konnte die Frage, weshalb Informationen über die Positionierung des Bauordnungsamtes durch den Gesellschafter Brandenburg, der Vertreter in die Task Force Brandschutz entsandte, nicht an die anderen beiden Gesellschafter weitergegeben wurden.

ee. Kenntnismöglichkeiten aufgrund von Einzelstellungnahmen

Insgesamt hat der Aufsichtsrat aufgrund seiner gesellschaftsrechtlichen Stellung eine im Vergleich zur Geschäftsführung eingeschränkte Informationslage. Er ist grundsätzlich auf die Aufbereitung der Informationen durch die Geschäftsführung angewiesen. Diese wurden durch die Hinzuziehung von Projektmitarbeitern, insbesondere der Projektsteuerung, in den Aufsichtsratssitzungen ergänzt.

Jenseits der regelmäßigen Berichterstattung hatte der Aufsichtsrat keine Kenntnis über Einzelstellungnahmen von Sachverständigen und Projektbeteiligten.[1206] So lagen dem Aufsichtsrat keine Informationen darüber vor, dass die Controllingberichte von den ursprünglichen Vorlagen der Projektsteuerung abwichen.[1207]Der Entstehungsprozess des Controllingberichtes war für den Aufsichtsrat nicht nachzuvollziehen.[1208] Nach Aussage des Zeugen Wowereit wies die Projektsteuerung dem Aufsichtsrat erstmals in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 darauf hin, dass sie eine kritischere Termineinschätzung vertreten hatte, als dies in den Controllingberichten zum Ausdruck kam.[1209]

7. Gesellschafterversammlung

Dem Ausschuss ist nicht bekannt, dass die Gesellschafterversammlung eine bessere Informationslage gehabt hätte als der Aufsichtsrat. Fraglich ist, weshalb der Gesellschafter Brandenburg die übrigen Gesellschafter nicht über die kritischen Hinweise des Bauordnungsamts in der Task Force Brandschutz informiert hat. Denn es handelte es sich bei der Task Force Brandschutz um das einzige Instrument, durch das Gesellschaftervertreter aus eigener, unmittelbarer Anschauung Einsichten zur Abnahmefähigkeit des Baus gewinnen konnten.

[1206] z. B. für das Gutachten des Sachverständigen Dr. Kraft siehe Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 18.
[1207] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013 S. 81.
[1208] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013 S. 80 f.; ebenso Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 63.
[1209] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2012, S. 72.

H. Krisenmanagement und Baufortschritt nach dem 3. Juni 2012

Der Aufsichtsratsvorsitzende maß dem Projekt BER große Bedeutung bei. Das belegt sein ständiges Handeln.

I. Kündigung der Verträge mit dem Generalplaner und Objektüberwacher pg bbi

Zu den kontroversesten Maßnahmen, die die Flughafengesellschaft im Nachgang der Absage des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012, gehört die Kündigung der Generalplaner- und Bauüberwachungsverträge mit der pg bbi. Die Entscheidung zur Beendigung der Vertragsverhältnisse fiel am 16./17. Mai in der ersten Aufsichtsratssitzung nach der Terminverschiebung.

1. Reaktionen der pg bbi auf die Aufhebung des Inbetriebnahmetermins

Nach Bekanntgabe der Terminverschiebung definierte die pg bbi mit Schreiben vom 8. Mai 2012 Projektanforderungen, die aus ihrer Sicht zur verbindlichen Festlegung eines neuen Eröffnungstermins umzusetzen waren.[1210] Dies waren:

- Anerkennung der neuen Inbetriebnahmeterminabläufe durch die ausführenden Firmen
- Regelmäßige Berichte durch die Firmensachverständigen
- Einfordern der Inbetriebnahmedokumentation bei den ausführenden Firmen
- die Komplettierung aller Antragsunterlagen auf Zustimmungen im Einzelfall durch die Flughafengesellschaft
- Festlegung von Fragen zur Umsetzung des Brandschutzkonzeptes durch hhpberlin
- funktionsfähige Errichtung der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, d.h. Herbeiführen der Freigabe durch das Bauordnungsamt, indem hhpberlin und der ÜSV zur Stellungnahme aufgefordert werden
- Terminfestlegungen durch die Flughafengesellschaft zur Fertigstellung der Infrastrukturnetze
- Zurückstellung von förmlichen Abnahmen der Ausführungsleistungen bis nach der Inbetriebnahme des BER
- Beteiligung der pg bbi an Firmengesprächen
- keine weiteren Änderungsanordnungen

Ergänzend sprachen die Verfasser mit Schreiben vom 9. Mai 2012 eine Regelung hinsichtlich zusätzlicher Aufwendungen der pg bbi an und baten hierfür um einen Termin.[1211]

[1210] pg bbi (Hubert Nienhoff und Michael Stutz), Schreiben an die FBB GmbH vom 8.5.2012, LG Potsdam 11, Anlage K 27.
[1211] pg bbi (Gunter Bürk und Hubert Nienhoff), Schreiben an die FBB GmbH vom 9.5.2012, LG Potsdam 11, nach Anlage 28 ohne Nummerierung.

Nach den Kenntnissen des Ausschusses über die Projektorganisation fällt auf, dass es sich bei den genannten Punkten überwiegend um Aspekte handelt, die die pg bbi selbst zu verantworten oder zu beeinflussen hatte. So war es etwa Aufgabe der pg bbi, die für die behördlichen Abnahmen erforderlichen Unterlagen zusammenzustellen und bei den Firmen einzufordern. Entsprechend fiel die Reaktion der Flughafengesellschaft in einem Schreiben vom 14. Mai 2012 aus, verbunden mit der Aufforderung zur Vorlage einer neuen Detailterminplanung:

> „Wie dürfen hervorheben, dass dieses Verhalten nicht nur erstaunt, sondern angesichts der aufgetretenen Situation gänzlich inakzeptabel ist. Die von Ihnen aufgelisteten 11 Punkte sind letztlich sämtlich Leistungen, die durch Ihr Haus verantwortlich vorzubereiten und zu steuern sind. Wir sehen in Ihrem Schreiben vom 08.05.2012 lediglich den Versuch, „die eigene Haut zu retten“. Irgendein konstruktiver Beitrag zu neuen Terminüberlegungen ist hierin nicht zu sehen.“[1212]

Parallel hierzu übersandte die pg bbi eine Rahmenterminplanung für die Inbetriebnahme des Fluggastterminals, die nunmehr eine Fertigstellung zum 31. Oktober 2012 vorsah.[1213]

2. Die Beschlussfassung im Aufsichtsrat am 16./17. Mai 2012

a. Entscheidungsvorlage durch Geschäftsführung und Projektsteuerung

Bis zuletzt widersprachen sich die Zeugenaussagen darüber, von wem der Vorschlag stammte, sich von der pg bbi zu trennen.

So sagte der Vertreter der Projektsteuerung, der Zeuge Manninger, aus, dass der Vorschlag nicht von ihm stamme, und er sich auch nicht mehr an den Urheber des Vorschlags erinnere; vielmehr habe es sich um eine „Dynamik in dem Prozess“ gehandelt.[1214] Der Zeuge Korkhaus gab an, er sei in die Entscheidungsfindung zur Entlassung der pg bbi nicht eingebunden gewesen,[1215] was nachweislich nicht zutrifft, da der Zeuge Korkhaus gemäß Aufsichtsratsprotokoll mehrfach an der Diskussion beteiligt war und Vorschläge zur Abwicklung der Vertragsauflösung machte.[1216] Der Zeuge Wowereit sagte aus, es habe sich um einen Vorschlag beider Geschäftsführer gehandelt.[1217] Der technische Geschäftsführer Dr. Körtgen gab seinerseits an, einen solchen Vorschlag nicht gemacht[1218] und keinerlei

---

[1212] FBB GmbH (Dr. Körtgen, Herr Korkhaus), Schreiben an die pg bbi vom 14.5.2012, LG Potsdam 11, Anlage K 28.
[1213] pg bbi, Schreiben an die FBB GmbH vom 13.5.2012, LG Potsdam 11, Anlage K 24.
[1214] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 71.
[1215] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 70.
[1216] Vgl. FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 54, Bl. 108 ff. (120 f.); so auch die Erinnerung des Zeugen Dr. Markov, der zwar nicht mehr wusste, von wem der Vorschlag zur Vertragsauflösung stammte, sich aber bei der Aufsichtsratsentscheidung auch auf die Auskünfte des Zeugen Korkhaus berief, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 6.11.2015, S. 32 f. und 34.
[1217] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 50; und Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 61.
[1218] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 48.

konkrete Erinnerung mehr an den Vorgang zu haben;[1219] jedenfalls aber hätten Herr Korkhaus und der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz die Entlassung der pg bbi befürwortet.[1220] Der Zeuge Prof. Dr. Schwarz seinerseits sagte lediglich aus, dass die Aufsichtsratsentscheidung auf Grundlage einer Vorarbeit durch die Projektsteuerung WSP CBP gefällt wurde, ohne dass die Geschäftsführung eine konkrete Empfehlung abgegeben hätte; er selbst habe sich mangels Ressortzuständigkeit aus der Diskussion herausgehalten.[1221]

Zweifelsfrei steht fest, dass die Entscheidung im Aufsichtsrat wie üblich durch die Geschäftsführung vorbereitet wurde. Als Zuarbeit fertigte die Projektsteuerung WSP CBP eine Vorlage an.[1222] Diese hatte der technische Geschäftsführer Dr. Körtgen beauftragt. Aus der Aussage des Zeugen Manninger ergibt sich, dass die Geschäftsführung auch inhaltlich beteiligt war:

> **Zeuge Christian Manninger**: „[…] Herr Wagner [*Mitarbeiter der Geschäftsführung, Anm. d. Verf.*] hatte schon vorgedacht, wie dieses Papier in etwa ausschauen soll. Wir haben dann noch mal unseren Beitrag geleistet, und dann war es letztendlich ein Gemeinschaftswerk zwischen dem Flughafen, sprich: Herr Wagner, und von uns, von meinem Berichtsteam, die dann diese Unterlage erstellt haben.“[1223]

Die Unterlage trägt den Titel „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER – Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin“. Unter dem Kapitel „Gegensteuerungsmaßnahmen“ empfehlen die Verfasser eine Klärung des Vertragsverhältnisses mit der pg bbi, wobei als Entscheidungsvarianten die ganz oder teilweise Beendigung einer Fortführung des Vertragsverhältnisses gegenübergestellt wurden. Hierbei wurde kein Fazit in Form einer eindeutigen Handlungsempfehlung gezogen. Aus der Gegenüberstellung ist jedoch ersichtlich, dass wesentlich mehr Argumente für eine Beendigung der Vertragsverhältnisse angeführt wurden, als für eine Fortsetzung. Auch die Risikoabwägung lässt eine deutliche Präferenz zu einer Vertragsbeendigung erkennen: Als Risiko einer Vertragsbeendigung wurden lediglich genannt, dass Planunterlagen von der pg bbi gesperrt werden könnten, und dass die Subunternehmer der pg bbi zu einer Leistungsfortsetzung nicht bereit sein könnten. Ein Einbruch der Projektleistung in Form eines Vakuums oder unklarer Zuständigkeiten wurde hierbei nicht als Risiko gesehen.[1224]

Die Vorlage enthielt einen Vorschlag, wie der Verlust der Generalplaner ausgeglichen werden sollte, nämlich durch den „Aufbau einer OÜ-Struktur bestehend aus ehemaligen Subunternehmern der pg bbi, FBB-Mitarbeitern, WSP CBP Mitarbeitern sowie partiellen Spezialisten für den Brandschutz“.[1225]

[1219] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 68 f.
[1220] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 48 f.
[1221] Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.12.2014, S. 38.
[1222] FBB GmbH/WSP CBP, Vorlage zur a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 253, Bl. 379 ff..
[1223] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 72.
[1224] FBB GmbH/WSP CBP, Vorlage zur 105. a. o. Sitzung des Aufsichtsrats am 16.5.2012, FBB 253, Bl. 379 ff. (404).
[1225] FBB GmbH/WSP CBP, Vorlage zur 105. a. o. Sitzung des Aufsichtsrats am 16.5.2012, FBB 253, Bl. 379 ff. (404).

b. Die Diskussion im Aufsichtsrat

Obwohl niemand die Kündigung der pg bbi im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung unmittelbar vorgeschlagen haben wollte, befürworteten im Nachhinein alle beteiligten Zeugen – außer Vertreter der pg bbi selbst – die Trennung von der pg bbi.

Der Zeuge Korkhaus begründete in seiner Vernehmung die damals angestrebte neue Vertragsstruktur mit dem Vertrauensverlust in die Führungskräfte der Planungsgemeinschaft:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Nachdem wir uns überlegt haben, dass das Vertrauen zerstört war zum Planer, der uns einfach nicht reinen Wein eingeschenkt hat, was überhaupt an Planungen vorhanden ist, sondern uns den Stand erzählt hat, dass noch drei bis fünf Prozent fehlen – nachher waren es teilweise bis zu 15 Prozent –, haben wir gesagt: Wir wollen hier nicht mehr die Schnittstelle haben mit den Führungskräften dieser Planungsgemeinschaft, sondern wir wollen direkt auf die Büros zugehen, denn wenn ich direkt mit einem Elektrikplaner sprechen, dann kann ich mir sagen lassen: Wie ist es hier mit den Plänen? Dann braucht er mir nicht zu erzählen, er hat 90 Prozent, wenn es wirklich nur 70 Prozent sind.“[1226]

Diese Begründung, so der Zeuge Korkhaus, habe die Flughafengesellschaft auch gegenüber dem Aufsichtsrat vertreten.[1227] In der Tat geht aus dem Aufsichtsratsprotokoll hervor, dass Geschäftsführung und Projektsteuerung als Hauptursache für das Verfehlen des Inbetriebnahmetermins mangelhafte Planungsleistungen der pg bbi angaben:

> „Herr Dr. Körtgen erwidert hierzu, dass die bloße Tatsache von Planungsänderungen bei einem derart komplexen Bauvorhaben wie dem BER grundsätzlich kein ungewöhnlicher Vorgang sei. Herr Manninger ergänzt, dass über die Jahre 2010 und 2011 eine enge Führung der pgbbi durch WSP CBP als Projektsteuerer erfolgt sei. Nunmehr sei festzustellen, dass die Gesamtkoordination der Planung durch die pgbbi nicht bzw. nicht in dem erforderlichen Maß vorgenommen worden sei. Letztlich entscheidend für die neuerliche Terminverschiebung sei daher die Lieferung einer nicht mit den beteiligten Firmen abgestimmten Brandfallsteuermatrix. Als Auffanglösung sei daraufhin im Interesse der Einhaltung des Inbetriebnahmetermins zum 03.06.2012 ab Januar 2012 der halbautomatische Betrieb der Entrauchungsanlage (Mensch-Maschine) konzipiert worden.“[1228]

Auch hinsichtlich der fehlenden Information an den Aufsichtsrat bezüglich des kritischen Bauzustandes verwies die Geschäftsführung auf Fehlinformationen durch die pg bbi. In diesem Sinne lautete die Antwort des Geschäftsführers Dr. Körtgen, darauf angesprochen, dass die Geschäftsführung trotz Bedenken seitens des Bauordnungsamtes Interimsmaßnahmen empfohlen und den Inbetriebnahmetermin in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 bestätigt habe:

[1226] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 5. Auch der Zeuge Manninger sprach von einem zerrütteten Vertrauensverhältnis, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 74.
[1227] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 5.
[1228] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff., 113.

> „Herr Dr. Körtgen teilt hierzu mit, dass speziell zum Thema Brandschutz eine Task Force eingesetzt worden sei. Darüber hinaus hätte pgbbi als verantwortlicher Planer noch vor der Aufsichtsratssitzung die Erreichung der Schutzziele des Brandschutzes und den Inbetriebnahmetermin 03.06.20120 bestätigt. In der Aufsichtsratssitzung selbst habe er ausdrücklich auf den Brandschutz als entscheidendes Kriterium für den Inbetriebnahmetermin hingewiesen. Gescheitert sei die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 letztlich daran, dass die pgbbi zugesagte Vorleistungen nicht erbracht habe. Noch am 02. Mai habe die pgbbi die Machbarkeit der Inbetriebnahme des BER am 03.06.2012 bestätigt.“[1229]

Im weiteren Verlauf der Diskussion betonte Herr Manninger mehrfach, dass die Terminkette wegen fehlender Unterlagen zur Hinterlegung des Interimskonzeptes zur Halbautomatik nicht habe eingehalten werden können – auch auf Zweifel des Aufsichtsratsvorsitzenden hin, dass dies eher am fehlenden Fertigstellungsgrad gelegen haben könnte.[1230] Dies ist, wie bereits in Kapitel G gezeigt, in dieser Einseitigkeit nicht zutreffend; vielmehr wurde der Mangel in der Ansteuerung der Entrauchungsanlage durch die Halbautomatik tatsächlich gelöst. Es bestanden jedoch, wie der Aufsichtsratsvorsitzende richtig bemerkte, zahlreiche weitere Mängel.

Zu der Frage, ob das Risiko bei Ausfall des Generalplaners angemessen erörtert wurde, finden sich im Protokoll folgende Hinweise:

> „Der Vorsitzende bittet um Auskunft, ob und in welchem Umfang die Trennung von der pgbbi zu einer weiteren Verzögerung der Inbetriebnahme des BER führen werde. Herr Korkhaus teilt hierzu mit, dass hinsichtlich der Planungsaufgabe die Bindung von Subunternehmen binnen einer Woche erfolgen könne. Hinsichtlich der Wahrnehmung der Aufgabe der Bauüberwachung könne ein tragfähiger Ersatz ab Pfingsten umgesetzt werden.“ – „Herr Körtgen teilt mit, dass aus Sicht der FBB das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der pgbbi erschüttert sei. Das bisherige Reporting der pgbbi könne durch Dritte ersetzt werden, die im Falle einer Entscheidung zur Trennung von der pgbbi auch hierfür bereit stünden.“ – „Der Vorsitzende fragt, welche Gewissheit besteht, dass die FBB die Leistungen der pg bbi selbst besser ausführen kann, und ob eine mögliche Trennung von der pg bbi juristisch geprüft wurde. Herr Korkhaus spricht sich dafür aus, in jedem Fall die Objektüberwachungsleistung der pg bbi zu kündigen. Herr Dr. Körtgen erläutert, dass eine Trennung von der pg bbi von der Kanzlei Kapellmann geprüft wurde und dass eine Feststellungsklage eingereicht werden wird. Ein solcher Schritt wäre juristisch ohne weiteres möglich, jedoch sorgfältig vorzubereiten und durchzuführen.“[1231]

Dies bestätigt den Eindruck aus den Zeugenaussagen, dass die Aufsichtsratsentscheidung maßgeblich beeinflusst wurde durch die Stellungnahmen der Geschäftsführung, des

---

[1229] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff., 113.
[1230] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff., 113 f.
[1231] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (120).

Bereichsleiters Herrn Korkhaus und der Projektsteuerung, die eine Vertragsbeendigung als sowohl angezeigt als auch durchführbar darstellten. So sagte etwa der Zeuge Bomba aus, dass er die Entscheidung so nicht getroffen hätte, wenn nicht beide Geschäftsführer versichert hätten, dass der Verlust der pg bbi mit eigenen Kräften ausgeglichen werden könnte.[1232]

Der Zeuge Paap zeigte sich sichtlich ungehalten über den Verlauf der Aufsichtsratsdiskussion und wies Vorwürfe über eine unzureichende Berichterstattung durch die pg bbi zurück. Gegen Vermutungen, die pg bbi sei von vornherein zum „Sündenbock“ bestimmt worden, stellte sich dennoch der Zeuge Wowereit, der die Diskussion als offen und intensiv bezeichnete. [1233] Zur Entscheidung des Aufsichtsrats, so der Zeuge Wowereit, hätten nicht nur die Stellungnahmen der sonstigen Projektbeteiligten beigetragen, sondern auch der persönliche Auftritt des Vertreters der pg bbi, Herrn Paap, der bei den Sitzungsteilnehmern einen sehr schlechten Eindruck hinterlassen habe:[1234]

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „[D]a war die Situation so, dass da etliche fast schon erschüttert waren über das, was da erzählt worden ist, weil ja außer einer Verteidigungslinie nicht mehr viel gekommen ist.“[1235]

Ähnlich negative Reaktionen auf den Auftritt des Generalplaners zeigten die Zeugen Bomba, dessen Aussage vor allem auf Unzufriedenheit über das mangelnde Schuldbewusstsein schließen lässt,[1236] und Dr. Markov.[1237] Hierzu trug auch die Tatsache bei, dass die pg bbi trotz mangelhafter Leistungen finanzielle Nachforderungen gegenüber der Flughafengesellschaft erhoben hatte.[1238]

Im Ergebnis der Diskussion, und nach einer weiteren internen Beratung der Anteilseigner, fasste der Aufsichtsrat am Ende der Sitzung vom 17. Mai 2012 einen Beschluss mit dem Wortlaut:

> „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“[1239]

[1232] Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 43 f.; ähnlich Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 50.
[1233] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 44.
[1234] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 50, und Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 6.
[1235] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 42.
[1236] Zeuge Bomba, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.11.2013, S. 32.
[1237] Zeuge Dr. Markov, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.11.2015, S. 35.
[1238] Siehe Äußerung von Herrn Bomba laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (120).
[1239] FBB, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (124).

3. Weitere Verhandlungen bis zur Kündigung

Nach der Beschlussfassung im Aufsichtsrat sprach die Flughafengesellschaft zunächst keine Kündigung gegenüber der pg bbi aus. Es fanden weitere juristische Bewertungen sowie Verhandlungen mit dem Ziel einer einvernehmlichen Vertragsauflösung statt.

a. Risikobewertung durch Rechtsanwälte Kapellmann

Die juristische Bewertung der Kündigung wurde durch die Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann vorgenommen. In einer Email vom 18. Mai 2012 nahmen diese eine Bewertung der Rechtslage hinsichtlich einer Kündigung vor, verbunden mit Vorschlägen zur Gestaltung des Kündigungsschreibens. [1240]

Die Kurzbewertung ging zunächst davon aus, dass vor allem aufgrund der Fehlleistungen im Bereich der technischen Gebäudeausstattung ein wichtiger Kündigungsgrund bestand. Ungeachtet dieser rechtlichen Bewertung hinaus erfolgte am Ende der Hinweis:

> „Wir hatten bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Beendigung des Vertragsverhältnisses zu pg bbi 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. Kündigung gegenüber pg bbi. In diese strategische Besprechung sind wir nicht eingebunden, wollen aber nicht versäumt haben, auf die nicht juristischen Folgerisiken einer Kündigung hingewiesen zu haben.“[1241]

b. Verhandlung mit der pg bbi am 22. Mai 2012

Am 22. Mai 2012. fand ein Gespräch zwischen Vertretern der Flughafengesellschaft und der pg bbi unter Teilnahme der Geschäftsführer beider Seiten statt, um die Bedingungen einer einvernehmlichen Vertragsaufhebung zu erörtern. Hierbei stellte die pg bbi nochmals zusätzliche Honorarforderungen. Gemäß einem im Eckpunktepapier der pg bbi betrugen diese knapp 37 Mio. €, hierunter Mehraufwendungen in Höhe von ca. 20 Mio. €, die als „Demobilisierungskosten tituliert wurden. Diese setzten sich aus Lohnkosten für sechs Monate, Kosten für projektspezifischen Personalmehreinsatz, Werkvertragsforderungen der b. i. g bechtold Ingenieure, Kosten für Gerät und Arbeitsmaterial, sowie Zinsforderungen für verspätete Nachtragsbeauftragungen zusammen.[1242]

Der Zeuge Bürk sagte aus, die Vertreter der Flughafengesellschaft seien weder überrascht gewesen, noch hätten die negativ auf die Nachforderungen reagiert.[1243] Nach anderslautenden

---

[1240] Email der Kapellmann Rechtsanwälte (T. Leuer) an Herrn Korkhaus vom 18.5.2012, FBB 553, Bl. 1 f.
[1241] Email der Kapellmann Rechtsanwälte (T. Leuer) an Herrn Korkhaus vom 18.5.2012, FBB 553, Bl. 1 f. (2).
[1242] pg bbi, Eckpunktepapier für Verhandlungen zur Aufhebung der Generalplanerverträge, LG Potsdam 11, Anlage K 34.
[1243] Zeuge Bürk, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.1.2016, S. 66.

Zeugenaussagen gab dieses Gespräch mit der pg bbi jedoch den letzten Ausschlag für die Entscheidung der Flughafengesellschaft, die insgesamt vier Verträge zu kündigen. Die von der pg bbi gestellten Nachforderungen kommentierte der **Zeuge Christian Manninger** folgendermaßen:

> „Als ich dann die Information bekommen habe von dem letzten Gespräch von Dr. Schwarz und von Herrn Korkhaus mit der pg bbi, wo immense Forderungen auch von der pg bbi aufgestellt worden waren, auch was die Haftung usw. angeht, war für mich klar, dass der Flughafen gar nicht anders reagieren kann.“[1244]

c. Kündigung am 23. Mai 2012

Am 23. Mai 2012 erfolgte die schriftliche Kündigung aller Verträge mit der pg bbi fristlos aus wichtigem Grund.[1245] Diese wurde begründet mit Mängeln der Generalplanung (u. a. mangelhafte Terminsteuerung der Planung, mangelhafte Planungen verschiedener Gebäudeteile, unrealistische Terminvorgaben für Bauabwicklung und Inbetriebnahme), der Objektüberwachung im Terminal (u. a. mangelnde Bauablaufplanung, mangelhafte Kostensteuerung, regelmäßig verspätetes Berichtswesen), Fehlleistungen betreffend die betriebsspezifischen Gebäude und einem mangelhaften Kostenmanagement (z. B. über 730 ungeprüfte Nachträge).

4. Folgen der Kündigung

a. Umstellung der Projektstruktur

Gemäß dem im Aufsichtsrat vorgestellten Lösungsansatz wurde das Ausscheiden der pg bbi hauptsächlich dadurch kompensiert, dass die bisherigen Subunternehmer der pg bbi nunmehr direkt gegenüber der Flughafengesellschaft vertraglich gebunden wurden.[1246] Zum konkreten Verlauf sagte der **Zeuge Joachim Korkhaus** aus:

> „Unser Ziel war es, nachdem wir die Kündigungen durchgeführt 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.“[1247]

[1244] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 73.
[1245] FBB GmbH, Kündigungsschreiben an die pg bbi vom 23.5.2012, FBB 287, Bl. 1 ff.
[1246] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 51.
[1247] Zeuge KorkhausWortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 4.

Zudem wurde auch das Unternehmen Schüßler-Plan, das bislang die Koordination der Planungsbüros für die technische Gebäudeausstattung vornahm, direkt beauftragt.[1248]

b. Auswirkungen auf den Bauablauf

Die weitere Durchführung des Bauprojektes zeigte, dass der Verlust der pg bbi als Generalplaner und Bauüberwachung nicht wie erhofft aufgefangen werden konnte.

aa. Fortbestehende Planungsdefizite

Die Planungsarbeiten wurden nicht vollständig durch die ehemaligen Subunternehmer der pg bbi aufgefangen Zeugen begründeten dies mit einem unerwartet hohen Planungsdefizit:

> **Zeuge Christian Manninger**: „ […] Der Plan B, der da aufgemacht worden ist, hätte durchaus zum Erfolg führen können, nämlich man hat sich der Subplaner der pg bbi bedient und hat sie direkt beim Flughafen angesiedelt. Man hat damals, glaube ich, nicht überblickt, wie massiv noch Planungen notwendig sind.“[1249]

Auch der Zeuge Korkhaus sagte aus, dass das Ausmaß der fehlenden Planung im Juli 2012 im direkten Kontakt mit den Subunternehmern der pg bbi zutage trat.[1250]

Der Ausschuss bewertet diese Aussagen als widersprüchlich. Denn dieselben Zeugen sagten aus, dass die Kündigung der Generalplaner gerade mit dem Vertrauensverlust begründet worden war, der dadurch entstanden sei, dass die wahren Planungsdefizite zutage traten (s. o. H.I.2.b). Die gleichzeitige Annahme, dass Projektbeteiligte erst nach dem Ausscheiden der pg bbi durch die Planungsdefizite gleichsam überrascht wurden, ist höchst unwahrscheinlich. Zutreffend dürfte vielmehr sein, dass weder die Projektsteuerung noch die Baubereichsleitung der Flughafengesellschaft in der Vorbereitung der Kündigung der pg bbi eine umfassende Bewertung der aufzuholenden Planungsdefizite vorgenommen hatten.

Erschwerend kam hinzu, dass der begonnene Aufholprozess in den Planungsarbeiten bereits im Juli 2012 durch grundlegende Neuerungen in der Projektstruktur auf Betreiben des neuen Geschäftsführers Amann (s. u. H.IV.2) überlagert und überholt wurden, wie der Zeuge **Joachim Korkhaus** ausführte:

> „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

---

[1248] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 77.
[1249] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 74; ähnlich Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 77, der aussagte, von der pg bbi sei fälschlicherweise suggeriert worden, es würden nur noch drei Prozent der Planungen fehlen.
[1250] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 25 f. Ähnlich lautete auch die Begründung des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz gegenüber dem Aufsichtsrat dafür, dass die Planungsarbeiten nicht, wie vor der Kündigung der pg bbi dargestellt, kurzfristig kompensiert werden konnten, siehe FBB GmbH, Protokoll der 108. Aufsichtsratssitzung am 7.9.2012, FBB 254, Bl. 1 ff. (5).

> 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.“[1251]

bb. Fehlende Bauüberwachung

Probleme bereitete auch die Abwesenheit der Bauüberwachung. Hierdurch herrschte nach den Worten des Zeugen Klups zunächst „Stillstand auf der Baustelle“.[1252] Der übergeordnete Sachverständige stellte am 29. Mai 2012 fest:

> „Aufgrund der neuen Situation, das[*s*] die PGBBI nicht mehr in der Objektüberwachung tätig ist, fehlen sowohl den SV [*Sachverständigen*] der AN [*Auftragnehmer*] als auch den ÜSV [*Übergeordneten Sachverständigen*] die entsprechenden technischen Ansprechpartner.
>
> Es wurden noch keine neuen Ansprechpartner genannt. Alle zu klärenden Punkte laufen momentan über Herr Dr. Ullmann, der sie dann intern entsprechend verteilt.“[1253]

Teilweise waren die Schwierigkeiten bereits rein logistisch bedingt. So antwortete der Zeuge Müller auf die Frage, weshalb die Entrauchungsanlage entgegen eigener vorheriger Annahmen im August 2012 nicht fertiggestellt war:

> **Zeuge Torsten Müller**: „[…] Die ist nicht fertig, weil wir in der Zeit nach dem 3. 6. nicht sofort weiterarbeiten konnten, weil wir auch mit Formierungen zu tun haben, mit Neuorganisationen der Bauüberwachung und allen anderen Strukturen. Wir waren im August theoretisch erst wieder voll arbeitsfähig, auch in Ermangelung von Büroinfrastruktur und anderen Geschichten – wir, die Objektüberwachung –, und somit war überhaupt kein Weiterarbeiten möglich, und es war auch kein Weiterplanen möglich bzw. Unterstützen möglich in der Zeit nach dem Wegbruch bzw. nach der Kündigung.“ [1254]

Mangels funktionierender Bauüberwachung war auch die Anwesenheit und Arbeitsbereitschaft der bauausführenden Firmen weitestgehend nutzlos, denn, so der **Zeuge Torsten Müller**:

[1251] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 4.
[1252] Zeuge Klups, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 81.
[1253] TÜV Rheinland, Protokoll Jour Fixe der Übergeordneten Sachverständigen der Auftragnehmer für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG vom 29.5.2012, FBB 486, Bl. 87 ff. (87).
[1254] Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 63.

> „[S]ie waren durch uns halt leider schwer kontrollier- oder führbar, weil wir keine Werkzeuge hatten, mit denen man etwas hätte veranstalten können. Ich hatte noch nicht einmal ein Telefon auf dem Tisch stehen."

Die Bauüberwachung musste schließlich im Oktober/November 2012 völlig neu in einem europaweiten Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. Dabei wurden die Aufgaben der Objektüberwachung für den Hochbau und die technische Gebäudeausstattung einschließlich der Nachtragsbearbeitung und Rechnungsprüfung auf sechs Lose unterteilt.[1255]

cc. Unklare Zuständigkeiten

Weitere Folge des Wegfalls des Generalplaners war nach Analyse durch die Unternehmensberatung HTAC die Schwächung der Bauherrenfunktion:

> „Die Projektstruktur ist seit der Kündigung des Planers pgbbi so aufgestellt, dass der Bauherr der Planer ist, wodurch eine gegenseitige Kontrolle dieser Funktionen nicht mehr gegeben war. Die Funktion „Bauherr" war stark aufgeweicht.
>
> Die Projektstruktur stellt den Bauherren faktisch in die Position des aktiven Planers. Hierdurch gibt es eine indifferente Gemengelage, in der keiner genau weiß was er zu leisten und was er einzufordern hat. Der Bauherr greift z. B. in die Planung und Objektüberwachung ein, anstatt diese Leistung einzufordern."[1256]

Als Konsequenz aus diesen Feststellungen wurden weitreichende Umstrukturierungen und personelle Verstärkungen auf Seiten der Flughafengesellschaft vorgenommen, die allerdings der Kontinuität abträglich waren und zu Verwerfungen innerhalb des Projektes führten (siehe hierzu unten H.IV.2.c). Rückblickend fasste der Zeuge Manninger daher den Zustand des Projektes nach Kündigung der pg bbi wie folgt zusammen:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Im Nachgang, so wie es jetzt gelaufen ist, war es eine falsche Entscheidung, definitiv. Es war allerdings auch eine falsche Entscheidung vonseiten des Flughafens, in den eigenen Reihen dermaßen – ich sage mal – für eine Neuausrichtung zu sorgen. Damit ist alles Wissen verlorengegangen. Es sind alle Strukturen verlorengegangen, und damit ist genau das passiert, was die pg bbi völlig richtig angekündigt hatte, dass es damit zum völligen Projektstopp eigentlich kommt."[1257]

Wie der Zeuge selbst betont, handelt es sich hier um eine Rückschau. Die Beurteilung des Zeugen im Mai 2012 war allerdings offenbar eine andere:

[1255] EU-Amtsblatt 2012/S 208- 342714; schriftliche Anfrage Abg. Matuschek Drs. 17/13433.
[1256] FBB GmbH/HTC GmbH, Inbetriebnahme-Management BER, Bericht vom 31.8.2012, FBB 547, Bl. 228 ff. (236).
[1257] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 73 f.

> „Ich war damals hin- und hergerissen […] habe letztendlich auch natürlich die Brisanz erkannt, die durch so eine Kündigung ausgelöst wird. Als allerdings […] ich dann erfahren habe, mit welchen Mehrforderungen […] die pg bbi auf den Flughafen zugegangen ist, […] war ich zum damaligen Zeitpunkt der Meinung, dass es der richtige Weg ist, der pg bbi die Kündigung auszusprechen.“[1258]

II. Veränderungen in der Geschäftsführung

1. Abberufung des technischen Geschäftsführers Dr. Körtgen

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beschloss in seiner Sitzung am 16./17. Mai 2012, Dr. Körtgen mit Wirkung zum 1. Juni 2012 als Geschäftsführer Betrieb/BBI abzuberufen, und mit ihm einen Aufhebungsvertrag zu schließen. Bis zur Benennung eines Nachfolgers sollte der Sprecher der Geschäftsführung, Prof. Dr. Schwarz, die Geschäfte des Ressorts führen.[1259]

Wie auch aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung erkennbar, war diese Entscheidung auch Ergebnis einer nicht protokollierten, internen Besprechung der Anteilseigner.[1260] Im protokollierten Teil der Sitzung ist wiederholt festgehalten, dass verschiedene Sitzungsteilnehmer sich verärgert zeigten über die zu optimistische Einschätzung und die mangelhafte Informationspolitik der Geschäftsführung und insbesondere des Geschäftsführers Dr. Körtgen, der in den vorangegangenen Aufsichtsratssitzungen den Inbetriebnahmetermin als gesichert bestätigt hatte.[1261] Dies entspricht der Aussage des **Zeugen Klaus Wowereit**:

> „[…] Bei der Geschäftsführung war auch klar, dass es für den Aufsichtsrat nicht nachvollziehbar war, dass der Geschäftsführer Technik selber nicht mitbekommen hat, in welchem Zustand sich dann dieser Bau befunden hat, sodass also diese kurzfristige Absage notwendig war, und nicht vorher eine andere Einschätzung gewonnen hat.“[1262]

Nur aus der Aussage des Zeugen Wowereit geht auch andeutungsweise hervor, weshalb dem Geschäftsführer Dr. Körtgen nicht gekündigt, sondern ein Auflösungsvertrag mit ihm geschlossen wurde: Demnach besaß Dr. Körtgen nach seiner Abberufung als Geschäftsführer ein Recht auf Rückkehr in seine vorherige Funktion; um auch dieses auszuschließen, sei die Schließung eines Aufhebungsvertrag notwendig geworden.[1263]

[1258] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 9.1.2015, S. 30.
[1259] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (124 f.).
[1260] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (124.).
[1261] Vgl. FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (113, 117, 120 ff.).
[1262] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 29.
[1263] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 29.

2. Abberufung und Kündigung des Sprechers der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz

Zu der Frage, weshalb mit dem Geschäftsführer Dr. Körtgen nicht zugleich auch der Sprecher der Geschäftsführung, Prof. Dr. Schwarz abberufen wurde, gaben Aufsichtsratsmitglieder hauptsächlich Gründe der Kontinuität an. Man hielt es für zu risikoreich, die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, die gleichzeitig auch die Verantwortung für den Betrieb von Tegel und Schönefeld (alt) hatte, komplett auszuwechseln.[1264] Zudem lag die unmittelbare Zuständigkeit für den eigenständig aufgestellten Baubereich beim technischen Geschäftsführer.[1265] Im Falle von Prof. Dr. Schwarz entwickelte sich die Unzufriedenheit v. a. mit der Informationspolitik des Geschäftsführers erst in der zweiten Jahreshälfte 2012, u. a. durch das Bekanntwerden der McKinsey-Schreiben (siehe hierzu G.IV.3) und die fehlende Information hierüber an den Aufsichtsrat.[1266]

In ihrer Sitzung am 2. November stellte die beim Bundesverkehrsministerium angesiedelte „SoKo BER“ fest, dass sich im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 1. November 2012 abgezeichnet habe, „dass für einen Widerruf der Bestellung von Herrn Prof. Schwarz als Geschäftsführer der FBB aufgrund der Haltung der Länder Berlin und Brandenburg keine Mehrheit zustande kommen wird.“ Staatssekretär Rainer Bomba habe „Herrn Prof. Schwarz aufgefordert, von sich aus Konsequenzen zu ziehen, was letzterer jedoch klar von sich wies.“[1267]

Der Aufsichtsrat beschloss die Abberufung von Prof. Dr. Schwarz mit sofortiger Wirkung am 16. Januar 2013.[1268] Ferner wurde der Vorsitzende des Aufsichtsrats[1269] beauftragt, die Beendigung des Anstellungsvertrags zwischen der Flughafengesellschaft und Prof. Dr. Schwarz vorzubereiten.[1270] Die – in ihrer Wirksamkeit von der Abberufung zu unterscheidende – Kündigung wurde gemäß Teilurteil des Landgerichts Berlin vom 23. Oktober 2014 nicht wirksam durch die Flughafengesellschaft ausgesprochen,[1271] sodass das Dienstverhältnis zunächst fortbestand.[1272]

3. Neubesetzungen der Geschäftsführung

Als Nachfolger des Geschäftsführers Dr. Körtgen wurde ab 1. August 2012 Horst Amann zum technischen Geschäftsführer bestellt.

[1264] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 10 und 56; Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.6.2015, S: 20.
[1265] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 56; Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.6.2015, S. 20.
[1266] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 5.6.2015, S. 52.
[1267] Protokoll der zwanzigsten Sitzung der SoKo BER, BMVI 1, Bl. 119.
[1268] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, S. 4, FBB 526.
[1269] Dies war zu jenem Zeitpunkt bereits Matthias Platzeck, siehe FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, S. 3, FBB 526.
[1270] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, S. 4, FBB 526.
[1271] LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 93 O 55/13, LG Berlin 6, Bl. 55 ff.
[1272] Zur Strategie der Flughafengesellschaft in der Rechtsverfolgung gegenüber dem Geschäftsführer sowie dem Zusammenhang mit Regreßansprüchen Dritter siehe I.VI.2.

Zugleich mit der Abberufung des Geschäftsführers Schwarz beschloss der Aufsichtsrat, künftig anstelle des Sprechers der Geschäftsführung einen Vorsitzenden der Geschäftsführung zu berufen.[1273] Zudem schlug der Aufsichtsrat vor, künftig drei Geschäftsführer zu bestellen, darunter einen Geschäftsführer mit Zuständigkeit für den Bereich Finanzen.[1274]

Mit Wirkung zum 11. März 2013 wurde Dr. Hartmut Mehdorn zum Vorsitzenden der Geschäftsführung, und ab 21. Mai 2013 Frau Heike Fölster zur Geschäftsführerin Finanzen bestellt.

III. Veränderungen im Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Klaus Wowereit, legte am 16. Januar 2013 sein Amt als Vorsitzender nieder. Der Aufsichtsrat wählte zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden den brandenburgischen Ministerpräsidenten und bisherigen stellvertretenden Vorsitzenden Matthias Platzeck.[1275] Der Zeuge Wowereit begründete diesen Schritt damit, dass deutlich gemacht werden sollte, dass die Verantwortung für das Projekt nicht allein beim Land Berlin liege:

> **Zeuge Klaus Wowereit:** […] „Das war ja auch so eine merkwürdige Diskussion, die wir da hatten, dass, wie gesagt, bei der Eröffnungsfeier sich alle schon die Plätze reserviert hatten und nur darum gerangelt haben, wer als Erstes reden darf, aber als es dann um die Verantwortung ging, komischerweise immer nur der Flughafen Berlin infrage stand und die beiden anderen Gesellschafter so taten, als ob sie damit nichts zu tun hätten. Insofern war das, glaube ich, eine ganz richtige und gute Entscheidung, deutlich zu machen, dass das ein gemeinsames Projekt ist, und so muss es auch bleiben.“[1276]

Zur Schnittstellenverbesserung zwischen den Ausschüssen des Aufsichtsrats nahmen seit Oktober 2012 Vertreter des Finanzausschusses an Sitzung des Projektausschusses teil.[1277]

IV. Veränderungen der Projektstruktur

Die Folgezeit nach der Verschiebung der Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 war gekennzeichnet durch häufige und tiefgreifende Veränderungen der Projektstruktur, die teils durch die Kündigung der pg bbi ausgelöst wurden, teils Ergebnis unterschiedlicher Managementansätze der wechselnden Geschäftsführer waren.

[1273] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, S. 4, FBB 526.
[1274] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, S. 5, FBB 526.
[1275] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, S. 3, FBB 526.
[1276] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 54 f.
[1277] SenFin, Vorbereitungsvermerk zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 17.10.2012, SenFin 33, Bl. 16.

1. Veränderungen infolge der Kündigung von pg bbi

Die Kündigung der pg bbi als Generalplaner und Bauüberwacher erforderte umfangreiche Auffangmaßnahmen und eine Neuaufstellung des Projektes. Hierzu wird auf die Ausführungen unter H.I.4 verwiesen.

2. Überarbeitung der Projektstruktur durch HTAC

a. Masterstrategie „Inbetriebnahme-Management BER“

Auf Betreiben des Geschäftsführers Amann erfolgte ab Juli 2012 eine Analyse und Überarbeitung der Projektstruktur durch die Unternehmensberatung Hadi Teherani Airport Consultants GmbH (HTAC). Ergebnis einer ersten Beauftragung von HTAC war eine sogenannte Masterstrategie „Inbetriebnahme-Management BER“.[1278] Nach der HTAC-Analyse war laut Bericht des Geschäftsführers Amann ein „Reset“ des Projekts erforderlich, das insbesondere folgende Maßnahmen beinhaltete:

1) grundlegende Überarbeitung der Planungsgrundlagen

2) Qualifizierung von Unterlagen und Zuweisung personell klarer Zuständigkeiten für die Abstimmung FBB – Bauordnungsamt (BOA)

3) Neuorganisation bauherrenseitig und bei Dienstleistern[1279]

Die hierfür erforderlichen organisatorischen Schritte wurden im Sachstandsbericht BER vom 21. September 2012 konkretisiert. Als notwendige Konsequenz wird auch hier eine Neuorganisation insbesondere unter Verstärkung der Bauherrenfunktion genannt. Die Maßnahmen beinhalteten die personelle Verstärkung der Planungs- Bauüberwachungs- und Prüfleistungen aus den beauftragten Subunternehmern der pg bbi und die Einführung einer aktiven technischen Projektsteuerung.[1280] Als neue Organisationseinheiten wurden je eine Stabsstelle für das Projekt- und Kostencontrolling sowie für die Koordination der Behördenkontakte und der Inbetriebnahme unmittelbar dem Geschäftsführer Technik/Betrieb unterstellt.[1281]

Weiteren Handlungsbedarf stellte HTAC angesichts der aktuellen Unternehmenskultur und -kommunikation innerhalb der Flughafengesellschaft fest. Der Geschäftsführer Amann berichtete gegenüber dem Aufsichtsrat:

[1278] FBB GmbH/HTC GmbH, Inbetriebnahme-Management BER, Bericht vom 31.8.2012, FBB 547, Bl. 228 ff. Hierbei ist Beauftragungsgrundlage unklar. Denn HTAC hatte erwiesenermaßen bereits im Juli 2012 mit der Analyse begonnen, siehe FBB GmbH/HTC GmbH, Inbetriebnahme-Management BER, Bericht vom 31.8.2012, FBB 547, Bl. 228 ff. (234). Erst ab November 2012 liegt jedoch ein Vertrag zur Umsetzung der erarbeiteten Masterstrategie vor.
[1279] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 7.9.2012, FBB 254, Bl. 1 ff. (3).
[1280] Begründung und Inhalt dieser Maßnahme wurden nicht weiter konkretisiert.
[1281] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER, Stand 21.9.2012, SenFin 33, Bl. 4 ff. (13).

> „Zusammenfassend bleibe festzuhalten, dass es neben den bereits dargestellten erforderlichen Veränderungen eines grundsätzlichen Wandels der Kultur in diesem Bereich in Richtung eines prozessorientierten und funktionalen Miteinanders bedürfe.“[1282]

Dies dürfte den Erfahrungen des Zeugen Amann zu Beginn seiner Tätigkeit als Geschäftsführer entsprechen, wie er gegenüber dem Ausschuss schilderte:

> **Zeuge Horst Amann**: „Es war notwendig, ein gewisses Grundvertrauen wieder zu schaffen, und es war auch notwendig, die Mitarbeiter, sowohl die Führungsebenen als auch die nachgeordneten Stellen, aufzufordern zu berichten und aufzufordern, ich sage es mal ganz einfach, wieder zu reden, mit mir zu reden, weil ich ja angewiesen war auf die Erkenntnisse aus der Belegschaft heraus. Etwas anderes als Aktenlage und Informationen aus der Belegschaft heraus hatte ich ja nicht, um meine Aufgabe zu beginnen. Und da war es in der Tat notwendig, anzuschieben und klarzumachen, dass es wichtig ist, frei und offen zu kommunizieren und zu reden. Das war kein Selbstläufer.“[1283]

b. Umsetzungsmanagement Masterstrategie

Ab November 2012 erfolgte eine Folgebeauftragung von HTAC zur Umsetzung der „Masterstrategie“. Gegenstand des Vertrags war das Umsetzungsmanagement für die Erfüllung beschlossenen Masterstrategie 10/2013 und des Terminplans „Generalnetz Inbetriebnahme zum 27.10.2013“, Stand 29. August 2012, mit dem verbindlichen Ziel der Inbetriebnahme des Flughafens BER Berlin Brandenburg Airport am 27. Oktober 2013.[1284] Hierfür stellte HTAC laut Vertragsunterlagen auch ein eigenes Projektteam, bestehend aus Ingenieuren, auf.

c. Bewertung der Tätigkeit von HTAC

Die Reaktionen auf die Beratertätigkeit von HTAC, sowie auf die strukturellen Umstellungen waren zwiespältig. Der Zeuge Korkhaus beschrieb die Tätigkeit von HTAC als einen empfindlichen Eingriff in das laufende Projekt. So habe HTAC Mitte Juli mit der Analyse des Projekts begonnen, ab Mitte August 2012 aber auch begonnen, aktiv in die Bauüberwachung und die Projektsteuerung einzugreifen, indem konkrete Maßnahmen des Führungspersonals infrage gestellt oder aufgehalten wurden.[1285] Konkret bezog sich der Zeuge hierbei auf die bereits eingeleitete Kabeltrassensanierung. Die Schwere des Eingriffs in die bisherige Managementstruktur einschließlich Auswirkungen auf die Bauabläufe beschrieb der Zeuge Korkhaus wiederholt und drastisch:

[1282] FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 7.9.2012, FBB 254, Bl. 1 ff. (4).
[1283] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 7.
[1284] FBB GmbH/HTAC GmbH, Vertrag über das Umsetzungsmanagement Masterstrategie 10/2013 vom 6.11.2012, FBB 547, Bl. 210 ff. (211).
[1285] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.1.2014, S. 13.

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Herr Amann ist Anfang August gekommen[.] […] [N]ach sechs Wochen war er der Meinung bzw. er hat mir noch am 23. 8. gesagt, dass er auf mich setzt, und er würde mich als Bereichsleiter hier weiterhin sehen. Am 11. 9. hat er gesagt, er hat seine Meinung geändert, und ich könnte gehen. Das lag vielleicht auch daran, dass ich natürlich auch Kritik geäußert habe an dem Vorgehen seiner HTAC[.] […] Wir haben schon Ende Juni begonnen, mit den Firmen, mit den TGA-Firmen die Kabeltrassensanierung in die Wege zu leiten. […] Und wenn wir wissen, was jeden Monat der nicht in Betrieb genommene Flughafen kostet, bin ich der Meinung, dann lasse ich solche Leistungen wie die Kabeltrassensanierung erst mal im gegenseitigen Einvernehmen mit den fünf TGA-Firmen im Taglohn errichten. Dann kostet es nachher vielleicht 3 bis 4 Millionen Euro, aber es ist immer noch billiger, als ein Jahr lang zu überlegen, wer jetzt eigentlich schuldig ist, und entsprechende Mängelrügen an die Firmen zu schreiben.“ - „Das ist untersagt worden von HTAC im Auftrag von Herrn Amann, und damit ist eigentlich meine Autorität als Flughafenbereichsleiter abgeschossen worden.“[1286]

Entgegen der Interpretation des Zeugen Korkhaus sagte der Zeuge Amann aus, dass er zunächst versucht habe, mit den vorhandenen Strukturen zu arbeiten; HTAC sei lediglich ergänzend tätig gewesen und habe auch nicht die Legitimation gehabt, Projektmaßnahmen zu unterbinden. Erst, nachdem er zu der Erkenntnis gelangt sei, dass der Bereichsleiter Herr Korkhaus nicht in der Lage gewesen sei, grundlegende Defizite der Projektstruktur zu beheben, habe er diesen von seinen Aufgaben entbunden.[1287]

Ungeachtet der Rechtfertigung der einen oder anderen Sichtweise wurde aus den Aussagen und Beweisunterlagen deutlich, dass im Nachgang zur Absage der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 eine starke Demotivation unter den projektbeteiligten Mitarbeitern herrschte, die durch die strukturellen und personellen Neuerungen eher noch verstärkt wurde. Dies war offenbar auch im Aufsichtsrat bekannt. So heißt es im Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 7. Dezember 2012:

> „Herr Platzeck teilt mit, dass nach seinen Informationen die Zusammenarbeit der Unternehmensbereich und auch der Geschäftsführung untereinander verbesserungsbedürftig sei. Insbesondere solle eine Distanz der neu hinzugekommenen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen gegenüber dem vorhandenen Personal vorhanden sein.“[1288]

Der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz bestätigte dies und fasste die Verfassung aller Projektbeteiligten folgendermaßen zusammen:

[1286] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 13.
[1287] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 49.
[1288] Andere Aufsichtsratsmitglieder bestätigten diese Wahrnehmung, siehe FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 3, FBB 526.

> „Festzuhalten sei aber auch die verbesserungsbedürftige Vernetzung der neuen Mitarbeiter im Bereich Bau mit dem Rest der Belegschaft. Auch die Zusammenarbeit auf Geschäftsführerebene sei noch zu verbessern.“[1289]

Die Rolle der neu in das Projekt eingebundenen Firmen HTAC und HTC als neuem „technischen Projektsteuerer“[1290] griffen einerseits in die Aufgaben des Projektsteuerers ein, übernahmen diese jedoch nicht. Der Zeuge Manninger sagte zu diesem Schwebezustand der Projektsteuerung aus:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Das Jahr 2012 war dadurch geprägt! […] also ab dem Scheitern des Eröffnungstermins, dass wir erst mal in der Luft gestanden waren: Ja, was ist denn jetzt unserer Rolle innerhalb dieses Projekts? Die neue Geschäftsführung hat halt neue Leute hineingebracht, und die mussten sich auch erst mal letztendlich entsprechend mit den neuen Gegebenheiten auseinandersetzen. Sie mussten erst mal das Projekt kennenlernen. Ich habe der damaligen Geschäftsführung wiederholt geschrieben, denn wir mussten im Übrigen auch unseren Vertrag neu verhandeln, was den Personaleinsatz angeht. Ich habe der Geschäftsführung damals wiederholt geschrieben und gesagt: Was ist denn jetzt?“[1291]

Diese Situation hielt bis Ende des Jahres 2012 an. Erst im Dezember wurde dem Projektsteuerer mitgeteilt, dass er seine bisherigen Leistungen in vollem Umfang auch künftig erbringen solle.

> **Zeuge Christian Manninger**: „Allerdings: Um eben ein Leistungsbild vollumfänglich erfüllen zu können, brauche ich dann letztendlich auch einen Ansprechpartner aufseiten des Flughafens, und der Ansprechpartner ist mir immer wieder verlorengegangen.“[1292]

3. „Bestandsaufnahme“

Anfang 2013 veranlasste der Geschäftsführer Amann eine Bestandsaufnahme der Baustelle, mit der maßgeblich der TÜV Rheinland beauftragt wurde. In seiner Zeugenaussage vor dem Ausschuss begründete er die Notwendigkeit einer solchen Bestandsaufnahme mit dem Fehlen von Informationen über den tatsächlichen Zustand der Baustelle:

> **Zeuge Horst Amann**: „[E]ine Bestandsaufnahme, und zwar wirklich die Aufnahme des tatsächlichen Bestandes, dieses Raumes beispielsweise, durch Inaugenscheinnahme, die ist notwendig geworden, nachdem erkennbar geworden war, dass die Aktenlage, die Planung und auch das, was man an Recherche betreiben

---

[1289] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 3, FBB 526
[1290] Siehe Protokoll der 108. Aufsichtsratssitzung am 7.9.2012, FBB 254, Bl. 6.
[1291] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 22 f.
[1292] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 27.

konnte, nicht ausreicht, um sich ein Bild zu machen: Was ist tatsächlich da draußen entstanden? Wo sind die Pläne, die dies dokumentieren? Und wo könnten daraus möglicherweise Pläne als Vertragsgrundlage für ausführende Firmen entstehen? – Am Anfang meiner Tätigkeit war ich, ich sage mal, gezwungen […], mich auf Aktenlage, auf Aussagen von Beteiligen und meine verbale Recherche zu beschränken und habe mich auch darauf verlassen, weil ich es auch so kenne aus anderen Unternehmen, dass ich zumindest so viel Essenz daraus ziehen kann, dass es belastbar ist. Erst als wir im letzten Fall gegen Ende des Jahres '12 dann gemerkt haben, dass das einfach nicht ausreicht, […], habe ich angeregt […], dass ich gesagt habe, was nicht gern gehört worden war: Es bedarf einer flächendeckenden nicht zerstörungsfreien vollständigen Bestandsaufnahme des Bau-Ists, des tatsächlich Gebauten –, weil wir erkannt haben, dass aus dem, was vorlag, eben dieser Zustand: Was ist da draußen auf rund 330 000 m^2 BGF entstanden? – nicht möglich war, zumindest nicht so möglich war, dass man daraus einen Abgleich der Planung hätte machen können und mit der Planungsgrundlagen entwickeln könnte, die Firmen dazu bringen, eine Leistung zu vollziehen."[1293]

Schwerpunkt der Prüfung, so der Zeuge Amann, war demgemäß weniger die Erfassung einzelner Baumängel, als die Prüfung der Übereinstimmung des Bautenstandes mit dem Planungsstand und der Baugenehmigung.[1294]

Im zweiten Schritt erfolgte eine Priorisierung der erfassten Mängel und Abweichungen vom Planungsstand je nachdem, ob diese als termin-, bau- oder genehmigungsrelevant einzustufen waren. Der Schlussbericht der Bestandsaufnahme legt nahe, dass sodann eine Abarbeitung der Mängel in Abhängigkeit von ihrer Relevanz vorgesehen war.[1295] Jedoch kam es hierzu aufgrund des parallel einsetzenden Sprint-Programms (s. u.) nicht mehr.

4. Das Sprint-Programm

Mit Eintritt des Geschäftsführers Dr. Mehdorn betrieb dieser als neuen Organisationsansatz den sog. Sprint-Prozess. Das mit der Gründung der Sprint-Organisation verfolgte Ziel war, die Baustelle aus der „Schockstarre", in der der Geschäftsführer Dr. Mehdorn sie bei seinem Antritt als Geschäftsführer im März 2013 vorgefunden hatte, herauszuführen.[1296] Die nach der Ansicht Mehdorns mit „62 oder 63" erheblich zu große Anzahl beteiligter Ingenieur- und Planungsbüros sollte deutlich reduziert werden, um eine Steuerbarkeit herzustellen.[1297] Im Rahmen von „Sprint" wurde eine Ergänzung des Projektes um eine eigenständige Inbetriebnahmephase im Anschluss an die Bauphase vorgenommen.[1298] Die drei Phasen – Bauphase, technische Inbetriebnahme, ORAT-Probebetrieb – wurden in eine Modulorganisation aufgegliedert. Das Wesen der Modulorganisation bestand darin, die Organisation nach Baubereichen zu ergänzen um eine Organisation nach Themen, so z. B.

[1293] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 18 f.
[1294] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 20.
[1295] Siehe TÜV Rheinland, Schlussbericht Bestandsaufnahme vom 25.9.2013, FBB 504, Bl. 5 ff. (43 ff.).
[1296] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.03.2015, S. 4 ff., 7.
[1297] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.03.2015, S. 9.
[1298] Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 72 f.

Inbetriebnahmethemen und Genehmigungsthemen.[1299] Die bestehende Organisation des Baubereiches in der Flughafengesellschaft wurde in die Sprint-Projektstruktur aufgenommen – hauptsächlich wurden die Fachentscheidungen im Sprint-Team getroffen, für deren Umsetzung der Baubereich sodann zuständig war.[1300]

Unklar blieb, inwiefern die durch den Geschäftsführer Amann durchgeführte Bestandsaufnahme in den Sprint-Prozess eingebunden und verwertet wurde. Zwar geht der Abschlussbericht der Bestandsaufnahme von einer Abarbeitung der Mängel im Sprint-Prozess aus.[1301] Weder der Zeuge Amann noch der Zeuge Dr. Mehdorn bestätigten jedoch, dass die Bestandsaufnahme tatsächlich Eingang gefunden hätte in den Sprint-Prozess.[1302]

Der Zeuge Manninger sprach in seiner Vernehmung von „Parallelwelten“ und bewertete den Sprint-Prozess eher zurückhaltend:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Ich kann nur feststellen, dass es mit der alten Organisationsstruktur, wo es eine Bauabteilung gegeben hat, die letztendlich alles abgedeckt hat, und wo ich einen Ansprechpartner hatte, für uns als Projektsteuerer und, ich denke, auch für einige andere Projektbeteiligte einfacher gewesen ist, weil da einfach die Wege auch klarer und deutlicher gewesen sind. Jetzt mit der Sprint-Organisation – so war es zumindest bis Mai, Juni diesen Jahres – hatten wir eben nicht nur einen Entscheider, sondern wir hatten viele Entscheider, und das macht das Ganze ein bisschen schwieriger. Insofern: Um das Gebäude fertigzustellen, benötige ich nicht unbedingt das Sprint-Programm.“[1303]

Aufgrund der Einwände der Projektsteuerung wurde schließlich die Modulorganisation angepasst.[1304] Auch wurde die Parallelberichterstattung durch Projektsteuerung und Sprint-Team derart aufgelöst, dass kein eigener Controllingbericht der Projektsteuerung, sondern lediglich der sogenannt Sprint-Bericht erstellt wurde. Die Projektsteuerung steuerte nunmehr lediglich bauliche Informationen bei.[1305]

Die Wahrnehmung einer Parallelstruktur ohne Bezug zu den bestehenden Projektstrukturen spiegelte sich auch an der Kritik wieder, die im Aufsichtsrat an der Sprint-Berichterstattung geübt wurde. Der Zeuge Gatzer sagte hierzu:

> **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

---

[1299] Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Befragung am 16.10.2015, S. 73.
[1300] Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 76 f.
[1301] siehe Text und Graphik in TÜV Rheinland, Schlussbericht Bestandsaufnahme vom 25.9.2013, FBB 504, Bl. 5 ff. (47).
[1302] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 11; Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 8.
[1303] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 79.
[1304] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 76, Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S: 79..
[1305] Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S: 78 f.

> Beratungsunternehmen.“ – „Ja, so schön dann oberflächlich mit positiven Aussagen und ohne es im Detail zu hinterlegen. Das haben wir seinerzeit kritisiert.“[1306]

Ein Beispiel für die Kritik des Berichtswesens des Sprint-Projekts, die innerhalb der Gremien der Flughafengesellschaft geübt wurde, bietet das Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 11. Dezember 2013. Dessen Vorsitzender, der Zeuge Dr. Markov, wird in Bezug auf einen Sprint-Bericht wie folgt wiedergegeben:

> „Der Vorsitzende kritisiert die Darstellungen in dem Sprint-Bericht als teilweise widersprüchlich und wenig konkret. So werde beispielsweise bzgl. des Themas Fluggastterminal bereits über mehrere Aufsichtsratssitzungen die vollständige Ermittlung des Bausolls, Erstellung des Bauablaufplans sowie die flächendeckende Aufnahme der Bautätigkeit unverändert als kritisch eingestuft. Obwohl bereits durch ihn mehrfach gefordert, sei bislang kein Bauablaufplan und ein Abgleich des Bausolls mit dem Ist-Zustand dem Ausschuss oder dem Aufsichtsrat vorgestellt worden. Nach seiner Auffassung ist eine Ausübung der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung so nicht möglich.“[1307]

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 13. Dezember 2013 wurde besagter Sprint-Bericht laut Niederschrift

> „intensiv diskutiert. So werden widersprüchliche Aussagen im Bericht kritisiert. Nach Auffassung einzelner Mitglieder des Aufsichtsrates erfolge die Berichterstattung nicht in der Form, wie es für die Ausübung der Kontrollaufgabe des Aufsichtsrates erforderlich sei. Dazu werde in größerem Umfang sog. „Beratersprech“ verwendet; nur wenig konkrete Aussagen wurden getroffen. Die Unterlagen seien inhaltlich und qualitativ verbesserungsbedürftig. Insbesondere sei der Aufsichtsrat nach den gegebenen Informationen nicht in der Lage, Projektfortschritte zu beurteilen. Darüber hinaus würden Unterlagen nicht innerhalb der vorgesehenen Fristen bereitgestellt, was die Arbeit des Aufsichtsrates weiter erschwere.“[1308]

Auch war die Einführung der Sprint-Struktur Gegenstand deutlicher Meinungsverschiedenheiten zwischen den Geschäftsführern:

> **Zeuge Uwe Hörmann**: „Es gab – das ist jetzt keine besondere Erkenntnis – Dissonanzen zwischen Herrn Amann und Herrn Mehdorn. Herr Amann war nicht einverstanden mit dem Aufsetzen dieses „Sprint“-Projektes. Er hielt es im Grunde eigentlich für abwegig, weil unter seiner Regie aus seiner Sicht bereits alles in Sack und Tüten war und von daher sich jemand anders mit Federn schmückte und das führen wollte. Entsprechend gab es – ohne dass ich jetzt einzelne Termine oder

---

[1306] Zeuge Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 55.
[1307] FBB GmbH, Protokoll der 87. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 11.12.2013, FBB 553, Bl. 151.
[1308] FBB GmbH, Protokoll der 120. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 13.12. 2013, S. 8, FBB 526.

> Dinge nennen kann – entsprechend lautstarke Auseinandersetzungen um diese Themen.“[1309]

Der Zeuge Amann selbst sagte aus, mit der Einführung des Sprint-Prozesses sei seine Beteiligung am operativen Geschäft faktisch beendet gewesen.[1310] Der Zeuge Dr. Mehdorn seinerseits sah in der Art und Weise, in welcher der Geschäftsführer Amann die Bestandsaufnahme betrieb, keinerlei Mehrwert. Für Versuche einer Nutzbarmachung der Bestandsaufnahme durch deren Integration in ein Lösungs- und Baustellenkonzept, so der Zeuge Mehdorn, sei der Geschäftsführer Amann nicht zugänglich gewesen.[1311] Der Konflikt endete erst mit dem Ausscheiden des Geschäftsführers Amann. Von Oktober 2013 bis Mai 2014 war Herr Amann zunächst noch als Geschäftsführer der FEW, der Energietochter der Flughafengesellschaft, tätig. Danach erhielt er eine Abfindung.

Dem Aufsichtsrat war es nicht gelungen, die beiden Geschäftsführer zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit zu bewegen. Dazu der **Zeuge Klaus 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.“[1312]

5. Neuorganisation der Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt

Eine erste Neuorganisation der Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt erfolgt auf Vorschlag der Projektsteuerung Ende 2012. Dies wurde allerdings nach Aussage des Zeugen Manninger nach einigen Monaten wieder durch die neu eingeführte Modulorganisation überlagert.[1313] Diese hatte zur Folge, dass eine eigens eingerichtete Stabstelle für die Koordination der Behördenkontakte eingerichtet und direkt dem technischen Geschäftsführer unterstellt wurde. [1314]

[1309] Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 76.
[1310] Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.3.2015, S. 11.
[1311] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 8, 21 f.
[1312] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.6.2015, S. 83.
[1313] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 17.
[1314] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER, Stand 21.9.2012, SenFin 33, Bl. 4 ff. (13).

6. Ansätze eines externen Controllings für den Aufsichtsrat

Die Einführung einer zusätzlichen Controllinginstanz speziell zur Berichterstattung an den Aufsichtsrat wurde maßgeblich durch die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat befürwortet.[1315]

Der Anteilseigner Bund dürfte maßgeblich Empfehlungen des Bundesrechnungshofs berücksichtigt haben, der bereits 2007 in einem sogenannten Performancetest gegenüber den Bundesvertretern in Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung kritisierte:

> „Es gibt derzeit kein wirksames Projektcontrolling oder Projektrisikomanagement!“[1316]

Der Bundesrechnungshof empfahl gegenüber dem Bund nach der Terminverschiebung wiederholt die Einführung eines externen Controllings, so in einem Beratungsschreiben vom 22. Mai 2013 mit der Begründung und der Maßgabe:

> „Indes halten wir nicht für ausreichend, dass das Aufsichtsratscontrolling sich wesentlich auf Ergebnisse des Controllings der Geschäftsführung stützen soll; dieses hat in der Projekthistorie den Projektstand nur unzureichend abgebildet. Das Aufsichtsratscontrolling muss einen Mehrwert gegenüber dem vorhandenen Berichtswesen bieten. Daher sollte der Aufsichtsrat bei Auftragsvergabe und Gesprächen zur Auftragsdurchführung sicherstellen, dass das Aufsichtsratscontrolling sich ein **eigenes** Bild vom Projektstand macht, der Aufsichtsrat (und nicht die Geschäftsführung) **Auftraggeber** ist und dass der Aufsichtsrat festlegt, an welchen **Terminen** der Projektleitung und der Projektüberwachung Personal des Aufsichtsratscontrollings teilnehmen soll.“[1317] (*Hervorhebungen im Original*)

Auf Initiative der Bundesvertreter beauftragte der Aufsichtsrat am 7. Dezember 2012 die Geschäftsführung mit dem Einholen von Angeboten für ein externes projektbegleitendes Aufsichtsratscontrolling.[1318] Der Aufsichtsrat stellte die Einführung eines Aufsichtsratscontrollings jedoch in der Sitzung am 8. März 2013 bis auf weiteres zurück.[1319] Grund hierfür war, dass aktuell Dr. Hartmut Mehdorn zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung bestellt worden war, und der Aufsichtsrat nicht durch ein externes Controlling Misstrauen gegenüber der neuen Geschäftsführung zum Ausdruck bringen

---

[1315] Vor dem Untersuchungsausschuss sprach sich der Zeuge Bomba für eine solche Maßnahme aus, mit der Begründung, dass die bis dahin eingeführten zusätzlichen Controllinginstanzen nur zu einer leichten Verbesserung geführt hatten. Diese, so der Zeuge, genügten nicht den Anforderungen in einem modernen Unternehmen genügte, weil Informationen zu stark gefiltert wurden.
[1316] BRH, Präsentation „Performancetest der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und des BBI-Projektes“ vom 13.2.2007, BRH 2, Bl. 319 ff. (333).
[1317] BRH, Schreiben an das BMVBS und das BMF vom 22.5.2013, BRH 3, Bl. 75 ff. (77). Ähnlich Schreiben an das BMVI und das BMF vom 20.3.2014, BRH 3, Bl. 122 ff. (128).
[1318] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 4, FBB 526.
[1319] FBB GmbH, Protokoll der 113. a. o. Aufsichtsratssitzung am 8.3.2013, S. 5 f., FBB 526

wollte.[1320] Später wurde die Absicht, ein externes Controlling zu beauftragen, gänzlich aufgegeben.[1321]

V. Weiterer Baufortschritt (insbes. Fluggastterminal)

Der Bauverlauf nach der Absage des Inbetriebnahmetermins war vor allem durch zweierlei Umstände behindert: Zum einen war das Projekt allein aufgrund der Absage und der damit verbundenen Umstrukturierungen zum Stillstand gekommen. Zum anderen wurde der tatsächlich bestehende Fertigstellungsgrad, der Planungsstand und der Zustand der Baustelle zu großen Teilen erst nachträglich bekannt.

1. Behinderungen wegen fehlender Pläne

Der Bauzustand wurde in Zeugenaussagen in dem Sinne beschrieben, dass er nicht mit dem Planungszustand übereinstimmte. Der **Zeuge Christian Manninger** führte aus,

> „dass die Schnittstellenabstimmung in der Planung nicht die Qualität hatte, wie wir sie eigentlich benötigten. Das ist sicherlich einerseits geschuldet dem sehr schnellen Baufortschritt draußen vor Ort und den ständigen Änderungen, die damit einhergegangen sind, und ist zweitens dem geschuldet […], dass wir zwar Planunterlagen vorliegen haben, die aber dem gebauten Zustand draußen nicht zu 100 Prozent entsprechen. Wenn Sie jetzt auf der Basis die notwendigen Umplanungen vornehmen, dann führt das letztendlich dazu – ich will mal ein kleines Beispiel bringen –, […] dass der neue Plan an irgendeinem Deckenabschnitt einen Lüftungskanal legen will, und die Firma geht dahin und sagt: Ich würde da ja gern einen Lüftungskanal verlegen, aber das sind ja ganz andere Trassen, die in deinem Plan gar nicht eingezeichnet sind. Was soll ich denn jetzt bitte machen?“[1322]

Nach Aussage des Zeugen Manninger handelte es sich um ein Problem, das erst nach der Vertragsauflösung mit der pg bbi entstand. Denn es wäre Aufgabe des Generalplaners gewesen, Änderungen, die in der Bauausführung angeordnet wurden, in die Planungen einzuarbeiten. Dies, so der Zeuge Manninger, habe die pg bbi auch entsprechend ausgeführt.[1323] Erst der Wegfall des Generalplaners habe dazu geführt, dass die Pläne nicht mehr entsprechend angepasst wurden.[1324]

Diese Einordnung erscheint jedoch wenig plausibel. Näher liegt der Schluss, dass die Planungsmängel bereits seit längerem bestanden, und der Zeuge Manninger durch die spätere zeitliche Einordnung Kontrolldefizite der Projektsteuerung zu rechtfertigen suchte. Hierfür spricht, dass die Kündigung der pg bbi gerade mit der fehlenden Koordinierung der

---

[1320] Zeuge Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 18; in diesem Sinne auch die Diskussion im Aufsichtsrat lt. Protokoll der 113. a. o. Aufsichtsratssitzung am 8.3.2013, S. 5 f., FBB 526.
[1321] FBB GmbH, Protokoll der 114. Aufsichtsratssitzung, 12.04.201 3, S. 4, FBB 526.
[1322] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 43.
[1323] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 46.
[1324] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 46.

Planungsleistungen begründet worden war (s. o.), das Problem mithin nicht erst nach der Kündigung entstanden sein konnte. Bereits das Gutachten der RKS Ingenieurgesellschaft vom 20. März 2012 stellte fest, dass nach Änderungsanordnungen aus dem Jahr 2008 über einen längeren Zeitraum hinweg Mängel in der Überarbeitung der Entwurfs- und Ausführungsplanung auftraten.[1325]

2. Problemfeld technische Gebäudeausstattung

Aus Feststellungen in der zweiten Jahreshälfte 2012 geht hervor, wie unvollständig der Fertigstellungsgrad der technischen Anlagen insgesamt war. So zeigt das Protokoll des übergeordneten Sachverständigen vom 5. Juni 2012, dass in so gut wie allen zu prüfenden Anlagen Teile noch nicht fertiggestellt waren.[1326] Auch waren z. B. bei der Erstellung der Entrauchungssteuerung sogenannte SIL-Anforderungen[1327] nicht berücksichtigt worden.[1328]

Mängel der Brandfallsteuermatrix und Entrauchungsmatrix traten im heute bekannten Umfang erst durch Heißgasrauchversuche Ende 2012 zutage.[1329] Dies führte zur umfassenden Neukonzeption der Entrauchung (zur Problematik und den Umplanungen siehe E.V.5.f)

Die weitere Bearbeitung der Brandschutzproblematik verzögerte sich bereits zu Beginn dadurch, dass die Vergabe von Planungspaketen nach der Neukonzeption der Entrauchungsanlage schleppend verlief. Grund hierfür war laut Sprint-Bericht, dass Angebote und Kosten nicht akzeptabel und die Qualifikation der Planer teilweise mangelhaft waren.[1330]

3. Wechselnde Terminfestlegungen

a. Festlegung des Eröffnungstermins 17. März 2013

In der Aufsichtsratssitzung am 16./17. Mai 2012 erfolgte eine (vorläufige) Festlegung auf den 17. März 2013 mit dem Wortlaut:

> „Der Aufsichtsrat beschließt im Ergebnis der Beratung mit der Geschäftsführung nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen, den neuen Eröffnungstermin BER auf Sonntag, den 17.03.2013, festzulegen.“[1331]

[1325] RKS Ingenieurgesellschaft, Ergänzung zum Gutachten vom 15.2.2011 zu Schäden durch die Planungsgemeinschaft BBI, S. 29 ff., FBB 478.
[1326] TÜV Rheinland, Protokoll Jour Fixe der Übergeordneten Sachverständigen der Auftragnehmer für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG vom 5.6.2012, FBB 486, Bl. 90 ff.
[1327] Durch die SIL („Security Integrity Level“) werden Sicherheitsanforderungen definiert, die für technische Anlagen je nach Verwendungszweck einzuhalten sind.
[1328] TÜV Rheinland, Protokoll Jour Fixe der Übergeordneten Sachverständigen der Auftragnehmer für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG vom 5.6.2012, FBB 486, Bl. 90 ff. (91). Der Zeuge Klups hatte keine Erklärung dafür, dass diese nicht berücksichtigt worden waren, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.5.2014, S. 107.
[1329] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 16.
[1330] FBB GmbH, SPRINT-Bericht zur 120. Aufsichtsratssitzung am 13.12.2013, FBB 498, Bl. 390 ff. (395).
[1331] FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (124).

Die Ausgangslage zur Findung eines neuen Termins schilderte der **Zeuge Wowereit**:

> „Ich sage mal, ich habe mir am 8. Mai nicht vorstellen können, dass wir heute noch nicht eröffnet haben. Und die Ansage war zuerst: Drei Monate brauchen wir noch.“[1332]

Diese Annahme sei erst obsolet geworden, als das Bauordnungsamt mitteilte, dass es die Halbautomatik als Interimslösung nicht mehr akzeptieren würde.[1333] In der Tat teilte das Bauordnungsamt mit Schreiben vom 9. Mai 2012 hinsichtlich der Planung eines neuen Inbetriebnahmetermins mit:

> „Bei dieser Planung ist zu berücksichtigen, dass ein weiterer Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76 Abs. 3 Brandenburger Bauordnung (BbgBO) nur Aussicht auf Gestattung haben wird, wenn die konzeptionelle Umsetzung des vorliegenden Brandschutzkonzeptes […] im Hinblick auf die baulichen, anlagentechnischen und organisatorischen Belange gewährleistet ist.
>
> Ein weiterer Antrag, der die Nutzung des Terminals mit Interimsmaßnahmen wie zum Beispiel die Mensch-Maschine-Schnittstelle beinhaltet, wird nicht zum Erfolg führen.“[1334]

Der sodann ermittelte Inbetriebnahmetermin am 17. März 2013 war nach Aussage des Zeugen Manninger das Ergebnis einer Analyse mit den beteiligten Firmen. Diese setzte voraus, dass keine maßgeblichen Umbauten an der Entrauchungsanlage im Fluggastterminal stattfinden mussten.[1335]

b. Festlegung des Eröffnungstermins 27. Oktober 2013

Die Inbetriebnahme am 17. März 2013 war unmittelbar nach der Festlegung wieder infrage gestellt. Der Zeuge Korkhaus begründete dies mit einem unvorhergesehenen Planungsdefizit in der technischen Gebäudeausstattung:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**:„Wir haben dann, als wir quasi Ende Juni die Verträge mit den Planern geschlossen hatten, festgestellt, dass das Planungsdefizit größer ist. Von daher konnten wir die Firmen nicht Mitte Juni schon mit den Plänen versorgen, und damit war der März-Termin wieder infrage gestellt, im Laufe des Juni und Juli,

---

[1332] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 9.
[1333] Der Zeuge Müller sagte ebenfalls aus, dass, als die Nichteinhaltbarkeit des Termins absehbar wurde, der voraussichtliche Fertigstellungstermin nach Einschätzung der projektleitenden Bauüberwacher im August 2012 lag, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 7, 14. Diese Einschätzung wurde jedoch bereits im März 2012 getroffen und bezog sich auf eine vollumfängliche Umsetzung der Brandschutzanlage ohne Zuhilfenahme der Mensch-Maschine-Schnittstelle, siehe Wortprotokoll der Vernehmung am 27.6.2014, S. 38.
[1334] Bauordnungsamt Landkreis Dahme-Spreewald (Frau Globig), Schreiben an die FBB GmbH vom 9.5.2012, LG Potsdam 11, Anlage K 23.
[1335] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 22. So auch der von Geschäftsführung an den Aufsichtsrat übermittelte Sachstandsbericht BER vom 21.9.2012, SenFin 33, Bl. 4 ff. (6).

> Ende Juni, Anfang Juli. Aber es war noch nicht so zementiert, dass man sagen konnte, wir brauchen drei Monate länger.“[1336]

Grund für die weiteren Verzögerungen waren aber laut Sachstandsbericht BER auch strukturelle Mängel, die infolge der Kündigung der pg bbi eintraten und durch die Geschäftsführung wie folgt zusammengefasst wurde:

- „Die FBB vereint Funktionen des Bauherrn, des Planers und des Objektüberwachers als Kompensation für die Kündigung pg bbi.
- Dadurch entstehen negative Auswirkungen auf Planungsleistungen, Mängelbeseitigung und Baufertigstellung, d. h. es bestand kein vitaler Projektprozess mehr
- Eine belastbare Terminplanung als Steuerungsinstrument für Planung, Objektüberwachung und ausführende Firmen war nicht in ausreichendem Maße vorhanden.
- Es traten ausgeprägte Mängel im Abstimmungs- und Genehmigungsprozess gegenüber dem zuständigen Bauordnungsamt auf.
- Es traten Mängel im Berichtswesen auf“[1337]

Die o. g. Ausführungen waren laut Sachstandsbericht das Ergebnis einer Bestandsanalyse des Geschäftsführers Amann. Hiermit dürfte die Untersuchung durch HTAC gemeint sein, die der Geschäftsführer Amann Anfang Juli 2012 beauftragte (s. o. H.IV.2.a). Diese hatte auch die Festlegung eines neuen Terminplans zum Gegenstand. Ergebnis war eine Empfehlung für den 27. Oktober 2013 als Inbetriebnahmetermin.[1338]

Die Vorstellung des Eröffnungstermins im Aufsichtsrat verstärkte die Erkenntnis, dass nicht nur Brandschutzmängel die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 verhinderten. Das Protokoll der Sitzung des Finanzausschusses am 7. September 2012 hält hierzu fest:

> „Frau Dr. Sudhof teilt mit, dass bisher das Brandschutzthema als Hinderungsgrund für eine planmäßige Inbetriebnahme zum 03.06.2012 angeführt worden sei. Nunmehr würden zusätzliche Bausachverhalte für die weitere Verzögerung angeführt. Sie bittet um Auskunft, um welche Sachverhalte es sich hierbei handele.
>
> Herr Prof. Dr. Schwarz teilt mit, dass nachfolgende Sachverhalte hinzugekommen seien:

[1336] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 71.
[1337] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER, Stand 21.9.2012, SenFin 33, Bl. 4 ff. (7).
[1338] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 23; FBB GmbH/HTC GmbH, Inbetriebnahme-Management BER, Bericht vom 31.8.2012, FBB 547, Bl. 228 ff. (232 f. und 247 ff.).

a) Qualitätsmängel infolge der Arbeiten im Endspurt zur geplanten Fertigstellung am 03.06.2012 (z. B. Überbelegung der Kabeltrassen und fehelnde Kennzeichnung der Kabel)

b) Unvollständige Planungsleistungen auch hinsichtlich der Pavillons

c) Sanierung der Kabeltrassen (s. o.)

d) Restarbeiten, von denen jedoch zwischenzeitlich eine Vielzahl erledigt worden seien.“[1339]

Darüber hinaus wird aus der Ausschussberatung auch deutlich, dass bereits bei Festlegung der Inbetriebnahme auf den 27. Oktober 2013 der Aufsichtsrat von einer ehrgeizigen Terminplanung ausging:

> „Herr Gatzer weist auf die Bzeichnung [*sic*] des 27.10.2013 in der Vorlage der Geschäftsführung als frühestmöglichen Inbetriebnahmetermin hin. Aus seiner Sicht sei die Belastbarkeit dieses Termins noch weiter zu hinterlegen.“ [1340]

Auf diesen Einwand hin teilte der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz mit, dass der Geschäftsführer Amann Anfang Januar 2013 eine Überprüfung des Zeitplans auf den tatsächlichen Ablauf und die vorhandenen Puffer hin vornehmen werde.[1341] Hieraus ist erkennbar, dass bereits die Empfehlung der Geschäftsführung unter dem Vorbehalt einer weiteren Überprüfung stand.

c. Verzicht auf einen neuen Eröffnungstermin im Januar 2013

Wie bereits im September 2012 angekündigt, nahm die Geschäftsführung eine Neubewertung des Inbetriebnahmezeitplans vor mit dem Ergebnis, dass Anfang Januar 2013 auf die Festlegung eines Inbetriebnahmetermins vorläufig verzichtet wurde. Die Nichteinhaltbarkeit des 27. Oktober 2013 stand nach Aussage des Zeugen Manninger am 4. Januar 2013 fest, nachdem die Ergebnisse aus den Heißgasrauchversuchen Ende 2012 ausgewertet worden waren:

> **Zeuge Christian Manninger**: „[…] Kurz vor Weihnachten war ich noch mit dem Herrn Amann zusammengesessen. […] Da hatten wir eine Aufgabenstellung mitgenommen, wir sollen doch bitte noch mal die Terminpläne, soweit sie uns bekannt sind, mit den Störgrößen noch mal untersuchen […]. Was wir nicht wussten, war damals – – Dass die Heißgasrauchversuche liefen, wussten wir, aber wir

---

[1339] FBB GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 7.9.2012, FBB 256, Bl. 1 ff. (3).
[1340] FBB GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 7.9.2012, FBB 256, Bl. 1 ff. (4).
[1341] FBB GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 7.9.2012, FBB 256, Bl. 1 ff. (4).

kannten nicht die Ergebnisse. Das war der Freitag, der 4. Januar, glaube ich, war es. […] Wir hatten einen Bericht abgefasst für die Geschäftsführung und dann letztendlich für den Aufsichtsrat und hatten den Herrn Korbjuhn noch mal gebeten, Freitagnachmittag zu uns zu kommen, damit er mit seinem Wissen auch noch mal drüberschaut. Dann sind wir die einzelnen Punkte durchgegangen, und an dem Freitagnachmittag habe ich dann die Information von Herrn Korbjuhn bekommen, dass wegen gescheiterter Heißgasrauchversuche jetzt informiert wird, dass der Eröffnungstermin abgesagt wird.“[1342]

4. Baulicher Fertigstellungsgrad

Aufgrund der andauernden Bestandsaufnahme und der nicht aufgeholten Planungsdefizite existierten nach der verschobenen Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 mindestens bis September 2012 keine verbindlichen Terminvereinbarungen mit Firmen.[1343] Auch die Sachstandsberichte aus der Zeit der Aufstellung des Beschleunigungsprogramms „Sprint“ treffen hierzu keine Aussage.[1344] Laut Sachstandsbericht befand sich das Projekt im Juni 2013 im Vorbereitungsstadium zur weiteren Fertigstellung, welches im Wesentlichen aus Aufräumarbeiten bestand.[1345]

Maßgebliche Fertigstellungen und Bauabnahmen sind seitdem im Bereich der betriebsspezifischen Gebäude zu verzeichnen, namentlich mit der Betriebsaufnahme des Cargo Center[1346] und zuletzt der Abnahme der Feuerwachen, Winterdiensthalle, Abfallwirtschaft Ost und Waschhalle im März und April 2014.[1347] Weiterhin erfolgte die bauliche Fertigstellung des Piers Nord im Juli 2014,[1348] die bauliche Fertigstellung der Pavillons im Juni 2015, die Sanierung der Nordbahn bis Oktober 2015, sowie der weitestgehende Abschluss der Kabeltrassensanierung.[1349] Eine schriftlich fixierte Auflistung der behördlichen Abnahmen lag dem Untersuchungsausschuss nicht für den gesamten Untersuchungszeitraum vor.

[1342] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 23.
[1343] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER Stand 14.9.2012, S. 5, FBB 554.
[1344] FBB GmbH, Sachstandsberichte BER Stand 19.4.2013 und 13.5.2013, FBB 554.
[1345] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER Stand 19.6.2013, S. 4 f., FBB 554.
[1346] Betriebsaufnahme zum 1.8.2013 laut Sachstandsbericht BER Stand 28.8.2013, S. 4, FBB 554.
[1347] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER Stand 30.6.2014, S. 3, FBB 554.
[1348] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER Stand 30.6.2014, S. 4, FBB 554.

I. Kostenentwicklung

Mehrere Fragen des Untersuchungsauftrags betreffen die Kostenplanung, -kontrolle und -entwicklung des Bauprojektes BER. Es war aufgrund der vorliegenden Beweismittel nicht möglich, eine genaue Kostenaufstellung zu ermitteln. Jede Kostenschätzung unterliegt zudem der Einschränkung, dass die einzelnen Kostenfaktoren sich im nach wie vor nicht abgeschlossenen Bauprojekt weiter auswirken Auch werden Schadenssummen teils erst in laufenden rechtlichen Auseinandersetzungen rückwirkend bewertet. Eine isolierte Kostenermittlung bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Untersuchungsauftrags übersteigt die Ermittlungsmöglichkeiten des Ausschusses. Der Ausschuss hat daher den Schwerpunkt der Untersuchungen auf die Strukturen der Finanzierung und der Kostenkontrolle, sowie auf die wesentlichen Ursachen von Kostensteigerungen gelegt.

I. Vorgeschichte: Die Planungsgrundlage für Kosten

Die konkrete Abschätzung von Baukosten spielte im Planfeststellungsverfahren keine wesentliche Rolle. Denn diese sind nicht Gegenstand und kein Kriterium der Planfeststellung. Dies gilt auch für das Anhörungsverfahren, wie der Zeuge Leyerle erläuterte:

> **Zeuge Joachim Leyerle**: „Also, die Kostenfrage spielte für meine Aufgabe nur eine sehr untergeordnete Rolle. Ich habe da mal Zahlen gehört, in den Besprechungen mit der Flughafengesellschaft, und damit hatte das sein Bewenden. Allerdings – das muss man natürlich sagen – sind in den Einwendungen oftmals Kostenfragen angesprochen worden, und viele der Einwendungsführer haben geltend gemacht, dass die kalkulierten Kosten bei Weitem nicht ausreichen würden. Da das aber für die Rechtsfrage der Betroffenheit wenig eine Rolle spielte, war das für uns nicht irrelevant, aber von untergeordneter Bedeutung.“ – „Also ich habe da auch nicht nachgesucht nach solchen Fragen, denn es war in der Rechtsprechung doch schon ziemlich deutlich geklärt, dass es in der Anhörung darum geht, herauszufinden, wer in welchem Maß betroffen ist, welche Umweltauswirkungen das Vorhaben hat und solche Dinge, ohne, dass es auf die Kosten ankommt. Das ist eine Frage, die außerhalb der Planfeststellung eine Rolle spielt.“[1350]

Aufgrund der Vorgeschichte des Bauprojektes, in der eine Privatisierung der Flughafengesellschaft geplant war (siehe hierzu C.I), stand auch für die Gesellschafter der Flughafengesellschaft die Kostenplanung im Zeitraum bis 2003 nicht im Vordergrund, wie die Aussage des **Zeugen Eberhard Diepgen** belegt:

> „Ich will nur darauf hinweisen, dass die Frage der Einzelkosten für den Ausbau des Flughafens selbst – weil nach der damaligen Überlegung, das sollten ja Private bauen – für uns und als Verpflichtung für die öffentliche Hand nicht die Rolle spielte.“[1351]

[1350] Zeuge Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.4.2013, S. 60.
[1351] Zeuge Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.2.2013, S. 56.

Dementsprechend wurde im Privatisierungsverfahren und den Verhandlungen mit potenziellen Investoren lediglich mit ungefähren Kostenannahmen gearbeitet. Beispielsweise der **Zeuge Alexander Straßmeir** bezogen auf die Schallschutzkosten aus:

> „Genauso wenig, wie ich mich präzise erinnern kann, dass es eine Zahl war, wie viel die Investoren zahlen sollten – das waren meines Erachtens alles Schätzzahlen, die da zwar mit Komma-irgendwas-Millionen stehen –, gab es damals schon eine verlässliche Berechnung, bestenfalls eine Schätzung, was Lärmschutz kosten würde. […] Also, in der frühen Phase gab es nicht zu allen Kostenpunkten Berechnungen, sondern in vielen Fragen gab es Schätzungen, Annahmen, und dann hat man sozusagen mit diesen Annahmen gelebt. Dass man verlässlich mal gesagt hätte: Um 55 Dezibel oder 58 Dezibel im Umkreis von zu erreichen, müsste man so und so viel Geld in die Hand nehmen –, in einer solchen Präzision, glaube ich, ist das in dieser Phase des Verfahrens nicht erfolgt.“[1352]

Der Zeuge Dr. Herberg nannte hinsichtlich der Gesamtkosten die Zahl von 4 bis 5 Mrd €;[1353] der Zeuge Kronmüller sprach von 8 Mrd. DM,[1354] ohne dass der Ausschuss hierbei nachvollzogen hat, auf welchen baulichen Annahmen dies basierte.

Erst mit Beendigung des Privatisierungsverfahrens begann die Flughafengesellschaft mit der Erarbeitung einer eigenen Finanzierung des Bauprojektes, wobei dieses zunächst auf Brückenfinanzierungen beruhte (s. u. I.II.1), ehe 2009 die Langfristfinanzierung abgeschlossen wurde. (s. u. I.II.2).

II. Das Finanzierungsmodell

1. Brückenfinanzierungen bis 2009

Die Flughafengesellschaft schloss 2006 eine Brückenfinanzierung mit einem Bankenkonsortium, bestehend aus Commerzbank, Helaba, KfW, SMBC und IBB, ab.[1355] Gegenstand des Vertrags war ein Kredit über 350 Mio € mit Laufzeit längstens bis zum 30. Dezember 2008. Hierbei diente nur eine von vier Kredittranchen der Finanzierung von BBI-Investitionen.[1356]

Dem Abschluss der Brückenfinanzierung lag die Planung zugrunde, während der Laufzeit des Kredits eine Langfristfinanzierung für das Projekt BBI abzuschließen. Die sich im Zuge der

---

[1352] Zeuge Straßmeir, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 28.
[1353] Zeuge Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 45.
[1354] Zeuge Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 4.
[1355] Kreditvertrag vom 27.7.2006, Skzl 727, Bl. 89 ff. Hierzu Beschluss des Aufsichtsrats am 23.6.2006, siehe Protokoll der 74. Aufsichtsratssitzung am 23.6.2006, FBB 68, Bl. 171 ff. (177), und Genehmigung der Gesellschafterversammlung gem. Protokoll der Gesellschafterversammlung am 22.9.2006, Skzl 727, Bl. 168 ff. (171).
[1356] FBS GmbH, Präsentation der Geschäftsführung zur 74. Aufsichtsratssitzung am 23.6.2006, FBB 68, Bl. 185 ff. (200).

Finanzkrise stark verschlechternden Finanzierungsbedingungen verhinderten jedoch den rechtzeitigen Abschluss der Verhandlungen (s. u. I.II. 2).

Die Laufzeit der Brückenfinanzierung wurde daher im Juli 2008 um ein Jahr bis 30. Dezember 2009 verlängert. Obwohl sich die Bedingungen hierfür durch erhöhte Zinsen und Provisionszahlungen wesentlich verschlechtert hatten, stimmte der Aufsichtsrat angesichts der Unsicherheiten der Langfristfinanzierung der Verlängerung zu, um Liquiditätsschwierigkeiten der Flughafengesellschaft zu verhindern.[1357]

2. Die Langfristfinanzierung ab 2009

a. Drei-Säulen-Modell

Die 2009 abgeschlossene Langfristfinanzierung ruht auf drei Säulen:[1358] Erstens eine Kapitalzuführungen durch Gesellschafter in Höhe von 430 Mio € (davon 159 Mio € durch das Land Berlin), zweitens eine Mitfinanzierung aus den laufenden Einnahmen der Flughafengesellschaft 2005-2011 in Höhe von 440 Mio €, und drittens eine Kreditaufnahme in Höhe von 2,4 Mrd €.[1359]

Bereits 2006 nahmen die Gesellschafter die Umwandlung von verschiedenen Gesellschafterdarlehen in Höhe von 224,5 Mio € in Eigenkapital vor.[1360] Ziel der Maßnahme war erstens die Senkung der steuerlichen Belastung der Flughafengesellschaft,[1361] zweitens die Erhöhung des Eigenkapitalanteils, die für eine Kreditaufnahme für das Bauprojekt nötig war.[1362]

Der kreditfinanzierten Anteil der Langfristfinanzierung sollte ursprünglich in Form einer sog. Projektfinanzierung erfolgen. Der Zeuge Weyer begründete dies wie folgt:

> **Zeuge Thomas Weyer:** Wir hatten ja ganz bewusst eine sogenannte Projektfinanzierung angestrebt aus zweierlei Gründen. Der eine Grund war, dass Sie über eine Projektfinanzierung günstigere Konditionen kriegen als wenn Sie eine reine Corporate Finance – also eine auf das Unternehmen abgestellte Finanzierung – machen. Und vor allen Dingen gibt es keine Nachschusspflicht für die Gesellschafter

---

[1357] Siehe Beschluss vom 11.7.2008, Protokoll der 88. Aufsichtsratssitzung am 11.7.2008, FBB 70, Bl. 138 ff. (143), und hierzu Vorlage der Geschäftsführung und Vorbereitungsvermerk von Skzl III BF (Mende), Skzl 631, Bl. 121 ff.
[1358] Siehe Bericht an den Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses vom 27.8.2009, Skzl 559, Bl. 285 ff.
[1359] Vgl. auch Pressemitteilung der Flughafengesellschaft „2,4 Milliarden Euro für den Flughafen – BBI-Finanzierung steht“ vom 30.6.2009, http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2009/2009-06-30-bbi-finanzierung/index.php, Stand 18.3.2016.
[1360] Siehe Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.5.2009 im Notifizierungsverfahren, Skzl 743, Bl. 4 ff. (6). Der Anteil Berlins betrug dabei im Jahr 2006 24,79 Mio. €. Im Jahr 2008 wurden weitere Darlehen in Eigenkapital umgewandelt, der Berliner Anteil betrug in diesem Fall 83,073 Mio. €, siehe schriftliche Anfrage Drs. 17/13434.
[1361] Laut Protokoll der Gesellschafterversammlung am 9.12.2005 bestand durch das Gesellschafterdarlehen eine effektive steuerliche Mehrbelastung von ca. 4,3 Mio. € im Vergleich zu einer vollständigen Eigenkapitalfinanzierung, Skzl 726, Bl. 228 ff. (230).
[1362] FBS GmbH, Protokoll der Gesellschafterversammlung am 9.12.2005, Skzl 726, Bl. 228 ff.(230).

> bei einer Projektfinanzierung, weil im Prinzip die Banken als Gegenwert oder als Sicherheit für ihre Finanzierung das Projekt bekommen, wenn Sie so wollen. Und der dritte wesentliche Aspekt war, und das war – glaube ich – auch ein bisschen entscheidend für den weiteren Fortgang des Projektes, dass man über eine Projektfinanzierung einen sogenannten unabhängigen Ingenieur auf die Baustelle holt, das heißt, die Banken stellen ihren eigenen Ingenieur ein, der da mit – keine Ahnung – zehn/fünfzehn Leuten anrückt, auf der Baustelle sitzt und praktisch für die Banken darauf achtet, dass auch nur das gebaut wird, was im Finanzierungsvertrag vereinbart worden ist. Das heißt, das führt zu einer sehr hohen Disziplinierung des Projektes.[1363]

Die vom Zeugen Weyer angesprochene „Disziplinierung“ sollte u. a. von Mitarbeitern des Construction Managers Drees & Sommer gewährleistet werden (vgl. auch Kap. C.VIII):

> **Zeuge Thomas Weyer**: „[…] Die wesentliche organisatorische Umstellung war in der Tat die auf Drees & Sommer. Wir brauchten ja für die Banken einen renommierten Namen am Ende der Tage, um das Risiko für die Banken akzeptabel zu machen, und das war halt eben dann Drees & Sommer.“[1364]

Der Abschluss einer Projektfinanzierung scheiterte jedoch daran, dass die Konditionen einer projektbezogenen Finanzierung sich durch die Finanzkrise 2008/2009 verschlechtert hatten. Die Geschäftsführung führte gegenüber dem Aufsichtsrat aus, dass die Finanzierung zu den Bedingungen der vorliegenden Angebote instabil wäre.[1365] In diesem Sinne äußerte sich der **Zeuge Thomas Weyer:**

> **„**Ja, gut, ich meine, die Projektfinanzierung konnte ja nicht mehr stattfinden, weil aufgrund der Vorläufe, der Finanzierungskrise die Margen in den Verhandlungen von den Banken sehr stark nach oben gedrückt wurden, weil – das haben wir allerdings erst später erfahren – vor allem die Royal Bank of Scotland damals schon kurz vor der Pleite stand, also in 2007 schon, nicht erst in 2008, und dass die deswegen eigentlich keine weiteren Finanzierungsverpflichtungen mehr übernehmen durften und deswegen eigentlich ein Loch im Zaun gesucht haben, um da rauszukommen. Entsprechend sind dann die Margen von ursprünglich 60 Basispunkten auf 185 Basispunkte über die Zeit hochgetrieben worden, bis wir dann irgendwann gesagt haben: Okay! Jetzt ist der Punkt gekommen, wo sich das für uns nicht mehr rechnet. Das schmeißt uns den Businessplan um, und deswegen beenden wir das jetzt.“[1366]

[1363] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 14.
[1364] Zeuge Thomas Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 70.
[1365] Präsentation der Geschäftsführung zur 88. Aufsichtsratssitzung am 11.7.2008, FBB 70, Bl. 149 ff. (182).
[1366] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 65.

b. 100-Prozent-Bürgschaft

Bereits nach dem ursprünglichen Entwurf der Langzeitfinanzierung war für den kreditfinanzierten Anteil eine 80-prozentige Bürgschaft durch die Gesellschafter vorgesehen, wovon 715 Mio. € durch das Land Berlin zu besichern waren.[1367] Aufgrund der o. g. Verschlechterung der Kreditbedingungen empfahl die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. Juli 2008 eine Anhebung des Bürgschaftsanteils:

> „Die Geschäftsführung kommt nach Abwägung der Handlungsoptionen zu dem Ergebnis, dass die Finanzierung unter Einbeziehung einer 100% Bürgschaft der Gesellschaft vor dem Hintergrund der schwierigen Entwicklung auf den Finanzmärkten die wirtschaftlich günstigste Lösung sei.“[1368]

Als weitere Handlungsoption stellte die Geschäftsführung die Einbringung von zusätzlichem Eigenkapital der Gesellschafter in Höhe von 400 Mio. € dar. Diese hätte jedoch den Nachteil einer direkten Haushaltsbelastung der Gesellschafter gehabt, und hätte nach Einschätzung der Geschäftsführung die Finanzierungsmargen der Banken nicht wesentlich vermindert.[1369]

Alle drei Gesellschafter stimmten daher der Übernahme einer 100-prozentigen Bürgschaft zu, obwohl vor allem der Bund Vorbehalte hiergegen hegte.[1370] Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup erläuterte dies:

> **Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup:** „Es ging uns wahrscheinlich so ähnlich, wie es Ihnen geht. Sie haben auch nicht mit Begeisterung einer Bürgschaft zugestimmt, weil Bürgschaften immer auch Verantwortungsübernahme bedeutet. Aber der Bund hat am Ende – – Das wurde bei uns durchaus diskutiert, ob das denn wirklich nötig ist, ob es nicht auch anders geht. Wir hätten es natürlich lieber gehabt, dass es anders geht. Keiner gibt gerne eine Bürgschaft her. Aber der Bund hat die Bürgschaft letztendlich, auch im Einvernehmen der Bundesregierung, hergegeben, weil er erkennen musste, dass nach der Finanzkrise anders eine Finanzierung nicht dargestellt werden konnte. Das mag vielleicht heute wieder anders sein, damals, 2008, 2009, gab es keine Bank, die bereit war, ohne eine öffentliche Bürgschaft an dieses Volumen, nur ansatzweise sich damit zu beschäftigen.“[1371]

Ähnlich der Zeuge Wolf, der erläuterte, weshalb die kreditgebenden Institute auf einer 100-prozentigen Bürgschaft bestanden:

> **Zeuge Harald Wolf**: „Also, die Bedenken des Bundes, sind, glaube ich, relativ einfach darzustellen: dass man nicht gern eine l00-Prozent-Bürgschaft gibt, wenn man eine 80-Prozent-Bürgschaft geben kann. Ich denke, die Skepsis ist dann auch in den Vorbesprechungen geäußert worden vonseiten der Vertreter des Bundes. Das Problem war aber, dass das genau zu dem Zeitpunkt war, als die Finanzkrise

---

[1367] Vermerk Skzl I C/IIB (Karasch/Bunde) in Skzl 735, Bl. 98 f.
[1368] FBS GmbH, Protokoll der 88. Aufsichtsratssitzung am 11.7.2008, FBB 70, Bl. 138 ff. (146).
[1369] Präsentation der Geschäftsführung zur 88. Aufsichtsratssitzung am 11.7.2008, FBB 70, Bl. 149 ff. (184).
[1370] Vermerk Skzl III BF (Mende), Skzl 742, Bl. 104 f.
[1371] Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.10.2013, S: 40.

> zugeschlagen hatte, und insofern die Banken die hundertprozentigen Bürgschaften wollten, auch vor dem Hintergrund des großen Volumens, das hier ausgegeben wurde, denn für jeden nicht verbürgten Kredit müssen die Banken Eigenkapital bilden bzw. reservieren für den entsprechenden Kredit, und, wie Sie wissen, hatten die Banken zu diesem Zeitpunkt jetzt nicht unbedingt die EIB, aber alle anderen doch unter einem erheblichen Eigenkapitalschwund zu leiden. Deshalb ging zu diesem Zeitpunkt das, was vielleicht zwei Jahre vorher mit einer achtzigprozentigen Bürgschaft gegangen wäre, nicht mehr. Dieser Erkenntnis musste sich dann auch der Bund anschließen.“[1372]

Zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die gewählte Finanzierungsform beschloss das Abgeordnetenhaus am 25. September 2008 das Gesetz zur Sicherstellung der Finanzierung des Flughafens Berlin-Brandenburg International („BBI-Finanzierungs-Sicherstellungsgesetz“).[1373] Dieses enthielt eine Bürgschaftsermächtigung für die neue Bürgschaftssumme, die sich für das Land Berlin auf 888 Mio. € erhöht hatte. In der Begründung des Gesetzesentwurfs stellte der Senat die Problemlage aufgrund der Turbulenzen an den Kreditmärkten dar und führte aus:

> „Die wirtschaftlich günstigste Variante liegt in der vollständigen Besicherung der Kredite durch die Gesellschafter, aufgeteilt nach deren Anteilen an der FBS. […] Maßgabe ist, dass die zu übernehmende Bürgschaft als selbstschuldnerische Bürgschaft auf erstes Anfordern über 100 vom Hundert der Kreditsumme bzw. als entsprechende Garantie oder sonstige Gewährleistung übernommen werden kann.“[1374]

c. „Bürgencontrolling“

Unmittelbare Folge der 100-Prozent-Bürgschaft war, dass die finanziellen Risiken der Kreditaufnahme vollständig auf die Gesellschafter abgewälzt wurden. Da hierdurch das Sicherungsinteresse der kreditgebenden Banken erfüllt war, fand ein zusätzliches projektbegleitendes Controlling durch diese nicht mehr statt.[1375] Dafür richteten die Gesellschafter als Bürgen das sog. Bürgencontrolling ein, welches durch die Unternehmensberatung PwC ausgeübt wurde. PwC war bereits als sogenannnter Bürgenmandatar mit der Vorbereitung der Bürgschaftsentscheidung beauftragt.

> **Zeugin Solveig Gute**: „[…] An uns ist im November, ich meine, es war noch November, kann aber auch Anfang Dezember 2008, über die Bürgen bzw. die Gesellschafter die Aufforderung herangetragen worden, ob unseres bestehenden Mandatsverhältnisses die Tragfähigkeit und risikomäßige Vertretbarkeit einer

---

[1372] Zeuge Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 50.
[1373] GVBl 25/2008, S. 273.
[1374] Vorlage zur Beschlussfassung vom 3.9.2008, Abghs Drs. 16/1712.
[1375] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 65 f.

> 100 Prozent-Bürgschaft auf erstes Anfordern zu prüfen. So lautete schlicht der Arbeitsauftrag.“[1376]

Nach Angaben des Senats war PwC zudem in den Jahren 2009 bis 2011 für die Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt worden und führte seit 2006 verschiedene gutachterliche Aufgaben für die Flughafengesellschaft durch, so beispielsweise „die Plausibilisierung des Finanzmittelbedarfs nach Verschiebung der Inbetriebnahme, die Kalkulation von Luftverkehrsentgelten und die Prüfung der Mittelverwendung sowie kleinteilige Gutachten.“[1377]

Die bei PwC für das Mandatsverhältnis zuständige Zeugin Gute erläuterte, dass es sich beim „Bürgencontrolling“ im Prinzip um die reguläre Berichterstattung handelte, die der Bürgenmandatar in der Durchführungsphase des Projektes an die Bürgen leistet. Die Besonderheit beim Projekt BER bestand darin, dass diese häufiger und aufgrund zusätzlicher Informationen stattfand:

> **Zeugin Solveig Gute**: „Da gibt es tatsächlich jetzt einen großen Unterschied beim Flughafen, weil, wir berichten laut unserem Auftrag, wenn Sie wollen, vier Mal im Jahr – vier Mal, weil das die Standardaufsichtsratssitzungen sind. Wir haben also beim Flughafen einen Informationsstand auch über die Gesellschafterschiene, die wir bei keinem anderen Projekt haben, also es gibt kein Projekt, wo ein Gesellschafter quasi drei Zimmer weiter sitzt und eigentlich alles weiß. Das ist das Besondere an diesem Projekt an der Stelle. In der Regel wissen Sie von dem Projektverlauf sonst nur über die Jahresabschlussberichte bzw. über Informationen, die Sie von der Bank bekommen.[1378]

Aus den Ausführungen der Zeugin wird jedoch auch deutlich, dass es sich bei dieser Berichterstattung nicht um ein Controlling auf der Basis von durch PwC selbst ermittelten Fakten handelte. Vielmehr prüfte der Bürgenmandatar lediglich nochmal die dem Aufsichtsrat zur Verfügung gestellten Unterlagen aus Sicht der Bürgeninteressen:

> **Zeugin Solveig Gute**: „[…] Man wollte nicht notwendigerweise Parallelstrukturen in Größenordnungen aufbauen. Es ist sicherlich auch so, dass man das Unternehmen, was jetzt einen Flughafen bauen sollte, nicht über die Maßen mit Doppelarbeit belasten wollte, sondern man hat gesagt: Es ist doch gut, wenn man auf Unterlagen aufsetzt, die das Unternehmen sowieso bereitstellt und die möglicherweise auch sogar unsere Gesellschafter haben. Das waren schlichtweg die Aufsichtsratsunterlagen, und da tatsächlich auch die Unterlagen, die der Aufsichtsrat erhält zu seinen Hauptsitzungen. Die Idee dahinter war schlichtweg: Es war ja vorstellbar, dass die Geschäftsleitung dem Aufsichtsrat einen Beschlussvorschlag unterbreitet, der möglicherweise aus Sicht der Gesellschaft und aus Sicht der Gesellschafter okay wäre, aber möglicherweise die Interessen der Bürgen, die etwas

---

[1376] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 14.
[1377] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. WP, Drs. 17/17998.
[1378] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 16.

> anders gelagert sein könnten, nicht deren Beiklang findet. Da wollte man zumindest die Möglichkeit haben zu sagen: Lieber Gesellschafter, wir machen euch darauf aufmerksam, dass es hier einen Punkt gibt, der den Interessen des Bürgschaftsreferates möglicherweise entgegenlaufen könnte[.]“[1379]

Diese Aussage wird durch Angaben des Senats bestätigt. In der Antwort auf eine Schriftliche Anfrage teilte dieser mit:

> „Vertragsgemäß hat der Bürgenmandatar Änderungsanträge dem Bürgen zur Entscheidung aufzubereiten und die laufende Berichterstattung der Flughafengeschäftsführung auszuwerten. Im konkreten Fall sollten darüber hinaus auch die von der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH) für den Aufsichtsrat erstellten Informationen bewertet werden. In diesem Rahmen haben sich auch die Unterlagenanforderungen des Mandatars bewegt.“[1380]

Allerdings stehen die Berichte des Bürgemandatars weder dem kompletten Senat noch allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Verfügung. In der o. g. Antwort des Senats heißt es hierzu:

> „Die Berichte des Bürgschaftsmandatars sind an die Bürgen und nicht an die Aufsichtsratsmitglieder adressiert. Insofern sind auch nicht alle Aufsichtsratsmitglieder über deren Inhalt unterrichtet. Erkenntnisse aus den Berichten sind gleichwohl in die Erörterung im Aufsichtsrat und in die Meinungsbildung der Gesellschafter eingeflossen, sofern diese dafür jeweils relevant waren. Eine Befassung des Senats mit Berichten von Bürgenmandataren erfolgt aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenteilung regelmäßig nicht.“[1381]

Der Zeuge Gatzer verwies darauf, dass bereits bei seinem Eintritt in den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im März 2011 die Regelung eines Bürgschaftsvorbehaltes bestand.[1382]

Den Hintergrund dieser Regelung erläuterte die **Zeugin Solveig Gute**:

> „[…] weil wir schlichtweg, nachdem das Projekt ja ein bisschen unruhig geworden ist, ein zusätzliches Instrument geschaffen haben mit den Bürgenvorbehalten. Das heißt, wenn ich zu dem Schluss komme, dass nicht rechtzeitig ich mich in der Lage sehe, dem Bürgen zu sagen zu diesem Beschlusspunkt: Ja, können Sie machen, - oder aber: Hier habe ich ein Problem -, wenn ich diese Entscheidung nicht treffen kann und diese Punkte die Kapitaldienstfähigkeit berühren und FBB mir nicht oder

---

[1379] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 18.
[1380] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. WP, Drs. 17/10855.
[1381] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. WP, Drs. 17/10855.
[1382] Zeuge Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 31: „[D]as war damals schon so vereinbart -, dass bestimmte finanzwirksame Maßnahmen nur unter Bürgenvorbehalt beschlossen werden durften.“

> nicht rechtzeitig oder nicht vollständig Unterlagen zur Verfügung stellt, würde man da einen Bürgenvorbehalt draufsetzen.“[1383]

Der Zeuge Hummel war von 2011 bis 2014 im Bürgschaftsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen u. a. mit dem Thema Bürgencontrolling für den Flughafen BER befasst. Seine Informationen stützten sich im Wesentlichen auf Berichte von PwC:

> **Zeuge Wolfgang Hummel**:„Das waren wesentlich die PwC-Berichte, aber Sie haben sicherlich auch im Blick: Diese PwC-Berichte sind natürlich auch in einem Sinne Tatsachendarlegungen, aus denen Sie selber eigene Schlussfolgerungen ziehen können. Wenn an bestimmten Punkten über mangelnde Baufortschritte berichtet wurde, dann mag es da auch eine Erklärung von PwC gegeben haben, aber wie überall konnten Sie natürlich auch Ihre eigene Bewertung dagegensetzen. Wissen Sie? Also, der PwC-Bericht ist ja per se wesentlich auch eine Informationssammlung, die in gewissen Teilen auch noch zu interpretieren und zu bewerten ist, eben von uns oder den anderen Vertretern.“[1384]

Über den Baufortschritt war der Zeuge allerdings nach eigenem Bekunden nicht informiert.[1385]

Auch die mit dem Bürgencontrolling betraute Zeugin Gute konnte den Baufortschritt nicht selbst beurteilen und musste vorgelegten Informationen des für die Flughafengesellschaft tätigen Personals vertrauen.[1386]

Dessen ungeachtet hatte der Bürgenmandatar PwC umfangreiche Frage- und Informationsrechte gegenüber der Geschäftsführung, die er auch ausnutzte. In seiner eigenen Bewertung der Aufsichtsratsunterlagen kam er zu kritischen Einschätzungen hinsichtlich des Eintretens von Sachverhalten, die die Finanzlage des Unternehmens FBB belasten und damit eine Gefahr für das Auslösen des Bürgschaftsfalls darstellen könnten.[1387]

d. EU-Notifizierung

Die Bundesregierung leitete für die Langfristfinanzierung des BER ein Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission ein, da die Möglichkeit bestand, dass die Finanzierungsmaßnahmen der Gesellschafter (Gewährung von Gesellschafterdarlehen und Umwandlung von Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital, Kapitalerhöhung und Abgabe einer 100-Prozent-Bürgschaft) den Charakter einer genehmigungspflichtigen Beihilfe besaßen. Als allgemeine Koordination in Flughafenfragen war für den Gesellschafter Berlin die Senatskanzlei am Notifizierungsverfahren beteiligt, wie aus umfangreichen

---

[1383] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 24.
[1384] Zeuge Hummel, Wortprotokoll der Vernehmung am 8.04.2016, S. 15.
[1385] Zeuge Hummel, Wortprotokoll der Vernehmung am 8.04.2016, S. 16.
[1386] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 61.
[1387] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung am 12.2.2016, S. 22.

Vorbereitungsunterlagen hervorgeht.[1388] Die eigentliche Durchführung des Notifizierungsverfahrens übernahm jedoch der Gesellschafter Bundesrepublik Deutschland, wo das Bundesverkehrsministerium für die Unterrichtung der Europäischen Kommission zuständig war.[1389]

Staatliche Finanzierungsmaßnahmen für ein Unternehmen können grundsätzlich als Nicht-Beihilfe gegenüber der EU-Kommission notifiziert werden mit dem Ziel, dass die Kommission feststellen möge, dass die angemeldete Maßnahme keine Beihilfe darstellt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Maßnahme den sogenannten „Private Investor Test“ besteht, d. h. dass die Finanzierung nachweislich zu marktüblichen Konditionen gewährt wird. Andernfalls ist die Maßnahme als Beihilfe zu notifizieren und unterliegt der Genehmigung durch die Kommission.

Die Bundesregierung vertrat im Notifizierungsverfahren den Standpunkt, die Finanzierung sei nicht als staatliche Beihilfe anzusehen. Zur Begründung führte sie einerseits an, dass die staatlichen Investitionen teils der Förderung von allgemeinen Infrastrukturmaßnahmen dienten und somit nicht genehmigungspflichtig seien. Des Weiteren würde die Umwandlung des Gesellschafterdarlehens in Eigenkapital sowie die Abgabe einer 100-prozentigen Bürgschaft den Private Investor Test bestehen.[1390]

Die Kommission entschied am 13. Mai 2009 über die Notifizierung.[1391] In ihrer Entscheidung befand sie zunächst, dass sämtliche notifizierten Maßnahmen den Charakter staatlicher Beihilfen hatten. Insbesondere würde die Erhöhung des Eigenkapitalanteils und die Gewährung einer 100-Prozent-Bürgschaft nicht den Private Investor Test bestehen, da unrealistische, unendliche Kapazitätszunahmen und Einnahmesteigerungen des Flughafens von jährlich 1 Prozent ab 2036 angenommen wurden.[1392] Zudem würde die Flughafengesellschaft für die Bürgschaft kein marktübliches Bürgschaftsentgelt zahlen.[1393] Die Kommission genehmigte jedoch alle Beihilfemaßnahmen, da sie mit den Interessen des gemeinsamen Marktes vereinbar waren.[1394]

III. Die Kostenkontrolle

1. Ressortzuständigkeiten der Geschäftsführung

Innerhalb der Flughafengesellschaft war die finanzielle Verantwortung für das Projekt BER zweigeteilt: Der kaufmännische Bereich des Unternehmens, der in die Ressortzuständigkeit des Sprechers der Geschäftsführung fiel, verantwortete die Projektfinanzierung, während der

---

[1388] Vgl. Unterlagen zur Notifizierungspflicht, Skzl 738, Bl 95 ff., und Entwurf eines Rechtsgutachtens hierzu, Skzl 738, Bl. 169 ff.
[1389] Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.10.2013, S. 40; Mitteilung der Bundesregierung an die Europäische Kommission vom 19.3.2009, FBB 467, Bl. 6 ff.
[1390] Siehe i. E. Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.5.2009, Skzl 743, Bl. 4 ff.
[1391] Amtsblatt der Europäischen Union 2009/C 179/02.
[1392] „ewige Rente“, siehe Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.5.2009, Skzl 743, Bl. 4 ff. (14, 16).
[1393] Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.5.2009, Skzl 743, Bl. 4 ff. (16).
[1394] Entscheidung der Europäischen Kommission vom 13.5.2009, Skzl 743, Bl. 4 ff. (23).

Baubereich und damit letztverantwortlich der technische Geschäftsführer für die Kostenprognose und die Einhaltung des Kostenrahmens zuständig war.[1395] Die Gegenüberstellung der Kosten mit der Finanzierung fand im Businessplan der Flughafengesellschaft statt.

Dies lässt sich beispielhaft an dem Auftrag an den technischen Geschäftsführer (den Zeugen Dr. Körtgen) ablesen, der in der Geschäftsführersitzung vom 2. April 2008 aufgefordert wurde, die geplanten Änderungen zum Ausbau des Pier Süd und Transferknoten hinsichtlich der Kosten und des Zeitplans kritisch zu überprüfen.[1396]

Der **Zeuge Dr. Manfred Körtgen** erläuterte den Zusammenhang:

> „Das hängt natürlich auch mit dem Businessplan zusammen, mit der Kreditlinie, mit der Finanzierung usw. Das ist ein sehr, sehr großes Feld. Das haben wir gemeinsam erarbeitet. Aber alles das, was zu finanzieren ist, wurde von dem kaufmännischen Bereich, von Herrn Schwarz, bearbeitet, was ja auch richtig ist. Von dem kaufmännischen Controlling her wurden die Zahlen auf den Tisch gelegt, und wenn mehr Geld war, konnte ich nicht einfach sagen das habe ich auch nicht gemacht , also wir kriegen jetzt 10 Millionen Euro mehr, sondern das musste dann intern erst mal abgestimmt werden, weil auch nach außen hin das ganze Thema Finanzierung mit den Gesellschaftern, da gibt es ja verschiedene Kreise, das hat Herr Schwarz gemacht in seinem Verantwortungsbereich. Da gab es ein Ineinandergreifen. Aber die Verantwortung für das Geld, wie viel ausgegeben werden kann in der Summe, wie hoch der Kreditrahmen ist, was dafür eingekauft wird, haben wir deutlich gemacht. Wir haben die Kosten hochgeschätzt.“[1397]

Beide Geschäftsführer waren Ansprechpartner des Aufsichtsrats bei Problemen mit der Kostenentwicklung des Projekts. So wurde in der Aufsichtsratssitzung vom 20. April 2012 moniert:

> „Herr Christoffers weist darauf hin, dass im Jahr 2011 bislang Prognoseerhöhungen von insgesamt rund 170 Mio dem Aufsichtsrat zur Entscheidung angetragen worden seien. Mit diesen Entscheidungen verbinde er den Auftrag an die Geschäftsführung die Kostenentwicklung streng zu monitoren. Der Vorsitzende schließt sich im Namen des gesamten Aufsichtsrat diesem Auftrag an.“[1398]

[1395] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 60; Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 59 f.
[1396] Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 2.4.2008, TOP 3.1; Geschäftsführervorlage 33/2008; FBB 481b, S. 270.
[1397] Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 60.
[1398] Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012, Skzl 773, Bl. 34ff.

2. Kostenkontrolle im Aufsichtsrat

Regelmäßiger Tagesordnungspunkt der Aufsichtsratssitzungen war die Vorstellung des Businessplans inklusive Mittelherkunfts- und Mittelverwendungstabelle. Der Zeuge Weyer sagte hierzu aus, dass jedenfalls während seiner Geschäftsführerzeit die Bilanz stets ausgeglichen war, und er es vollständig ausgeschlossen hätte, dem Aufsichtsrat eine nicht ausgeglichene Bilanz zu präsentieren.[1399]

Der Zeuge Dr. Sundermann hatte aus Sicht des Aufsichtsrats keine Beanstandungen der Kostendarstellung durch die Geschäftsführung:

> **Zeuge Dr. Christian Sundermann:** In jeder Aufsichtsratssitzung wurden fortgeführte, ständig aktualisierte Tabellen dargestellt, wie sich sozusagen der Gesamtfinanzrahmen entwickelt hat. Also, wir haben, sagen wir mal, eine Ausgangssumme von, Stand war, weiß ich: 2,2 Milliarden sind verbuddelt. Dann stand da ein Minus von sowieso, erwartetes Minderaufkommen wegen x, y. Dann stand ein Plus, weil vielleicht da noch mal, wie gesagt, eine Betonbahn extra gelegt werden musste an die eine Rollbahn. Das waren 5 Millionen. Dann kam natürlich die Geschichte ILA dazu und solche Dinge. Und dann wurde es minus, plus, minus, plus, minus, plus über Seiten hinweg, dann wurde der Summenstrich gezogen. Dann wurde das überführt in die Prognose, dann wurde es überführt in den Businessplan, und das wurde in jeder Sitzung ganz genau dargestellt, sodass man das nachvollziehen konnte. […]
>
> Daneben ist der Puffer. Der Puffer wurde immer ein bisschen kleiner, aber er war noch da. Der Puffer war ja vor allem da, um, sagen wir mal, zum Ende hin Beschleunigungsmaßnahmen finanzieren zu können. So wurde uns das zumindest geschildert, sodass also da der Puffer auch noch da war. Da hatte ich irgendwie keine Beschwernis, dass ich sage, die Information war jetzt nicht genug aufgeschlüsselt. [1400]

Auch der Zeuge Wowereit sagte aus, der Aufsichtsrat sei hinsichtlich der Kostenentwicklung gut informiert gewesen, soweit dies angesichts ausstehender Nachtragsforderungen absehbar war; an der Qualität der Controllingberichte habe es insofern nicht gemangelt:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Da gab es eine gute Übersicht und Fortschreibung. Wir hatten bei den erkannten und verursachten Kosten auch immer den Stand. Was natürlich nicht klar abschließend war, das waren die Nachträge und die noch nicht anerkannten Nachträge, die man dann als Risiko einschätzen kann, die sich aber nicht automatisch manifestieren, weil es zum täglichen Geschäft auch dazugehört, dass nicht jeder Nachtrag, der geltend gemacht wird, in voller Höhe akzeptiert wird.“[1401]

[1399] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 69.
[1400] Zeuge Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 44 f.
[1401] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 71.

Zwar besaß die Geschäftsführung einen sogenannten Handlungsrahmen, innerhalb dessen er, die Einhaltung des Gesamtbudgets vorausgesetzt, Maßnahmen ohne Genehmigung des Aufsichtsrats vornehmen konnte. Dieser Handlungsrahmen wurde allerdings durch die Geschäftsanweisung für Geschäftsführer festgelegt. Daher unterlag jede Erhöhung des Handlungsrahmens der Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat.[1402]

3. Das Risikomanagement der Flughafengesellschaft

Berichte über das Risikomanagement waren regelmäßig Teil des Sachstandsberichts BER im Rahmen der Aufsichtsratssitzungen. Gegenstand des Risikomanagements waren auch Kostenrisiken aus dem Bauprojekt, soweit sie noch nicht in die Kostenprognose eingeführt waren.

Am Risikomanagement wurde in verschiedenen Zuarbeiten aus der Senatskanzlei für den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit Kritik geübt.

So heißt es in einem Vermerk aus dem März 2009 vor dem Hintergrund, dass die Prognose innerhalb eines halben Jahres um über 400 Mio. € gestiegen war:

> „Die Geschäftsführung sollte gebeten werden, im Einzelnen darzulegen, aus welchen Gründen es innerhalb eines halben Jahres zu diesen gewaltigen Kostensteigerungen kommen konnte. […] Nach hiesiger Einschätzung muss schlicht davon ausgegangen werden, dass bestimmte Posten, die mit Sicherheit oder mit großer Wahrscheinlichkeit anfallen, von der Geschäftsführung bislang nicht berücksichtigt wurden.“[1403]

Eine ähnliche Reaktion erfolgte, als die Geschäftsführung zur Aufsichtsratssitzung am 24. Juni 2011 wegen Beschleunigungsmaßnahmen zur Kompensation von Bauverzügen die Erhöhung der Prognose um 39,3 Mio. €, und die Erhöhung des BBI-Eigeninvestitionsbudgets um 13,5 Mio. € vorschlug. In einem Vorbereitungsvermerk der Senatskanzlei heißt es hierzu:

> „Die nunmehr nach dem Willen der GF FBS in die Prognose aufzunehmenden Risiken wurden bei der letzten AR-Sitzung im April <u>erstmals</u> benannt. Zum damaligen Zeitpunkt erachtete die GF FBS es gleichwohl als nicht notwendig, diese Mehrkostenrisiken, deren Eintrittswahrscheinlichkeit bereits damals mit über 50 % oder mehr angegeben wurde, in die Prognose zu überführen. Im Interesse der Kostentransparenz gegenüber dem AR wäre dies jedoch angezeigt gewesen. Das „Risk-Management“ der FBS verdient daher nach Einschätzung des Uz. seinen Namen nicht. Anstatt potentielle Risiken beim Bau des BBI frühzeitig, also bei noch geringer Eintrittswahrscheinlichkeit, zu identifizieren und damit mittefristigere Finanzierungsprognosen zu ermöglichen, werden sogenannte „Risiken“ mit hoher

---

[1402] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 66 f.
[1403] Skzl III BF 1 (Mende), Vermerk zur 92. FBS-Aufsichtsratssitzung am 27.3.2009, Skzl 645, Bl. 104.

> Realisierungstendenz kurzfristig benannt und sind nach dem Willen der GF sogleich zeitnah in die Prognose zu überführen.“[1404]

Der Zeuge Wowereit hatte keine auf den konkreten Einzelfall bezogene Erinnerung daran, wie damit im Aufsichtsrat umgegangen wurde. Insgesamt sah der Zeuge keine strukturellen Defizite:

> **Zeuge Klaus Wowereit**: „Die ganze Frage insgesamt: Wie ist immer die Budgetfortschreibung und die Prognoseerhöhung? –, das war ein ausgeklügeltes System denn da schon, bis auch zu heute. Wir haben das gerade gestern im Projektausschuss wieder diskutiert. Es ist natürlich immer eine spannende Frage: Wie kommt es da auf einmal zu einer Prognoseerhöhung oder eine Budgeterhöhung, auf welcher Basis? Und was ist da bislang nicht vorgesehen gewesen und warum nicht? – Das ist die Kontrolle, die da auch durchgeführt wird, und die hat es natürlich immer wieder gegeben. Aber ich gehe mal davon aus, dass dann Antworten gegeben worden sind oder eben Umstellungen.“[1405]

Der Zeuge Dr. Sundermann stellte klar, dass Prognoseerhöhungen nicht per se Risiken im Sinne eines Risikomanagementsystems sind:

> **Zeuge Dr. Christian Sundermann:** „Ich möchte darauf bestehen, dass es keine Risiken sind, nicht Risiken im Sinne der Bilanzierung und des Unternehmenshandelns. Das sind sozusagen Prognoseerhöhungen aus dem Bauablauf. Das bezeichnet man aber nicht als Risiko, sondern das sind – – Nur, weil irgendwo eine Gelderhöhung droht, wird es nicht bilanziell übersetzt in ein Risiko, sondern es ist dann eben im Rahmen der vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten die Entscheidung zu fällen: Ist es finanzierbar?“[1406]

Entscheidend aus Sicht des Risikomanagements ist daher nicht die bloße Tatsache, dass zusätzliche Kosten verursacht werden. sondern ob eine entsprechende Gegenfinanzierung stattfindet.[1407] Da die Gegenfinanzierungsmöglichkeit stets dargestellt wurde, sah der Zeuge Sundermann auch keinen Verbesserungsbedarf in der Kostendarstellung:

> **Zeuge Dr. Christian Sundermann:** „Nein, weil – – Wissen Sie, wenn Sie der Auffassung sind, dass eine Prognoseerhöhung berechtigt ist, weil ein Dritter Geld bekommen muss oder weil es eine gesetzliche Regelung erfordert oder welcher Fach- und Sachumstand auch immer, dann können Sie der Geschäftsführung ja nicht vorwerfen, dass sie Ihnen das mitteilt, das muss sie ja machen. Und wie gesagt, es war nicht gegen meine Erwartungshaltung. Für mich war die kritische Marke, das ist doch klar, der Kreditdeckel. Der durfte, sozusagen auf Teufel komm raus, möglichst nicht angekratzt werden. Natürlich ist man nicht glücklich, wenn dann eine Erhöhung

---

[1404] Skzl III B Prakt. (Kreuch), Vermerk zur 101. FBS-Aufsichtsratssitzung am 24.6.2011, Skzl .762, Bl. 65 f.
[1405] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 20.
[1406] Zeuge Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 55, ebenso S. 56 f.
[1407] In diesem Sinne auch die Aussage des Zeugen Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 89.

> kommt. Aber wenn sie für mich plausibel dargestellt worden ist, sich viele fleißige Bienchen damit befasst haben, dann muss man dem auch zustimmen.“[1408]

Ungeachtet dessen zeigt die Kurzfristigkeit der Prognoseveränderungen, dass, wenn auch nicht von einem mangelhaften Risikomanagement, so doch von einer ungenauen Kostenprognose zu sprechen ist. Im Bereich der laufenden Baukosten stellte die Flughafengesellschaft selbst eine mangelhafte Kostenprognose fest:

> **Zeuge Joachim Korkhaus**: „Die eigentliche Fütterung der Zahlen und damit der Kosten kommt von der Bauüberwachung der einzelnen Teilprojekte. Die berichten an CBP. CBP ist Verwalter der ganzen Verträge. Es geht alles, was an Nachträgen, an Abschlagsrechnungen eingeht, bei CBP, dem Projektsteuerer, ein, und der gibt es dann wieder an die einzelnen Bauüberwacher. Im Terminal war es so, dass wir von Monat zu Monat immer wieder gemerkt haben, dass unsere Kosten schon wieder um einige Prozent über dem lagen, was wir vor vier Wochen an Stand hatten, weil einfach die Einschätzung der in den einzelnen Gewerken Tätigen nicht so solide war, dass wir daraus eine Hochrechnung machen konnten, die auch noch in einem dreiviertel Jahr Bestand hatte. Mir wäre es lieber gewesen, ich hätte einmal gewusst: Okay, wir brauchen noch mal 300 Millionen mehr, und das hätte dann das nächste Jahr standgehalten, als jeden Monat zu der Erkenntnis zu kommen, dass wieder 10 Millionen, noch mal 8 Millionen, 15 Millionen obendrauf kommen.“[1409]

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Kostenerhöhungen nur mangelhaft vorhergesehen und daher erst kurzfristig angekündigt wurden, andererseits innerhalb des Businessplans stets mit einer Gegenfinanzierungsmöglichkeit versehen waren. Fraglich ist in diesem Zusammenhang, ob der Aufsichtsrat Genehmigungsvorbehalte hinsichtlich der Prognose- und Budgeterhöhungen tatsächlich noch ausüben konnte, wenn zum Zeitpunkt der Entscheidung die Durchführbarkeit des Bauprojektes bereits von der Genehmigung einer Budgeterhöhung abhing. Der Zeuge Wowereit lehnte es allerdings ab, von einer „Friss oder stirb“ -Situation zu sprechen, sondern wies auf den Vorlauf der jeweiligen Entscheidungen in diversen vorgeschalteten Gremiensitzungen hin:

> **Zeuge Klaus Wowereit:** „[I]ch glaube, es ist ein kleiner Irrtum dabei, dass das jetzt alles an einem Tag passiert, weil das hat ja natürlich einen wochenlangen Vorlauf und wird in den entsprechenden Gremien behandelt, wie im Finanzausschuss oder dann, wenn Baumittel betroffen sind, auch im Projektausschuss. Und insofern ist man nicht in der Sitzung auf einmal überrascht, dass man so konfrontiert wird: Wenn du Geld gibst, dann schalten wir die Ampel auf Gelb oder auf Grün. So läuft das nicht! Das ist jetzt ein subjektiver Eindruck, der aber de facto so nicht zutreffend ist.“[1410]

[1408] Zeuge Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 60.
[1409] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 10 f.
[1410] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 24.5.2013, S. 73.

Den ständigen Druck zur Bewilligung neuer Gelder beschrieb der **Zeuge Dr. Christian Sundermann**:

> „… und das hat auch für Unfrieden gesorgt im Aufsichtsrat – immer, sagen wir mal, zum möglichst späten Zeitpunkt erfahren hat: Da ist jetzt auch noch mal eine zusätzliche Schippe nötig. – Den Eindruck hatte man natürlich schon, dass die Geschäftsführung oder, wie auch immer, die Bereichsleiter versucht haben, ein bisschen zuzuwarten, weil sie ja wussten, dass wir gerne den Flughafen an dem und dem Datum eröffnen möchten und natürlich dann auch die Situation so beschaffen ist, dass man sagt: Gut, vermutlich muss man dem dann stattgeben.“[1411]

4. Kostenverantwortung von Projektsteuerung und Bauüberwachung

Die Kostenkontrolle wurde operativ durch den Verbund aus Projektsteuerung und Bauüberwachung ausgeübt, wobei die Projektsteuerung eine verwaltende Funktion einnahm und die Bauüberwachung die erforderliche Informationsgrundlage lieferte.[1412] Dass die Kostenprognose, wie beschrieben, nur ungenau zutraf und von kurzfristigen Änderungen gekennzeichnet war, lag daher nach Aussage des Zeugen Korkhaus an der unzureichenden Zuarbeit durch die Bauüberwachung, auf deren Datengrundlage das Controlling angewiesen war:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** „Ich denke mal, dass bei der pg bbi Bauüberwachung, weil wahrscheinlich dann auch zu viel an Leistung abgefordert wurde, als wir dann in den Schichtbetrieb gegangen sind, das nicht mehr solide nachgehalten werden konnte. Man hätte noch mal verstärken müssen, wobei das in so einem laufenden Projekt schwer ist, wenn Sie da mittendrin einsteigen, weil nur eine neue Pay kann nicht unmittelbar Ihnen die Garantie geben, dass dann auch die Qualität entsprechend stimmt. Jeder muss sich einarbeiten.“[1413]

Diese Kritik, so der Zeuge Korkhaus, habe der Baubereich der Flughafengesellschaft auch geäußert:

> **Zeuge Joachim Korkhaus:** „Natürlich! Nicht nur gegenüber der Geschäftsführung, natürlich auch gegenüber dem Planer direkt, denn wenn wir mit solchen Leistungen nicht einverstanden waren – – Unser Controlling hat moniert, dass die Kostenqualität nicht da ist, sondern jeden Monat wieder neue Überraschungen sich auftun. Dann gibt es eine Mängelrüge an den Planer, natürlich mit Abhilfegesuch, also er muss da verstärken.“[1414]

[1411] Zeuge Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 57.
[1412] Siehe bereits obige Aussage des Zeugen Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 10.
[1413] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 11.
[1414] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 11.

Aus obiger Aussage wird jedenfalls deutlich, dass die für eine präzise Kostenprognose nötige Kontrolle auch aufgrund des Personalmangels auf Seiten der Bauüberwachung nicht ausgeübt werden konnte. Nicht abschließend beantwortet werden konnte die weitergehende Frage, wer für diesen Personalmangel verantwortlich war. Nach Aussage des Zeugen Paap war bereits der Umfang der Beauftragung durch die Flughafengesellschaft zu gering.[1415] Dies deutet sich auch in der obigen Aussage des Zeugen Korkhaus an, der bereits ein Problem in der Personalgewinnung zu sehen scheint.

5. Kostenverantwortung der Generalplaner

Fraglich ist, ob neben Projektsteuerung und Bauüberwachung auch die jeweilige Generalplanung der Teilprojekte eine Kostenverantwortung trug. Im Entwurf des Generalplanervertrags für die Ausführungsplanung des Fluggastterminals war zunächst die Einhaltung einer Kostenobergrenze von 640 Mio € vorgesehen, wurde jedoch im Laufe der weiteren Verhandlungen aus Vertragsentwurf gestrichen.[1416]

Der Zeuge Weyer maß der Änderung keine erhebliche Bedeutung bei, da eine Verpflichtung zur Wahrung einer absoluten Kostenobergrenze durch den Planer ohnehin nicht möglich sei:

> **Zeuge Thomas Weyer: „**Also erstens ist es so, dass ein Planer nie eine Verpflichtung – das ist ja auch keine Verpflichtung, wenn Sie es richtig lesen – eingeht, ein Volumen, ein Budget einzuhalten. Das kann er gar nicht.“ – „Er wird niemals hingehen und sagen: Ich halte die 640 Millionen Euro ein. – Das kann er gar nicht. Das ist so eine Art Best-Effort-Klausel nach dem Motto: Ich tue alles, um das zu tun.“[1417]

Der Zeuge Bürk (seinerzeit pg bbi) erklärte auf Nachfrage, dass die Streichung der Kostenobergrenze seines Wissens später nicht diskutiert worden sei.[1418]

6. Das System der Nachtragsprüfungen

Ein eigener Komplex der Kostenkontrolle ist das System der Prüfung von Nachträgen, also der Berechtigung von Forderungen aufgrund von Auftragnehmerleistungen, die zusätzlich zu bestehenden Verträgen beauftragt wurden.

Nachtragsprüfung wurde zunächst durch Personal der pg bbi wahrgenommen, punktuell ergänzt durch Einschaltung des Sachverständigen Dr. Fretter.[1419] Erst nach der Kündigung musste die Flughafengesellschaft eine eigene Nachtragsprüfung aufbauen und tat dies im

---

[1415] Zeuge Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.3.2014, S. 14.
[1416] Siehe Generalplanervertrag Ausführungsplanung Terminal und Schriftverkehr hierzu, FBB 294, Bl. 2 und 112
[1417] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 85.
[1418] Zeuge Bürk, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.1.2016, S. 70.
[1419] Zeuge von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 7.

Wesentlichen durch die Bindung neuer externer Mitarbeiter.[1420] Seit Anfang 2014 ist eine eigene Abteilung der Flughafengesellschaft für Nachtrags- und Rechnungsprüfung zuständig.[1421] Die stark schwankende Leistungsfähigkeit der Nachtragsprüfung schilderte der Zeuge von Damm:

> **Zeuge Dr. Carsten von Damm**: […] Also es ist tatsächlich so gewesen, dass die Imtech und die ImCa, also die Arbeitsgemeinschaft Imtech/Caverion, die für die mechanische TGA zuständig war, bis Mitte, Herbst 2012, wirklich sehr erhebliche Nachtragsforderungen eingereicht hatte, und die Forderungen waren zum Zeitpunkt Herbst 2012 zu einem großen Teil noch nicht geprüft. Das hatte verschiedene Gründe. Ein Grund war, dass die pg bbi grundsätzlich zu schwach aufgestellt war. Also die waren viel zu wenig Leute, um das zu prüfen. Dann wurden wir, gerade im Frühjahr 2012 und Mitte 2012 förmlich zugeschüttet mit Nachträgen von den Firmen, und schließlich brach ja dann […] Mitte 2012 die Nachtragsprüfung erst mal völlig zusammen, weil die pg bbi weg war. Ehe dann wieder so was wie ein Nachtragsprüflauf entstanden war, waren dann zwei, drei Monate verlorengegangen, sprich: Es gab also einen Forderungsüberhang in zweistelliger Millionenhöhe zu dem Zeitpunkt.[1422]

Ungeachtet der personellen Schwankungen war der Ablauf der Nachtragsprüfung im Wesentlichen gleichbleibend:

> **Zeuge Dr. Carsten von Damm**: Ja, grundsätzlich ist es so: Die pg bbi hatte eine Nachtragsprüftruppe, aufgeteilt in die einzelnen Gewerke, und der Nachtragslauf läuft ja bei uns so, dass ein Nachtrag offiziell bei der FBB eingereicht wird, dann wird er von der Projektsteuerung praktisch registriert und in das System eingearbeitet. Es wird eine sogenannte Nachtragsmappe erstellt, und dann geht diese Nachtragsmappe zur pg bbi zur Prüfung dem Grunde und der Höhe nach, zur vollständigen Prüfung. Nachdem der Nachtrag geprüft wurde, dem Grund und der Höhe nach, geht der zum Projektsteuerer zur sogenannten Plausibilisierung, das heißt, da wird noch mal überprüft, ob die Prüfschritte eingehalten wurden, ob das schlüssig ist, die Prüfung, und dann ging er zu uns, also zur Rechtsabteilung. Da wurde er noch mal rechtlich überprüft, und wenn er unsere rechtliche Prüfung – – Es gab zwei Möglichkeiten: Entweder, wir konnten die Prüfung nicht nachvollziehen oder hielten sie für falsch, dann haben wir erst mal ein Aufklärungsgespräch gesucht, oder wir haben ihn gleich zur Überarbeitung zurückgeschickt. – Wenn er diese Station durchlaufen hatte, ist er in den sogenannten Unterschriftenlauf gegangen, und dann haben die Entscheidungsbevollmächtigten der FBB die Nachträge abgezeichnet. Dann gab es natürlich noch, sagen wir, ein nachlaufendes Verfahren. Wenn der Nachtragsbeauftragung widersprochen wurde, gab es eventuell noch eine sogenannte Partnerringstufe, das heißt, die Nachträge wurden dann noch ein weiteres

---

[1420] Zeuge von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 4.
[1421] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 4.
[1422] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 8.

> Mal geprüft und verhandelt. Dieses Verfahren wurde also durchgeführt, das war das übliche Nachtragsverfahren beim ganzen BER[.] [1423]

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG nahm im Dezember 2013 im Auftrag der Flughafengesellschaft eine Revision des Nachtragsmanagements vor.[1424] Diese ergab systematische Schwächen des Nachtragsmanagements, wobei diese sich weniger auf den Ablauf der Nachtragsprüfung bezogen, als auf die Art und Weise, wie Nachträge ausgelöst wurden. Hiernach arbeitete die Flughafengesellschaft zu häufig mit dem Instrument der einseitigen Anordnung von Leistungen, anstatt eine vertragliche Einigung mit den Auftragnehmern herbeizuführen. Die Folge waren unvorhersehbare Mehrkostenforderungen, da über den Aufwand kein Konsens mit den Auftragnehmern bestand.[1425]

IV. Entwicklung der Gesamtkosten

1. Budget und Budgeterhöhungen

Das ursprünglich fixierte Gesamtbudget betrug im Oktober 2004 rund 2,4 Mrd. € und umfasste dabei Kosten für technische Planung und Bau in Höhe von 2,00 Mrd. €, für die Planfeststellung in Höhe von ca. 170 Mio. € und für den Erwerb von Grundstücken in Höhe von 240 Mio. €.[1426] Es stieg bis zur Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 kontinuierlich auf rund 3,4 Mrd. €.[1427] Die Prognose betrug nach Aussage des Zeugen Manninger im Mai 2012 rund 3,5 Mrd. €. Daneben sagte der Zeuge Manninger aus, dass die größten Kostensteigerungen ab Sommer 2011 zu verzeichnen waren:

> **Zeuge Christian Manninger**: „Ab Sommer 2011 war erkennbar, dass die zur Verfügung stehenden Budgets wahrscheinlich nicht ausreichen werden. Dann hat man mit insgesamt drei vertraulichen Sachstandsinformationen, allerdings nicht wir persönlich, sondern die Geschäftsführer haben dann die Anteilseigner informiert, mit diesen vertraulichen Sachstandsinformationen, wo da eventuell eine Kostenentwicklung hinlaufen wird, und hat sich darüber dann wieder Mittel bereitstellen lassen.“[1428]

Diese vertraulichen Sachstandinformationen datierten vom 19. Mai 2011, 28 September 2011 (zwei Versionen) und 14. März 2012.[1429] Nach Darstellung im Rechenschaftsbericht der FBB

[1423] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 13.
[1424] FBB GmbH, Bericht „Revision des Nachtragsmanagements“ vom12.12.2013, FBB 558. KPMG war nach Angaben des Senats in den Jahren 2006 bis 2008 für die Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt. Von Juni 2011 bis März 2012 sowie im September 2013 habe sie das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft geprüft. Von Februar bis Mai 2013 war KPMG mit der Erstellung eines Haftungsgutachtens beauftragt. Zudem habe sie seit dem Jahr 2013 „verschiedene Management-Beratungsleistungen erbracht“, siehe Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. WP, Drs. 17/17998.
[1425] FBB GmbH, Bericht „Revision des Nachtragsmanagements“ vom12.12.2013, FBB 558, S: 8 ff.
[1426] Kleine Anfrage Drs. 17/11065.
[1427] Kostenbericht zum Controllingbericht Nr. 1/2012, FBB 122.
[1428] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 20 f.
[1429] WSP CBP 1 und 2.

über die Ursachen der Verschiebung der Inbetriebnahme vom 31. Januar 2013 wurden diese für Besprechungen mit den Aufsichtsratsmitgliedern Wowereit, Platzeck, Bomba und Gatzer über Finanzierungsprobleme gefertigt. Die Berichte seien nicht dem ganzen Aufsichtsrat zur Kenntnis gelangt.[1430]

Ebenso sprach der Zeuge Hörmann von aus kaufmännischer Sicht ungewöhnlich häufigen und starken Kostenzunahmen ab Ende 2011.[1431]

2. Zusätzlicher Kapitalbedarf von 1,2 Mrd € in 2012

Der Ende 2012 bekannt gewordene zusätzliche Finanzbedarf von 1,2 Mrd. € war das Ergebnis einer Kostenrechnung, die erstmals von einer Eröffnung am 27. Oktober 2013 ausging. Zum Zustandekommen und Zusammensetzung der Kostenrechnung sagte der **Zeuge Christian Manninger**:

> „Also, wir haben im Sommer 2012 eine neue Kostenhochrechnung durchgeführt. Diese neue Kostenhochrechnung hat dann unter anderem auch verschiedene Risiken berücksichtigt und ist damals noch von einer Eröffnung im März 2013 ausgegangen. Die ist allerdings nie öffentlich geworden, sondern diese Kostenhochrechnung wurde dann im Herbst 2013 noch mal neu validiert und führte dann zu dem Ergebnis, dass insgesamt bei einer Eröffnung zum 27. 10. 2013 – das ist immer ganz wichtig – wahrscheinlich mit insgesamt 1,2 Milliarden Mehrkosten zu rechnen ist. In den 1,2 Milliarden sind knapp 700 Millionen rein durch den Bau verursacht, und der Rest ist Thema Schallschutz, Finanzierungskosten und ich weiß nicht was noch alles. Das ist letztendlich das, was ich alles dazu sagen kann. Der Aufsichtsrat wurde dann im Dezember 2012 durch den Herrn Amann darüber informiert.“[1432]

Laut Vorlage der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat setzte sich der Mehrbedarf aus Kosten aus Anpassungen des Schallschutzprogramms (bis zu 480 Mio. €, siehe hierzu unten I.V.5), Baukosten aufgrund der Terminverschiebungen, Risiken aus Schadensersatzforderungen sowie Finanzierungskosten zusammen.[1433]

Im Unterschied zu den bisherigen Mehrbedarfsanmeldungen handelte es sich hierbei um Kosten, für die die Geschäftsführung keinen Gegenfinanzierungsvorschlag mehr erbringen konnte und somit auf die Zufuhr zusätzlicher Mittel durch die Gesellschafter angewiesen war, wie der **Zeuge Klaus Wowereit** erläuterte:

> „Das Entscheidende ist ja, dass man bei der Darstellung der Finanzierung mit dem Businessplan – der ja natürlich auf Annahmen beruht, weil die Finanzierung läuft da ja über 20, 25 Jahre, also muss du ja immer irgendwo Annahmen haben, die sich auch verändern können. Wenn der Flugverkehr auf einmal zusammenbricht, die

---

[1430] Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung, FBB 552, S. 291.
[1431] Zeuge Hörmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 85 f.
[1432] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 21.
[1433] Präsentation der Geschäftsführung zur Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 30.11.2012/7.12.2012, FBB 539 ff., Bl. 93 ff. (123).

> Erträge zusammenbrechen, dann ist natürlich auch das Finanzierungskonzept zu revidieren, wird dann so nicht mehr laufen –, ob die Gesellschaft dann in der Lage ist, diese Belastungen zu tragen, und das ist jetzt hier im Rahmen dieses Kredites. Und bei den 1,2 Milliarden war ganz klar, das kann die Gesellschaft aus eigenen Erträgen so nicht mehr tragen. Also waren dann ja nicht mehr Kreditfinanzierungen das Gebot der Stunde, sondern die Erhöhung des Eigenkapitals oder Gesellschafterdarlehen.“[1434]

Zur Finanzierungsform stellte der Zeuge Gatzer fest, dass es, ohne dass er sich an eine konkrete Äußerung der Geschäftsführung erinnerte, im offensichtlichen Interesse der Gesellschaft lag, die Mittel als Eigenkapitalzufuhr (statt eines Gesellschafterdarlehens) zu erhalten.[1435]

Zu der durch die Gesellschafterversammlung beschlossenen Eigenkapitalzufuhr wurde ein weiteres EU-Notifizierungsverfahren durchgeführt. Die Maßnahme bestand den Private Investor Test mit dem Ergebnis, dass sie nicht als genehmigungspflichtige staatliche Beihilfe anzusehen ist.[1436] Diesem liegt die Annahme zugrunde, dass das Bauprojekt einschließlich des angemeldeten Mehrbedarfs innerhalb von 25 Jahren refinanziert sein wird.[1437]

3. Zusätzlicher Kapitalbedarf bis 2015

Die genaue Zusammensetzung des zusätzlichen Kapitalbedarfs bis Ende 2015 in Höhe von 2,6 Mrd. € konnte der Ausschuss nur begrenzt nachvollziehen, da ihm hierzu nicht alle Beweisunterlagen, insbesondere nicht die Aufsichtsratsunterlagen für den gesamten Untersuchungszeitraum vorlagen. Dasselbe gilt für das diesbezügliche EU-Notifizierungsverfahren. Gemäß Sachstandsbericht BER vom 10. Juli 2015 setzen sich die prognostizierten Mehrkosten von insgesamt 2,2 Mrd. € aus 1,1 Mrd. € für Baukosten, Schallschutzprogramm und Risikovorsorge, sowie 1,1 Mrd. € für den Schuldendienst zusammen. Zur Absicherung möglicher Finanzierungskosten wurden insgesamt 2,6 Mrd. € zur Notifizierung angemeldet.[1438]

V. Einzelne Kostensteigerungen

1. Veränderungen durch Einbeziehung der Drittinvest-Projekte

Nach Aussage des Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup kam es zu einer Kostensteigerung durch den Umstand, dass die sog. Drittinvest-Projekte, die ursprünglich durch andere private

---

[1434] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 24.
[1435] Zeuge Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 19.
[1436] http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article112659464/Genehmigung-neuer-EU-Finanzspritze-fuer-BER-wird-schwieriger.html.
[1437] Zeuge Dr. Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.3.2015, S. 83.
[1438] FBB GmbH, Sachstandsbericht BER vom 10.7.2015, http://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/aktuelles/sachstandsberichte/2015/2015-07-10-sachstandsbericht.pdf, Stand 19.3.2016.

Investoren errichtet und betrieben werden sollten, nunmehr im Wege einer Leasing-Finanzierung durchgeführt wurden.[1439] Betroffen waren Parkhäuser, Mietwagencenter, Sicherheits- und Bodenverkehrsdienste.[1440] Die Umstellung auf das Leasing-Modell bedeutete, dass die Flughafengesellschaft nunmehr selbst Bauherrin der Gebäude war und diese auf eigene Kosten errichtete. Die Finanzierung erfolgte durch Objektgesellschaften, die die Immobilien kauften und zugleich als Leasinggeber an die Flughafengesellschaft vermietete.

Richtigerweise wird in diesem Zusammenhang jedoch nicht von einer Kostensteigerung zu sprechen sein, da die Kosten für die Drittinvest-Projekte von Anfang an im Budget BBI ausgewiesen waren.[1441] Verändert hat sich durch die Umstellung auf Leasing-Finanzierung nicht die Höhe der Kosten, sondern die Mittelherkunft. Wesentlich für die Projektdurchführung war zudem, dass die Flughafengesellschaft nunmehr selbst Bauherrin der Projekte war und das entsprechende Projektrisiko trug. Diese inhaltlichen Fragen wurden nach Aussage des Zeugen Weyer auch im Aufsichtsrat thematisiert:

> **Zeuge Thomas Weyer:** Also, wir haben diese Mittelherkunfts-, Mittelverwendungstabelle regelmäßig im Aufsichtsrat diskutiert – mindestens einmal im Jahr, weil Sie ja nicht jeden Monat eine entsprechende Veränderung haben –, wo wir halt eben auch eine Überarbeitung des Businessplans dargestellt haben. Dort haben wir natürlich auch die Mittelherkunft, unter anderem Finanzierung von privat finanzierten –, oder privat finanzierte Gebäude entsprechend dargestellt. Dass das kritisch hinterfragt wurde nach dem Motto: Geht das überhaupt? –, die Frage ist mit Sicherheit gekommen, ja. Die haben wir diskutiert, und wir haben damals natürlich dann aus unserer Sicht die Einschätzung gehabt, ja, das geht, weil das nicht ungewöhnlich ist. Das ist etwas, was durchaus üblich ist, vor allem wenn man halt eben nicht über die entsprechenden finanziellen Mittel verfügt, die man gern hätte.[1442]

Ein erhöhter Finanzierungsbedarf hätte sich aber nur ergeben, wenn die Leasingfinanzierung nicht funktioniert hätte. Dies, so der Zeuge, sei nach Stand der damaligen Diskussion nicht der Fall gewesen.[1443]

Die Leasingdauer sollte spätestens nach 25 Jahren enden. Die Bindung der Flughafengesellschaft durch Leasingprojekte von einer solchen Dauer wurde von der Senatskanzlei ursprünglich noch kritisch gesehen.[1444] Der Zeuge Wowereit bestätigte, dass die Senatskanzlei grundsätzlich eine Direktinvestition durch Private bevorzugt hätte; jedoch sei eine Leasingfinanzierung dadurch notwendig geworden, dass sich die erwünschten Drittinvestoren nicht fanden.[1445]

[1439] Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Befragung am 18.10.2013, S. 30.
[1440] Skzl III BF (Mende), Vermerk zur Aufsichtsratssitzung am 24.10.2008, Skzl 623, Bl. 232 f.
[1441] Vgl. nur zum Beispiel Kostenbericht zum Controllingbericht Nr. 1/2005, FBB 142.
[1442] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 67.
[1443] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 68.
[1444] Skzl III BF (Mende), Vermerk zur Aufsichtsratssitzung am 24.10.2008, Skzl 623, Bl. 232 f.
[1445] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 25.

Die Alternative zu einer Leasingfinanzierung wäre daher eine Kreditfinanzierung gewesen. Gegen diese sprachen nach Angaben des Zeugen Wolf drei Gründe:

> **Zeuge Harald Wolf:** […]Erstens, bei einer Kreditfinanzierung hätte man nur eine Laufzeit von zehn Jahren bekommen und damit eine Sicherung der Konditionen für zehn Jahre. Im Leasingprojekt können Sie das über einen wesentlich längeren Zeitraum. Ich glaube, über 25 Jahre ist das abgeschlossen worden und damit auch die Konditionen gesichert worden, während Sie bei einem Kredit nach zehn Jahren das Zinsänderungsrisiko gehabt hätten. Das ist das eine.
>
> Das Zweite ist, dass da eine umfangreiche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung angestellt wurde […], aus der sich ergeben hat, dass insbesondere bei dem steuerlichen Effekt, der mit Leasingprojekten verbunden ist, das Leasingprojekt leicht wirtschaftlicher ist als die Eigenerstellung und Kreditfinanzierung. Das war die Grundlage, auf der dann für diese Leasingprojekte entschieden wurde.
>
> Wenn ich mich richtig erinnere, gab es noch ein weiteres Problem, nämlich die Sorge, wenn wir in eine Kreditfinanzierung gehen und damit den Kreditrahmen ausweiten, ob dann nicht eine neue Notifizierung bei der Europäischen Kommission notwendig wäre und damit noch mal erhebliche Zeitverzögerungen eintreten. Das waren nach meiner Erinnerung die wesentlichen Faktoren, die dann den Ausschlag gegeben haben, nach längerer skeptischer Diskussion, sich dann für diese Finanzierung über Leasing zu entscheiden.[1446]

Neben den Krediten der Langfristfinanzierung in Höhe von 2,4 Mrd. € ging die Flughafengesellschaft auch Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 240 Mio. € aus Leasingverträgen zur Finanzierung der Errichtung von insgesamt neun für den Flughafenbetrieb erforderlichen Gebäude (Parkhäuser, Mietwagencenter, Bodenverkehrsdienste etc.) ein.[1447] Es bleibt festzuhalten, dass für die errichteten Leasingprojekte zwar einerseits Leasingraten anfallen, andererseits jedoch bislang keine Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung generiert werden konnten.[1448]

2. Die Kostenentwicklung nach Änderung der Vergabestrategie Terminal

Nachdem das Vergabeverfahren für das Teilprojekt Fluggastterminal aufgehoben wurde, kam es zu einer Aufteilung des Teilprojekts in sieben Vergabepakete. Bereits hierdurch entstanden Mehrkosten im Bereich der Projektsteuerung und der Bauüberwachung, da aufgrund der gestiegenen Anforderungen der Schnittstellenkoordination ein Zusatzaufwand entstand, der durch entsprechende Nachträge vergütet wurde. Zudem war der Construction Manager Drees & Sommer zusätzlich zu beauftragen.

Darüber hinaus verlief auch die Teilpaketvergabe nicht wie geplant, da auch für die kleineren Vergabepakete teils keine zufriedenstellenden Angebote vorlagen. Laut dem Protokoll einer

---

[1446] Zeuge Wolf, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.11.2013, S. 38.
[1447] Siehe FBB GmbH, Geschäftsbericht 2012, S. 42.
[1448] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. WP, Drs. 17/11770 und Drs. 17/12726.

Besprechung zwischen dem Construction Manager, der Projektsteuerung und der Geschäftsführung lag die Kostenprognose für das Terminal Ende 2008 bei 1,060 Mrd. €, wobei das Risiko erheblicher Kostenüberschreitungen bei den Einzelvergaben der Gebäudehülle und Gebäudetechnik bestanden.[1449] Laut Protokoll wurde daher eine Aufhebung und kleinteiligere Neuausschreibung der Leistungen erwogen. Im Ergebnis kam es in fast allen Vergabepaketen zu einer Änderung der Vergabestrategie, sodass insgesamt über 40 Ausschreibungspakete entstanden (siehe bereits F.I.2.b). Jedoch wurde nicht in allen Fällen ungünstigen Angeboten durch eine kleinteiligere Neuausschreibung begegnet – so fand für das Vergabepaket TGA I keine Neuausschreibung statt, obwohl die Projektsteuerung mit Schreiben vom 22. Oktober 2008 auch für diesen Bereich feststellte, dass sich die Größe des durch ein Unternehmen gleichzeitig zu bearbeitenden Paketes ungünstig auf das Budget auswirkte und die Grenzen der Wirtschaftlichkeit überstieg.[1450] Für dieses Vergabepaket waren 85 Mio. € prognostiziert, die Vergabe erfolgte für 105 Mio. € an die ARGE ImTech/Caverion, genannt ImCa.[1451]

Das vorgesehene Budget für das Terminal betrug laut Aufsichtsratsprotokoll vom 7. Dezember 2007 682 Mio. €, einschließlich 30 Mio. € für das Construction Management durch Drees & Sommer und 25 Mio. € für die neue Ausführungsplanung.[1452]

Die Kostensteigerungen sollten durch verschiedene Maßnahmen aufgefangen werden. So beschloss der Aufsichtsrat zur Kostensteigerung bei den Vergabepaketen zum Terminal ausdrücklich, dass diese im Zuge des Abschlusses der Langfristfinanzierung gegenfinanziert werden sollten.[1453] Zu diesem Zeitpunkt betrug das Budget für das Terminal schon 739,247 Mio. €.[1454]

Bis zur Absage des Eröffnungstermins sind in einzelnen Vergabepaketen für Teilprojekte des Terminals folgende Kostensteigerungen gegenüber den ursprünglich prognostizierten Kosten zu verzeichnen:

GU I,1 GFA 12/2007 = 51 Mio. €; Juni 2012 = 47.5 Mio. €.
GU I,2 Rohbau 12/2007 = 107 Mio.€ ; Juni 2012 = 191.3 Mio.€.
GU I,3 Hülle 12/2007 = 139 Mio.€; Juni 2012 = 262 Mio. €.
GU I,4 Ausbau I 12/2007 = 42 Mio.; Juni 2012 = 61,5 Mio. € .
GU I,5 TGA I 12/2007 = 91 Mio. €; Juni 2012 = 201,3 Mio.€ .
GU I,6 Ausbau II 12/2007 = 90 Mio.€; Juni 2012 = 179 Mio. € .
GU I,7 TGA II 12/2007 = 107 Mio. € ; Juni 2012 = 195,1 Mio. €

Außerdem kam es auch in anderen Vergabepaketen zu zum Teil erheblichen Kostensteigerungen, zum Beispiel:

[1449] FBS GmbH/Drees & Sommer, Ergebnise Protokoll „Flughafen BBI – Terminal – Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008 – Vergabestrategie“, WSP CBP 2; ähnlich WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Geschäftsführung über Herrn Brückl) vom 22.10.2008, WSP CBP 2.
[1450] WSP CBP, Schreiben an die FBS GmbH (Geschäftsführung über Herrn Brückl) vom 22.10.2008, S. 2, WSP CBP 2.
[1451] FBS GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 12.12.2008, FBB 70.
[1452] FBB 69.
[1453] FBS GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 9.2.2008, FBB 264, Bl. 520.
[1454] Controllingbericht 4/2008, S. 15, FBB 118.

Luftseite GU II 12/2007 = 320 Mio. €; Juni 2012 = 382,9 Mio. €
Private Straßen GU VII 12/2007 = 76 Mio.€ ; Juni 2012 = 97,4 Mio.€
Leitungsnetze GU XI 12/2007 = 34 Mio. €; Juni 2012 = 38,1 Mio. € .
Kabelnetze GU XII 12/2007 = 59 Mio. €; Juni 2012 = 97,9 Mio. € [1455]

3. Kostensteigerungen durch Planungsänderungen:

Ein wesentlicher Anteil an Mehrkosten wurde durch Erweiterungen und andere Planungsänderungen erzeugt. Die Einbringung von Planungsänderungen stand stets unter der Bedingung, dass terminliche Auswirkungen ausgeglichen werden konnten, und das – wie bei allen Kostenfaktoren – die Gegenfinanzierung gewährleistet war. Den Mechanismus erläuterte der Zeuge Weyer:

> **Zeuge Thomas Weyer: „**[E]s gab ein klares Ziel. Das war die Fertigstellung ursprünglich im Jahr 2010, dann im Jahr 2011, und das ist natürlich von der Auswirkung her dann über den Terminplan geprüft worden: Ist das machbar? Führt das zu Verzögerungen bzw., wo muss man entsprechende Beschleunigungen anstellen oder andere Dinge tun, um den Zeitplan nach wie vor einzuhalten? Das ist jedes Mal gegengecheckt worden, so wie die finanziellen Auswirkungen natürlich jedes Mal gegengecheckt worden sind. Es gab eine ganz klare Anweisung an alle Mitarbeiter: Wenn Änderungen kommen, könnt ihr gerne machen, aber bringt sofort das Geld mit, entweder in Form von zusätzlichen Umsätzen oder über Kosteneinsparungen in anderen Bereichen. Das war ein ehernes Gesetz, und das ist eigentlich auch eingehalten worden.“[1456]

Die erforderliche Finanzierung wurde im Bereich der Erweiterungen und Nutzungsänderungen häufig dadurch begründet, dass diese zu erhöhten Einnahmen führen würden, die damit der Finanzierung des Projektes zugute kämen. So sagte der Zeuge Weyer bezogen auf die Erweiterung des Retail-Bereichs:

> **Zeuge Thomas Weyer**: „[…] Die Änderung, die ich im Kopf habe, ist das Thema Duty Free, die auch zu Veränderungen geführt hat, die auch genehmigungsplanerisch natürlich nachgezogen werden mussten, aber notwendig waren, um halt eben die Cashflows zu generieren und das Projekt finanzierbar zu machen. Das war der wesentliche Aspekt dabei. Da ist genau das Prinzip eingehalten worden: Es gibt eine Veränderung, die kostet Geld, klar, weil Planungen, Umplanungen, Genehmigungen, Änderungen usw. kosten natürlich Geld, aber das wird halt eben refinanziert über die Mehreinnahmen, die wir aufgrund der größeren Fläche und des größeren Angebots, was damit geschaffen wurde, halt eben dann erzielen konnten. Von daher haben wir das damals, glaube ich, auch richtigerweise gemacht.“[1457]

[1455] FBS GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 10.12.2007, FBB 69, Bl. 8 f., 31 f.; Controllingbericht 2/2012, Anlage 6, FBB 122.
[1456] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 29.
[1457] Zeuge Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10.10.2014, S. 29.

4. Kostensteigerungen durch Nachtragsbeauftragungen

Eng mit der Umsetzung von Planungsänderungen, aber auch von Beschleunigungsmaßnahmen verbunden sind die Mehrkosten durch Nachtragsbeauftragungen von bauausführenden Firmen. Die meisten Nachtragsforderungen entstanden nach Aussage des Zeugen Korkhaus im Bereich der technischen Gebäudeausstattung.[1458] Der Zeuge Dr. von Damm bezeichnete die Anzahl der Nachträge aufgrund von Nutzungsänderungen als extrem und ungewöhnlich hoch.[1459] Diese Mehrbelastung wurde durch den verlängerten Bauzeitraum noch verstärkt. Nach Aussage des Zeugen Manninger wurden alle bauausführenden Firmen auch nach Juni 2012 weiterhin beauftragt, erforderlichenfalls durch Nachtragsbeauftragungen.[1460]

Der Zeuge Dr. von Damm bestätigte, bezogen auf den gesamten Projektzeitraum, im Hinblick auf Nachtragsbeauftragungen „Erpressungssituationen“, in der sich die Flughafengesellschaft gegenüber Baufirmen befand, insbesondere wenn es um Beschleunigungsmaßnahmen ging:

> **Zeuge Dr. Carsten von Damm**: Also, in gewissem Maße schon, ja! Die Firma kann sich natürlich nur begrenzt – – Die können nicht sagen: Ich ziehe von der Baustelle –, das können sie nie machen. Insofern, das ist ein klarer Kündigungsgrund. Das heißt, keine Baufirma war je so dämlich zu sagen: Wir arbeiten nicht mehr, wir gehen von der Baustelle. – Das Erpressungsspiel läuft eher subtiler, dass man sagt: Oh, du willst jetzt, dass ich von 200 Leuten auf 350 verstärke und dann auch noch nachts arbeite; also, ich glaube, die Firmen, die kriege ich nicht ran. Der Markt ist leergefegt. Ich arbeite selbstverständlich meinen Vertrag ab, und ich beschleunige so weit, wie es geht, aber die Termine, die du von mir forderst, das geht nicht. Es geht höchstens, wenn ich jetzt Leute – ich sage es jetzt mal spaßeshalber – aus Kanada einfliegen lasse, die kosten natürlich dann 200 Euro die Stunde, aber dann habe ich genügend Kapazitäten. – Auf so einer Ebene läuft dann das Ganze ab. Insofern, das ist so eine softe Erpressung.[1461]

Speziell im Zeitraum unmittelbar vor der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahmne befand sich die Flughafengesellschaft nach Aussage des Zeugen Dr. von Damm in einer besonders mehrkostenanfälligen Situation, da aufgrund des Fertigstellungsdrucks die Prüfung von Nachträgen nicht mit letzter Sorgfalt erfolgte:

> **Zeuge Dr. Carsten von Damm**: So extrem war es nicht, das muss man ganz klar sagen. Alles, was ich kenne, wurde schon geprüft, aber es wurde nicht in der Tiefe geprüft, wie man vielleicht normalerweise sonst derartige Forderungen prüfen würde. Zumindest gilt das für diese großen Beschleunigungsmaßnahmen. Das ist sowieso – – Da bewegt man sich in so einem Bereich, aus meiner Sicht ist es der schwierigste zu prüfende Bereich. Solche Ex-post-Prüfungen sind einfacher, wenn man weiß – –

[1458] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.12.2013, S. 67.
[1459] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 14.
[1460] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 24.
[1461] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 26 f.

> Erst mal, es gibt Sachnachträge, die sind insofern einfacher zu prüfen, weil man weiß, was gebaut wird. Da hat man immer etwas, an dem man sich festhalten kann. Dann gibt es baubetriebliche Nachträge, da weiß man: Was ist in der Vergangenheit geschehen? –, und dann kann man die Mehrkosten tatsächlich auch noch erfassen. Solche Beschleunigungsmaßnahmen, die sind immer sehr, sehr schwer und gehen schnell in den Bereich des Spekulativen, weil da die Firma sagt: Wenn ich da jetzt arbeiten muss, dann habe ich Produktivitätsminderungen aufgrund der Verhältnisse von 40 Prozent. Außerdem muss ich noch zusätzliche Leute einkaufen, und die sind nicht eingearbeitet. Das kostet mich noch mal 20 Prozent. – Mathematisch ist so was sowieso nicht prüfbar. Ich sage mal, diese Kombination aus ohnehin sehr schwer prüfbar, dann doch eine ziemlich starke Drucksituation – also die Firmen haben ja auch massiv versucht, da Vorteile aus der Situation rauszuschlagen – und dem Zeitdruck, in dem die geprüft wurden, führte schon zu einer Prüfung, die, sagen wir, im geringeren Maße revisionssicher war als der übliche Nachtrag.[1462]

5. Kostenentwicklung des Schallschutzprogramms

Nach Aussage des Zeugen Böger herrschte im Aufsichtsrat kein Widerstand gegen die Finanzierung gebotener Schallschutzanforderungen:

> **Zeuge Klaus Böger:** „Ja, ich würde das mit aller Zurückhaltung so wie Sie sagen. Wenn eben verschärfte Bestimmungen da sind und wenn bestimmte Planungsunterlagen – – Da erinnere ich mich auch an diverse Gerichtsentscheidungen in Brandenburg, die sich z. T. auch widersprochen haben – Frankfurt und was weiß ich alles –, dass da nachgebessert wird, dass aber bei meinem Eindruck – das kann ich sagen – in dem Aufsichtsrat, in dem wirklich viele Leute gesessen haben, zu keinem Zeitpunkt sozusagen insinuiert wurde: Lärmschutz fahren wir an der untersten Grenze, und wer sich rührt, ist selbst schuld. […] Generell so, wie Sie es geschildert haben, dass, wenn die Lärmschutzanforderungen höher werden, sie eben zu finanzieren sind – Punkt.“[1463]

Bereits in der obigen Aussage des Zeugen Böger deutet sich allerdings an, im Aufsichtsrat kein Anlass gesehen wurde, das Schallschutzprogramm über die gesetzlichen Anforderungen hinaus finanziell auszustatten. Der Zeuge Dr. Herberg bestätigte dies aus wirtschaftlicher Sicht der Geschäftsführung:

> **Zeuge Dr. Götz Herberg**: „Wir hätten mit Sicherheit, wenn wir das entsprechende Geld gehabt hätten, […] mehr abgesiedelt.“-„Wir hatten nicht die Mittel, die man dazu hätte haben müssen.“-„Natürlich haben wir uns mit allem beschäftigt, aber wir haben eben diese Lösung gefunden und dann auch vertreten, die wir für vertretbar hielten – nicht mehr und nicht weniger.“[1464]

[1462] Zeuge Dr. von Damm, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 15 f.
[1463] Zeuge Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.1.2013, S. 87 f.
[1464] Zeuge Dr. Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.2.2013, S. 60 f.

Die von der Flughafengesellschaft gefundene und für vertretbar gehaltene Summe betrug 139,6 Mio. €.[1465] Dem lag die Grundannahme zugrunde, dass Entschädigungen zur Sicherstellung eines Tagschutzziels zur gewähren waren, das durch eine täglich bis zu sechsmalige Überschreitung der Grenze von 55 dB(A) gekennzeichnet wurde (siehe hierzu bereits E.III.3.b.bb).

Obwohl die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über die anderslautende Rechtsauffassung des MIL Brandenburg unterrichtete, entschied sich der Aufsichtsrat gegen eine entsprechende Risikovorsorge im Projektbudget. Ein entsprechender Vorschlag des Aufsichtsratsmitglieds Markov wurde im Finanz- und Prüfungsausschuss abgelehnt.[1466] Der Zeuge Dr. Sundermann erläuterte seine damalige Auffassung:

> **Zeuge Dr. Christian Sundermann:** […] Dazu gab es keinen Vorschlag, weil das Risikomanagement, wo das sozusagen auftauchen müsste, der festen Auffassung war und der Bund selbst auch Juristen im Aufsichtsrat hatte, die gesagt haben, wir können nicht auf der Basis einer Auffassung, die wir für rechtlich nicht haltbar halten, Risikovorsorge treffen. Damals wurde nicht geteilt die Auffassung des MIL, deswegen war der Auftrag […], zu sagen, dass man rechtlich erst mal eine Klarstellung erwirken muss, und wenn die Klarstellung in dem Sinn erfolgt wäre, diese eventuell auch juristisch anzufechten. Mein Stand der Dinge war damals, zumindest als Finanzausschussmitglied, dass ich gesagt habe, dann muss die Geschäftsführung dagegen klagen. Dann hätte man auf der Basis Vorsorge treffen müssen, aber die Summen waren in Größenordnungen vermutlich, dass ihnen Gesellschafterhilfe nicht möglich gewesen wäre. Aber es gab keinen Grund, und das ist von den Wirtschaftsprüfern auch gesehen worden, dass man dafür Risikovorsorge einstellt, weil keine gesetzliche Grundlage aus Sicht des Aufsichtsrats.[1467]

Erst, nachdem die Notwendigkeit der Finanzierung eines Tagschutzziels, das eine Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze vollständig ausschloss, mehrfach gerichtlich bestätigt worden war, wurde die entsprechende Vorsorgesumme von 475 Mio. € gemäß Vorschlag der Geschäftsführung in den Wirtschaftsplan aufgenommen.[1468] Diese war Teil der im Jahr 2012 erfolgten Kapitalzuführung in Höhe von 1,2 Mrd. € durch die Gesellschafter (s. o. I.IV.2).

[1465] Vgl. Budget BBI im Kostenbericht zum Controllingbericht Nr. 1/2007, FBB 117.
[1466] FBS GmbH, Protokoll der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats am 1.12.2011, FBB 256, Bl. 114 ff. (114).
[1467] Zeuge Dr. Sundermann, Wortprotokoll der Vernehmung am 23.8.2013, S. 21. S. a. weitere Aussagen in Kap. F.III.3.b.bb, erster Unterpunkt.
[1468] Beschluss des Aufsichtsrats gem. Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 6, FBB 526.

6. Kosten aufgrund der Zinsmarktentwicklung

Das Finanzierungskonzept der Flughafengesellschaft beinhaltete zur Absicherung gegen Kostenrisiken aus Zinserhöhungen drei sogenannte Swap-Verträge für BBI-Kredite von bis zu 1,5 Mrd. €, die im Dezember 2006 abgeschlossen wurden.[1469]

Jedoch konnte die Langfristfinanzierung aufgrund der Finanzkrise nicht wie geplant 2008 in Form einer Projektfinanzierung abgeschlossen werden. Stattdessen wurde die Kreditfinanzierung durch eine 100-prozentige Bürgschaft der Gesellschafter besichert (siehe hierzu bereits oben I.II.2.b). Hierdurch konnten die in den Swap-Verträgen vereinbarten Sicherheiten für die Swap-Banken nicht mehr gewährleistet werden.[1470] Die Zinssicherung wurde daher umgestellt auf eine indirekte Besicherung der Swap-Banken durch die Bürgschaft: Diese erhielten monatlich eine Bankbürgschaft (Aval) der Investitionsbank des Landes Brandenburg, die wiederum in gleicher Höhe aus der BBI-Langfristfinanzierung rückgesichert war.[1471] Hierdurch verringerte sich der verfügbare Kreditbetrag.[1472] Dem Ausschuss liegen allerdings keine Anhaltspunkte für eine Steigerung der Zinssicherungskosten vor.

7. Schadensersatzansprüche Dritter

Über bestehende und mögliche Schadensersatzansprüche Dritter konnte der Ausschuss keine abschließende Klärung herbeiführen. Als wesentliche Vorgänge innerhalb des Untersuchungszeitraum sind zu nennen die Schadensersatzklage der Fluggesellschaft Air Berlin, die mit einem Vergleich endete,[1473] sowie eine Vergleichsvereinbarung mit dem Projektentwicklungsunternehmen Fay.[1474] Auch die Deutsche Bahn AG hat Regressansprüche angemeldet.[1475]

VI. Die Verfolgung von Regreßforderungen gegenüber Projektbeteiligten und Gesellschaftsorganen

Inwieweit die Flughafengesellschaft finanzielle Schäden dadurch begrenzte, dass sie Projektbeteiligte hierfür in Regreß nahm, soll im Folgenden dargestellt werden.

[1469] Vgl. FBS GmbH, Präsentation „Zinssicherung – Workshop Bankengruppe“ vom 11.2.2011, FBB 466, Bl. 13 ff. (14).
[1470] FBS GmbH, Papier „Zinssicherung der FBS“ vom 7.3.2011, FBB 466, Bl. 32 ff. Ebenso Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.2.2016, S. 48.
[1471] FBS GmbH, Papier „Zinssicherung der FBS“ vom 7.3.2011, FBB 466, Bl. 32 ff. (33)
[1472] Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.2.2016, S. 48.
[1473] http://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article128693236/Schadenersatz-Air-Berlin-erhaelt-zwei-statt-48-Millionen-Euro.html, Stand 19.3.2016.
[1474] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 6 ff., FBB 526.
[1475] Vgl. Tagesspiegel vom 2.11.2015, http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafengesellschaft-droht-millionenklage-deutsche-bahn-will-schadensersatz-vom-ber/12526982.html.

1. Die Rechtsverfolgung gegenüber der pg bbi

Gutachterliche Stellungnahmen zu Schäden durch Planungsfehler der pg bbi als Generalplaner des Fluggastterminals waren ab 2011 erstellt worden.[1476] Es handelte sich hierbei jedoch um gewöhnliche Schadensdokumentation, um gegenseitige Ansprüche abwickeln zu können. Dass die Gutachten von vornherein dazu dienten, den Klageweg vorzubereiten, bestätigte sich nach den Aussagen des hiermit befassten Zeugen Dr. Kraft nicht. Nach seiner Wahrnehmung stand eine Klageerhebung zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung nicht im Vordergrund.[1477] Zur Schadensermittlung arbeitete der Sachverständige mit der pg bbi zusammen, die sich nach Aussage des Zeugen kooperativ und konstruktiv verhielt.[1478]

In der Tat wurde die Durchsetzung von Schadensersatzforderungen gegenüber der pg bbi im Nachgang zur ersten Terminverschiebung zunächst nur bis zur Ausschöpfung der Versicherungssumme angestrebt, die durch die Versicherungen pg bbi und der Flughafengesellschaft gedeckt wäre. Hierzu führte der damalige Geschäftsführer Dr. Körtgen laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 7. September 2010 aus:

> „Die Geltendmachung der Schadensersatzansprüche sei zwischenzeitlich durch die FBS gegenüber der pg bbi erfolgt. Ziel sei es die bestehenden Versicherungssummen i.H.v. 20 Mio € (10 Mio.€ Euro Basis und Berufshaftpflichtversicherung der pg bbi + 10 Mio.€ Exzedentenversicherung der FBS) vollständig auszuschöpfen.“[1479]

Aus dem Protokoll wird auch deutlich, weshalb lediglich die Versicherungssumme in Höhe von 20 Mio. € geltend gemacht wurde, nicht aber der darüber hinausgehende Schaden:

> „Es sei nochmals darauf hinzuweisen, dass die Abwicklung im Einvernehmen mit der pg bbi erfolgen müsse, um weitere Verzüge aufgrund der umfassenden noch zu erledigenden Planungsaufgaben zu vermeiden. Diese würden bei einem Wechsel der Planer entstehen.“[1480]

Der Zeuge Wowereit verdeutlichte, dass die Beschränkung der Schadensersatzforderung erfolgte, um eine Insolvenz der pg bbi und damit den Ausfall des Generalplaners zu vermeiden, es sich aber zugleich um eine lediglich vorläufige Beschränkung handelte:

> **Zeuge Klaus Wowereit:** […] Wenn man diese Schadenersatzansprüche geltend macht und die zum Erfolg führen, ist der Nebenerfolg dann, dass die in Insolvenz gehen. Insofern war das die Überlegung, und deshalb ist ja auch die Klage gegen pg bbi, die ja dann jetzt im Jahr 2012 relativ schnell gekommen ist, resultiert aus

---

[1476] RKS Ingenieurgesellschaft, Gutachten zu Schäden durch die pg bbi vom 15.2.2011, FBB 478, mit Ergänzung vom 20.3.2012, FBB 478 und 479; Gutachten zu Kollisionen beim Bauvorhaben Flughafen BBI vom 16.5.2012, FBB 480.
[1477] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 12 f.
[1478] Zeuge Dr. Kraft, Wortprotokoll der Vernehmung am 26.9.2014, S. 11.
[1479] FBS GmbH, Protokoll der 98. Aufsichtsratssitzung am 17.9.2010, FBB 265, Bl. 487 ff. (500).
[1480] FBS GmbH, Protokoll der 98. Aufsichtsratssitzung am 17.9.2010, FBB 265, Bl. 487 ff. (500).

> diesem Bereich, weil sie war so weit vorbereitet, dass sie dann in der Tat auch geltend gemacht werden sollte, nachdem das Projekt in dem Sinne dann fertig ist und da dieser Schaden dann nicht mehr entstehen konnte. Deshalb war man da relativ schnell in der Lage, dann ja auch selber Klage zu erheben.[1481]

Dementsprechend begann die Projektsteuerung erst nach Vorlage der Schlussrechnungen durch die pg bbi Anfang 2013 mit der summenmäßigen Erfassung der geltend zu machenden Mängelansprüche.[1482] Die im Juni 2012 vor dem Landgericht Potsdam erhobene Klage[1483] auf Feststellung von Schadensersatzansprüchen ist zum Zeitpunkt des Schlusses der Beweisaufnahme noch anhängig.

2. Die Rechtsverfolgung gegenüber ehemaligen Geschäftsführern

a. Gutachten der Kanzlei Hengeler Müller zur Geschäftsführer-Haftung

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft veranlasste eine erste rechtliche Klärung von Haftungsfragen mit Beschluss vom 1. November 2012, der lautete:

> „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.“[1484]

Die Geschäftsführung veranlasste in der Umsetzung des Beschlusses eine Prüfung der Haftung von Geschäftsführern und Aufsichtsratsmitgliedern der Flughafengesellschaft. Wie aus dem Beschluss hervorgeht, vollzog sich die Prüfung in drei Schritten: Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft erstellte eine eigene Sachverhaltsdarstellung („Rechenschaftsbericht“), die eine Darstellung des Projektverlaufs und eine Ursachenanalyse zu den Terminverschiebungen enthielt.[1485] Diese wurde durch das Unternehmen KPMG einer Plausibilitätsprüfung unterzogen.

Sowohl in die Vergabe des Prüfungsauftrags an eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als auch die Beauftragung des Rechtsgutachtens war der Aufsichtsrat eingebunden:

[1481] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.6.2013, S. 5.
[1482] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 7.11.2014, S. 120.
[1483] Klageschrift vom 19.6.2012, LG Potsdam 1, Bl. 1 ff.
[1484] FBB GmbH, Protokoll der a. o. 109. Aufsichtsratssitzung am 1.11.2012, S. 2, FBB 526. Ausweislich des Protokolls folgte der Aufsichtsrat damit einer Empfehlung des Präsidialausschusses. Ein Protokoll von dessen Beratung lag dem Untersuchungsausschuss nicht vor.
[1485] FBB GmbH, „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“ vom 31.1.2013, FBB 552.

Die Geschäftsführung schlug dem Aufsichtsrat die Entscheidungskriterien für die Auftragsvergabe und deren Gewichtung, sowie eine Vorauswahl von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Rechtsanwaltskanzleien vor, die zur Angebotsabgabe aufgefordert werden sollten. Der Aufsichtsrat stimmte dem mit Beschluss vom 7. Dezember 2012 zu.[1486]

Gemäß Vorschlag des Aufsichtsrats fungierte die Gesellschafterversammlung als Auswahlkommission für die Auswahl der Rechtsanwaltskanzlei, [1487] während der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats als Findungskommission über die Auswahl der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft entschied.[1488]

Ergebnis der durch die Kanzlei Hengeler Müller durchgeführten Begutachtung war, dass es „deutliche Anhaltspunkte“ für haftungsbegründende Pflichtverletzungen der Geschäftsführung gab. Diese wurden im Wesentlichen durch zwei Sachverhaltskomplexe begründet: Erstens sahen die Gutachter erhebliche Anhaltspunkte für eine Pflichtwidrigkeit bereits in der Entscheidung der Geschäftsführung für die Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012. Im Zusammenhang mit der Terminfestlegung habe die Geschäftsführung auch den Aufsichtsrat mangelhaft informiert. Zweitens habe die Geschäftsführung die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins nicht rechtzeitig eingeleitet und den Aufsichtsrat im Vorfeld der geplanten Inbetriebnahme nicht ordnungsgemäß informiert.[1489]

Die Verantwortlichkeit der Geschäftsführung bestand laut Gutachten für beide Geschäftsführer, also insbesondere auch für den Sprecher der Geschäftsführung Prof. Schwarz.[1490] Nicht geprüft wurde ausdrücklich die Frage, ob auch die eigentliche Nichteinhaltung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 durch die Geschäftsführung zu verantworten war; hierfür bot nach Einschätzung der Gutachter der zugrunde gelegte Sachverhalt ohne weitere Ermittlungen keine ausreichende Beurteilungsgrundlage[1491]

Wörtlich führt das Rechtsgutachten zu den einzelnen Pflichtverletzungen aus,

> „dass deutliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Geschäftsführung die Entscheidung für die Zweite Verschiebung deutlich zu spät getroffen hat. Ab Ende 2011, spätestens ab Ende Januar 2012 lagen der Geschäftsführung eindeutige

---

[1486] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 9, FBB526.
[1487] Belegt ist hierzu nur der Vorschlag des Aufsichtsrats, siehe FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 9, FBB526. Die Protokolle der Gesellschafterversammlung aus diesem Zeitraum lagen dem Ausschuss nicht vor.
[1488] FBB GmbH, Protokoll der 110. Aufsichtsratssitzung am 7.12.2012, S. 9, FBB526.
[1489] Hengeler Müller, Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 18, S. 118.
[1490] Hengeler Müller, Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 18, S. 45 und 78 f.
[1491] Hengeler Müller, Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 18, S. 31.

> Informationen zu erheblichen Mängeln, Verzügen und Problemen in einer Reihe – regelmäßig wesentlicher – Bereiche vor, die für die Einhaltung des Eröffnungstermins und eine ordnungsgemäße Inbetriebnahme relevant waren. Dennoch hat die Geschäftsführung den Termin zu keiner Zeit hinterfragt und die Verschiebung erst in ihre betrachtung einbezogen, als dies im Mai 2012 unausweichlich wurde[.]“ – „Wesentliche Informationen wurden dem Aufsichtsrat nicht zur Kenntnis gebracht. Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erscheint in Anbetracht der Bedeutung der Angelegenheit und der der geschäftsführung bekannten Probleme und Risiken unzureichend[.]“[1492]

b. Kündigungsprozess des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz

Der ehemalige Geschäftsführer Prof. Schwarz machte mit Klage vom 16. Juli 2013 Ansprüche aus seinem Dienstverhältnis geltend.[1493] Für die Entscheidung des Landgerichts Berlin war die Rechtsfrage relevant, ob das Dienstverhältnis zum Zeitpunkt der Klage noch fortbestand, obwohl eine Kündigung gegenüber dem Geschäftsführer ausgesprochen worden war.

Für die Zwecke des Untersuchungsauftrags ist im Zusammenhang mit der Kündigung relevant, dass das Landgericht Berlin inzident feststellte, es habe kein wichtiger Grund für eine Kündigung bestanden. Insbesondere sei nicht erwiesen, dass der Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz seine Informationspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat verletzt habe.[1494]

Dies steht im Widerspruch zu der rechtlichen Einschätzung, die die Flughafengesellschaft durch das o. g. anwaltliche Gutachten gewonnen hatte.

Der Zeuge Eggert als Justiziar der Flughafengesellschaft sagte aus, dass er das Gutachten nicht gekannt, nicht in den Prozess eingebracht, und auch die Gesellschafter nicht darum gebeten hatte, das Gutachten nutzen zu können.[1495] Er begründete dies damit, dass er eine präjudizierende Wirkung für Schadensersatzklagen Dritter gegen die Flughafengesellschaft befürchtete. Konkret stand der Kündigungsprozess der Schadensersatzklage von Air Berlin gegenüber:

> **Zeuge Gottfried Egger**: „[K]lar, juristisch mussten Sie natürlich vortragen, Pflichtverletzungen so viel wie möglich. Und insoweit wurden ja parallel dann auch Rechtsstreitigkeiten geführt mit Air Berlin. […] – Und auf der einen Seite in Sachen Air Berlin eigentlich jetzt hier vorzutragen: Die Geschäftsführung hat keine Pflichtverletzung. – Das ist ein Spagat, den können Sie nicht dann auflösen. Das war natürlich auch für mich persönlich, weil ich den Rechtsstreit auch sehr stark engagiert, fachlich selber betreut habe, auch: Wie trägt man auch vor? – Das heißt

---

[1492] Hengeler Müller, Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 18, S. 120.
[1493] Klageschrift vom 16.7.2013, LG Berlin 3, Bl. 1 ff.
[1494] LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 93 O 55/13, LG Berlin 6, Bl. 55 ff. (73 ff.).
[1495] Zeuge Egger, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 60.

> also, wir können nicht jetzt hier auf der einen Seite vortragen: Keine Pflichtverletzungen –, auf dem anderen Prozess tragen Sie vor: Pflichtverletzungen! – Dann kriegen Sie selbst als Jurist jetzt hier ein Problem.“[1496]

Der Zeuge bezeichnete die Situation folglich als eine Wahl zwischen Pest und Cholera, da die Flughafengesellschaft, um beide Prozesse zu gewinnen, in einem der Verfahren hätte wahrheitswidrig vortragen müssen und sich gegebenenfalls eines Prozessbetrugs schuldig gemacht hätte.[1497] Eine unternehmerische Abwägung habe aus seiner Sicht ergeben, dass das Schadenspotenzial bei einer Schadensersatzzahlung gegenüber Air Berlin ungleich höher lag, als der Verlust, der dadurch entsteht, dass die Geschäftsführung nicht vollumfänglich für Pflichtverletzungen haftbar gemacht wird. Es habe daher im wirtschaftlichen Interesse der Flughafengesellschaft gelegen, die rechtliche Verteidigung gegen Ansprüche des Geschäftsführers Schwarz nicht mit dem größtmöglichen Einsatz zu betreiben.[1498]

Dieser Strategie der Flughafengesellschaft liegt eine unrichtige Rechtsauffassung zugrunde.

Die Rechtskraft von Urteilen und damit die Bindungswirkung gegenüber anderen Prozessen beschränkt sich gemäß § 322 ZPO auf den jeweiligen Streitgegenstand – Dies betraf in dem einen Falle das Dienstverhältnis zwischen dem Geschäftsführer Schwarz und der Flughafengesellschaft, in dem anderen Falle Ansprüche Dritter gegenüber der Flughafengesellschaft. Dies sind unterschiedliche Streitgegenstände.

Ein Prozessbetrug kann zudem nur durch den Vortrag unwahrer Tatsachen begangen werden. Rechtsauffassungen hingegen sind keine Tatsachenfeststellungen, sodass der Vortrag entgegenstehender rechtlicher Wertungen in verschiedenen Prozessen durchaus möglich ist und keineswegs einen Prozessbetrug begründen kann. Hinzukommt, dass es juristisch gesehen in dem einen Prozess auf Pflichtverletzungen des Geschäftsführers gegenüber der Flughafengesellschaft, in dem anderen um Pflichtverletzungen der Flughafengesellschaft gegenüber Dritten, mithin also auf unterschiedliche Verpflichtungsverhältnisse ankommt. Diese haben gänzlich unterschiedliche Inhalte und können deshalb zu unterschiedlichen Ergebnis führen, ohne dass ein rechtlicher Widerspruch besteht. Darüber hinaus setzt jeder Schadensersatzanspruch nicht nur eine Pflichtverletzung voraus, sondern auch die Erfüllung weiterer Tatbestandsvoraussetzungen, und bietet daher weitere Ansatzpunkte für eine weitergehende rechtliche Verteidigung.

Der Ausschuss verkennt nicht, dass einzelne Tatsachenfeststellungen für beide Rechtsstreitigkeiten gleichermaßen relevant sein können. Nachgiebigkeit in der Rechtsverfolgung gegenüber dem Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz vermag daher den Aufwand einer Verteidigung gegenüber Ansprüchen Dritten zu verringern. Rechtlich zwingend notwendig, wie vom Zeugen Egger suggeriert, war diese Vorgehensweise jedoch nicht.

[1496] Zeuge Egger, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 61.
[1497] Zeuge Egger, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 61.
[1498] Zeuge Egger, Wortprotokoll der Vernehmung am 20.11.2015, S. 62.

3. Gutachten zur Haftung von Aufsichtsratsmitgliedern

Gegenstand des Prüfungsauftrags von Hengeler Müller war auch die Haftung von Aufsichtsratsmitgliedern. Die Gutachter sahen mögliche Ansätze einer Verantwortlichkeit von Aufsichtsratsmitgliedern, insbesondere durch die Verletzung von Überwachungspflichten im Vorfeld der zweiten Terminverschiebung 2012.[1499] Im Ergebnis wurden Schadensersatzansprüche jedoch verneint mit der Begründung, dass die überwiegenden Argumente dafür sprächen, dass sich die Mitglieder des Aufsichtsrats noch im Rahmen eines pflichtgemäßen Verhaltens bewegten.[1500]

[1499] Hengeler Müller, Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Aufsichtsratsmitglieder der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 39, S. 31 ff.
[1500] Hengeler Müller, Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Aufsichtsratsmitglieder der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 39, S. 57.

3. Abschnitt: Zusammenfassung und Empfehlungen

A. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse

I. Standortentscheidung

Die Entscheidung für den Flughafenausbau am Standort Schönefeld Süd war eine Abwägungsentscheidung, in der eine Vielzahl an Standortfaktoren eine Rolle spielte. Grundlage für die Standortentscheidung war der Konsensbeschluss vom Mai 1996. Dieser war das Ergebnis eines politischen Verhandlungsprozesses, insbesondere zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, wobei dem Scheitern der angestrebten Länderfusion ein nicht unerheblicher Einfluss zukam. Die endgültige Standortfestlegung erfolgte durch Abschluss des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2006. Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses stehen die im Verlaufe des Projekts eingetretenen Störungen nicht im Zusammenhang mit der Auswahl des Flughafenstandorts.

II. Instabile Rahmenbedingungen

Strukturelle Behinderungen des Bauprojektes bestanden von vornherein dadurch, dass der Bau nicht unter den vorgesehenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durchgeführt werden konnte. Dies war mehrfach der Fall und führte jedes Mal zu Zeitverlusten, Kostensteigerungen und strukturellen Behelfslösungen. Die Geschichte der instabilen Projektstrukturen begann bereits mit der gescheiterten Privatisierung, setzte sich fort in der Aufhebung der Generalunternehmer-Ausschreibung für das Fluggastterminal, bis hin zu den zunächst erfolglosen Einzelvergaben im Teilprojekt Fluggastterminal. Auch die Aufstellung eines langfristigen Finanzierungsmodells verzögerte sich mehrfach und war erst deutlich nach Baubeginn abgeschlossen.

III. Weitere Destabilisierung durch wechselnde Organisationsstrukturen

Die Reaktion der Flughafengesellschaft auf Störungen des Projektverlaufs waren häufige Umstrukturierungen, die seit der Veränderung der Vergabestruktur im Terminal nur punktuell vorgenommen wurden und wenig nachhaltig waren:

1. Die Aufstellung des Projekts nach der gescheiterten Privatisierung

Der Ausschuss sieht in der Projektorganisation unmittelbar nach der Beendigung des Privatisierungsverfahrens noch keine wesentlichen Mängel. Insbesondere bei geplanter Vergabe der Teilprojekte – einschließlich des Fluggastterminals – an Generalunternehmer ist nicht erkennbar, dass die Managementstrukturen der Flughafengesellschaft nicht zur Durchführung des Projekts ausgereicht hätten.

2. Umstrukturierungen nach der gescheiterten Generalunternehmer-Vergabe im Fluggastterminal

Mit der Veränderung der Vergabestruktur im Fluggastterminal stiegen die Anforderungen an die Schnittstellenkoordination deutlich. Die Flughafengesellschaft begegnete dem zunächst durch die Einschaltung des Construction Managers Drees & Sommer, beendete die Zusammenarbeit jedoch Ende 2008 wieder. Die Gründe hierfür waren für den Ausschuss nicht vollständig nachvollziehbar. Der Bedarf eines Construction Managers war zu jenem Zeitpunkt keinesfalls weggefallen, sondern eher noch gestiegen, da die Vergaben in Flugastterminal nicht in der geplanten Aufteilung getätigt werden konnten und wesentlich kleinteiliger erfolgten.

Die Beweisunterlagen und Zeugenaussagen lassen nicht nachvollziehen, dass Flughafengesellschaft den stark gestiegenen organisatorischen Anforderungen angemessen begegnete. Leistungen, die vertraglich von der Projektsteuerung hätten angefordert werden können, zog die Flughafengesellschaft ohne erkennbaren Grund an sich, obwohl sie das hierfür erforderliche Personal nicht besaß und im Wege von Arbeitnehmerüberlassungen heranziehen musste. Dies führte zu einer unklaren Aufgabenabgrenzung zwischen Bauherrin und Projektsteuerung.

3. Wechselndes Krisenmanagement ab Mitte 2012

Im Nachgang zur zweiten Terminverschiebung setzte eine Reihe grundlegender Umwälzungen ein, was eine erhebliche Unruhe in das Projekt brachte.

Einen ersten Einschnitt bildete die Trennung von der pg bbi: Diese mag zwar juristisch durch entsprechende Kündigungsgründe gerechtfertigt gewesen sein, wurde jedoch nicht durch ein entsprechendes Krisenmanagement aufgefangen. Die Kündigungen wurden ohne eine angemessen unternehmerische Risikoabwägung ausgesprochen, ohne dass der weitere Planungsbedarf bekannt war, und ohne das erforderliche Personal, um Generalplaner- und Bauüberwachungsleistungen zu ersetzen. Aus der Sicht des Untersuchungsausschusses hat es die Geschäftsführung versäumt, den Aufsichtsrat darüber aufzuklären, dass die Empfehlung zur Kündigung der Vertragsverhältnisse mit der pg bbi auf lediglich als rudimentär einzustufenden Überlegungen beruhte. Der vielfach, vor allem aus der Rückschau erfolgten, negativen Bewertung der Entscheidung zur Trennung vom Generalplaner, der pg bbi, vermag sich der Ausschuss allerdings nicht anzuschließen. Unbestreitbar war die Leistung der pg bbi in vieler Hinsicht mangelhaft. Welche Auswirkungen auf den Projektverlauf unter diesen Umständen ein weiteres Festhalten am Generalplaner gehabt hätte, darüber kann heute allenfalls spekuliert werden.

Die Folgezeit bis 2014 war geprägt von Versuchen einer Verbesserung der Projektstruktur, die den Fortgang jedoch eher bremsten: Die durch den Geschäftsführer Amann beauftragte Neuordnung der Projektstruktur durch die Unternehmensberatung HTAC zeigte zwar bedenkenswerte strukturelle Mängel und Verbesserungsansätze auf, war allerdings zu jenem Zeitpunkt – unmittelbar nach der Absage des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 – ein zu empfindlicher Eingriff in die bestehende Projektstruktur, die noch unter den Folgen der Kündigung der pg bbi litt. Anschließend erschuf der durch den Geschäftsführer Mehdorn

initiierte „Sprint“-Prozess eine weitere Parallelstruktur unter erneuter Beteiligung externer Berater.

IV. Wesentliche Ursachen für bauliche Verzögerungen und Terminverschiebungen

1. Durchgehend gestörter Planungs- und Bauverlauf

Durch den gesamten Bauverlauf hindurch zeichnen sich als ständige Störfaktoren Mängel in der Ausführungsplanung der technischen Gebäudeausstattung ab, sowie die Vielzahl der durch die Bauherrin gewünschten Planungsänderungen. Die Planungsänderungen verstärkten bestehende Schwächen der Planung, sodass insgesamt eine fortschreitende Verschiebung und Überlappung von Planungs- und Bauabläufen eintrat. Die Anlässe, die jeweils zur Aufhebung der Inbetriebnahmetermine 30. Oktober 2011 und 3. Juni 2012 führten, sind daher lediglich als Auslöser vor dem Hintergrund eines insgesamt gestörten Planungs- und Bauablaufs zu sehen.

2. Auslöser der ersten Terminverschiebung

Auslöser der Aufgabe des Inbetriebnahmetermins 30. Oktober 2011 war die Umsetzung neuer EU-Sicherheitsvorschriften, sowie die Insolvenz des Planungsbüros IGK-IGR, die ein Aufholen bestehender Planungsdefizite unmöglich machte. Zu diesem Zeitpunkt war die Planung der technischen Gebäudeausstattung bereits Gegenstand einer Vielzahl von Änderungen, deren Einarbeitung sich mit der Bauausführung überlagerte.

3. Auslöser der zweiten Terminverschiebung

Der Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 wurde aufgrund der fehlenden Fertigstellung der Brandschutzanlagen im Fluggastterminal aufgehoben. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der bauliche Fertigstellungsgrad in allen Bereichen des Terminals eine geordnete Inbetriebnahme verhindert hätte. Das Projekt litt im Wesentlichen an den gleichen Störungen, wie im Zeitraum bis zur ersten Terminverschiebung. Zusätzlich wurde der ohnehin bestehende Zeitdruck dadurch verstärkt, dass der Zeitrahmen für die Verschiebung mit sieben Monaten äußerst knapp bemessen war.

V. Häufung von Fehlinformationen

Neben der bloßen Tatsache, dass es zu Bauverzögerungen kam, trägt zum Ausmaß der Fehlleistungen der Zustand der Unkenntnis und Fehlinformation bei, in dem sich die meisten Projektbeteiligten befanden. Insbesondere im Zusammenhang mit der zweiten Terminverschiebung im Mai 2012 hat nicht nur die Verschiebung an sich, sondern auch die Kurzfristigkeit, mit der sie erfolgte, dem Projekt sowohl im öffentlichen Ansehen als auch im weiteren Verlauf erheblich geschadet.

Als besondere Informationsdefizite sind zu nennen:

- Die erste Terminverschiebung mit Festlegung der Inbetriebnahme auf den 3. Juni 2012: Die Reichweite der Planungsmängel und des weiteren Umplanungsbedarfs wurde im Vorfeld nicht ausgewertet.
- Die Unterlassung von Überlegungen zur Terminverschiebung ab Februar 2012: Es wurde keine ausreichende Information an den Aufsichtsrat gegeben; der Fertigstellungsgrad und das Genehmigungsrisiko wurde durch keinen der Beteiligten zutreffend bewertet.
- Die Kündigung gegenüber der pg bbi: Die möglichen Folgen der Kündigung wurden seitens der Geschäftsführung nicht hinreichend ausgewertet und somit unterschätzt.
- Die unbegründete wesentliche Änderung an kritischen Passagen der Controllingberichte durch die Geschäftsführung in mindestens einem Fall.

VI. Geteilte Verantwortlichkeiten

Angesichts des katastrophalen Projektverlaufs ist sich der Ausschuss bewusst, dass ein großes öffentliches Interesse an einer klaren Benennung von Verantwortlichen besteht. Seriöserweise kann jedoch in einem derart komplexen Projekt nur von einer Verflechtung geteilter Verantwortlichkeiten gesprochen werden. Es ist den Projektbeteiligten nicht gelungen, die Terminverschiebungen zu verhindern oder den Projektverlauf geordneter zu gestalten. Zugleich wäre es einseitig, die Hauptverantwortung einem einzelnen Beteiligten aufzubürden, wie im Einzelnen zu zeigen ist:

1. Die Verantwortung der Bauausführung

Die Ebene der Bauausführung konnte der Ausschuss im Rahmen seiner Untersuchungen – auch aus Kapazitätsgründen – am wenigsten nachvollziehen. Die Beweismittel legen nahe, dass Firmen versucht haben, aus Verzögerungen Kapital zu schlagen. Nichts deutet jedoch darauf hin, dass sie Verzögerungen oder gar Schlechtleistungen absichtlich herbeigeführt hätten. Auch wäre die mangelhafte Kooperation von Baufirmen bei ordnungsgemäßer Überwachung und sachgerechtem Vertragsmanagement ein behebbares Problem gewesen. Selbst einzelne Korruptionsfälle waren nicht ursächlich für die baulichen Schwierigkeiten, sondern waren eher ein nachgelagertes Ausnutzen der bestehenden strukturellen Schwierigkeiten.

2. Die Verantwortung der Projektsteuerung

Der Projektsteuerer WSP CBP hat die ihm zustehenden Steuerungsmöglichkeiten nicht ausgenutzt und nicht hinreichend deutlich über die Auswirkungen von Terminfestlegungen und Planungsstörungen informiert. Dies gilt insbesondere im Vorfeld der Terminverschiebung im Mai 2012. Nachdem die Projektsteuerung im Vorfeld der ersten Verschiebung 2010 für die Darstellung der kritischen Situation des Projekts von der Geschäftsführung gemaßregelt worden war, unterließ sie es in der Folgezeit, die Geschäftsführung klar und deutlich auf die tatsächlichen Probleme aufmerksam zu machen. Sie trug somit dazu bei, dass der Projektstand in den Gremien der FBB nicht ausreichend dargestellt wurde. Zugleich jedoch war die Projektsteuerung bei ihrer Informationstätigkeit auf zutreffende Berichterstattung durch die Bauüberwachung angewiesen. Auch war die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft

offenkundig nicht an unbequemen Einschätzungen interessiert. Die Berichterstattung der Projektsteuerung an die Aufsichtsgremien wurde von der Geschäftsleitung zudem beeinflusst, die ursprünglich geplante direkte Information des Aufsichtsrats wurde nicht realisiert.

3. Die Verantwortung der Generalplanung für das Fluggastterminal

Die durch die pg bbi als Generalplaner vorgenommene Ausführungsplanung für das Fluggastterminal litt an qualitativen Mängeln und Verzögerungen. Insbesondere am „wunden Punkt“ des Terminals, der technischen Gebäudeausstattung, war dies das Hauptproblem. Zugleich jedoch wurde die Planung durch die vielen Änderungswünsche der Flughafengesellschaft massiv behindert. Der pg bbi, die für die terminliche Bewertung der Planungsänderungen zuständig war, ist in diesem Zusammenhang vorzuwerfen, dass sie die Machbarkeit von Planungsänderungen über die Grenzen des Machbaren hinaus bestätigte. Zudem ist festzustellen, dass innerhalb der pg bbi die Kommunikation zwischen den drei an der PG beteiligten Firmen offensichtlich gestört war. Das zeigt sich vor allem darin, dass der Planungsstand der TGA-Planer innerhalb der pg bbi nicht bekannt war und auch die Insolvenz des TGA-Planers im Februar 2010 für die übrigen Mitglieder der pg bbi überraschend kam. Allerdings ist nicht zu verkennen, dass die pg bbi unter dem Druck der Bauherrin stand, möglichst viele Änderungswünsche zu erfüllen.

4. Die Verantwortung der Bauüberwachung

Da die Bauüberwachung innerhalb des Controllingsystems die Hauptlieferantin für Informationen über den Bauzustand war, waren Defizite der Bauüberwachung der Hauptgrund dafür, dass der Planungstand nicht mit dem tatsächlichen Bauzustand übereinstimmte, und innerhalb des Projektes keine klare Kenntnis über den Leistungsstand vorhanden war. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bestehende Leistungsstandfeststellungen durch die Vielzahl der Planänderungen und Beschleunigungsmaßnahmen ständig überholt wurden, was die Überwachungstätigkeit erschwerte. Die Personalkapazitäten der pg bbi im Bereich Bauüberwachung waren zeitweise offensichtlich nicht den Erfordernissen angepasst, was jedoch auf die ursprüngliche Vertragsgestaltung zurückzuführen ist.

5. Die Verantwortung im Unternehmensbereich „Planung und Bau“ der Flughafengesellschaft

Da der Unternehmensbereich „Planung und Bau“ die Bauherrenfunktion innerhalb des Projektes ausübte, trug dieser die Fachverantwortung für das Gesamtprojekt. Da es jedoch nicht der rechtlichen Systematik entspricht, die Verantwortung für das Handeln eines Unternehmens einzelnen Unternehmensbereichen oder Mitarbeitern zuzuweisen, ist insoweit auf die Verantwortung der Geschäftsführung (s. u.) zu verweisen.

6. Die Verantwortung der Geschäftsführung

Bereits aus rechtlichen Gründen ist bei der Geschäftsführung eine übergeordnete Verantwortung für den Gesamtverlauf des Projektes anzusiedeln. Von allen Projektbeteiligten

Stellen hatte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die meisten Steuerungsmöglichkeiten und trägt Verantwortung in mehrfacher Hinsicht:

- Die Geschäftsführung verantwortet unternehmerische Abwägungsentscheidungen. Hierzu zählt der fehlgeleitete Umgang mit Planungsänderungen, die unzureichende Beauftragung von Projektsteuerungs- und Bauüberwachungspersonal, die mangelhafte Risikoabwägung im Zusammenhang mit Terminfestlegungen sowie mit der Kündigung der pg bbi.
- Die Geschäftsführung informierte den Aufsichtsrat insbesondere im Zeitraum bis Mitte 2012 nicht angemessen, sowohl was den Bauverlauf als auch was die Kosten angeht. Im Fall des für die Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 erstellten Controllingberichts konnte der Untersuchungsausschuss eine klare Täuschungsabsicht der Geschäftsführung – bzw. des Technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen – nachweisen. Es erfolgte ein systematisches Ignorieren und Unterdrücken von negativen Informationen.
- Ein weiteres Versagen der Geschäftsführung besteht darin, dass das Klima innerhalb der Geschäftsführung geprägt war von fehlender Kollegialität und von Machtkämpfen. Nicht nur in der Besetzung mit den Geschäftsführern Schwarz und Körtgen, sondern auch in den nachfolgenden, besonders empfindlichen Zeiten des Krisenmanagements standen Machtkämpfe und die persönliche Profilierung im Vordergrund. Dies fand seine Ausprägung in unterschiedlichsten Umstrukturierungen, die das Projekt weiter destabilisierten.

Insbesondere in den Vernehmungen der Geschäftsführer Körtgen und Schwarz fiel das Bestreben auf, Verantwortung auf den jeweils anderen Geschäftsführer, andere Projektbeteiligte oder gar die eigenen Mitarbeiter zu delegieren. Dies ist nicht akzeptabel. Denn wenn auch diversen Projektbeteiligten Fehlleistungen vorzuwerfen sind, war es doch Aufgabe der Geschäftsführung, dies zu erkennen und zu steuern. Es trifft auch nicht zu, wie die Geschäftsführung nahezulegen suchte, dass sie alle ihre Mittel ausgeschöpft hat und der Inkompetenz anderer Projektbeteiligter gleichsam ausgeliefert war. So hätte die Geschäftsführung etwa mit Planungsänderungen und Anordnungen von Leistungen behutsamer umgehen können, als erkennbar war, dass das Projekt damit überfordert war.

7. Die Verantwortung des Aufsichtsrats

Zu den umstrittensten Fragen im Laufe der Ausschussuntersuchungen zählte die Frage, inwieweit der Aufsichtsrat den Verlauf des Projektes BER zu verantworten hat.

Grundsätzlich war der Aufsichtsrat in alle wesentlichen unternehmerischen Entscheidungen eingebunden, da sie entweder zustimmungspflichtig waren oder ihm zur Kenntnis gegeben wurden. Diese Einbindung führte jedoch nicht dazu, dass es dem Aufsichtsrat möglich gewesen wäre, den konkreten Bauablauf direkt zu beeinflussen. Bereits aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Zuständigkeiten war der Aufsichtsrat zum einen auf zutreffende Informationen durch die Geschäftsführung angewiesen, und hätte zum anderen die nötigen unternehmerischen Entscheidungen im operativen Geschäft nicht an sich ziehen können. Im Regelfall hat der Aufsichtsrat die ihm von der Geschäftsführung vorgetragenen Informationen ausreichend plausibilisiert.

Als Ausnahme hiervon ist die Aufsichtsratsentscheidung zu sehen, mit der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme den neuen Termin auf den 3. Juni 2012 festzulegen. An dieser Stelle hat der Aufsichtsrat eine wesentliche Eingriffsmöglichkeit mit Auswirkungen auf den Bauverlauf versäumt. Denn der Aufsichtsrat war klar darüber informiert worden, dass es sich nach Einschätzung der Geschäftsführung um den kürzest möglichen Zeitraum handelt. Weiterhin traf er die Entscheidung wissentlich vor dem Hintergrund weiterer, in ihren Auswirkungen noch nicht bewerteten Planungsänderungen.

Ob der Aufsichtsrat bereits im Frühjahr 2012 hätte klar erkennen können oder müssen, dass der Inbetriebnahmetermin 03. Juni 2012 ernsthaft gefährdet war, konnte vom Untersuchungsausschuss nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden. Es erscheint indes unwahrscheinlich, dass sich ein Aufsichtsrat in Kenntnis einer hochgradigen Gefährdung des Termins für die Inbetriebnahme mit Einzelheiten einer Eröffnungsfeier beschäftigt hätte. Zudem liegen Beweise dafür vor, dass auf diverse kritische Nachfragen einzelner Mitglieder des Aufsichtsrats in Bezug auf die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins, die Geschäftsführung diesen regelmäßig als erreichbar bestätigte.

VII. Kollektiver Wirklichkeitsverlust

Losgelöst von den jeweiligen Einzelverantwortlichkeiten lässt sich die Häufung von Fehlentscheidungen und Fehlinformationen nur unter Berücksichtigung einer Unternehmens- und Projektkultur erklären, die Anzeichen für Fehlentwicklungen und teils alarmierende Warnungen externer Stellen systematisch ausblendete. Alle an der Fertigstellung des Bauprojektes beteiligten Zeugen bestärkten den Eindruck, dass sie unter wachsendem Druck standen, je mehr sich das Projekt der geplanten Fertigstellung näherte. Insbesondere im Vorfeld des zweiten Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 ergibt sich das Bild eines Kollektivs, das trotz aller kritischen Anzeichen den unbedingten Glauben an eine rechtzeitige Fertigstellung teilte, und die Möglichkeit einer Verfehlung des Inbetriebnahmetermins konsequent ausgeblendet hatte.

VIII. Verantwortungsvakuum

Dass das Großbauprojekt BER durch eine Vielzahl verschiedener Projektbeteiligter bestritten wurde, liegt in der Natur der Sache und ist nicht kritikwürdig. In der Rückschau wurde diese Tatsache jedoch durch Projektsteuerung, Bauüberwachung, Generalplanung, Mitarbeiter und Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sowie Aufsichtsratsmitglieder dazu genutzt, sich von Verantwortung zu befreien und auf die anderen Projektbeteiligten zu verweisen. Dies ist teils auf mangelnde Loyalität und mangelndes Verantwortungsbewusstsein zurückzuführen, teils auf den verständlichen Drang, sich als Zeuge im Untersuchungsverfahren vor vermeintlich ungerechtfertigten Vorwürfen zu verteidigen.

Jedoch hat die Flughafengesellschaft als Bauherrin das Problem unklarer Verantwortlichkeiten dadurch verstärkt, dass Art und Umfang vertraglicher Leistungen im Unklaren blieben oder sich änderten, so im Verhältnis zur Projektsteuerung und zur Bauüberwachung. Das gilt insbesondere auch für die strukturellen Umwälzungen ab Mitte 2012.

IX. Kostenentwicklung

Der festgestellte Anstieg der Baukosten ergibt sich als logische Konsequenz der aufgezeigten Probleme:

Sie wurden zum einen verursacht durch bauliche Veränderungen, welche zu erfolgen hatten, um steigende Passagierzahlen zu bewältigen, neue Sicherheitsvorschriften umzusetzen und wirtschaftliche Erträge zu steigern. Zum anderen trugen die erheblichen Bauverzögerungen ebenso wie die Preisentwicklungen im Stahl- und Energiesektor zur Kostenerhöhung bei. Nicht zuletzt ist der nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten nunmehr feststehende Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen als Kostenfaktor zu berücksichtigen.

X. Das Land Berlin als Gesellschafter und Bürge der Flughafengesellschaft

Über die Aufsichtsratsvertretung hinaus besaß das Land Berlin Einflussmöglichkeiten innerhalb der Gesellschafterversammlung, und war mit dem Projekt zudem in seiner Rolle als Bürge für die Kreditfinanzierung verbunden. Die Wahrnehmung dieser Rollen war innerhalb der Landesverwaltung funktionell und personell getrennt. Während die Begleitung des Projektes BER schwerpunktmäßig über die in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieder erfolgte, beschränkte sich die Beteiligung über die Gesellschafterversammlung auf übergeordnete Beschlussfassungen und war eher formaler Natur. Das Bürgschaftsreferat in der Finanzverwaltung nahm im Rahmen des Bürgencontrollings eine eigenständige Bewertung des Projektrisikos vor.

Ohne die Trennung der verschiedenartigen Aufgabengebiete infrage zu stellen, ist der Ausschuss der Auffassung, dass eine stärkere Aktivität in der Gesellschafterversammlung und eine bessere Vernetzung der beteiligten Verwaltungen der Interessenwahrnehmung des Gesellschafters Berlin zuträglich gewesen wäre. So hätte ein Hinweis des Bürgschaftsreferats auf kritische Bewertungen des Projektverlaufs im März 2012 zu einer besseren Information der Beteiligungsverwaltung und des Aufsichtsratsvorsitzenden beitragen können.

B. Empfehlungen

I. Schaffung solider Projektstrukturen zu Beginn von Bauprojekten

Die ständige Destabilisierung durch wechselnde Projektstrukturen hat gezeigt, dass Bauprojekte von Anfang an in geordneten Strukturen auf Grundlage klarer Zuständigkeiten durchgeführt werden sollten. Dies mag aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen nicht immer möglich sein. Durch eine klare Vertragsgestaltung und Vertragsdurchführung, sowie die Vermeidung der unnötigen Aufteilung von Zuständigkeiten sollte aber jedenfalls die Entstehung eines Verantwortungsvakuums vermieden werden.

Bei der Entscheidung über die angestrebte Projektstruktur ist zu prüfen, ob die Vergabe an einen Generalunternehmer sinnvoll ist oder ob durch die kleinteilige Vergabe einzelner Projektbestandteile eine bessere Projektsteuerung und höhere Kostensicherheit erzielt werden kann.

Im Falle der Vergabe in Teillosen ist ein erfahrener Projekt-/ Construction Manager nach den einschlägigen Vergaberegeln einzubeziehen, dem eine direkte Berichtspflicht gegenüber dem Aufsichtsrat und dem Gesellschafter aufzulegen ist. Die Personalstärke aller Projektbeteiligten muss in diesem Fall dem erhöhten Aufwand für das Schnittstellenmanagement angepasst werden.

Die Vergabe von Planung und Bauüberwachung an denselben Auftragnehmer sollte bei Großprojekten nach Möglichkeit vermieden werden, da selbst für den Fall, dass eigenständige Abteilungen desselben Unternehmens mit diesen Aufgaben betraut sind, eine zu unkritische Haltung der Bauüberwacher zu den Leistungen der Planer nicht ausgeschlossen werden kann.
Von Projektbeginn an sollte ein transparentes Risikomanagement durch den Bauherrn aufgestellt werden.

Bei Großprojekten ist von Anfang an ein Projektorganisationsinstrument „Genehmigungsmanagement“ einzuführen und darüber den Gremien regelmäßig zu berichten.

II. Realistischer Umgang mit Planungsänderungen

Angesichts der fatalen Auswirkungen, die die Einarbeitung von Planänderungen während des laufenden Bauprojektes hatte, wäre künftigen Großbauprojekten zu wünschen, dass erst auf abgeschlossener Planungsgrundlage mit dem Bau begonnen und so das Phänomen der baubegleitenden Planung vermieden würde. Es ist allerdings wirklichkeitsfern, zu glauben, dass eine Bauausführung völlig ohne Umplanungen möglich ist. Tatsache ist, dass sich Anforderungen an Bauobjekte ändern und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen berücksichtigt werden müssen. Dies gilt gerade auch für Infrastrukturprojekte, die ihrem Zweck der Daseinsvorsorge gerecht werden müssen, ebenso wie für einen Bauherren, an dem die öffentliche Hand beteiligt ist, da mangelnde wirtschaftliche Leistungsfähigkeit die öffentlichen Kassen belasten kann.

Wichtig erscheint eine auf der Grundlage der gewünschten Nutzungen möglichst vollständige Ermittlung des objektiv gegebenen Bedarfs. Dieser sollte bereits vor Beginn der Entwurfsplanung grundsätzlich feststehen, auch um eine relative Kosten- und Terminsicherheit zu erzielen. Sind Planänderungen aufgrund von Veränderungen der Rahmenbedingungen unumgänglich, so müssen die dadurch zwangsläufig entstehenden Kostenerhöhungen und Zeitverzögerungen unter realistischen Annahmen sowie unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf das Projekt kalkuliert und in die Gesamtkosten- und Terminplanung einbezogen werden.

Der Ausschuss empfiehlt daher zwar nicht den vollständigen Ausschluss von nachträglichen Planungsänderungen, jedoch einen behutsamen und realistischen Umgang mit diesen. Es sollte nicht um die größtmögliche Optimierung gehen, sondern nur um die Betrachtung unternehmerisch notwendiger Änderungen unter realistischer Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Bauverlauf. Zeitliche und finanzielle Puffer sollten entsprechend der Größe und Komplexität des Projekts in angemessener Höhe von Beginn an einkalkuliert werden.

III. Kostenehrlichkeit

Verbunden mit allen Maßnahmen, die die Beständigkeit und Planbarkeit von Großbauprojekten fördern, ist die Notwendigkeit einer Kostenehrlichkeit von Anfang an. Bei der Betrachtung des Projekts BER drängt sich der Eindruck auf, dass vor allem das Bestreben nach Kostenminimierung zu unzuträglichen Behelfsmaßnahmen führte. Diese bewirkten ihrerseits oftmals weitere Verzögerungen und organisatorischen Mehraufwand und verursachten so im Ergebnis tatsächlich Mehrkosten, welche die angestrebten Einsparungen überstiegen. Dies gilt für Aufhebung der Generalunternehmer-Ausschreibung im Fluggastterminal, die abermals kleinteiligere Auftragsvergabe in der Bauausführung, die begrenzte Beauftragung von Projektsteuerung und Bauüberwachung und die Festsetzung eines Eröffnungstermins in der kürzestmöglichen Bauzeit.

Ehrlicher, und der Stabilität des Bauprojektes zuträglicher, wäre eine Kostenschätzung, die möglichst viele der „Störfaktoren“ bereits berücksichtigt und trotz ihrer vermeintlichen Unwahrscheinlichkeit in den notwendigen Finanzierungrahmen aufnimmt. Dies schließt ein, dass eine entsprechende Kostendiskussion bereits in der Frühphase in die Bewertung der wirtschaftlichen Machbarkeit eines Großbauprojektes einfließen muss.

IV. Strukturelle Rahmenbedingungen

Von entscheidender Bedeutung für das Gelingen eines Großprojekts wie des BER ist u. a. die Konsolidierung der strukturellen Rahmenbedingungen, unter denen es verwirklicht werden soll.

Wird ein Projekt, wie hier, von drei Anteilseignern getragen, so sind zwangsläufig unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen und in ihren Auswirkungen zu koordinieren. Als Instrument dafür eignet sich die Ausgestaltung gesellschaftsvertraglicher Regelungen. So könnte z. B. ein Rotationsrhythmus für den Vorsitz des Aufsichtsrats festgelegt werden.

Auch die Besetzung von Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung, die Gestaltung des Verhältnisses zwischen diesen Gremien, sowie die Definition der von ihnen zu bewältigenden Aufgaben im Rahmen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften können dazu genutzt werden, einen stabilen Interessenausgleich zwischen den Anteilseignern zu befördern.

Aufgabe des Aufsichtsrats ist, wie oben dargelegt, die Überwachung der Geschäftsführung, der allein die operative Steuerung der gesellschaftlichen Aktivitäten obliegt. Zur Erfüllung der Überwachungsfunktion ist der Aufsichtsrat auf die ihm von der Geschäftsführung erteilten Informationen angewiesen. Die Geschäftsführung hat mithin eine recht starke Stellung im Gremiengefüge. Ein grundlegendes Vertrauensverhältnis des Aufsichtsrats gegenüber der Geschäftsführung ist unabdingbar. Besteht es nicht, bleibt dem Aufsichtsrat nur die Möglichkeit des Austauschs der Geschäftsführung, was nicht allzu oft möglich sein dürfte, will man Schaden von der Gesellschaft fernhalten.

Wichtig für eine effiziente Arbeit des Aufsichtsrats ist demzufolge dessen Zusammensetzung. Dabei ist es unerlässlich, dass die politischen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat

vertreten sind, da sie die politische Verantwortung für das Projekt tragen. Es ist sicherzustellen, dass ausreichend qualifizierter Sachverstand im Aufsichtsrat vorhanden ist, um die Arbeit der Geschäftsführung fachgerecht einschätzen zu können.

Entscheidend ist die Ausgestaltung der Berichtspflichten der Geschäftsführung gegenüber dem Aufsichtsrat. Diese sollten sinnvollerweise im Gesellschaftsvertrag klar geregelt werden und u. a. auch eine ständig zu ergänzende Risikoberichterstattung umfassen. Daneben sollte sich der Aufsichtsrat im Gesellschaftsvertrag vorbehalten, Informationen auch direkt aus anderen Quellen, wie z. B. von der Projektsteuerung oder von anderen Projektbeteiligten anzufordern.

Die Gesellschafterfunktionen werden regelmäßig durch die Beteiligungsverwaltungen der Anteilseigner wahrgenommen. Dies kann grundsätzlich als sinnvolles Modell angesehen werden, wenn die Kompetenzen der Gesellschafterversammlung im Verhältnis zu Aufsichtsrat und Geschäftsführung im Gesellschaftsvertrag ausreichend klar definiert sind. Auch der Gesellschafterversammlung sollte durch den Gesellschaftsvertrag die Möglichkeit gegeben sein, unabhängig von der Geschäftsführung Informationen zum Projektstand einzuholen.

Ein weiterer entscheidender Gesichtspunkt ist die Heranziehung qualitativ und quantitativ ausreichend starken Expertentums innerhalb der beteiligten Verwaltungen. Dieses sollte kontinuierlich, unabhängig von politischen Machtverhältnissen und mit entsprechender Vorkenntnis sowie Expertise sich des Projektes annehmen und dem Aufsichtsrat ebenso wie den Vertretern der Gesellschafter zuarbeiten, so dass die jeweiligen in diesen Gremien agierenden Personen in die Lage versetzt werden, die ihnen obliegenden politischen Entscheidungen auf der Basis fachlichen Wissens zu treffen. Die Bildung einer ressortübergreifend besetzten Stabsstelle, d. h. eines ausreichend großen, qualifizierten Mitarbeiterstabs aus den Bau- und Beteiligungsverwaltungen der Anteilseigner, in welchem Fachwissen versammelt ist und politische Entscheidungen vorbereitet werden, scheint ein durchaus sinnvoller Ansatz zu sein. Auch die Mitarbeiter einer solchen Stabsstelle sind indes auf den Erhalt valider Informationen aus der Geschäftsführung der Gesellschaft angewiesen. Ein vertrauensvolles Verhältnis zur Geschäftsführung und ein offener Umgang auf der Arbeitsebene ist mithin notwendige Voraussetzung für eine effektive Arbeit des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung.

V. Parlamentarische Kontrolle

Zu einzelnen Aspekten des Flughafenprojekts BER gab es in früheren Jahren bereits jeweils zwei parlamentarische Untersuchungsausschüsse in den Ländern Berlin und Brandenburg. Neben dem derzeitigen, auf die Aufarbeitung der Vergangenheit gerichteten parlamentarischen Untersuchungsausschuss in Berlin gibt es einen das Projekt begleitenden Sonderausschuss im Landtag Brandenburg. Auf Bundesebene gab es zeitweise eine Sonderkommission, die im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (heute: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) eingerichtet wurde. Zusätzlich gibt es in den Parlamenten der Anteilseigner diverse Fachausschüsse, Bauausschüsse, Hauptausschüsse etc., die ebenfalls mit der laufenden Kontrolle des Projekts befasst sind.

Vor allen diesen Ausschüssen mussten bislang sowohl Mitglieder der Geschäftsführung als auch des Aufsichtsrates erscheinen, um die durchaus berechtigten Fragen der Parlamentarier zu beantworten. Es stellt sich die Frage, ob alle diese parlamentarischen Gremien nicht enger zusammenwirken könnten um Kräfte zu bündeln und so den notwendigen Aufwand zur Erledigung der parlamentarischen Kontrollaufgaben für alle Beteiligten zu minimieren. Bisher standen dem verfassungsrechtliche Bedenken entgegen. Ein Modell dafür müsste demzufolge zunächst entwickelt werden, wobei den ggf. unterschiedlichen Interessenlagen der Anteilseigner Rechnung getragen werden müsste.

Ein weiteres Instrument zur Schaffung größerer Transparenz wäre die gesellschaftsvertragliche Verankerung eines regelmäßig über die Beteiligungsverwaltungen der Anteilseigner an die jeweiligen Parlamente zu richtenden Risikoberichts der Gesellschaft.

4. Abschnitt: Verzeichnisse

A. Chronologischer Überblick

1991/12/12	Gründung der BBF Holding GmbH
1994/05	Beginn des vergleichenden Raumordnungsverfahrens
1994/11/17	Bekanntgabe der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens
1996/01/01	Gründung der gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg
1996/05/28	„Konsensbeschluss“ bzw. „Gemeinsame Empfehlung“ für Schönefeld
1996/09	Gründung der PPS GmbH
1998/03/01	Inkrafttreten des LEPro; darin enthalten ist die Aussage zugunsten Schönefeld als Single-Standort („Ziel 6.5.1.“)
1998/03/21	Inkrafttreten des LEP eV vom 2. März 1998
1999/04/23	Inkrafttreten des LEP SF vom 18. März 1999
1999/08/03	Beschluss des OLG Brandenburg, mit dem das Vergabeverfahren zur Privatisierung der Flughafengesellschaft auf den Stand vor Wertung der TMA zurückversetzt wird
1999/12/15	Einreichung des Planfeststellungsantrags (Neufassung mit Schreiben vom 17. Februar 2000)
2003/05/22	Die Gesellschafter der Flughafengesellschaft beschließen die Einstellung des Privatisierungsverfahrens
2003/09/25	PPS GmbH und FPS GmbH werden rückwirkend zum 1. Januar 2003 auf die FBS GmbH verschmolzen
2003/10/02	Die BBF Holding GmbH wird rückwirkend zum 1. Januar 2003 auf die FBS GmbH verschmolzen
2003/11	LEPro § 19 Abs. 11 (neu) und LEP FS treten in Kraft, LEPro § 19 Abs. 11 (alt) und LEP SF treten außer Kraft
2004/08/13	Planfeststellungsbeschluss
2005/04/14	BVerwG-Beschluss im Normenkontrollverfahren: Vorläufiger Baustopp bis zur Hauptsacheentscheidung
2006/03/16	BVerwG-Urteil, mit dem eine Musterklage gegen den Planfeststellungsbeschluss abgewiesen wird, Planergänzung bzgl. Lärmschutz notwendig
2006/06	Abschluss einer Brückenfinanzierung für das Projekt BER
2006/09/05	Spatenstich
2006/10	Erste Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal

2006/12	Zweite Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal
2007/04/05	Baugenehmigung für das Fluggastterminal
2007/10	Zweite Aufhebung des Vergabeverfahrens „Fluggastterminal“
2007/10/09	Der Aufsichtsrat beschließt die Aufhebung der Generalunternehmerausschreibung Fluggastterminal
2009/06	Abschluss der Langzeitfinanzierung
2009/10/20	Planergänzungsbeschluss zum Lärmschutzkonzept
2010/02/08	Insolvenz des Planungsbüros IGK-IGR
2010/05/07	Richtfest
2010/06/25	Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beschließt die Verschiebung des Eröffnungstermins vom 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012
2012/04/04	Antrag der Flughafengesellschaft auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung (überarbeitete Fassung)
2012/05/03	Mitteilung des TÜV Rheinland über das endgültige Überschreiten der Terminkette für die Inbetriebnahme der Brandschutzanlage
2012/05/08	Bekanntgabe der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012
2012/05/16	Der Aufsichtsrat beschließt die vorläufige Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 17. März 2013
2012/05/23	Kündigung der pg bbi
2012/06/01	Abberufung des Geschäftsführers Dr. Körtgen
2012/06/15	OVG-Beschluss zum Umfang des Lärmschutzprogramms
2012/08/01	Berufung des Geschäftsführers Amann
2012/09	Festlegung des Inbetriebnahmetermins auf den 27. Oktober 2013
2013/01/04	Aufhebung des Inbetriebnahmetermins 27. Oktober 2013
2013/01/16	Abberufung des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz, Rücktritt des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit
2013/03/11	Berufung des Geschäftsführers Dr. Mehdorn
2013/03	Aufbau des Sprint-Programms
2013/05/31	Berufung der Geschäftsführerin für Finanzen, Frau Fölster
2013/09/25	Abschluss der „Bestandsaufnahme“ im Auftrag des Geschäftsführers Amann
2013/10	Abberufung von Horst Amann als Geschäftsführer der Flughafengesellschaft
2015/03/16	Berufung des Geschäftsführers Mühlenfeld
2015/03/31	Rücktritt des Geschäftsführers Dr. Mehdorn

B. Fundstellenübersicht zu den Fragen des Untersuchungsauftrags

Sämtliche Zuordnungen beziehen sich auf **Abschnitt 2 (Untersuchungsergebnis)** des Abschlussberichts.

A. Flughafenplanung

A.1. Was waren die Hintergründe der Standortentscheidung (Konsensbeschluss) von 1996 für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg und welche Annahmen für Nachtflugbedingungen gingen in diese Entscheidung ein?

Siehe Kapitel B; zu den Nachtflugbedingungen siehe B.II.2.b.

A.2. Auf welchen wirtschaftlichen und ökologischen Eckdaten sowie Fluggastprognosen basierte die Flughafenplanung nach dem Konsensbeschluss von 1996? Wie hoch waren die damals prognostizierten Baukosten? Welche Gremien haben zu diesem Zeitpunkt diese Planung verabschiedet?

Zu Frage 1 siehe Kapitel E.II.
Zu Frage 2 siehe Kapitel I.I.
Zu Frage 3 siehe Kapitel E.I und I.I.

A.3. Welche Grundannahmen, Passagierzahlen und Anzahl von Flugbewegungen lagen den Grobplanungen 1998 für den geplanten Großflughafen zu Grunde? Gab es Abweichungen zu der unter A.2. genannten Flughafenplanung in den zugrunde liegenden Eckdaten und Kostenannahmen und worin lagen diese begründet?

Siehe Kapitel E.II.1.

A.4. Zu welchen Ergebnissen kamen die lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten, die auf Grundlage der ersten Grobplanungen erarbeitet worden waren? Wie waren die Annahmen zur Anzahl der Betroffenen und welche Gebiete wurden identifiziert, für die Immissionsschutzmaßnahmen zu ergreifen sein werden? Wurden die Gutachten zu einem späteren Zeitpunkt aktualisiert oder neu angefertigt, um auf neue oder geänderte Planungen oder Eckdaten einzugehen?

Siehe Kapitel E.II, E.III.1 und E.IV.1.a.ff.

A.5. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98“ des Projekts „Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung von der Deutschen Flugsicherung? Wurden entsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert? Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau

und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne der PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?

Zu Fragen 1und 2 siehe Kapitel E.IV.1.a.ff.
Zu Fragen 3 und 4 siehe Kapitel E.IV.1.a.gg.

A.6. *Nach welchen Kriterien und mit welchen Vorgaben wurden Gutachten des bestimmenden Planfeststellungsverfahrens für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg ausgeschrieben und von wem wurden diese Gutachten erstellt? Wie viele Gutachten gab es im Vorfeld des bestimmenden Planfeststellungsverfahrens und in welchen Punkten unterscheiden bzw. widersprechen sie sich? Wie äußerten sich die Gutachter im Jahr 2000 zu den prognostizierten Lärmwerten im Planfeststellungsverfahren?*

Siehe Kapitel E.II; siehe zu Fragen 2 und 3 Kapitel E.III.1.b.

A.7. *Wurden die Anwohner von Planungsbeginn an über absehbare Belastungen durch den neu zu bauenden Flughafen informiert? Wenn nein, warum nicht? Wann sind der Flughafengesellschaft Informationen zugegangen, dass die Flugrouten bei einem Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen um 15° abknicken müssen? Wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Vertreter der Anteilseigner der Flughafengesellschaft davon Kenntnis haben können und wann hatten sie tatsächlich davon Kenntnis? Aus welchem Grund wurde der nicht abknickende, gradlinig verlaufende Verlauf der Flugrouten von der Flughafengesellschaft noch bis Anfang September 2010 in der Öffentlichkeit kommuniziert?*

Zu Fragen 1 und 2 siehe Kapitel E.IV, insbesondere E.IV.4 und E.V.b.
Zu Frage 3 siehe Kapitel E.IV.1.a.dd und E.IV.3.a.
Zu Frage 4 siehe Kapitel E.IV.3.
Zu Frage 5 siehe Kapitel E.IV.4 und E.IV.5.b.

A.8. *Von welchen Passagierzahlen und welcher Anzahl von Flugbewegungen ging die Flughafengesellschaft bei Einreichung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den neuen Großflughafen im Dezember 1999 aus? Mit welchen Immissionsschutzmaßnahmengebieten wurde zu diesem Zeitpunkt gerechnet? Mit welchen notwendigen Kosten für die Schutzmaßnahmen wurde zu diesem Zeitpunkt gerechnet?*

Zu Frage 1 siehe Kapitel E.III.1.a.
Zu Frage 2 siehe Kapitel E.III.3.
Zu Frage 3 siehe Kapitel I.V.5.

A.9. *Wurden Lärmschutz- und andere drittschützende Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss von der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bewusst ignoriert? Wenn ja, hatte der Aufsichtsrat von dieser Vorgehensweise Kenntnis? Wie war die Reaktion des Aufsichtsrates?*

Zu Frage 1 siehe Kapitel E.III.3.b.bb.

Zu Fragen 2 und 3 siehe Kapitel E.III.3.b.bb, Unterpunkt 1, und Kapitel I.V.5.

A.10. *Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht? Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen? Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?*

Siehe Kapitel E.II.2.

A.11. *Mit welchen staatlichen Einrichtungen Berlins und Brandenburgs wurden die geologische Beschaffenheit des vorgesehenen Baugrundes und dort ggf. bestehende Probleme erörtert? Äußerten diese Einrichtungen Bedenken und worin bestanden diese? Wie wurden seitens der Flughafengesellschaft diese Probleme eingeschätzt und bei der weiteren Planung berücksichtigt? Hatte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Kenntnis von Problemen mit der geologischen Beschaffenheit des vorgesehenen Baugrundes? Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt?*

Siehe Kapitel E.II.2.

A.12 *Welche Planungen für Terminal, Flugbetriebsflächen, übrige Flughafeneinrichtungen sowie für Infrastruktur- und Lärmschutzmaßnahmen wurden seit 2000 von wem initiiert und durch wen angefertigt? Welche Kosten wurden für die unterschiedlichen Planungen kalkuliert? Wiesen die Baukörper in den unterschiedlichen Planungen Unterschiede auf? Wenn ja, welche? Auf welcher Planungsgrundlage wurde 2006 mit dem Bau des Flughafens begonnen und basierte dessen Finanzierungskonzept?*

Zu Frage 1, und 3 und 4 siehe Kapitel E.
Zu Frage 2 siehe Kapitel E.V.2.a und I.V.2.
Zu Frage 5 siehe Kapitel E.I und E.V.1, zum Finanzierungskonzept siehe Kapitel I.II.

B. Informationsfluss und Kontrolle

B.1 *Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert? Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?*

Zur Zusammensetzung des Aufsichtsrates siehe Kapitel A.II.3

B.2 *In welchen Gremien der Flughafengesellschaft wurden die wesentlichen Entscheidungen getroffen?*

Zu den Organen der Flughafengesellschaft siehe Kapitel A.II; zu den am Projekt beteiligten Unternehmensbereichen siehe Kapitel C.III; zu den wesentlichen Bestandteilen des Besprechungswesens siehe Kapitel D.I.

B.3. *Auf welche Weise und wie umfänglich waren die von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik entsandten Vertreter im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Berlin Brandenburg Flughafengesellschaft mbH (BBF) über den aktuellen Stand der Realisierung des Bauvorhabens, notwendige Änderungen und die voraussichtlichen Kosten des Projektes informiert? Gab es Phasen, zu denen von dem oben abgefragten Vorgehen abgewichen wurde, sowohl zu einem höheren oder auch einem geringeren Informationsfluss hin?*

Siehe Kapitel D.I.1 und D.I.2; speziell zur Information über Planungsänderungen siehe Kapitel E.V.2.a, hinsichtlich Kosten siehe Kapitel I.III.2.

B.4. *Was hat der Senat getan, um seine Rechte als Anteilseigner wahrzunehmen? Wurde im Senat jemals erörtert, Rechte der Flughafengesellschaft gegen ihre Organe wahrzunehmen? In welcher Weise wurden die Interessen des Landes Berlin wahrgenommen?*

Zu Frage 1 und 3 siehe Kapitel A.II.1 und A.II.3, D.I.1 und D.I.2, sowie Kapitel I.III.2.
Nähere Erkenntnisse zu Frage 2 liegen nicht vor; zu den im Ergebnis tatsächlich ergriffenen Maßnahmen zur Rechtsverfolgung siehe Kapitel I.VI.2 und I.VI.3.

B.5. *Wie war die Arbeitsweise der Mitglieder des Aufsichtsrats? Welche Strategien des Controlling wurden verfolgt und welche Aktivitäten entfaltet, damit der bei Baubeginn vorgesehene Kostenrahmen des Projekts sowie der Termin der Inbetriebnahme des neuen Flughafens realisiert werden konnte? Gab es über die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrates und deren Ausschüsse hinaus Kontakte bzw. Rücksprachen zwischen Mitgliedern dieser Gremien? Fanden Sondersitzungen statt, gab es schriftliche Berichte? Welche Personen und Abteilungen Berliner Senatsverwaltungen haben die Vertreter Berlins bei deren Aufsichtsratstätigkeit unterstützt? Konnten die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat in den Senatsverwaltungen auf ausreichenden technischen Sachverstand bzw. ausreichende Erfahrungen zurückgreifen? Wurden vom Aufsichtsrat externe Experten zur Begutachtung oder Bewertung wichtiger Detailfragen der Bauplanung zur Unterstützung ihrer Aufsichtsratstätigkeit beigezogen?*

Siehe Kapitel D.I.2, D.II.1, D.II.6. und H.IV.6.

B.6. *Auf welche Weise und wie umfänglich wurde der Aufsichtsrat über die Arbeits- und Diskussionsergebnisse der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrates informiert? Befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit diesen Arbeits- und Diskussionsergebnissen? Wurden in den Ausschüssen Probleme thematisiert, die nachfolgend nicht im Aufsichtsrat behandelt wurden?*

Siehe D.I.2.b.

B.7. *Wurde der Aufsichtsrat durch den Sitzungsturnus umfänglich informiert? Warum wurden bei einem Großprojekt wie dem BER nicht häufiger Aufsichtsratssitzungen anberaumt? Wurde der Aufsichtsrat zwischen den Sitzungen z. B. von zwischenzeitlich aufgetretenen Problemen informiert? In welcher Form geschah dies? Wie hat sich der Aufsichtsrat zwischen den Sitzungen z. B. über den Baufortschritt auf eigene Initiative hin informiert?*

Zu Fragen 1 und 2 siehe Kapitel D.I.2.a.
Zu Fragen 3 bis 5 liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor; zu anlassbezogenen Kontakten v. a. im Zusammenhang mit den Terminverschiebungen siehe F.III.1.e, G.IV.2.c, G.IV.3.b, G.VII.7 und G.VII.8.

B.8. *Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen? Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?*

Eine solche Doppelrolle bestand nicht, siehe Kapitel D.I.1.

B.9. *Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburg zuständig war, Interessenkonflikte?*

Hierzu liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor.

B.10. *Hat sich der Senat von Berlin mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht? Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner? Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?*

Zu den unterschiedlichen Standpunkten in der Standortentscheidung siehe Kapitel B.II. Zur Verständigung im Rahmen des Bürgencontrollings siehe Kapitel I.II.2.c und G.IV.2.b.

B.11. *Wie und in welchem Umfang hat die Senatskanzlei den Projektfortschritt beobachtet, sich informiert und Stellungsnahmen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eingefordert? Welche Erkenntnisse hatte die Senatskanzlei z. B. über den Baufortschritt? Welche Maßnahmen hat die Senatskanzlei ergriffen bzw. veranlasst?*

Siehe Kapitel D.II.2.c.

B.12. *Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind*

während des Neubaus des Flughafen Berlin-Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?

Siehe Kapitel B.II.1.b, B.II.2.c, H.IV.6.

B.13. *Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt? Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Themen? Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafen Berlin-Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?*

Siehe Kapitel C.IX.1 und C.IX.2, D.IV.3.c.aa, I.III.6 und I.VI.2.a.

B.14. *Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen? Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeter Sonderprüfungen umgegangen?*

Siehe Kapitel C.IX.1 und I.III.6.

B.15. *Wurden neben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften noch andere Externe mit wirtschaftlicher Beratung oder prüfungsnahen Dienstleistungen beauftragt? Wenn ja, welche Gesellschaften wurden beauftragt und zu welchem Ergebnis führten deren Prüfungen?*

Siehe Kapitel C.IX.1, F.II.4.b und F.II.4.d, H.IV.2.

C. *Vergabe- und Bauphase*

C.1. *Nach welchen Kriterien wurden 2004 von der Flughafengesellschaft die Generalplanerleistungen für das BBI-Teilobjekt „Fluggastterminal“ vergeben? Was waren die Gründe, diese Aufgabe der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (kurz: pg bbi) anzuvertrauen?*

Siehe Kapitel C.V.1.

C.2. *War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte? War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und*

Überwachungsleistungen betraut wurden, d. h. sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog? Wenn dies dem Aufsichtsrat bekannt war, wie bewertete er diesen Umstand?

Siehe Kapitel C.V und C.VI.1.

C.3. *Nach welchen Kriterien und mit welchen Vorgaben wurden die Planung und Konstruktion der Brandschutz- und Entrauchungsanlage für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg ausgeschrieben?*

Siehe Kapitel E.V.5, dort E.V.5.a.

C.4. *Wann wurden erstmals maßgebliche Umplanungen an den Brandschutzanlagen vorgenommen und warum war dies erforderlich? Auf welche Eckdaten und Leistungsparameter war die ursprüngliche Planung der Brandschutzanlage ausgerichtet? Gab es notwendige Änderungen dieser Planungsvorgaben zu einem späterem Zeitpunkt und worin lagen diese begründet? Welche Auswirkungen hatten diese Änderungen wiederum auf andere Planungsbereiche und Bauabschnitte des Flughafens und welche Kosten entstanden dadurch? Welche unterschiedlichen Möglichkeiten des Einbaus einer Entrauchungsanlage wurden diskutiert? Was waren die Beweggründe, sich für die aufwändige Lösung einer unterirdischen Rauchabführung zu entscheiden?*

Siehe Kapitel E.V.5.

C.5. *Wie wurden Umplanungen, Parallelvorgänge, die Abstimmung und Einhaltung von Terminen usw. zwischen den verschiedenen Beteiligten koordiniert und das Controlling elektronisch unterstützt? Welche Schwierigkeiten ergaben sich dabei?*

Siehe allgemein zum Besprechungs- und Berichtswesen Kapitel D.I und D.II.
Zur Koordination von Planungsänderungen siehe E.V.2.c.aa.
Zur elektronischen Projektdokumentation siehe Kapitel D.VI.

C.6. *Auf welche Weise und wie umfänglich wurden die von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik entsandten Vertreter im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft in dieser Phase über den aktuellen Stand der Flughafenplanung, der aktualisierten Prognosen hinsichtlich des erwarteten Passagieraufkommens, Auftragsvergaben und etwaigen Veränderungen hinsichtlich der kalkulierten Kosten des Projektes informiert? Welche Konsequenzen wurden aus den neuen Erkenntnissen und Planungen gezogen?*

Siehe Kapitel D.I.1 und D.I.2; speziell zur Information über Planungsänderungen siehe Kapitel E.V.2.a, hinsichtlich Kosten siehe Kapitel I.III.2.

C.7. *Traten nach Baubeginn Probleme (z. B. Baumängel) in Verbindung mit der geologischen Beschaffenheit des Baugrundes auf? Wie wurde und wie wird aktuell damit umgegangen? Wurde bzw. wird ein Grundwassermonitoring vorgenommen? Wenn ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?*

Hierzu liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor. Zur geologischen Beschaffenheit siehe Kapitel E.II.2.

C.8. *Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet? Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem Ergebnis? Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt? Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen? Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?*

Siehe Kapitel I.V.5.

C.9. *Gab es ein eigenes Controllingsystem der Flughafengesellschaft? Wenn nein, warum nicht? Wie, in welchen Bereichen, wann und zu welchen Konditionen wurde wer mit einem externen Controlling beauftragt? Welche Gründe waren jeweils dafür ausschlaggebend, dass ein externes Controlling in Auftrag gegeben wurde? Welche Aufgaben, die grundsätzlich den Organen der Flughafengesellschaft zugewiesen sind, wurden im Rahmen eines externen Controllings wahrgenommen?*

Siehe Kapitel D.III.

C.10. *Was waren bzw. sind die Festlegungen in den Ernennungsschreiben und Zielvereinbarungen für bzw. mit den einzelnen Projektmanagern?*

Siehe Kapitel C.III.3.b.

C.11. *Sind der Flughafengesellschaft während der gesamten Baudurchführung Fälle von Schwarzarbeit bekannt geworden und wie wurde darauf reagiert? Wie viele Kontrollen gegen Schwarzarbeit und zur Überprüfung von Mindestlohnvorschriften gab es seit Beginn der Baudurchführung? Welche Verstöße durch am Flughafenbau beteiligte Unternehmen wurden in welchen Bereichen festgestellt? Wurden systematische Verstöße festgestellt und wie wurde im Einzelnen darauf reagiert?*

Siehe Kapitel D.VII.

C.12. *Waren im Zuge der Ausschreibungen für Bauleistungen und/oder Bauplanungen Auffälligkeiten (z. B. Bieterkartelle) zu verzeichnen und wie wurde in diesen Fällen verfahren und welche vorbeugenden Maßnahmen wurden ergriffen? Welche Strafverfahren im Zusammenhang mit dem Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg sind bislang angestrengt worden?*

Siehe Kapitel D.IV.3.

D. *Absagen*

1. Hintergründe der Absage der für den 30. Oktober 2011 angekündigten Inbetriebnahme des Flughafens

D.1.1 Was waren die Hintergründe der ersten Terminverschiebung? Waren Ende 2009 auch Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? Welchen zeitlichen Umfang hatten diese Verzögerungen? In welchen Bereichen waren Bauverzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung sowie eventuellen aktualisierten Terminplänen zu erkennen und aus welchen Gründen kam es zu diesen Verzögerungen? Welche Maßnahmen wurden seitens der Flughafengesellschaft und der beauftragten Planungsbüros ergriffen, um die für Ende Oktober 2011 angekündigte Eröffnung des Flughafens nicht zu gefährden?

Siehe allgemein Kapitel F.
Zu Verzögerungen Ende 2009 und in Einzelbereichen siehe Kapitel F.I.
Zu Gegensteuerungsmaßnahmen siehe Kapitel F.II.

D.1.2 Wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils Kenntnis von finanziellen Problemen der IGK-IGR Ingenieur Gesellschaft Kruck, die letztlich Insolvenz anmelden musste?

Siehe Kapitel F.IV.1.c und F.IV.2.b.

D.1.3 Wann sind der Flughafengesellschaft Informationen darüber zugegangen und seit wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils tatsächlich Kenntnis von Plänen der Europäischen Kommission, mit einer Verordnung die Sicherheitsstandards in der Luftfahrt zu verändern? Zu welchem Zeitpunkt haben die Flughafengesellschaft sowie die beauftragten Planungsbüros Erkundigungen eingeholt, welche Auswirkungen diese Pläne auf den im Bau befindlichen Flughafen haben? Wann war bekannt geworden, dass in den Flughäfen der EU voraussichtlich künftig der Einsatz größerer Prüfgeräte als der bislang üblichen Scanner sowie neue Bestimmungen hinsichtlich der Dimensionierung der Entrauchungsanlagen notwendig sein würden und wie wurde wann darauf reagiert?

Siehe Kapitel E.V.2.a.ee und F.III.1.b bis F.III.1.e.

D.1.4 Wann wurde der Geschäftsführung, dem Aufsichtsrat sowie den Anteilseignern der Flughafengesellschaft jeweils bekannt, dass und aus welchen Gründen eine Inbetriebnahme 2011 nicht zu realisieren sei? Mit welchen Maßnahmen reagierte der Aufsichtsrat auf die Absage? Gab es insbesondere einen häufigeren Sitzungsturnus und eine verschärfte Berichtspflicht? Wurden unabhängige Experten hinzugezogen? Gab es weitere Maßnahmen?

Zu Frage 1 siehe Kapitel F.IV.
Zu den übrigen Fragen siehe Kapitel D.I.7 und F.II.4.a.

D.1.5 Welche Veränderungen seitens der Geschäftsführung und/oder des Aufsichtsrates wurden in der Projektkoordination im Projektcontrolling sowie dem

Risikomanagement zur Vermeidung von Bauverzögerungen vorgenommen? Welche personellen Konsequenzen hatte 2010 die Absage der angekündigten Inbetriebnahme zur Folge?

Siehe Kapitel D.I.7 und F.II.

D.1.6 Wer hat auf der Grundlage welcher Planungen und Kenntnisse 2010 als neuen Termin der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 festgelegt? Gab es seitens der Planer und/oder bauausführender Firmen Warnungen bzw. Hinweise von dritter Seite, dass sieben Monate Terminverschiebung für die Eröffnung zu knapp bemessen seien?

Siehe Kapitel F.III.2.

2. Hintergründe der Absage der für den 3. Juni 2012 angekündigten Inbetriebnahme des Flughafens

D.2.1 Waren nach der ersten Absage der Eröffnung in 2010 weitere Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? Waren bereits Ende 2011 für die Geschäftsführung, den Aufsichtsrat und die Anteilseigner Bauverzögerungen erkennbar, die den Eröffnungstermin im Juni 2012 fraglich erscheinen ließen? In welchen Bereichen waren Bauverzögerungen zu erkennen und aus welchen Gründen kam es zu diesen Verzögerungen? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die nunmehr für Anfang Juni 2012 angekündigte Eröffnung des Flughafens nicht zu gefährden?

Zu Frage 1 bis 3 siehe Kapitel G.II und G.III.
Zu Frage 4 siehe Kapitel G.V.

D.2.2 Wann haben die Flughafengesellschaft und die beauftragten Planungsbüros festgestellt, dass der angekündigte Eröffnungstermin „3. Juni 2012“ abgesagt werden muss und welche Umstände führten zu dieser Erkenntnis?

Siehe allgemein Kapitel G.; zum jeweiligen Kenntnisstand der Beteiligten siehe insbesondere G.VII und G.IX.

D.2.3 Auf welche Weise und in welchem Umfang informierten sich die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils über den Baufortschritt bzw. aktuellen Stand der Fertigstellung? Wann wurde die Geschäftsführung von beauftragten Firmen informiert, dass die Vielzahl der Planungsänderungen und unzureichende Koordinierung zu Zeitproblemen führen könnten? Welche Informationen über die gesicherte Inbetriebnahme des neuen Flughafens Anfang Juni 2012 lagen der Flughafengesellschaft vor, als sie bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Februar 2012 eine Beendigung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Tegel per Anfang Juni 2012 beantragte?

Zu Frage 1 siehe Kapitel G.IX.5.d, G.IX.6.a, G.IX.6.e.
Zu Frage 2 siehe Kapitel G.IX.5.a bis c.
Zu Frage 3 siehe Kapitel G.III.1 bis G.III.3, G.IV.1 und G.IX.5.a.

D.2.4 Wann sind der Senatskanzlei Tatsachen darüber bekannt geworden, dass die Vielzahl der Planungsänderungen und unzureichende Koordinierung zu Zeitproblemen führen könnten?

Siehe Kapitel G.IX.6, insbesondere G.IX.6.b und G.IX.6.e.bb.

D.2.5 Wann waren Probleme, die zur Absage der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 führten, auf der Planungsebene und der Umsetzungsebene sowie der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat bekannt geworden?

Siehe Kapitel G.IX.

D.2.6 Wie haben die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils auf Warnungen des TÜV Rheinland und der Beratungsgesellschaft McKinsey reagiert? Welche Maßnahmen wurden nach Vorlage des WSP/CBP-Berichts ergriffen?

Zu Frage 1 siehe Kapitel G.III.3 und G.IV.3.
Frage 2 lässt sich aufgrund der Vielzahl der durch WSP CBP erstellten Berichte nicht eindeutig beantworten.

D.2.7 Gab es Bonusregeln für die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft? Nach welchen Kriterien wurden Bonuszahlungen bewilligt? Gab es das Bonus-Ausschlusskriterium „Eröffnungstermin nicht eingehalten“? Warum wurden mit Jahresabschluss 2011 den beiden Geschäftsführern der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen, Bonuszahlungen vom Aufsichtsrat bewilligt, obwohl offenbar bereits seit 2010 erhebliche Probleme mit dem Brandschutz und der Entrauchungsanlage bekannt waren, die den vorgesehenen Eröffnungstermin gefährden konnten und im Aufsichtsrat dazu Kritik geäußert wurde?

Siehe Kapitel C.III.3.b.

D.2.8 Wie sah die Vertragsgestaltung mit den beiden Geschäftsführern der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen, aus? Welche Verträge wurden geschlossen und beinhalteten diese Verträge Zielvereinbarungen? Wenn ja, welche? Waren in diesen Verträgen Haftungsregelungen vermerkt und wurden diese Regelungen verändert? Wenn ja, wann und durch wen wurden Änderungen vorgenommen? Welche Verträge wurden gekündigt? Warum wurde nach der Absage der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 lediglich mit einem der beiden Geschäftsführer die Zusammenarbeit beendet? Warum wurde die Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Körtgen beendet? Warum wurde mit ihm ein Aufhebungsvertrag geschlossen und keine Kündigung ausgesprochen? Wurden Schadensersatzforderungen gegen Herrn Dr. Körtgen geprüft bzw. gestellt? Wenn nein, warum nicht?

Zur Vertragsgestaltung siehe Kapitel C.III.3.b.
Zu Abberufungen und Vertragsbeendigungen siehe Kapitel H.II.1 und H.II.2.
Zu Schadensersatzforderungen siehe Kapitel I.VI.2.

D.2.9 Was waren die Gründe für die Vertragsauflösung mit pg bbi?

Siehe Kapitel H.I.2 und H.I.3.

D.2.10 Wann erlangte die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils erstmals Kenntnis von Problemen mit der Brandschutzanlage? Wann wurde der Aufsichtsrat informiert? Wann wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und die Anteilseigner über die Notwendigkeit einer teilautomatischen Übergangslösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle“) für den Brandschutz informiert und wie wurde darauf reagiert?

Siehe Kapitel G.XI.5.a, G.XI.6.a., G.XI.6.c. und G.IX.7.

D.2.11 Wie reagierte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Dezember 2011 auf die Mitteilung der Geschäftsführung, dass es wg. nicht funktionierender Lüftungsklappen zu einem Baustopp gekommen sei und welche Veranlassungen traf der Aufsichtsrat daraufhin?

Siehe Kapitel E.V.5.c und G.IX.6.e.aa.

D.2.12 Was war der Hintergrund der Probleme mit der Brandschutz- und Entrauchungsanlage und wie wurde beabsichtigt diese Probleme zu lösen?

Siehe Kapitel E.V.5 und G.V.2.

D.2.13 In welcher Form wurde die Brandschutz- und Entrauchungsanlage für den Fluggastterminal im Zuge des Verfahrens 2007 vom Landkreis Dahme-Spreewald genehmigt?

Siehe Kapitel E.V.5.

D.2.14 Warum wurde erst Ende Februar 2012, drei Monate vor der angekündigten Eröffnung des neuen Flughafens, der zuständigen Baubehörde das teilautomatische Brandschutzkonzept vorgestellt? Auf welcher Rechtsgrundlage hat die zuständige Baubehörde nach dieser Präsentation in Aussicht gestellt, dass das Brandschutzkonzept genehmigungsfähig sei? Wie verliefen die weiteren Abstimmungen mit der Genehmigungsbehörde?

Siehe Kapitel G.VI.

D.2.15 Hat die zuständige Behörde bereits im März 2012 gegen die in D.2.10 angeführte Lösung Bedenken angemeldet? Wenn ja, wie reagierte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auf diese Bedenken? Wurde der Aufsichtsrat informiert und wie reagierte er darauf?

Zu Frage 1 siehe Kapitel G.VI.3.b.aa bis cc.
Zu Frage 2 siehe Kapitel G.VI.3.d.

Zu Frage 3 siehe Kapitel G.IX.6.c.

D.2.16 Wie wurde seitens der Flughafengesellschaft und der beauftragten Planungsbüros der Ablauf der zur Eröffnung des Flughafens notwendigen behördlichen Genehmigungs- und Abnahmeverfahren vorbereitet und organisiert? Wurden der Aufsichtsrat und die Anteilseigner darüber in Kenntnis gesetzt? Wenn ja in welcher Form und in welchen Intervallen?

Zu Frage 1 siehe Kapitel D.V, D.I.8.b und G.V.2.
Zu Frage 2 siehe Kapitel D.I.8.b, D.II.1, G.V.2, G.IX.6.c und G.IX.6.e.

D.2.17 Wann haben die Flughafengesellschaft und die beauftragten Planungsbüros festgestellt, dass der angekündigte Eröffnungstermin „3. Juni 2012“ abgesagt werden muss und welche Umstände führten zu dieser Erkenntnis?

Siehe Kapitel G.IX.1 bis G.IX.5.

D.2.18 Wann wurde dem Aufsichtsrat und den Anteilseignern jeweils bekannt, dass eine Inbetriebnahme 2012 nicht zu realisieren sei? Mit welchen Maßnahmen reagierte der Aufsichtsrat auf die Absage?

Zu Frage 1 siehe Kapitel G.IX.6 und G.IX.7.
Zu Frage 2 siehe Kapitel H.I bis H.III, H.IV.6.

E. Kostenentwicklung

E.1. Wie hoch wurden die Erstellungskosten des geplanten Großflughafens bei der Grobplanung Ende der neunziger Jahre eingeschätzt? Welche Kosten waren bei der ursprünglich geplanten privaten Baumaßnahme Flughafen BBI angenommen worden? Mit welchem Betrag wurde bei Baubeginn 2006 kalkuliert? Mit welchen Erstellungskosten wurde bei der Absage des ersten angekündigten Eröffnungstermins gerechnet und von welchen Kosten ist aktuell auszugehen? Welche IST-Kosten hat der Flughafen BER bis heute aufgeschlüsselt nach einzelnen Bereichen INSGESAMT verursacht und wie verhalten sich diese gesamten IST-Kosten im Vergleich zu den in der Planung angesetzten SOLL-Kosten?

Zu Fragen 1 und 2 siehe Kapitel I.I.
Zu den übrigen Fragen siehe allgemein Kapitel I, insbesondere Kapitel I.IV und I.V.

E.2. Warum haben sich Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Anteilseigner der Flughafengesellschaft gegen einen privaten Generalunternehmer entschieden?

Soweit hiermit die Einstellung des Privatisierungsverfahrens gemeint ist, siehe Kapitel C.I.
Zur Entscheidung gegen die Vergabe an einen Generalunternehmer für das Fluggastterminal siehe Kapitel C.VII.2.

E.3. *Wurden bei Baubeginn 2006 finanzielle und zeitliche Vorsorgemaßnahmen ergriffen, um eine termingerechte Eröffnung des Flughafens sicher zu stellen? Wenn ja, um welche Maßnahmen handelte es sich und in welchen Abschnitten wurden diese aktualisiert bzw. überprüft? Wie stellten sich diese Vorsorgemaßnahmen nach Abschluss der Finanzierungsverhandlungen 2009 dar?*

Soweit beantwortbar, siehe Kapitel I.II.

E.4. *Welche Infrastrukturmaßnahmen sollten durch private bzw. öffentliche Finanzierung realisiert werden? Und welche Infrastrukturmaßnahmen wurden letztlich privat bzw. öffentlich finanziert?*

Hierzu liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor. Zur Finanzierung der Verkehrsanbindung siehe Kapitel B.IV.1.

E.5. *Welche Mehrkosten entstanden durch nachträgliche maßgebliche Veränderungen der ursprünglichen Planung des Terminals? Aus welchen Gründen wurden diese Umplanungen notwendig und welche Veränderungen wurden vorgenommen?*

Siehe Kapitel E.V.2.a und I.V.3.

E.6. *Zu welchem Zeitpunkt ist eine Anpassung der Planungen aufgrund wirtschaftlicher und ökologischer Eckdaten sowie Fluggastprognosen erfolgt und mit welchen Konsequenzen für die Termin- und Kostenplanung war dies verbunden?*

Siehe Kapitel E.V.2.a und I.V.3.

E.7. *Welche Auswirkungen hatten veränderte Prognosen der zu erwartenden Passagierzahlen auf die Erstellungskosten? In welchem Umfang wurde baulich auf die korrigierten Prognosen reagiert? Welche Gremien und Institutionen wurden zu welchem Zeitpunkt über die Erhöhung der Kosten infolge erhöhter Passagierzahlen informiert?*

Siehe Kapitel E.V.2.a und I.V.3.

E.8. *Welche Mehrkosten entstanden durch mangelhafte Baukoordination und Absprachendefizite? Welche Mehrkosten entstanden bisher durch Nachträge beauftragter Firmen? Welche Mehrkosten entstanden durch zusätzliche Sicherheitsauflagen?*

Siehe Kapitel E.V.2.a.ee, I.V.3 und I.V.4.

E.9. *Welchen Hintergrund haben die im Planergänzungsbeschluss 2009 konkretisierten Formulierungen zum Tag- und Nachtschutz im Planfeststellungsbeschluss? Wie wurden die Kosten für den Schallschutz berechnet? Wurden nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2006 die Kosten für den Schallschutz neu berechnet und wenn ja, wie? Weshalb drängte die Flughafengesellschaft nicht schon 2006 auf eine Klarstellung der Regelungen zum Tagschutzgebiet? Welche Mehrkosten*

entstanden durch zunächst zu niedrig kalkulierte Schallschutzauflagen und durch die Ausweitung des Personenkreises aufgrund der von der Deutschen Flugsicherung festgelegten Flugrouten?

Siehe Kapitel E.III.3, E.IV.2.b und I.V.5.

E.10. Wurde für die ordnungsgemäße Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen Vorsorge getroffen? Wenn ja, in welcher Höhe? Wurden diese Kosten in die Bilanz der Flughafengesellschaft eingestellt? Wenn nein, warum nicht?

Siehe Kapitel E.III.3, und I.V.5.

E.11. Welche Mehrkosten entstanden durch Zinsmarktentwicklung? Wie haben sich die Kapitalanlagen der Flughafengesellschaft entwickelt? Wie war das Portfolio der Anlagen der Flughafengesellschaft genau strukturiert und wie erfolgte hierbei die Risikobewertung?

Siehe Kapitel I.V.6.

E.12. Welche Mehrkosten bzw. Einnahmeausfälle entstanden durch entgangene Gewinne, die per ursprünglich geplanter Eröffnung des Flughafens per 30. Oktober 2011 kalkuliert worden waren? Welche Mehrkosten entstanden durch die kurzfristige Absage des Eröffnungstermins Anfang Juni 2012? Entstanden Schäden für Dritte? An wen, in welcher Höhe und wann wurden durch die Flughafengesellschaft Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Projekt BER gestellt?

Siehe Kapitel I.V.7.

E.13. Welche Mehrkosten entstanden durch die unerwartet verlängerten Betriebszeiten der Flughäfen Tegel und Schönefeld? Welche Mehrkosten entstanden durch Schadensersatzansprüche, die aus der erneut verschobenen Eröffnung des neuen Flughafens resultierten?

Gesonderte Erkenntnisse hierzu liegen nicht vor.

E.14. Wann stellte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft fest, dass die Kosten des neuen Großflughafens den bewilligten Kreditrahmen von 2,4 Milliarden Euro überstiegen und auch der sogenannte „Puffer“ in Höhe von 630 Millionen Euro bereits verbraucht war? Wann und wie detailliert wurden der Aufsichtsrat und die Anteilseigner über die absehbaren Mehrkosten informiert? Welche Konsequenzen wurden zu welchem Zeitpunkt gezogen?

Siehe Kapitel I.III.2 und I.IV.

E.15. Wann und mit welchem Ergebnis wurden im Zusammenhang mit Kostensteigerungen im Aufsichtsrat und den Ausschüssen der Flughafengesellschaft über mögliche EU-Notifizierungsverfahren diskutiert?

Zu den tatsächlich durchgeführten EU-Notifizierungen siehe Kapitel I.II.2.d, I.IV.2 und I.IV.3. Gesonderte Erkenntnisse über Diskussionen im Aufsichtsrat liegen in diesem Zusammenhang nicht vor. Zur Diskussion einer möglichen EU-Notifizierung siehe Kapitel I.V.1.

E.16. *Welche Tatsachen führten 2012, in welcher jeweiligen Höhe, zum zusätzlichen Finanzbedarf/Beihilfebedarf von 1,2 Mrd. Euro im Zusammenhang mit dem Bau des BER? Welche Gründe führten dazu, dass diese Summe durch die Gesellschafter der FBB zugeführt wird und nicht über weitere Kredite bedient werden? Welche Erkenntnisse bzw. Annahmen hinsichtlich der erforderlichen neuen Finanzierungsbedarfe wurden für das Notifizierungsverfahren bzw. den Private-Investor-Test bei der EU-Kommission vorgetragen? Wurden die während der Kontrolle des Baufortschritts bis zum Ende des Jahres 2012 erlangten Kenntnisse sowie deren Dokumentation der EU-Kommission mitgeteilt?*

Siehe Kapitel I.IV.2.

E. 17. *Welche Tatsachen führten seit 2012 bis zum hiermit beantragten Plenarbeschluss (14. Januar 2016) in welcher jeweiligen Höhe zum zusätzlichen Finanzbedarf/Beihilfebedarf von 3,4 Mrd. Euro im Zusammenhang mit dem Bau des BER? Welche Gründe führten zu der Entscheidung, dass diese Summe durch die Gesellschafter des BER zugeführt werden muss und nicht über weitere Kredite finanziert werden kann? Auf welcher Grundlage hinsichtlich der erforderlichen Finanzbedarfe wurde das Notifizierungs- bzw. Pränotifizierungsverfahren eingeleitet? Welche Unterlagen wurden bei der EU eingereicht?*

Siehe Kapitel I.IV.3.

F. *Krisenmanagement*

F.1. *Was haben Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Flughafengesellschaft unternommen, damit nach der gescheiterten Inbetriebnahme des BER zum 3. Juni 2012 der Flughafen schnellstmöglich fertiggestellt, abgenommen und eröffnet werden kann? Welche strukturellen und personellen Veränderungen in der Flughafengesellschaft, der Geschäftsführung und weiteren Gremien, sowie in der Organisation des Bauprojektes BER wurden vorgenommen? Welche Konsequenzen wurden nach der gescheiterten Eröffnung am 3. Juni 2012 seitens der FBB für die Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt gezogen?*

Siehe Kapitel H.

F.2. *Welche Kosten sind dadurch entstanden, dass Provisorien und Eilmaßnahmen, die im Hinblick auf den Fertigstellungstermin am 3. Juni 2012 vorgenommen wurden, korrigiert werden mussten.*

Hierzu liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor. Zur Kostenentwicklung und einzelnen Kostenfaktoren siehe Kapitel I.IV und I.V.

F.3. Welche Einschätzungen, Gutachten, Sachverhalte lagen den zunächst verkündeten Inbetriebnahmeterminen (17. März und 27. Oktober 2013) und welche Erkenntnisse den jeweiligen Absagen zugrunde? Aus welchen Gründen, auf Basis welcher Erkenntnisse, Gutachten usw. wurde im Januar 2013 gänzlich auf eine Terminsetzung für die Inbetriebnahme des BER verzichtet?

Siehe Kapitel H.V.3.

F.4. Wie verlief die über eineinhalbjährige Bestandsaufnahme der Baustelle BER ab Juni 2012 und weshalb dauerte die Bestandsaufnahme so lange? Welche Ergebnisse hat die Bestandsaufnahme erbracht? Wie hat sich die Kündigung der pg BBI bis zum Zeitpunkt des Plenarbeschlusses der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) auf das Fortschreiten der Bauarbeiten am BER ausgewirkt? Inwieweit wurden Schadenersatzansprüche der Flughafengesellschaft bzw. der Gesellschafter gegen die pg BBI geprüft und geltend gemacht?

Zur Bestandsaufnahme siehe Kapitel H.IV.3. Zu den Auswirkungen der Kündigung der pg bbi siehe Kapitel H.I.4. Zu Schadensersatzansprüchen siehe Kapitel I.VI.1.

F.5. Welche Baumaßnahmen (Fertigstellung und Umbau) sind in dem Zeitraum vom 3. Juni 2012 bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) erfolgt? Welche Anlagen und Gebäude wurden zur Nutzung übernommen? Wie gestalteten sich Baufortschritte und Kosten für die FBB hinsichtlich des Fluggastterminals?

Siehe Kapitel H.V.

F.6. Welche finanziellen Auswirkungen für die FBB und die Gesellschafter hat die Nichtinbetriebnahme des BER bis zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode?

Hierzu liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor. Zur Kostenentwicklung und einzelnen Kostenfaktoren siehe Kapitel I.IV und I.V. Zum Umfang der finanziellen Beteiligung der Gesellschafter siehe Kapitel I.II.2.

F.7. Wie haben die mit der Ausführung der TGA befassten Firmen ihre Verträge (einschließlich Anordnungen und Nachträgen) erfüllt? Inwieweit wurden Gewährleistungsansprüche geprüft und geltend gemacht? Welche Verträge wurden seit Mai 2012 mit diesen bzw. weiteren Firmen zur Umplanung und zum Umbau der TGA im Fluggastterminal abgeschlossen? Wie werden diese kontrolliert, wie ist der Erfüllungsstand dieser Verträge bis März 2014?

Aussagen zum Erfüllungsstand einzelner Verträge können nicht getroffen werden. Siehe i. Ü. Kapitel I.V.3, H.V.2.

F.8. Welche Schadenersatzansprüche wurden bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) gegenüber der Flughafengesellschaft bzw. ihren

Gesellschaftern geltend gemacht? Wie hoch sind die entsprechenden Kostenrisiken? Ist das Risikomanagement neu aufgestellt worden?

Siehe Kapitel I.V.7

F.9. *In welchen Fällen wurden Unternehmen, die Bau- und Planungsleistungen für Anlagen des BER erbracht haben, die zum geplanten Eröffnungstermin 2012 nicht funktionsfähig und nicht betriebswirksam waren, von der Flughafengesellschaft seit Juni 2012 mit der Erbringung gleichartiger Bau- und Planungsleistungen neu- bzw. nachbeauftragt?*

Siehe Kapitel I.V.3.

F.10. Welche Maßnahmen wurden bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 (19.06.2014) ergriffen, um bei der Auftragsvergabe Korruption effektiv zu verhindern? Wurden Vorkehrungen zum Schutz von potentiellen Hinweisgebern getroffen und wenn ja, welche? Welche Erkenntnisse zu Korruptionsfällen lagen den für den Bau des BER Verantwortlichen bis zum Plenarbeschluss der Drucksache 17/1449 vor?

Siehe Kapitel D.IV.

C. Abkürzungen

Abg.	Abgeordnete, Abgeordneter
Abs.	Absatz
AktG	Aktiengesetz
AN	Auftragnehmer
Anm.	Anmerkung
AR	Aufsichtsrat
ARGE/Arge	Arbeitsgemeinschaft
a. o.	außerordentliche/-r/-s
Aufl.	Auflage
AvL	Anordnung von Leistungen
Az.	Aktenzeichen
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen
BAF	Bundesamt für Flugsicherung
BauO Bbg	Brandenburgische Bauordnung
BBF Holding GmbH	Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH
Bbg	Brandenburg
BBI	Berlin Brandenburg International
BBIP	Berlin Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG
Beschl.	Beschluss
betr.	betreffs
BFG mbH	Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGF	Bruttogeschossfläche
BHO	Bundeshaushaltsordung
b.i.g.	b.i.g. bechtold Ingenieursgeselslchaft mbH
Bl.	Blatt
BMA	Brandmeldeanlage
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOA	Bauordnungsamt
BRH	Bundesrechnungshof
BsG	Betriebsspezifische Gebäude
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BZW	Barclays de Zoete Wedd
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CBP	Cronauer Beratung Planung beratende Ingenieure GmbH
CdS	Chef der Senatskanzlei
CGK	Corporate Governance Kodex
ConMan-S	Construction Management System
DES	Datenerfassungssystem (legt die Lärmschutzbereiche fest)
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
d. h.	das heißt
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

DM	Deutsche Mark
Drees & Sommer	Bietergemeinschaft Drees & Sommer Berlin GmbH und Drees & Sommer Stuttgart GmbH
Drs.	Drucksache
EIB	Europäische Investitionsbank
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
evtl.	eventuell
f./ff.	folgende
Fa.	Firma
FBB GmbH	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
FBS GmbH	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH
FEW	Flughafen Energie & Wasser GmbH
FGT	Fluggastterminal
FPBB	Flughafen-Partner für Berlin und Brandenburg
FPS GmbH	Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH
GEKO	Gesamtkoordination
GF	Geschäftsführer, Geschäftsführung
GFA	Gepäckförderanlage
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbHG	Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung
gmp	Gerkan, Marg und Partner (Architektenbüro)
GU	Generalunternehmer
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
ha	Hektar
hhpberlin	hhpberlin Ingenieure für Brandschutz GmbH
HLSK	Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär
HTA	Hochtief Airport GmbH
HTAC/HTC	Hadi Teherani Airport Consultants GmbH/Hadi Teherani Consultants GmbH
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
i. d. F.	in der Fassung
i. E.	im Einzelnen
IFR	Instrumentenflugregeln
IGK-IGR	IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH
IMA	Interministerieller Ausschuss
IMK	Interministerielle Kommission
ImCa	Arbeitsgemeinschaft Imtech/Caverion
inkl.	inklusive
insbes.	insbesondere
JSK	JSK International Architekten und Ingenieure GmbH
Kap.	Kapitel
KW	Kalenderwoche
LEP	Landesentwicklungsplan

LEPeV	Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin
LEP FS	gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
LEP SF	gemeinsamer Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen
LEPro	gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg
LG	Landgericht
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
m	Meter
MdF	Minister der Finanzen
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
MSWV	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
MSR	Mess-, Steuer- und Regeltechnik
MUNR	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
o. g.	oben genannte/-r/-s
OLG	Oberlandesgericht
ORAT	Operation Readiness and Airport Transfer
OÜ	Objektüberwachung
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAX	persons approximately (Passagiere)
PÄA	Planänderungsantrag
PEG	Projektplanungsgesellschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International GmbH & Co. KG
pg bbi	Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International
PLÄA/Pläa	Planänderungsantrag
PPS GmbH	Projektplanungs-Gesellschaft mbH Schönefeld
PwC	Pricewaterhouse Coopers AG
RBm	Regierender Bürgermeister
RLT	Raumlufttechnik
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverfahren
RSK	Räumliches Strukturkonzept
S.	Seite
s. a.	siehe auch
Sen	Senator/Senatorin
SenArbSozFrau	Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales und Frauen
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenJust	Senatsverwaltung für Justiz
SenVuB	Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe
SID	Standard Instrument Departure (Standardinstrumentenabflugstrecke)
SIL	Safety Integrity Level
Skzl	Senatskanzlei
SLB	Start- und Landebahn
s. o.	siehe oben
sog.	sogenannte/-r/-s

SPS	Speicherprogrammierbare Steuerung
StS	Staatssekrekär/Staatssekretärin
s. u.	siehe unten
SV	Sachverständiger
TGA	Technische Gebäudeausrüstung, technische Gebäudeausstattung
TMA	Technische Mindestanforderungen
TöB	Träger öffentlicher Belange
TOP	Tagesordnungspunkt
u. a.	unter anderem / und andere
Urt.	Urteil
ÜSSPS	Übergeordnete sicherheitsgerichtete speicherprogrammierbare Steuerung
ÜSV	Übergeordneter Sachverständiger
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
v.	von/vom
v. a.	vor allem
VE	Vergabeeinheit
Verf.	Verfasser
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
WIB GmbH	WIB Ingenieurgesellschaft mbH, ursprünglich „Weltraum Institut Berlin“, seit 1. April 1998 WIB Wirtschafts- und Ingenieurberatungsgesellschaft mbH
W+M-Planung	Werk- und Montageplanung
WP	Wahlperiode
z. B.	zum Beispiel
ZiE	Zustimmung im Einzelfall
ZPO	Zivilprozessordnung
z. T.	zum Teil

D. Personenverzeichnis

Amann, Dipl.-Ing. Horst – Technischer Geschäftsführer der FBB GmbH von August 2012 bis 31. Oktober 2013, danach Geschäftsführer der FEW GmbH bis 31. Mai 2014

Aßkamp, Harro – Mitarbeiter des Bundesverkehrsministerium, dort seit 1992 zuständig für die Angelegenheiten der Beteiligung des Bundes an der Flughafengesellschaft

Bayr, Michael – während des Planfeststellungsverfahrens Mitarbeiter des MSWV Brandenburg in der für die Planfeststellung zuständigen Abteilung

Bielka, Frank – Staatssekretär der Senatsverwaltung für Finanzen a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft 26. Juli 2002 bis 30. September 2003

Bobke-von Camen, Dr. Manfred – Geschäftsführer Personal der Flughafengesellschaft vom 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2008

Böger, Klaus – Senator für Bildung, Jugend und Sport a. D., 1994 bis 1999 Vorsitzender der Fraktion der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von März 2000 bis August 2008

Bomba, Dipl.-Ing. Rainer – Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft seit 26. März 2010

Bretschneider, Rainer – Flughafenkoordinator in der Staatskanzlei Brandenburg; Leiter der zuständigen Abteilung im Bau- und Verkehrsministerium Brandenburg als Planfeststellungsbehörde von 1999 bis 2008

Brunhöber, Ralf – Geschäftsführer Personal der Flughafengesellschaft vom 14. Februar 1997 bis 14. Januar 2002

Bürk, Dipl.-Ing. Gunter – Architekt, von 2004-2012 als Gesellschafter und Geschäftsführer des Architekturbüros JSK zugleich kaufmännischer Geschäftsführer der pg bbi

Christoffers, Ralf – Wirtschaftsminister a. D. des Landes Brandenburg; Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von März 2010 bis Dezember 2014

Christoph, Olaf – Mitarbeiter der Flughafengesellschaft

Dahlitz, Dipl.-Ing. Andreas – Mitarbeiter des Unternehmens hhpberlin, zuständig für die Erstellung des Brandschutzkonzeptes

Damm, Dr. Carsten von – seit 2010 zunächst externer Mitarbeiter der Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft zur Prüfung baubetrieblicher Nachträge, seit 2012 Leiter der Nachtragsprüfung sowie seit 2013 der Rechnungsprüfung

Diemand, Prof. Dr. Franz von Februar 2010 bis Juni 2012 externer Sachverständiger für das Berichtswesen des Kostencontrollings BER

Diepgen, Eberhard – Regierender Bürgermeister a. D., Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft vom 21. Mai 1996 bis 23. Juli 2001, ab 24. Juni 1996 zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrates

Egger, Gottfried – Justiziar der Flughafengesellschaft

Fölster, Heike – Geschäftsführerin der Flughafengesellschaft für den Bereich Finanzen seit 21. Mai 2013

Foidl, Andreas – kaufmännischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft vom 19. November 1999 bis 31. Juli 2002

Fretter, Dr. Michael – Februar 2010 bis August 2012 von der Flughafengesellschaft beauftragter Sachverständiger zur Prüfung von Nachtragsforderungen sowie von Leistungen der pg bbi und der Projektsteuerung

Fugmann-Heesing, Dr. Annette – Senatorin für Finanzen a.D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 13. Sepmtember 1996 bis 16. August 1999 und zugleich Vertreterin Berlins in der Gesellschafterversammlung

Gatzer, Werner – Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft seit 11. März 2011

Gerkan, Prof. Dr. h. c. mult. Dipl.-Ing Meinhard von – Architekt, Gründungspartner des Architekturbüros gmp

Graf-Hertling, Ariane – Mitarbeiterin der Projektsteuerung WSP CBP, dort Gesamtprojektleiterin für das Projekt BER von September 2009 bis März 2012

Großmann, Prof. Dr. Jochen – ehemaliger Geschäftsführer des Unternehmens GICON, von April 2014 bis Juni 2014 Leiter des Baubereichs der Flughafengesellschaft

Gute, Solveig – Mitarbeiterin der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC als Bürgenmandatar, dort zuständig für die Betreuung des Mandatsverhältnis zu den Gesellschaftern der Flughafengesellschaft

Haase, Prof. Dr. Herwig – Senator für Verkehr und Betriebe a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft bis 15. Mai 1996

Henkel, Frank – Bürgermeister und Senator für Inneres und Sport, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft seit dem 9. Dezember 2011

Henkel, Hans-Olaf – Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von September 1994 bis 1. Juli 1996, zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrates

Herberg, Dr. Götz– Vorsitzender der Geschäftsführung der BBF Holding GmbH bis 31. Dezember 2002; bis November 1999 zugleich Geschäftsführer der PPS GmbH

Hirche, Walter – Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie a. D. des Landes Brandenburg, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft bis zum 28. September 1994

Hölzel, Manfred – Geschäftsführer Personal der Flughafengesellschaft bis 28. Februar 1997

Hörmann, Uwe – Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, dort ab Juni 2011 Leiter des Zentralbereichs Kaufmännische Steuerung, Leitung des Bereichs Unternehmensentwicklung von Mai 2012 bis Mitte 2014

Hummel, Wolfgang – von August 2011 bis April 2014 Mitarbeiter im Bürgschaftsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen

Jacob, Martin – Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, im Teilprojekt Planung zuständig für die luftseitige Flächenbauwerke

Johannsen-Roth, Dieter – Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 16. September 2003 bis 31. Mai 2006

Kaden, Dieter – 1993 bis 2012 Vorsitzender der Geschäftsführung der DFS

Kähne, Volker – Chef der Senatskanzlei a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft bis 19. August 1996

Karasch, Ralf – Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Finanzen, dort seit 2004 zuständig für die Beteiligung des Landes Berlin an der Flughafengesellschaft

Klemann, Jürgen – Senator für Bauen, Wohnen und Verkehr a. D., Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft 13. September 1996 bis 8. Juni 2001

Klups, Dipl.-Ing. Thomas – Projektleiter des TÜV Rheinland als Übergeordneter Sachverständiger für das Projekt BER

Knittel, Dr. Wilhelm – Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft bis 1995

Kollenda, Dipl.-Ing. Gisbert – Geschäftsführer des Construction Managers Drees & Sommer

Korkhaus, Joachim – Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, dort Bereichsleiter Planung und Bau von 2008 bis 2012

Körtgen, Dr. Manfred – zunächst Bereichsleiter Planung und Bau, ab 1. September 2008 bis 1. Juni 2012 technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft

Körting, Dr. Ehrhard – Senator für Justiz und Senator für Inneres a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von 5. Dezember 1997 bis 18. Januar 2000

Kraft, Dr. Hermann – Gutachter im Auftrag der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit Leistungen der pg bbi

Krieger, Kilian – Kaufmännischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft 15. März 1997 bis 15. September 1999

Kronmüller, Gerd – Mitarbeiter der Senatskanzlei, 1996 bis 2001 Leitung des Referats Großinvestitionen; Geschäftsführer der PPS GmbH von 14. März 2003 bis 30. Juni 2003

Landowsky, Klaus-Rüdiger – Vorsitzender der CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin 1991 bis 2001

Langenickel, Dipl.-Ing. Ralf – Mitarbeiter im Bereich „Planung und Bau“ der Flughafengesellschaft, fachverantwortlich u. a. für Datennetze, Sicherheitstechnik und Gebäudeautomation im Fluggastterminal

Leyerle, Joachim – Leiter der Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren

Loge, Stephan – Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald

Lüderitz, Christof – Leiter der rechtlichen Bauaufsicht im Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald

Lütke-Daldrup, Prof. Dr. Engelbert – Staatssekretär für Bauen und Wohnen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Flughafenkoordinator des Landes Berlin, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von 21. März 2006 bis 31. Dezember 2009

Manninger, Christian – Geschäftsführer von WSP CBP bis 2014, dort Leitung der Projektsteuerung BER von September 2004 bis August 2005 und Juni 2010 bis Juni 2014

Marks, Dipl.-Ing. Jörg – bis 1. August 2014 Bereichsleiter Region Ost bei Siemens, zuständig u. a. für die Gebäudeautomation im Fluggastterminal (Vergabeeinheit 7.5), seitdem bei der Flughafengesellschaft Bereichsleiter Technik und Bau

Markov, Dr. Helmuth –Minister der Justiz a. D. des Landes Brandenburg, bis Januar 2014 Finanzminister des Landes Brandenburg; Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft von März 2011 bis Januar 2014, dort zugleich Vorsitzender des Finanzausschusses

Märtin, Dr. Herbert - Geschäftsführer der WIB

Marz, Dr. Manfred – 1991 bis 2002 als Vertreter des Bezirksamtes Köpenick (später Treptow-Köpenick) Mitglied der Fluglärmkommission und Beteiligter im Anhörungsverfahren

di Mauro, Alfredo – bis 2012 freier Mitarbeiter der pg bbi im Bereich der Planung der Entrauchung des Fluggastterminals, ab Mitte 2012 zunächst Prokurist, später Geschäftsführer des bis Ende 2013 von der Flughafengesellschaft beauftragten Unternehmens TCI

Mehdorn, Dr. e. h. Hartmut – Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 11. März 2013 bis 31. März 2015

Meister-Scheufelen, Dr. Gisela – Staatssekretärin der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 08. Juni 2001 bis 23. Juli 2001

Meißner, Burkhardt – Mitarbeiter des Bauordnungsamtes Landkreis Dahme-Spreewald, Leiter des Prüfbereichs Flughafen

Mende, Bodo – Mitarbeiter der Senatskanzlei in der Arbeitsgruppe Flughafen

Mühlenfeld, Karsten – Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft seit 16. März 2015

Müller, Michael – Regierender Bürgermeister, seit 12. Dezember 2014 Mitglied und seit 3. Juli 2015 zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft

Müller, Torsten – Mitarbeiter der pg bbi, dort zuständig für die Bauüberwachung im Bereich Gebäudeautomation des Flugastterminals

Nell, Dipl.-Ing. Knut – Architekt, bis 2012 Mitarbeiter von gmp, dort 2008 bis 2012 für die pg bbi Projektleiter der Bauüberwachung Fluggastterminal

Nienhoff, Dipl.-Ing. Hubert – Architekt, Partner bei gmp, technischer Geschäftsführer der pg bbi

Nozon, Olaf – Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, dort bis September 2012 Teilprojektleiter Hochbau

Oettel, Prof. Dipl.-Ing. Peter – seit 2005 externer Prüfer für die Vergabeentscheidungen im Projekt BER

Olbert, Prof. Heinrich – ehem. Mitarbeiter der DFS, dort bis 2000 Leitung des Bereichs Luftraum und Verfahren

Paap, Dipl.-Ing. Hans-Joachim – Architekt, Partner des Architekturbüros gmp

Peschel-Gutzeit, Dr. Lore Maria – Senatorin für Justiz a. D., Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft bis 5. Dezember 1997

Peterhänsel, Dipl.-Ing. Rolf – Mitarbeiter des Projektsteuerers WSP CBP, dort seit 2005 Leiter der Projektsteuerung im Teilprojekt Fluggastterminal

Platzeck, Matthias – Ministerpräsident a. D. des Landes Brandenburg, Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft von März 2003 bis August 2013, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender vom 13. Januar 2013 bis 16. August 2013

Romberg, Erika – Staatssekretärin der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 23. Juli 2001 bis 13. Februar 2002

Rommerskirchen, Jörg – Geschäftsführer Personal der Flughafengesellschaft 16. Februar 2002 bis 2. Oktober 2003

Ruhnau, Heinz – für das Land Brandenburg benanntes Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft von 1992 bis 1996

Ruhnke, Werner – als Arbeitnehmervertreter Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft bis 25. August 2008

Schindler, Ulrich – ehem. Mitarbeiter der Flughafengesellschaft

Schulitz, Dr. Bernd – Geschäftsführer von IGK-IGR

Schwarz, Prof. Dr. Rainer – Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 1. Juni 2006 bis 16. Januar 2013

Schwarz, Dipl.-Ing. Thomas – August 2005 bis Januar 2009 Mitglied der Geschäftsleitung der CBP Airport GmbH und Leitung der Projektsteuerung BER, Januar 2009 bis April 2010 Bereichsleiter Planung und Bau bei der Flughafengesellschaft

Seidel, Thomas – Mitarbeiter der Staatskanzlei Brandenburg, Referat Flughafenkoordinierung, bis 2012 Referat Wirtschaft und Finanzen, dort zuständig für Flughafenfragen

Steiner, Prof. Dr. em. Udo – ehem. Professor an der Universität Regensburg und Bundesverfassungsrichter a. D., Gutachter im Auftrag der Flughafengesellschaft zu raumordnungs- und fachplanungsrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der Standortfindung

Stern, Dr. Sebastian – Mitarbeiter der Unternehmensberatung McKinsey, dort von Juli 2010 bis Mai 2012 zuständig für die Durchführung des ORAT-Programms

Stobbe, Dietrich – ehemaliger Regierender Bürgermeister, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 26. August 1999 bis 21. Juni 2002

Stolpe, Dr. Manfred – Ministerpräsident a. D. des Landes Brandenburg, Bundesverkehrsminister a. D.

Straßmeir, Alexander – Staatssekretär für Justiz in der Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz, 1993 bis Januar 1996 Leitung des Referats Großinvestitionen bei Senatskanzlei

Strauch, Volkmar – ehemaliger Staatssekretär der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von Februar 2002 bis August 2008

Stutz, Michael – Geschäftsführer der JSK Architekten bis 2012

Sudhof, Dr. Margaretha – Staatssekretärin der Senatsverwaltung für Finanzen, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft 23. März 2012 bis Juni 2015

Sundermann, Dr. Christian – Staatssekretär der Senatsverwaltung für Finanzen a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 11. August 2009 bis 7. März 2012

Teichert, Klaus – Staatssekretär der Senatsverwaltung für Finanzen a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 23. September 2008 bis 11. August 2009

Dr. Ullmann, Rainer – Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Teilprojektleitung „technische Infrastruktur“

Vetter, Roland – Technischer Projektleiter der Firma Imtech für die Starkstromanlagen im Fluggastterminal (Vergabeeinheit 7.2) von Oktober 2009 bis März 2015

Weber, Hermann – 2010 bis 2012 Mitarbeiter von WSP CBP im Bereich Termincontrolling

Weyer, Dipl.-Ing. Thomas – Geschäftsführer der Flughafen München GmbH, von Januar 2004 bis August 2008 Geschäftsführer Technik der Flughafengesellschaft, zuvor Geschäftsführer der BBIP

Willner, Dipl.-Ing. Erik – Mitarbeiter der pg bbi, Team Bauüberwachung, dort Oberbauleiter für die Technische Gebäudeausstattung

Wissmann, Matthias – Bundesverkehrsminister a. D.

Wolf, Harald – Senator für Wirtschaft, Technologie und Frauen a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vom 23. September 2008 bis 7. Dezember 2011

Wowereit, Klaus – Regierender Bürgermeister a. D., Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von 2001 bis 2014, zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats vom 21. Oktober 2003 bis 25. August 2008, 23. September 2008 bis 16. Januar 2013, und 13. Dezember 2013 bis 12. Dezember 2014

Zehden, Michael – Geschäftsführer von Albeck&Zehden Hotels und Gastronomie, seit 21. Oktober 2003 Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft

Zerbe, Hans-Günter – Geschäftsführer der FEW GmbH, von April 2008 bis Juni 2014 Leiter der inneren Revision der Flughafengesellschaft

Zimmermann, Hartmut – Mitarbeiter des Bauordnungsamtes Landkreis Dahme-Spreewald als Genehmigungsbehörde, zugleich zuständig für die Prüfung des Brandschutznachweises

E. Aktenplan

Aktenplan des 1. Untersuchungsausschusses „BER“ (17. WP)

Übersicht über die herausgebenden Stellen		
I	Skzl	Senatskanzlei
II	Abghs	Abgeordnetenhaus
III	SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
IV	SenGesSoz	Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales
V	SenInn	Senatsverwaltung für Inneres und Sport
VI	SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
VII	SenWTF	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung
VIII	RHvB	Rechnungshof von Berlin
IX	LaGeSo	Landesamt für Gesundheit und Soziales Berlin
X	BA T-K	Bezirksamt Treptow-Köpenick
XI	LG Berlin	Landgericht Berlin
XII	LRH BB	Landesrechnungshof Berlin-Brandenburg
XIII	OVG BB	Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg
XIV	LT BB	Landtag Brandenburg
XV	MIL BB	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg
XVI	LG Potsdam	Landgericht Potsdam
XVII	BRH	Bundesrechnungshof
XVIII	BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
XIX	BMVBS/BMVI	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
XX	BWB	Berliner Wasserbetriebe AöR
XXI	BI Kleinmachnow	Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.
XXII	DFS	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
XXIII	Drees&Sommer	Drees & Sommer GmbH
XXIV	fdc	fdc Airport Consulting & Partners
XXV	FBB	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
XXVI	gmp	gmp Generalplanungsgesellschaft mbh, Architekten von Gerkan, Marg und Partner
XXVII	Kapellmann	Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB
XXVIII	McKinsey	Mc Kinsey & Company, Inc.

XXIX	Siemens	Siemens AG
XXX	TÜV	TÜV Nord AG / TÜV Rheinland AG
XXXI	WSP CBP	WSP CBP Airport GmbH
XXXII	Fretter	Zeuge Dr.-Ing. Michael Fretter
XXXIII	Paap	Zeuge Hans-Joachim Paap
XXXIV	Schwarz	Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz
XXXV	Zehden	Zeuge Michael Zehden
XXXVI	LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
XXXVII	di Mauro	Zeuge Alfredo di Mauro
XXXVIII	Nienhoff	Zeuge Hubert Nienhoff
XXXIX	Oettel	Zeuge Peter Oettel
XL	MdF BB	Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg
XLI	EBA	Eisenbahn - Bundesamt
XLII	StKzl Brandenburg	Staatskanzlei Brandenburg

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1 - 20	14.11.2012	Aktenzeichen: 8953 Aktenbezeichnung: BBI-Planung Bände 9, 19, 22, 23, 24, 29, 31, 32, 33, 34, 34a, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 (20 Bände, lfd. Nummerierung in dieser Reihenfolge) im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 21 - 47	20.11.2012	Aktenzeichen: 8953 Aktenbezeichnung: BBI-Planung Bände 01 (21), 02 (22), 03 (34), 04 (23), 05 (24), 06 (25), 07 (35), 08 (36), 10 (37), 11 (38), 12 (39), 13 (40), 14 (41), 15 (26), 15a (42), 16 (43), 16a (44), 17 (27), 18 (45), 18a (46), 20 (28), 21 (47), 25 (29), 26 (30), 27 (31), 28 (32), 30 (33) (27 Bände) im Original sowie in Kopie 8-fach Vergabe der lfd. Nummern des UntA in Klammern.	offen
Bd. 48 - 83	26.11.2012	Aktenzeichen 8952 Aktenbezeichnung: BBI-Privatisierung/Finanzierung Bände 01-11, 11a, 12-15, 15a, 16-17, 17a, 18, 18a, 19, 19a, 20-22, 22a, 23-25, 25a, 26-29 (36 Bände, lfd. Nummerierung in dieser Reihenfolge) im Original sowie in Kopie 8-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 84 - 90	26.11.2012	Aktenzeichen: 8953/01 Aktenbezeichnung: BBI Standort/Bürgerbriefe Bände 01-07 (7 Bände, lfd. Nummerierung in dieser Reihenfolge) im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 91 - 94	26.11.2012	Aktenzeichen: 8953/02 Aktenbezeichnung: Standortvorschlag BBF-Geschäftsführung Bände 01-04 (4 Bände, lfd. Nummerierung in dieser Reihenfolge) im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 95 - 96	26.11.2012	Aktenzeichen: 8957/02 Aktenbezeichnung: vom BBI betroffene Umlandgemeinden Bände 01-02 (2 Bände, lfd. Nummerierung in dieser Reihenfolge) im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 97	26.11.2012	Aktenzeichen: 8957/03 Aktenbezeichnung: Schiedsstelle Bände 01 (1 Band) im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 98 - 119	03.12.2012	Aktenzeichen: 8952 Aktenbezeichnung: BBI-Privatisierung/Finanzierung Band 30-45, 37a, 38a, 41a, 43a, 2x Sonderband im Original sowie in Kopie 8-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 120 - 132	03.12.2012	Aktenzeichen: 8953/04 Aktenbezeichnung: LEP, Abstimmung mit GL Bände 001-013 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 133 - 141a	03.12.2012	Aktenzeichen: 8950 B 1 Aktenbezeichnung: Verkehrsanbindung BBI Bände 001-010 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen, Band 141a vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 142 - 170	12.12.2012	Aktenzeichen: 8950 B 1 Aktenbezeichnung: Verkehrsanbindung BBI Bände 011-036, 17a, 28a, 31a im Original sowie in Kopie 8-fach	VS-Vertraulich
Bd. 171 - 187	12.12.2012	Aktenzeichen: 8956 Aktenbezeichnung: Lenkungsausschuss ab Dez 1996: PPS Bände 001-017 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 188 - 200	18.12.2012	Aktenzeichen: 8953 Aktenbezeichnung: BBI-Raumordnungsverfahren und Standortauswahl (LEP SF) neu: BBI-Planung Bände 044-056 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 201 - 221	18.12.2012	Aktenzeichen: 8955 Aktenbezeichnung: Rechtsfragen zu Flughäfen Bände 001-020, 4a im Original sowie in Kopie 8-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 222 - 230	03.01.2013	Aktenzeichen: 8953/05 Aktenbezeichnung: BBI-Umfeldentwicklung Bände 001-009 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 231 - 249	03.01.2013	Aktenzeichen: 8958 Aktenbezeichnung: Flughafen Tempelhof Bände 001-019 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 250 - 259	09.01.2013	Aktenzeichen: 8953/05 Aktenbezeichnung: BBI-Umfeldentwicklung Bände 010-019 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 260 - 263	09.01.2013	Aktenzeichen: 8954/01 Aktenbezeichnung: 4. Untersuchungsausschuss/12. WP zu den Grundstückskäufen am Flughafen Schönefeld auch Brandenburger Untersuchungsausschuss Bände 001-004 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen
Bd. 264 - 278	09.01.2013	Aktenzeichen: 8957 Aktenbezeichnung: Umsiedlung Gemeinden Diepensee und Selchow Bände 001-015 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 279 - 285	16.01.2013	Aktenzeichen: 8954/02 Aktenbezeichnung: Untersuchungsausschuss/14. WP, zu Mitverantwortung der Gesellschafter der BBF bei Privatisierung (auch BRB Untersuchungsausschuss) Bände 01-07 im Original sowie in Kopie 6-fach	offen
Bd. 286 - 300	24.01.2013	Aktenzeichen: 8951-B1 Aktenbezeichnung: BBF/ FBS-Veröffentlichungen Bände 001-015 im Original sowie in Kopie 6-fach	offen
Bd. 301 - 309	24.01.2013	Aktenzeichen: 8953/03 Aktenbezeichnung: Lärmschutz Bände 001-009 im Original sowie in Kopie 6-fach	offen
Bd. 310 - 323	30.01.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF/FBS Bände 001-013, 001a im Original sowie in Kopie 6-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 324 - 338	30.01.2013	Aktenzeichen: 8953/03 Aktenbezeichnung: Sitzung FLK (Sonderbände Leitz) Sonderbände 069-083 im Original sowie in Kopie 6-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 339 - 353	06.02.2013	Aktenzeichen: 8950 Aktenbezeichnung: Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) – Allgemeines Bände 001-015 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 354 - 357	13.02.2013	Aktenzeichen: 8950 Aktenbezeichnung: Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) – Allgemeines Bände 016-019 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 358 - 373	13.02.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF/FBS Bände 014-029 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 374	13.02.2013	Aktenzeichen: 8951 B 3 Aktenbezeichnung: Sanitätsflughafen Tegel Band 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 375 - 376	13.02.2013	Aktenzeichen: 8951/03 Aktenbezeichnung: Berliner Referenten Bände 001-002 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 377 - 378	13.02.2013	Aktenzeichen 8958 Aktenbezeichnung: Flughafen Tempelhof Bände 50-51 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 379 - 388	20.02.2013	Aktenzeichen: 8953/03 Aktenbezeichnung: Lärmschutz/Flugrouten Bände 10-19 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 389 - 402	20.02.2013	Aktenzeichen 8958 Aktenbezeichnung: Flughafen Tempelhof Bände 30-43 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 403 - 408	27.02.2013	Aktenzeichen: 8958 Aktenbezeichnung: Flughafen Tempelhof Bände 44-49 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 409 - 417	27.02.2013	Aktenzeichen: 8950 B3 Aktenbezeichnung: Großflughafen BBI – Parlamentarische Anfragen Bände 01-09 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 418 - 427	27.02.2013	Aktenzeichen: 8954/03 Aktenbezeichnung: Durchführung ILA Bände 001-010 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 428 - 444	06.03.2013	Aktenzeichen: 8950 Aktenbezeichnung: Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) – Allgemeines Bände 40-56 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 445	06.03.2013	Aktenzeichen: 8951/01 B1 Aktenbezeichnung: Airport City/Corona Band 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 446 - 447	06.03.2013	Aktenzeichen: 8951/01 B2 Aktenbezeichnung: Ausschuss Projekt BBI (Bauausschuss) Bände 001-002 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 448 - 453	06.03.2013	Aktenzeichen: 8954/03 Aktenbezeichnung: Durchführung der ILA Bände 11-16 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 454 - 464	06.03.2013	Aktenzeichen: 8958 Aktenbezeichnung: Flughafen Tempelhof Bände 20-29, 23a im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 465 - 484	13.03.2013	Aktenzeichen: 8950 Aktenbezeichnung: Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) – Allgemeines Bände 20-39 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 485 - 492	13.03.2013	Aktenzeichen: 8957 Aktenbezeichnung: Umsiedlung Gemeinden Diepensee und Selchow Bände 16-23 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 493 - 502	13.03.2013	8950 B3 Aktenbezeichnung: Großflughafen BBI – Parlamentarische Anfragen Bände 30-39 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 503 - 505	20.03.2013	Aktenzeichen: 8953/03 Aktenbezeichnung: Lärmschutz Bände 20-22 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 506 - 524	20.03.2013	Aktenzeichen: 8953 Aktenbezeichnung: BBI Raumordnungsverfahren und Standortauswahl (LEP SF) neu: BBI-Planung Bände 57-75 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 525	20.03.2013	Aktenzeichen: 8951/04 Aktenbezeichnung: B.L.A.S. /GlobeGround Band 1 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 526 - 532	20.03.2013	Aktenzeichen: 8959 Aktenbezeichnung: Ausbau bestehender Flughäfen (Tegel, Finow) Bände 1-7 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 533 - 536	20.03.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF (vorher 4505/62 B 3) Bände 30-33 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 537 - 553	27.03.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF (vorher 4505/62 B 3) Bände 34 und 34 a und 35-49 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 554	27.03.2013	Aktenzeichen: 8950/B2 Aktenbezeichnung: Regierungsluftverkehr Band 1 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 555 - 568	27.03.2013	Aktenzeichen: 8950/B3 Aktenbezeichnung: Großflughafen BBI – Parlamentarische Anfragen Bände 40-53 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 569 - 609	10.04.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF/FBS Bände 50-89 und 86 a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 610 - 636	17.04.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF/FBS Bände 90-116 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 637 - 655	24.04.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF/FBS Bände 117-135 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 656 - 664	24.04.2013	Aktenzeichen: 8951/02 Aktenbezeichnung: Gesellschafterversammlungen BBF Bände 001-009 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 665 - 678	02.05.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat BBF/FBS Bände 136-149 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 679 - 697	02.05.2013	Aktenzeichen: 8950 B4 Aktenbezeichnung: Airline-Ansiedlungen in Berlin Bände 001-019 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 698 - 700	02.05.2013	Aktenzeichen: 8952/06 Aktenbezeichnung: Wertermittlung der Grundstücke Bände 001-003 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 701 - 703	02.05.2013	Aktenzeichen: 8952/07 Aktenbezeichnung: Privatisierung Arbeitnehmerfragen Bände 001-003 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 704	02.05.2013	Aktenzeichen: 8952/08 Aktenbezeichnung: Servicestandards Band 001-001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 705 - 706	02.05.2013	Aktenzeichen: 8952/09 Aktenbezeichnung: Grundstücksgesellschaft / Gemeinsame Gesellschaft neu: FPS Bände 001-002 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 707 - 710	08.05.2013	Aktenzeichen: 8952/01 Aktenbezeichnung: Baufeld Ost Bände 001-003 + 001a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 711 - 720	08.05.2013	Aktenzeichen: 8952/B1 Aktenbezeichnung: BBF Finanzierung Bände 001-010 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 721 - 730	08.05.2013	Aktenzeichen: 8951/02 Aktenbezeichnung: Gesellschafterversammlungen BBF Bände 0010-0019 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 731 - 733	08.05.2013	Aktenzeichen: 8952/04 Aktenbezeichnung: Konsortialvertrag Altgesellschafter Bände 0001-0003 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 734 - 743	15.05.2013	Aktenzeichen: 8952/B1 Aktenbezeichnung: BBF Finanzierung Bände 011-019 + 15a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 744 - 747	15.05.2013	Aktenzeichen: 8952/09 B1 Aktenbezeichnung: Lenkungsausschuss FPS/ AR FPS/ GV FPS Bände 001-004 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 748 - 757	15.05.2013	Aktenzeichen: 8950/B3 Aktenbezeichnung: Großflughafen BBI – Parlamentarische Anfragen Bände 010-019 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 758 - 774	17.05.2013	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat FBB (vorher 4505/62 B3) Bände 150-165, 159a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 775 - 785	24.05.2013	Aktenzeichen: 8952/05 Aktenbezeichnung: IVG Klage Bände 001-010, 1 x Sonderband im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 786 - 793	30.05.2013	Aktenzeichen: 8954 Aktenbezeichnung: Flughafen Schönefeld Bände: 001-008 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 794 - 801	30.05.2013	Aktenzeichen: 8950 B1 Aktenbezeichnung: Verkehrsanbindung BBI (jetzt BER) Bände: 037-044 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 802 - 804	30.05.2013	Aktenzeichen: 8951/02 Aktenbezeichnung: Gesellschafterversammlungen BBF (jetzt FBB) Bände: 020-022 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 805	30.05.2013	Aktenzeichen: 8952 B1 Aktenbezeichnung: BBF-Finanzierung (jetzt FBB-Finanzierung) Band: 020 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 806	30.05.2013	Aktenzeichen: 8959/02 Aktenbezeichnung: Sonderlandeplatz Neuhardenberg Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 807 - 821	05.06.2013	Aktenzeichen: 8951 Aktenbezeichnung: Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und FBS (neu) Bände: 001-015 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 822 - 831	05.06.2013	Aktenzeichen: 8952/03 Aktenbezeichnung: Flughafengebühren Bände: 001-005, 1a, 1b, 1c, 1d, 3a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 832 -845	12.06.2013	Aktenzeichen: 8951 Aktenbezeichnung: Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und FBS (neu) Bände: 016-029 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 846 - 854	12.06.2013	Aktenzeichen: 8951 B2 Aktenbezeichnung: Dienstverträge Geschäftsführer BBF (Unterakte: nicht ausgewählte Kandidaten) Bände: 001-008, 1a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 855 - 856	12.06.2013	Aktenzeichen: 8950 B4 Aktenbezeichnung: Airline-Ansiedlungen in Berlin (vorher: Condor und B5 Eurowings) Bände: 020-021 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 857	19.06.2013	Aktenzeichen: 8950 B1 Aktenbezeichnung: Verkehrsanbindung BBI Band: 045 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 858 - 860	19.06.2013	Aktenzeichen: 8951 Aktenbezeichnung: Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) Bände: 030-032 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 861	19.06.2013	Aktenzeichen: 8952/02 Aktenbezeichnung: Steering Committee Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 862	19.06.2013	Aktenzeichen: 8952/03 Aktenbezeichnung: Flughafengebühren Band: 006 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 863	19.06.2013	Aktenzeichen: 8952/12 Aktenbezeichnung: Klage / Vergleich CSFB und WCP Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 864 - 865	19.06.2013	Aktenzeichen: 8955 /01 Aktenbezeichnung: Klagen gegen BBF Geschäftsführung Band: 001-001a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 866	19.06.2013	Aktenzeichen: 8956/01 Aktenbezeichnung: Rechnungshofprüfung BBF und PPS Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 867	27.06.2013	Aktenzeichen: 8950 B1 Aktenbezeichnung: Verkehrsanbindung BER Band: 046 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 868	27.06.2013	Aktenzeichen: 8950 B3 Aktenbezeichnung: Großflughafen BBI - Parlamentarische Anfragen Band: 054 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 869	27.06.2013	Aktenzeichen: 8950 B4 Aktenbezeichnung: Airline Ansiedlungen in Berlin (vorher: Condor und 8950 B 5 Eurowings) Band: 022 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 870 - 871	27.06.2013	Aktenzeichen: 8951 Aktenbezeichnung: FBS Bände: 033-034 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 872	27.06.2013	Aktenzeichen: 8951 B2 Aktenbezeichnung: Dienstverträge Geschäftsführer FBS (Unterakte: nicht ausgewählte Kandidaten) Band: 009 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 873	27.06.2013	Aktenzeichen: 8951/02 Aktenbezeichnung: Gesellschafterversammlungen FBS Band: 023 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 874	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/09 B2 Aktenbezeichnung: Enteignungsproblematik BBI-Grundstücke Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 875 - 878	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/11 Aktenbezeichnung: Vergabeverfahren Hochtief Bände: 001-004 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 879	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/12 Aktenbezeichnung: Klage/Vergleich CSFB und WCP Band: 002 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 880	27.06.2013	Aktenzeichen: 8956 B1 Aktenbezeichnung: Dienstverträge Geschäftsführer PPS/FPS Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 881	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952 B2 Aktenbezeichnung: Europäische Investitionsbank Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 882	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/02 Aktenbezeichnung: Steering Committee Band: 002 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 883	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/03 Aktenbezeichnung: Flughafengebühren Band: 007 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 884 - 885	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/05 B1 Aktenbezeichnung: Vertragsverhältnisse PPS-Auftragnehmer Band: 001-002 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 886	27.06.2013	Aktenzeichen: 8952/10 Aktenbezeichnung: EG-Notifizierungen Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 887	27.06.2013	Aktenzeichen: 8953/06 Aktenbezeichnung: Schließungsverfahren Flughafen Tegel und Tempelhof Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 888	27.06.2013	Aktenzeichen: 8953/07 Aktenbezeichnung: Terminal Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 889	27.06.2013	Aktenzeichen: 8955/01 Aktenbezeichnung: Klagen gegen BBF-Geschäftsführung Band: 002 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 890	27.06.2013	Aktenzeichen: 8955/02 Aktenbezeichnung: Erbbauzins Tegel/Tempelhof Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 891	27.06.2013	Aktenzeichen: 8956/01 Aktenbezeichnung: Rechnungshofprüfung BBF und PPS Band: 002 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 892	27.06.2013	Aktenzeichen: 8957/01 Aktenbezeichnung: Härteausgleichsstelle Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 893	27.06.2013	Aktenzeichen: 8959/01 Aktenbezeichnung: Flughafen Leipzig/Halle und Stendal Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **I.** **Senatskanzlei** Kurzzitat für Akten: **Skzl**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 894	27.06.2013	Aktenzeichen: 8959/02 Aktenbezeichnung: Sonderlandeplatz Neuhardenberg Band: 002 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 895	18.07.2013	Aktenzeichen: 8950 B1a Aktenbezeichnung: Ostanbindung BBI Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 896	27.08.2013	Aktenbezeichnung: Outlook-Terminkalender 2009-2012 des Regierenden Bürgermeisters Termine im Zusammenhang mit Flughafen BER bzw. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Band: 001 im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 897	15.09.2014	Aktenzeichen: 8951/01 Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat FBB, Voten aus den Bd. 173-208 1 Band im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 898	15.10.2014	Schreiben/Gedächtnisprotokoll der Skzl vom 13.10.2014 zum Gespräch zwischen dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit dem damaligen Sprecher der Geschäftsführung am 30.03.2012 im Original (2 Seiten)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 899 - 932	28.04.2015	Aktenzeichen 8951/01, Bd. 166 - 198, 172a Aktenbezeichnung: Aufsichtsrat FBB 34 Bände im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **II. Abgeordnetenhaus** Kurzzitat für Akten: **Abghs**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1 - 2	24.01.2013	Bericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. WP des Abghs (Drucksache Nr. 12/5950) sowie Plenarprotokoll 12/89 in Kopie 7-fach	offen
Bd. 3 - 4	24.01.2013	Bericht des 1. Untersuchungsausschusses der 14. WP des Abghs (Drucksache Nr. 14/1515) sowie Plenarprotokoll 14/35 in Kopie 7-fach	offen
Bd. 5	30.01.2013	Wortprotokolle des 1. Untersuchungsausschusses der 14. WP des Abghs	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 6	14.03.2013	Wortprotokolle des 4. Untersuchungsausschusses der 12. WP des Abghs Original in Papierform und 5 Kopien nur als CD	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 7	04.04.2013	Drucksachen und Ausschussprotokolle der Sitzungen des Hauptausschusses der 12. – 17. WP in Kopie 5-fach als CD	offen
Bd. 8	23.04.2013	Unterlagen und Protokolle des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr bzw. seiner Vorläufer betreffend die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg von 1993 bis 2012 (die nicht in Band 9 enthalten sind) Kopie 6-fach	offen
Bd. 9	23.04.2013	Protokolle Ausschuss „Verkehr und Betriebe“ 12/46, 12/56, 12/62, 12/83, 13/13 und Ausschuss Bauen, Wohnen und Verkehr 13/17 und 13/23 im Original sowie Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **II. Abgeordnetenhaus** Kurzzitat für Akten: **Abghs**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 10	06.05.2013	Unterlagen des Unterausschusses „Beteiligungsmanagement und –controlling“ 15., 16., 17. WP im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 11	14.03.2013	1 Beschlussprotokoll UA Verm (Haupt) 13/63 1 Ausschussvorgang UA Verm (Haupt) 13/2 (vertraulich) 1 Ordner: Kopien der Privatisierungsverträge 1 Ordner: Kopien des Konsortialvertrags usw. Original in Papierform und 5 Kopien nur als CD	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 12	14.03.2013	Bericht über die Untersuchung bei der BBF und der PPS (30.10.1998)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 13 - 17	14.03.2013	Unterlagen und Protokolle des Unterausschusses Vermögensverwaltung und Beteiligung (VermB) betreffend FBB und FBS der 12. WP 2 Ordner, 3 geklammerte Hefter a 20, 15 und 48 Blatt	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd 18	14.03.2013	Unterlagen und Protokolle des Unterausschusses Vermögensverwaltung und Beteiligung (VermB) betreffend FBB und FBS der 14. WP	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 19	08.07.2014	Unterlagen und Protokolle des Unterausschusses Vermögensverwaltung des Hauptausschusses betreffend FBB und FBS der 15. WP 1 Hefter	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **II. Abgeordnetenhaus** Kurzzitat für Akten: **Abghs**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd 20	24.09.2015	Beschlussprotokoll, Wortprotokoll und Inhaltsprotokoll der 41. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr vom 2.April 2014, der 40. Sitzung vom 12.März 2014, der 30. Sitzung vom 4.September 2013, der 28. Sitzung vom 5.Juni 2013 sowie der 21. Sitzung vom 23.Januar 2013.	offen
Bd 21	04.01.2016	Protokolle des Hauptausschusses sowie des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling und des Unterausschusses Vermögensverwaltung des Abgeordnetenhauses von Berlin betreffend die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für den Zeitraum Oktober 2012 bis Juni 2014 1 Ordner in Kopie 5 Kopien	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **III. Senatsverwaltung für Finanzen** Kurzzitat für Akten: **SenFin**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	04.12.2012	Beteiligungshinweise und Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder im Original sowie in Kopie 8-fach	offen

Herausgebende Stelle: **III. Senatsverwaltung für Finanzen** Kurzzitat für Akten: **SenFin**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 2 - 4	24.01.2013	- Anlagen und sitzungsvorbereitende Unterlagen für Frau Dr. Fugmann-Heesing (ohne Aufsichtsratsprotokolle) für die 23., 25., 26. und 27. Aufsichtsratssitzung der BBF Holding GmbH - Umlaufbeschluss vom 28.07.1994 (3 Bände) im Original sowie in Kopie 8-fach	VS-Vertraulich
Bd. 5 - 9	04.07.2013	Bürgencontrolling zum BBI Ordner I: 09/2009 – 12/2010 Ordner II: 01/2011 – 12/2011 Ordner III: 01/2012 – 04/2012 Ordner IV: 05/2012 – 06/2012 Ordner V: 06/2012 – 08/2012 (Nummerierung in dieser Reihenfolge) (5 Bände) im Original sowie in Kopie 5-fach	VS-Vertraulich
Bd. 10 - 15	04.07.2013	Bürgschaftsantrag BBI Ordner 1: 09/2004 - 07/2008 Ordner 2: 08/2008 - 09/2008 Ordner 3: 10/2008 - 02/2009 Ordner 4: 03/2009 - 05/2009 Ordner 5: 06/2009 - 06/2009 Ordner 6: 06/2009 - 09/2009 (Nummerierung in dieser Reihenfolge) (6 Bände) im Original sowie in Kopie 5-fach	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **III. Senatsverwaltung für Finanzen** Kurzzitat für Akten: **SenFin**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 16 - 18	12.12.2013	Gutachten von KPMG sowie von Hengeler Mueller zur Frage evtl. Pflichtverletzungen durch die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Ordner 1: KPMG-Prüfbericht und Anlage 2: Empfehlungen zu erweiterten Prüfungshandlungen im Rechenschaftsbericht, Ordner 2: Ergänzung des Rechenschaftsberichts der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Ordner 3: Rechtsgutachten zu möglichen Haftungs-tatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der FBB im Zusammenhang mit den Verschiebungen des Inbetriebnahmetermins BER vom 03. Juni 2012 auf den 17. März 2013 und vom 17. März 2013 auf den 27. Oktober 2013 (3 Bände) im Original sowie in Kopie 5-fach	VS-Vertraulich
Bd. 19 - 32	27.05.2014	Ordner 1: FBS Aufsichtsrat 2008 - 2010 Ordner 2-3: FBS Gesellschafterversammlungen 2008 - 2010 Ordner 4: FBS Gesellschaftermittel 2008 - 2010 Ordner 5-13: FBS Fin. und Allg. 03.01.2008 - 28.12.2010 Ordner 14: FBS RhB 2008 - 2010 14 Bände im Original sowie in Kopie 5-fach	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **III. Senatsverwaltung für Finanzen** Kurzzitat für Akten: **SenFin**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd 33 - 36	17.09.2014	Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen ab 10/2012 bis zum 19.06.2014 durch die Referenten für die Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof	VS-Vertraulich
Bd 37	09.01.2015	Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung der FBB vom 31.01.2013 – Kap. 1 bis 3 1 Bd im Original 5 Kopien	VS-Vertraulich
Bd. 38	17.03.2015	Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung der FBB vom 31.01.2013 – Kap. 4 bis 6 1 Bd im Original 5 Kopien	VS-Vertraulich
Bd 39	12.05.2015	Rechtsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller zu möglichen Haftungstatbeständen und Aussicht auf eine erfolgreiche Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen Aufsichtsräte der FBB im Zusammenhang mit den Verschiebung des Inbetriebnahmetermins vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 1 Bd im Original 5 Kopien	VS-Vertraulich
Bd 40	29.12.2015	Originalvermerk vom 05.06.2012 zum Meeting der Gesellschafter- und Bürgenvertreter am 30.05.2012 (Bürgencontrolling zum BBI) 1 Bd im Original 5 Kopien	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **III.** **Senatsverwaltung für Finanzen** Kurzzitat für Akten: **SenFin**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 41	28.04.2016	Schriftsatz vom 23.03.2015 zum Pränotifizierungsverfahren Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg 1 Bd. im Original 5 Kopien	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **IV.** **Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales** Kurzzitat für Akten: **SenGesSoz**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	07.03.2014	alle im Zusammenhang mit dem Lärmschutzkonzept des Flughafens BBI im Zeitraum 2004-2006 angefertigten Papiere, Aktenvermerke sowie Vorbereitungen für Staatssekretärs-, Senats- und Aufsichtsratssitzungen im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **V.** **Senatsverwaltung für Inneres und Sport** Kurzzitat für Akten: **SenInnSport**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1 - 8	18.01.2013	Anlagen und sitzungsvorbereitende Unterlagen für Aufsichtsratssitzungen der FBB (103.-110. Sitzung) durch den Referenten für Senator Henkel (8 Bände) im Original sowie in Kopie 6-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 9 - 19	30.07.2014	Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen (111.-121. Sitzung) durch die Referenten für den Bürgermeister und Senator Frank Henkel	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **VI.** **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt** Kurzzitat für Akten: **SenStadt**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	17.01.2013	„Zwischenbericht Probebetrieb BER“ von der FBB vom 20.04.2012 im Original sowie in Kopie 7-fach	offen

Herausgebende Stelle: **VII.** **Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung** Kurzzitat für Akten: **SenWTF**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1 - 15	24.10.2013	Aktenzeichen: 404060/1 Aktenbezeichnung: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH – Aufsichtsrat Bände: 001-014, 7a im Original sowie in Kopie 5-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 16 - 33	19.06.2015	Aktenzeichen: 40406/1 Aktenbezeichnung: Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH – Aufsichtsrat Bände: 001-015, 5.1,5.2,7.1,7.2,12.1,12.2 im Original sowie in Kopie 7-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **VIII.** **Rechnungshof von Berlin** Kurzzitat für Akten: **RHvB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	16.11.2012	1. Prüfungsmitteilung vom 12. September 1994 2. Bericht über die Untersuchung vom 22. Oktober 1998 3. Prüfungsmitteilung vom 6. Dezember 2006 4. Mangelhafte Wirtschaftlichkeitsberechnung 5. Prüfungsabschlusserklärung vom 10. Dezember 2008 6. Prüfungsabschlusserklärung vom 2. April 2012 7. Schreiben an den Regierenden Bürgermeister zur Privatisierung der BBF aus dem Jahr 2001 im Original sowie in Kopie 8-fach.	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **IX.** **Landesamt für Gesundheit und Soziales Berlin** Kurzzitat für Akten: **LAGeSo**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	01.03.2013	Stellungnahme des Landesamtes für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin zum Gliederungsentwurf für das lärmmedizinische Gutachten vom 09.01.1998 In beglaubigter Kopie 5-fach erhalten. 2 weitere beglaubigte Kopien für Ausschussbüro am 13.03.2013 erhalten.	offen

Herausgebende Stelle: **X.** **Bezirksamt Treptow-Köpenick** Kurzzitat für Akten: **BA T-K**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	28.11.2012	Beschluss des BA Köpenick 571/00 vom 27.06.2000 Beschluss des BA Treptow 66/00 vom 27.06.2000 Beschluss des BA Treptow 70/00 vom 04.07.2000 im Original sowie in Kopie 8-fach	offen

Herausgebende Stelle: **XI.** **Landgericht Berlin** Kurzzitat für Akten: **LG Berlin**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	13.03.2013	Akte zum Rechtsstreit ARGE Drees & Sommer ./. FBS Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH – 20 O 489/09 3 Bände im Original sowie in Kopie 8-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 2	17.10.2014	Protokoll der Aussage des Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz vor dem Landgericht Berlin am 4. September 2014 (Az.: 93.O.55/13) 1 Band in Kopie 6-fach	offen
Bd. 3 - 8	21.01.2015	Akte zum Rechtsstreit Prof. Dr. Schwarz ./. Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH – 93 O 55/13 5 Bände im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **XII. Landesrechnungshof Berlin-Brandenburg** Kurzzitat für Akten: **LRH BB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
1 - 2	29.01.2016	Mitteilung 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“ - Bd. 1 : Prüfungsmitteilung - Bd. 2: weitere Unterlagen 2 Bände in Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XIII. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg** Kurzzitat für Akten: **OVG BB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	25.02.2014	Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg vom 15.06.2012 zum Schallschutz am BER.	offen

Herausgebende Stelle: **XIV.** **Landtag Brandenburg** Kurzzitat für Akten: **LT BB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	28.11.2013	Drucksache 5/3498 in Abschrift Beschlussempfehlung und Bericht des Untersuchungsausschusses 2/1 zur Aufklärung des Grunderwerbs in Berlin und Schönefeld durch die Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) v. 09. Januar 1997 – DS 2/3630 - incl. Wortprotokolle. Beschlussempfehlung und Bericht des Untersuchungsausschusses 3/1 zur Aufklärung der Mitverantwortung der Gesellschafter der BBF am bisherigen Verlauf des Privatisierungsverfahrens und des Vergabeverfahrens zur privaten Errichtung des Großflughafens BBI v. 17. Juni 2003 – DS 3/5952 - incl. Wortprotokolle.	offen
Bd. 2	28.07.2014	Protokolle und Präsentationen, jeweils samt Anlagen, des am 23.01.2013 vom Landtag Brandenburg eingesetzten Sonderausschusses BER bis zum 19.06.2014. 1 Band, in Kopie 6-fach	offen
Bd. 3 - 4	28.07.2014	Protokolle und Präsentationen, jeweils samt Anlagen, des am 23.01.2013 vom Landtag Brandenburg eingesetzten Sonderausschusses BER bis zum 19.06.2014. hier: Protokoll – Teil 2 der 13. und 15. Sitzung	VS-Nur für den Dienstgebrauch

Herausgebende Stelle: **XV.** **Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg** Kurzzitat für Akten: **MIL BB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	Online abgerufen am 09.04.2013	Planfeststellungsbeschluss: Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 (1.171 Seiten plus 3 Anlagen: 3 Pläne: Geländenutzungs- und Funktionsplan, Schutzgebiete, Entschädigungsgebiete) Gespeichert im Laufwerk des Ausschussbüros, 1 Kopie in Papierform im Ausschussbüro. http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.155609.de	offen
Bd. 2	25.06.2013	Vermerk vom 22.03.2003, Dr. Günter Gaentzsch (beglaubigte Kopie)	offen
Bd. 3	25.06.2013	Schreiben vom 16.07.1997, AZ 44-644/1/1 (beglaubigte Kopie)	offen

Herausgebende Stelle: **XVI.** **Landgericht Potsdam** Kurzzitat für Akten: **LG Potsdam**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1 - 9	22.02.2013	Prozessakte in dem Rechtsstreit 3 O 125/12 (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ./. JSK International Architekten Ingenieure GmbH u. gmp Generalplanungsgesellschaft mbH Bände I-III Anlagen: - K8, K9 (Teil1 von 2) - K9 (Teil 2 von 2) - Anlagen zum Schriftsatz vom 19.12.2012 - CBH 1-52 - CBH 53 - CBH 54 (laufende Nummerierung in dieser Reihenfolge) in Kopie 8-fach	VS-Nur für den Dienstgebrauch
Bd. 10 - 11	26.06.2013	Prozessakte in dem Rechtsstreit 3 O 125/12 (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ./. JSK International Architekten Ingenieure GmbH u. gmp Generalplanungsgesellschaft mbH Anlagen: - K 1 – K 7, K 10 – K 15 - K 16 – K 35 (laufende Nummerierung in dieser Reihenfolge) in Kopie 6-fach	VS-Nur für den Dienstgebrauch

Herausgebende Stelle: **XVII. Bundesrechnungshof** Kurzzitat für Akten: **BRH**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1-4	30.09.2014	Berichte, Stellungnahmen, Mitteilungen und Korrespondenzen betreffend die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und deren Vorgängergesellschaften ab 1993 sowie bezüglich des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld und der Errichtung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER). Berichte, Prüfberichte und Korrespondenzen zwischen dem Bundesrechnungshof und der Bundesregierung bzgl. des finanziellen Mehrbedarfs der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Jahr 2012 4 Ordner, beglaubigte Kopien	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **XVIII. Bundes-verwaltungsgericht** Kurzzitat für Akten: **BVerwG**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1 - 2	19.11.2012	- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts v. 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1001.04 - Urteil des Bundesverwaltungsgerichts v. 13. Oktober 2011 - BVerG 4 A 4001.10	offen
Bd. 3 - 4	10.04.2013	- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 4 A 5000.10, 4 A 5001.10, 4 A 5002.10, 4 A 7000.11 - Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 4 A 6001.11 und 4 A 6002.11 (beide von der Internetseite des BVerwG ausgedruckt)	offen
Bd. 5	17.06.2013	Urteil des Bundesverwaltungsgerichts 9 A 20.01 vom 30.01.2002 in Kopie 6-fach	offen

Herausgebende Stelle: **XIX. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** (und deren Nachfolger) Kurzzitat für Akten: **BMVBS / BMVI**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	15.08.2014	Protokolle der vom für Verkehr zuständigen Bundesministerium eingerichteten „SoKo BER“ 1 Band als Abdruck, paginiert	VS-Nur für den Dienstgebrauch

Herausgebende Stelle: **XX. Berliner Wasserbetriebe AöR** Kurzzitat für Akten: **BWB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	18.12.2013	Stellungnahmen und Korrespondenzen der Berliner Wasserbetriebe bezüglich der Ausbauplanung des Flughafens Berlin-Schönefeld bzw. der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg 1 Band in Kopie 6-fach	offen

Herausgebende Stelle: **XXI.** **Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e. V.** Kurzzitat für Akten: **BI Kleinmachnow**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	15.02.2013	Broschüre „Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“ in Schönefeld – die Chronologie“, Stand Juni 2012 von der Internetseite http://www.unser-grossbeeren.de/download.htm	offen

Herausgebende Stelle: **XXII.** **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** Kurzzitat für Akten: **DFS**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1 - 2	12.03.2013	BBI Planung (2 Bände) in Kopie (Az. Bd. 2 von Ausschussbüro vergeben)	offen
Bd. 3	12.03.2013	Abwägung Paket I+II (DES 1+2, DES 3) (1 Band) in Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XXII.** **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** Kurzzitat für Akten: **DFS**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1 - 2	12.03.2013	BBI Planung (2 Bände) in Kopie (Az. Bd. 2 von Ausschussbüro vergeben)	offen
Bd. 3	12.03.2013	Abwägung Paket I+II (DES 1+2, DES 3) (1 Band) in Kopie	offen
Bd. 4	12.03.2013	Projekt BBI (1 Band) in Kopie	offen
Bd. 5 - 6	12.03.2013	FLK Anträge Sitzungen 1-87 (2 Bände) in Kopie	offen
Bd. 7 - 17	12.03.2013	Vortrag, Presse, Protokolle, Anträge FLK Sitzungen 67-81+83, 84 (11 Bände) in Kopie	offen
Bd. 18	12.03.2013	BBI Unterschriftensammlung (1 Band) in Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XXIII.** **Drees & Sommer GmbH** Kurzzitat für Akten: **Drees&Sommer**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	15.11.2012	Ergebnisprotokoll der Besprechung der Geschäftsleitung vom 10.11.2008, inklusive Anlage in Kopie 8-fach Nachlieferung einer weiteren Kopie am 19.11.2012	offen
Bd. 2	25.04.2013	Kostenprognose für das Fluggastterminal, Stand 06.11.2008 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen
Bd. 3	19.09.2014	– Ergebnisprotokolle der Besprechungen zwischen der Geschäftsleitung der FBS und Drees & Sommer – Präsentationen zum Projekt BBI, die der FBS-Projektleitung und der FBS-Geschäftsführung vorgestellt wurden – Schriftwechsel zwischen Drees & Sommer und den Herren Manfred Körtgen, Olaf Nozon, Joachim Korkhaus und Rainer Schwarz bzgl. Planung und Bau des BBI/BER – Projektstatusberichte von Drees & Sommer zum Projekt Flughafen Berlin Brandenburg International/BBI samt Anlagen 1 CD sowie Dateipfad in Papierform	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXIV.** **fdc Airport Consulting & Partners** Kurzzitat für Akten: **fdc**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	14.01.2013	Gutachten „Zukunft Internationaler Flughafen Berlin Brandenburg (BER)“ im Original	offen

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1 - 3	29.11.2012	Sitzungsprotokolle der Gesamtkoordination (3 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 4 - 23	29.11.2012	Berichte und Prüfberichte der Wirtschaftsprüfer BBF/FBS 1993-2002 (20 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 24 - 30	29.11.2012	Sitzungs- und Aufsichtsratsprotokolle der PPS seit 1996 (7 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 31 - 49	15.11.2012	Geschäftsberichte 1993 bis 2011 (19 Bände) im Original	offen
Bd. 50	15.11.2012	Unterrichtung über das Vorhaben und Vorschlag für den Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG im Rahmen der Planfeststellung nach § 8 LuftVG (= „Scoping-Unterlagen“) (1 Band) im Original	offen
Bd. 51	22.11.2012	Behördliche und fachliche Stellungnahmen zur „Unterrichtung über das Vorhaben und Vorschlag für den Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG im Rahmen der Planfeststellung nach § 8 LuftVG (= „Scoping-Unterlagen“)“ (1 Band) im Original	offen
Bd. 52 - 55	19.12.2012	Protokolle AR BBF 1992-2003 (4 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 56 - 64	19.12.2012	Prüfberichte der Wirtschaftsprüfer FBS 2003-2011 (9 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 65 - 70	09.01.2013	AR-Protokolle FBS (neu) 2003-2008 = 63.-90. Sitzung (6 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 71 - 77	17.01.2013	Vorlagen zu AR-Sitzungen FBS (neu) 2006-2008 (7 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 78 - 81	05.12.2012	Organigramme, interne Richtlinien und Organisationskonzepte der FBB (4 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 82	05.12.2012	Gesellschaftsverträge FBB/FBS/BBF, Geschäftsordnung des Aufsichtsrates der FBS/FBB/PPS/BBF, Mitgliederverzeichnis des AR seit 2005 (1 Band) im Original	offen
Bd. 83 - 103	15.11.2012	Antrag auf Planfeststellung (21 Bände, Bd. 1-21) in Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 104	19.12.2012	- Organigramm der Projekt- bzw. Teilprojektverantwortlichkeiten des Zentralbereichs Planung & Bau BER der FBB - Handlungsrichtlinien, Regularien und Reportflüsse zwischen den Auftragnehmer und der pg bbi - Organigramme pg bbi - Liste der Bauvergaben der pg bbi (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 105 - 115	15.11.2012	Antrag auf Planfeststellung (11 Bände, Bd. 22-32) in Kopie	offen
Bd. 116 - 122	09.01.2013	Controllingberichte wps seit 2006 (7 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 123	05.12.2012	Auskunft „Interne Richtlinien/Kriterienliste der Flughafengesellschaft zur Einstufung von Unterlagen als „vertraulich“ (Auszug)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 124 - 140	15.11.2012	Antrag auf Planfeststellung (17 Bände, Bd. 33-49) in Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 141	17.01.2013	- Rahmenterminplan Fluggastterminal/Pier Nord/Pier Süd vom 14.05.2012 - Schreiben der hhp Ingenieure für Brandschutz GmbH v. 30.10.2012 - Klageschrift FBB./. JSK u.a. LG Potsdam – 3O 125/120 (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 142	17.01.2013	Controllingberichte 2005 (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 143 - 149	19.12.2012	Antrag und Baugenehmigung Fluggastterminal (7 Bände) in Kopie	VS-Vertraulich
Bd. 150 - 155	19.12.2012	Antrag und Baugenehmigung Pavillons (6 Bände) in Kopie	VS-Vertraulich
Bd. 156	19.12.2012	Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) für die Brandschutzanlage (1 Band) in Kopie	VS-Vertraulich
Bd. 157 - 158	09.01.2013	Begehungsprotokolle BOA (2 Bände) im Original	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 159 - 160	09.01.2013	Gutachten „Kostenschätzung und Plausibilitätsprüfung der Gesamtbaukosten einschließlich Risikoanalyse zum Bauvorhaben Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)“ (2 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 161	09.01.2013	- Protokoll und Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 20. Juni 1996 inkl. Anlage (Konsensbeschluss) - Aktivitätenliste Gremienrunde zur Erstellung der Controllingberichte durch die wsp cbp - Schreiben der hhpberlin vom 20.06.2012 - Rahmenablaufplan BER-Projekt Stand April 2011 - Schreiben der wsp cbp vom 19.05.2010 mit Anlagen 1 bis 4 - Auflistung des Aktenbestandes (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 162 - 178	09.01.2013	Liste und Protokolle der geplanten und erfolgten VOB-Abnahmen (17 Bände) im Original	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 179 - 198	22.11.2012	Gutachterliche Stellungnahmen im Rahmen des Antrags auf Planfeststellung („Antrag auf Planfeststellung Planungsgrundlagen“) (20 Bände) im Original	offen
Bd. 199 - 206	15.11.2012	Raumordnungsverfahren - Abschlussbericht zum Arbeitspaket „Standortsuche“: - Textteil - Zusammenfassung - Thematischer Katalog zum Planungsdatenpool - Kartenanlagen 1 bis 5 (Nummerierung in dieser Reihenfolge) (8 Bände) im Original	offen
Bd. 207 - 210	17.01.2013	Protokolle Jour Fixe Bereiche/Nutzerkoordination (4 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 211 - 217	17.01.2013	Protokolle Jour Fixe Bau/Baukonflikte (7 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 218 - 227	17.01.2013	Schriftverkehr FBB an BOA (10 Bände) im Original	VS-Nur für den Dienstgebrauch

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 228 - 251	17.01.2013	Schriftverkehr BOA an FBB (24 Bände) im Original	VS-Nur für den Dienstgebrauch sowie VS-Vertraulich für Bd. 240 und 251
Bd. 252	31.01.2013	Leistungsstandfeststellung durch das Sachverständigenbüro Dr. Fretter vom 11.06.2012 hinsichtlich der Brandschutzanlage mit Schriftverkehr (1 Band) in Kopie	offen
Bd. 253	29.04.2013	Kopiervorlagen Aufsichtsrat FBS 104.-108. Sitzung (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 254	29.04.2013	Aufsichtsratsprotokolle FBS 104.-108. Sitzung (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 255	29.04.2013	Protokolle Projektausschuss FBS 2010-Sept. 2012 (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 256	29.04.2013	Protokolle Finanzausschuss FBS 2011-Sept. 2012 (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 257 - 261	31.01.2013	Antragsdokumente Zustimmung im Einzelfall (ZiE) (5 Bände) in Kopie: - Zuströmklappen, 12/037/356, 3 Bände, - Membrane, 12/041/356 und 12/042/356, 1 Band, - Entrauchungsleitungen, 12/046/356, 1 Band, (Nummerierung in dieser Reihenfolge)	VS-Vertraulich
Bd. 262 - 263	29.04.2013	Aufsichtsratsprotokolle FBS (alt) 12.-62. Sitzung (2 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 264 - 265	28.02.2013	Aufsichtsratsprotokolle FBS 91.-103. Sitzung (2 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 266 - 271	28.02.2013	Vorlagen Aufsichtsrat FBS 91.-103. Sitzung (6 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 272 - 273	28.02.2013	Protokolle Projektausschuss FBS 2006-2009 (2 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 274 - 275	28.02.2013	Protokolle Finanzausschuss FBS 2006-2010 (2 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 276	28.02.2013	Rahmenterminpläne WSP CBP 2004-2011 (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 277 - 280	28.02.2013	Vertragsunterlagen FBB-WSP CBP (4 Bände) -Projektsteuerungsvertrag/Vertragstext (inkl. Ergänzungsvereinbarungen) (277) -Projektsteuerungsvertrag/Nachträge I (278) -Projektsteuerungsvertrag/Nachträge II (279) -TP Drittinvestverträge (280) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 281	28.02.2013	Treffen FBB-Bundespolizei – Präsentation und Protokolle (1 Band) im Original	VS-Vertraulich
Bd. 282 - 286	31.01.2013	Vertragsdokumente FBB – pg bbi zum Vertrag 3300 0013 (5 Bände) in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 287	31.01.2013	Vertragsdokumente FBB – pg bbi: Bekanntmachungen Kündigung (1 Band) in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 288 - 293	31.01.2013	Vertragsdokumente FBB – pg bbi zum Vertrag 3300 0608 (6 Bände) in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 294 - 306	31.01.2013	Vertragsdokumente FBB – pg bbi zum Vertrag 3300 1148 (13 Bände) in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 307 - 340	14.02.2013	Schriftverkehr mit CBP Cronauer Beratende Ingenieure GmbH (34 Bände) in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 341 - 350	14.03.2013	Bauüberwachung Terminal BBI Monatsberichte pg bbi Juni 2009 bis April 2010 (10 Bände) im Original	VS-Vertraulich
Bd. 351 - 358	14.03.2013	Vertragsdokumente FBB – pg bbi zum Vertrag 3300 1068 (8 Bände) in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 359 - 408	11.04.2013	Emailverkehr FBB – WSP CBP Teil 1 (50 Bände)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bs. 409 - 420	29.04.2013	Emailverkehr FBB – WSP CBP Teil 2 (12 Bände)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 421 – 437 (mit Ausnahme von Band 436a und 436 b)	23.05.2013	Bauüberwachung Terminal BBI Monatsberichte pg bbi Mai 2010 bis Juni 2011 (17 Bände) im Original	VS-Vertraulich
Bd. 436a		ohne Anlagen	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 436b		Anlage	VS-Vertraulich
Bd. 438 – 455	11.06.2013	Bauüberwachung Terminal BBI Monatsberichte pg bbi Juli 2011 bis Mai 2012 (18 Bände) im Original	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 438a, 440a, 443a, 445a, 447a, 449a, 450a, 451a, 452a, 454a, 455a Bd. 438b, 440b, 443b, 445b, 447b, 449b, 450b, 451b, 452b, 454b, 455b		ohne Anlagen Anlage	vertraulich gem. § 53 GO Abghs VS-Vertraulich
Bd. 456 - 459	23.05.2013	Dokumente ORAT Probebetrieb (4 Bände) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 460 - 461	11.06.2013	Schriftverkehr TÜV Rheinland - Nachträge, Anordnungen, Rechnungen - Sonstiger Schriftverkehr in Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 462	11.06.2013	- Schriftverkehr WSP-CBP und begleitende Unterlagen über Schwierigkeiten der Einhaltung des Zeitplans - Protokoll der Sitzung der GF der FBB vom 25.05.2010 und gutachterliche Kurzstellungnahme Dr. Fretter - Sitzungsprotokolle der Arbeitsgruppe „Vorbereitung behördlicher Abnahmen“ (1 Band) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 463	04.07.2013	Unterlagen zur 100%-Bürgschaft 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 464	04.07.2013	Schriftverkehr mit McKinsey von Ende 2011 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 465	04.07.2013	Schriftverkehr FBB – pg bbi zur Insolvenz IGK-IGR 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 466	04.07.2013	Unterlagen zu Rollercoaster-Swaps (BBI Zinssicherungsstrategie) 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 467 - 468	04.07.2013	Unterlagen zum EU-Notifizierungsverfahren - Antrag mit Anlagen - Schriftverkehr im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 469 - 472	04.07.2013	Passagierprognosen 4 Bände im Original	VS-Vertraulich
Bd. 473	28.10.2013	To-Do-Listen Aufsichtsrat 2009-2012 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 474 - 477	13.12.2013	E-Mailverkehr FBB - WSP CBP Airport GmbH einschließlich Anhänge 2010 - 2012 4 Daten-DVDs	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 478 - 480	20.12.2013	Gutachten des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Dr. Kraft zur Geltendmachung von Haftungsansprüchen der FBS gegenüber pg bbi 3 Bände im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 481-483 (Kopien von Bd. 481 auf 2 Ordner aufgeteilt: Bd. 481a und 481b)	28.01.2014 04.04.2014	Protokolle der Geschäftsführersitzungen der FBS bzw. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH von 2006 bis 2012 außer Protokoll Nr. 17/2010 (in Band 462 enthalten) und außer Protokoll 18/2006 3 Bände im Original Nachlieferung Protokoll 18/2006 im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 484	04.04.2014	Schreiben des Bauordnungsamtes Dahme-Spreewald vom 27.04.2012 an die FBB betreffs Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 485	04.04.2014	Präsentation von Herrn Christian Manninger (WSP CBP) in der Sitzung der Geschäftsführung der FBS am 15.04.2011 zum Tagesordnungspunkt 4.1. Aktuelle Bewertung BBI-Prognose, Risiken und Finanzrahmen 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 486	04.04.2014	- Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen TÜV Rheinland über die Abnahme des Fluggastterminals und der betriebsspezifischen Gebäude für den Zeitraum Juni 2012 bis September 2012 - Protokolle des Jour Fixe der übergeordneten Sachverständigen mit den Sachverständigen der Auftragnehmer für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG einschließlich der Anlagen für den Zeitraum Januar 2012 bis September 2012 1 Band im Original Ergänzung: Teilprojekt Hochbau Ersatztermin Jour-Fixe übergeordneter Sachverständiger	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 487-495	25.08.2014	Organigramme, Sitzungspräsentationen, Maßnahmeprotokolle, Dokumentationen und Verträge mit externen Beratern im Zusammenhang mit dem Projekt „Sprint“ der FBB GmbH sowie strukturierte und für die „Sprint“ –Modulleiter aufbereitete Mängellisten und die Arbeitsbeschreibung des Projektmanagement Office (PMO) aus dem Zeitraum 27.09.2012 bis 19.06.2014. Bd.1-2 : Präsentation Lenkungskreis; Bd. 3-4: Präsentation Lagebesprechung; Bd. 5-6: Präsentation Steuerkreis Bd. 7: Sprint Organigramme Verträge Leistungsbeschreibung PMO Bd. 8: Mängellisten Sprint (Datenträger) Bd. 9: Maßnahmenprotokolle Sprint (Datenträger)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 496	25.08.2014	Controllingberichte der FBB GmbH/Controllingberichte der Projektsteuerung aus dem Zeitraum IV Quartal 2012 - II. Quartal 2013	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 497	25.08.2014	Berichte und Prüfberichte der Wirtschaftsprüfer bzgl. der FBB GmbH aus dem Zeitraum 27. 09.2012 bis 19.06.2014	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 498	25.08.2014	Präsentationen, jeweils samt Anlagen, der 109.-120. Aufsichtsratssitzung der FBB	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 499	25.08.2014	Antrag der FBB auf Betriebsaufnahme vor Fertigstellung vom 15.03.2012 an das Bauordnungsamt Landkreis Dahme-Spreewald (übergeben am 16.03.2012)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 500	25.08.2014	- Stellungnahme der Fa. hhpberlin vom 16.03.2012 zum Antrag der FBB auf Betriebsaufnahme vor Fertigstellung vom 15.03.2012 12. - Protokoll bzw. Aktenvermerk zum Gespräch der Geschäftsführung der FBB (Herr Körtgen) mit der Fa. hhpberlin (Herr Dahlitz u.a.) vom 19.04.2012 über das Schreiben der Fa. hhpberlin vom 17.04.2012. - Auflistung der vertraglichen Vereinbarungen mit Ingenieurbüros (TP FGT). - Auflistung der Subunternehmer, die nach der Kündigung ihres früheren Auftraggebers pgbbi im Mai 2012 für die FBB im TP FGT tätig waren. - Auflistung der Firmen, die seit der Absage der Inbetriebnahme im Mai 2012 im TP FGT tätig waren. - Vertragliche Vereinbarungen der FBB mit dem ehemaligen Technikchef Horst Amann.	

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 500	25.08.2014	- Vertragliche Vereinbarungen und Kündigung des Vertragsverhältnisses der pgbbi und der FBB mit dem Technischen Zeichner Alfredo Di Mauro und der Fa. TCI Technik Consult Ingenieursbüro GmbH, Berlin	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 501 - 503	25.08.2014	Vertragliche Vereinbarungen mit den seit Mai 2012 am TP FGT mit der TGA beschäftigten Firmen (Band 1-3 von 9) Drei Bände im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 504	11.07.2014	Schlussbericht Bestandsaufnahme TÜV 1 Band im Original (Paginierung nachträglich)	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 505 - 525	22.09.2014	Mängelbericht Bestandsaufnahme TUV Band 2 bis Band 22 im Original 21 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 526	22.09.2014	Protokolle der 109.-120. Aufsichtsratssitzung der FBB im Original 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 527	22.09.2014	Antrag der FBB auf Nutzung vor Fertigstellung vom 03./04.04.2012 im Original 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 528	22.09.2014	Anlage 3: Teilnehmerliste zum Protokoll der TÜV Rheinland Industrie Service GmbH vom 14.02.2012: Übersichten zum Stand der Inbetriebnahmen sicherheitstechnische Anlagen „Status 07.02.2012“ FGT/PN/PS, üSV 16.01.2012 1 Blatt	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 529-533	23.10.2014	- Korrespondenz mit dem BMVBS/BMVI (Jan. 2012 - Jun. 2014) und Schreiben der pgbbi vom 23.05.2012 - Vertragliche Vereinbarungen Siemens - Vertragliche Vereinbarungen YIT - Vertragliche Vereinbarungen FGT/TGA (Band 4 und 5 von 9) 6 Ordner im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 534	23.10.2014	Schriftverkehr der Geschäftsführung bzw. dieser direkt zugeordneten Mitarbeitern der FBB (und deren Rechtsvorgängern) im Zeitraum vom 01.01.2010 bis 15.09.2012 mit folgenden Personen: 1. Joachim Korkhaus 2. Manfred Körtgen 3. Olaf Nozon 4. Harald Siegle (nur Ausgangspost) 1 CD	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 535	07.01.2015	Schriftverkehr der Geschäftsführung bzw. dieser direkt zugeordneten Mitarbeitern der FBB (und deren Rechtsvorgängern) im Zeitraum vom 01.01.2010 bis 15.09.2012 mit folgenden Personen: 1. Joachim Korkhaus 2. Manfred Körtgen 3. Olaf Nozon 4. Harald Siegle (nur Eingangspost) 1 Datenstick	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 536	07.01.2015	Geschäftsanweisung für Geschäftsführer vom 07.12.2012 B5-Protokolle Cockpit-Berichte 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 537	07.01.2015	- Mitarbeiterlisten - Stellungnahme von hhpberlin vom 17.04.2012 zum Antrag der FBB auf Nutzung vor Fertigstellung vom 03./04.2012 - Schreiben von hhpberlin an Herrn Körtgen vom 16.04.2012 zum Antrag der FBB auf Nutzung vor Fertigstellung vom 03./04.2012 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd.538	07.01.2015	Protokolle der Sitzungen des Projektausschusses Oktober 2012 bis April 2014 mit Anlagen 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 539	07.01.2015	Protokolle der Sitzungen des Finanzausschusses Oktober bis Dezember 2012mit Anlagen und des Projektausschusses Februar 2013 bis Juni 2014 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 540-543	07.01.2015	Vertragliche Vereinbarungen FGT/TGA (Band 6 bis 9 von 9) 4 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 544	25.02.2015	Protokolle - SiKo/TGA-Monitoring Jour Fixe - Beratung am 09.11.2011 mit FBB, BOA, TÜV u.a. - Besprechungen zur geschossübergreifenden Entrauchung am 15.08.2012 und 03.09.2012 mit FBB, BOA, hhpberlin 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 545	25.02.2015	BBI-Statusberichte von WSP CBP 12/2009 bis 12/2010 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 546	25.02.2015	BBI-Statusberichte von WSP CBP 01/2011 bis 05/2011 mit Besprechungsprotokollen 1 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 547-550	25.02.2015	Vertragliche Vereinbarungen mit Wirtschaftsprüfern und Unternehmensberatern seit 2012 4 Ordner	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 551	17.03.2015	Protokolle der Geschäftsführersitzungen 10/2012 bis 06/2014 auf CD	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 552	17.03.2015	Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung vom 31.01.2013 auf CD	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 553	22.04.2015	• Email der Kanzlei Kapellmann vom 18.05.2012 über die Konsequenzen einer Beendigung der Zusammenarbeit der Flughafengesellschaft mit der pgbbi • Geschäftsführeranweisungen vom 06.03.2007 und 17.09.2010 • Protokolle der 121. und 122. Aufsichtsratssitzung (April und Juni 2014), mit Anlagen • Protokolle der Sitzungen des Finanzausschusses November 2012 bis Juni 2014 (91. Sitzung) • Protokolle der Sitzungen des Projektausschusses März bis Juni 2014 (42. Sitzung), mit Anlagen 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 554	30.09.2015	Sachstandsberichte Juni 2012 bis November 2014 1 Band im Original	offen

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 555 - 557	30.09.2015	• Band 1: Gutachten zur Entrauchungsanlage des Fluggastterminals, erstellt im Herbst 2011 von Prof. Dr.-Ing. Uwe Franzke und Nachtragsangebote der Fa. Siemens aus den Jahren 2011 und 2012 (Teil 1) • Band 2 und 3: Forts. Nachtragsangebote der Fa. Siemens aus den Jahren 2011 und 2012 3 Bände im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 558	18.12.2015	Bericht zur Revision des Nachtragsmanagement der Flughafengesellschaft, erstellt von KPMG im Jahr 2013 sowie den Bericht zum im Jahr 2014 erteilten 1. Nachtrag zur Revision des Nachtragsmanagements der Flughafengesellschaft 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 559	27.01.2016	Das als „Anlage AS 1“ bezeichnete Schreiben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH an Air Berlin vom 17.12.2015, welches dem Anschreiben der Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer an das Ausschussbüro vom 27.01.2016 beigefügt ist. 1 Band (2 Seiten) in Kopie 5 weitere Kopien	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 560	01.03.2016	Brief des Ministerpräsidenten Matthias Platzeck an den Geschäftsführer der FBB Prof. Rainer Schwarz betreffs eines erweiterten "freiwilligen" Lärmschutzes für die Anwohner des BER im Vorfeld der 104. Aufsichtsratssitzung (20.04.2012) 1 Band (3 Seiten) in Kopie 5 weitere Kopien	offen

Herausgebende Stelle: **XXV.** **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** Kurzzitat für Akten: **FBB**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 561	25.04.2016	1. Brief des Geschäftsführers Technik Horst Amann an die Gesellschafter vom 04.01.2013 über die Aufgabe des Eröffnungstermins 2. Unterlagen für Geschäftsführungssitzungen der FBB - GF-Vorlage 31/2011 zum Risikomanagement aus Sitzung der GF vom 23.02.2011 - GF-Vorlagen 64 und 65/ 2011 über Kosten der TGA aus Sitzung der GF vom 10.05.2011, - GF-Vorlage 119/2011 über Mehrkosten FGT aus Sitzung der GF vom 29.06.2011, - GF-Vorlagen 12 und 13/2012 über weiteren Finanzierungsbedarf aus Sitzung der GF vom 1.2.2012 (FBB 483, S. 203) bzw. vom 22.2.2012, - GF-Vorlage 47/2012 aus Sitzung der GF vom 02.05.2012, - GF-Vorlage 81/2012 aus Sitzung der GF vom 02.08.2012.	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXVI.** **gmp Generalplanungs-gesellschaft mbh** **Architekten von Gerkan, Marg und Partner** Kurzzitat für Akten: **gmp**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	18.02.2013	Schreiben vom 19.03.2010, vom 11.05.2010 und vom 27.05.2010 In Kopie 5-fach Eine Kopie nachträglich	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 2	25.10.2013	Ernst&Young: Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektaublaufes und deren Auswirkungen. Gutachten im Auftrag der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pg bbi) im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXVII.** **Kapellmann und Partner Rechtsanwälte mbB** Kurzzitat für Akten: **Kapellmann**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd.1	11.05.2015	Schreiben vom 14.04.2015 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Beratung 1 Band im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXVIII.** **Mc Kinsey & Company, Inc.** Kurzzitat für Akten: **McKinsey**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1	30.11.2012	Schriftverkehr mit der FBB elektronisch 1 DVD	VS-Nur für den Dienstgebrauch

Herausgebende Stelle: **XXIX.** **Siemens AG** Kurzzitat für Akten: **Siemens**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1-6	13.02.2012	Unterlagen zu Anordnung von Leistungen durch die Flughafengesellschaft 2010 bis 2012 Ordner 1 bis 3: Bedenken und Behinderungen nebst Schriftverkehr Ordner 4 bis 6: Anordnungen der FBB 6 Ordner im Original	VS-Vertraulich

Herausgebende Stelle: **XXX.** **TÜV NORD AG/ TÜV Rheinland AG** Kurzzitat für Akten: **TÜV**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Bd. 1	13.12.2012	Prüfprotokolle vom 08.12.2011, 14. und 30.05.2012 in Kopie 8-fach	offen
Bd. 2 - 3	04.03.2013	Protokolle vom 14.02.2012 und 28.02.2012 In Kopie 5-fach, 1 weitere Kopie	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd 4	11.07.2014	- Die monatlichen Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen TÜV Rheinland über die Abnahme des Flugastterminals und der betriebsspezifischen Gebäude für den Zeitraum November 2011 bis September 2012. - Protokolle des Jour Fixe der übergeordneten Sachverständigen mit den Sachverständigen der Auftragnehmer für Terminal, Pier Nord & Pier Süd, BsG einschließlich der Anlagen für den Zeitraum November 2011 bis September 2012.	offen

Herausgebende Stelle: **XXXI.** **WSP CBP Airport GmbH** Kurzzitat für Akten: **WSP CBP**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Bd. 1 - 2	11.02.2013	Schriftverkehr und Dokumente zur Terminplanung BER (2 Bände) in Kopie 6-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 3 - 19	11.02.2013	Organigramme der Projektsteuerung, Auflistung der beteiligten Unternehmen und Projekthandbuch BBI 2012 (17 Bände) in Kopie 6-fach	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 20	11.02.2013	Projekthandbuch BBI 2012 1 CD-ROM	vertraulich gem. § 53 GO Abghs
Bd. 21	26.03.2014	Schriftverkehr WSP CBP - FBB Februar - Mai 2012 1 CD-ROM	offen

Herausgebende Stelle: **XXXII.** **Zeuge Dr.-Ing. Michael Fretter** Kurzzitat für Akten: **Fretter**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Band 1	15.04.2015 06.05.2015	• 05.03.2010, SV Dr. Fretter an FBS, Hr. Korkhaus: Ergebnisse einer ersten Prüfung der vertraglich durch die Projektsteuerung bzw. den Generalplaner geschuldeten Terminplanungs- und Steuerungsleistungen • 21.03.2010, SV Dr. Fretter an FBS, Hr. Korkhaus: Durchsicht und Prüfung der übergebenen Terminplanung WSP-CBP, Stand 16.07.2009, Terminplanung pg bbi Stand 25.11.2009 Terminkonzept Planung TGA der pg bbi vom 14.03.2010 • 23.03.2010, pg bbi/ibb an FBS: Übergabe Vorabzug des fortgeschriebenen Detail-Bauablaufplans – Stand 22.03.2010, Index 1 – mit zugehörigem Erläuterungsbericht und der aktualisierten Kapazitätsermittlung Arbeitskräfte • 07.06.2010, SV Dr. Fretter Präsentation FBS: Ergebnisdarstellung der Abstimmung mit pg bbi am 06.06.2010 zur unterschiedlichen Bewertung der Planungs- und Ausführungstermine Neubau Terminal Flughafen BBI • 15.07.2010, SV Dr. Fretter an FBS, Hr. Korkhaus, Hr. Nozon: Übergabe aktualisierte und mit pg bbi abgestimmte Rahmenterminplanung (Zusammenfassung DTP pg	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXXII.** **Zeuge Dr.-Ing. Michael Fretter** Kurzzitat für Akten: **Fretter**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
		bbi Stand 07.07.2010 sowie Planungsterminplan Stand 05.07.2010) • 03.08.2010, pg bbi/ibb an FBS: Übergabe Terminplanfortschreibung AP TGA/Ausbau „Planung der Planung“ • 10.08.2010, WSP/CBP an FBS: Übergabe neuer Rahmenablauf BBI, Stand 06.08.2010 (Abstimmung mit FBS, TPS, Planern und den fachlich Beteiligten) • 05.11.2010, SV Dr. Fretter an FBS, Hr. Korkhaus, Hr. Nozon: Übergabe aktueller Leistungsstandbericht einschl. Bewertung • 29.11.2010, SV Dr. Fretter an pg bbi: Vorschlag Bauablaufumstellung Natursteinarbeiten • 09.12.2010, SV Dr. Fretter an WSP CBP: Qualität der Fortschreibung der Terminplanung durch pg bbi vom 03.12.2010 • 23.03.2011, SV Dr. Fretter an pg bbi: Übergabe weiterer Vorschläge zur Kompensation der Terminverzüge • 23.05.2011, SV Dr. Fretter an FBS, Hr. Korkhaus: Risikoanalyse Fertigstellungstermine FGT Stand 23.05.2011 einschl. Darstellung eingeleiteter Gegenmaßnahmen • 01.06.2011, SV Dr. Fretter an pg bbi:	

Herausgebende Stelle: **XXXII.** **Zeuge Dr.-Ing. Michael Fretter** Kurzzitat für Akten: **Fretter**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
		Antwort auf Schreiben pg bbi vom 31.05.2011 bzgl. Risikoanalyse vom 23.05.2011 - Kurzstellungnahme zur Leistungsstandeinschätzung pg bbi • 24.06.2011, SV Dr. Fretter an FBS, Hr. Korkhaus: Risikoanalyse Fertigstellungstermine FGT Stand 24.05.2011 einschl. Darstellung eingeleiteter Gegenmaßnahmen • 27.07.2011, pg bbi/ibb an SV Dr.-Ing. Fretter, WSP/CBP, Hr. Schmidt Übergabe des an den aktuellen Abstimmungsstand mit FBS, Dr. Fretter, WSP/CBP und pg bbi angepassten Bauablaufplan ein Band im Original Teillieferung auf Datenstick	

Herausgebende Stelle: **XXXIII.** **Zeuge Hans-Joachim Paap** Kurzzitat für Akten: **Paap**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Band 1	21.04.2014	Schreiben von WSP CBP an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Herrn Joachim Korkhaus, vom 14. März 2012 im Original	offen

Herausgebende Stelle: **XXXIV.** **Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz** Kurzzitat für Akten: **Schwarz**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Band 1	22.10.2014	Gedächtnisprotokoll zum Gespräch mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden der FBB am 30.03.2012 + 1 Anlage (Kopie Zeitungsartikel „BILD“ vom 22.03.2012) 4 Blatt im Original	vertraulich gem. § 53 GO Abghs

Herausgebende Stelle: **XXXV.** **Zeuge Michael Zehden** Kurzzitat für Akten: **Zehden**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Band 1	24.10.2013	Dem Aufsichtsratsmitglied Zehden zugegangener anonymer Brief vom 14. September 2012 im Original sowie in Kopie 5-fach	offen

Herausgebende Stelle: **XXXVI.** **Landkreis Dahme-Spreewald** Kurzzitat für Akten: **LDS**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Band 1	12.05.2015	Niederschrift der Kreistagssitzung vom 18.04.2012 Beglaubigter Auszug	offen

Herausgebende Stelle: **XXXVII .** **Zeuge Alfredo di Mauro** Kurzzitat für Akten: **di Mauro**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Band 1-6	04.09.2015	Hefter C.4 Hefter D.1.1. Hefter D.2.12. Hefter D.2.13. Hefter F.7 Hefter F.9 1 Original (in Kopie 6-fach) Nummerierung in dieser Reihenfolge	offen

Herausgebende Stelle: **XXXVIII.** **Zeuge Hubert Nienhoff** Kurzzitat für Akten: **Nienhoff**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Band 1	02.10.2015	Basis Architektenplan mit Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt und Dachaufsicht Brandgasventilator. 1 Original	offen

Herausgebende Stelle: **XXXIX.** **Zeuge Peter Oettel** Kurzzitat für Akten: **Oettel**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Band 1	10.10.2015	Schreiben des Zeugen Oettel mit einer Zusammenfassung seiner Tätigkeit als Monitor (Beobachter) bei Planung und Bau des BER. 1 Original	offen

Herausgebende Stelle: **XL.** **Ministerium der Finanzen Brandenburg** Kurzzitat für Akten: **MdF BB**	**Eingang**	**Eingegangene Akten**	**Geheimhaltungsgrad**
Band 1	17.02.2016	Stellungnahme des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg (MdF) zu der Prüfungsmitteilung des Landesrechnungshofes vom 10.07.2015 über die Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit dem BER-Projekt vom 09.10.2015. 1 Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XLI.** **Eisenbahn - Bundesamt** Kurzzitat für Akten: **EBA**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Band 1	17.05.2016	Plangenehmigung des EBA vom 18.06.2007; Inbetriebnahmebescheide (S-Bahn, Fernbahn): - Bescheid vom 02.06.2012 - Bescheid vom 30.05.2012 - Bescheid vom 28.10.2011 betr. TEN-HGV-Strecken - Bescheid vom 28.10.2011 betr. S-Bahn-Strecke - Plangenehmigung vom 18.06.2007 zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 1 Kopie	offen

Herausgebende Stelle: **XLII.** **Staatskanzlei Brandenburg** Kurzzitat für Akten: **StKzl**	Eingang	Eingegangene Akten	Geheimhaltungsgrad
Band 1	17.05.2016	Gesamtvorbereitung für die Aufsichtsratssitzung vom 25.06.2010 5 Kopien	offen

Ausfertigung

KAMMERGERICHT

Beschluss

Geschäftsnummer:

1 AR 1/14 (WSt)
501 AR 1/13 Landgericht Berlin

In dem Verfahren über den Antrag

des vom Abgeordnetenhaus von Berlin eingesetzten 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)

- Antragsteller -

gegen 1. :

2

- Antragsgegner und Beschwerdeführer -

Verfahrenbevollmächtigte:

auf Herausgabe und Beschlagnahme eines Gegenstandes

Anlage 1
Beschluss der Kammergerichts vom 06.10.2014

hat der 1. Senat für Wirtschaftsprüfer-, Steuerberater- und Steuerbevollmächtigtensachen des Kammergerichts in Berlin als Beschwerdesenat nach § 31 Abs. 4 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin (UntAG Bln)

am 6. Oktober 2014 beschlossen:

1. Die Beschwerde der Antragsgegnerin zu 1. gegen die Beschlüsse des Landgerichts Berlin vom 20. Juni 2013 und vom 10. September 2013 wird verworfen.

2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss des Landgerichts Berlin vom 10. September 2013 rechtswidrig war, soweit die Durchsuchungsanordnung auf die Privatwohnung des Antragsgegners zu 2. erstreckt worden ist. Dessen weitergehende Beschwerde wird verworfen.

Gründe:

I.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat am 27. September 2012 den 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) eingesetzt. Der Ausschuss hat nach dem in fünf Abschnitte mit insgesamt 78 Unterpunkten gegliederten Untersuchungsauftrag Fragen der Flughafenplanung, des Informationsflusses und der Kontrolle, der Vergabe- und Bauphase, der Absagen angekündigter Inbetriebnahmen sowie unter dem Abschnitt E. auch näher bezeichnete Gesichtspunkte der Kostenentwicklung des Projekts zu klären. Wegen der Einzelheiten nimmt der Senat auf den Einsetzungsbeschluss Bezug (Abgeordnetenhaus Drucksache 17/0544).

1. Der Untersuchungsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 1. Februar 2013, ein unter dem 27. April 2012 von der Unternehmensberatung „Ernst & Young Real Estate GmbH" im Auftrag der „Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International" (im Folgenden „pg bbi") erstelltes Gutachten mit dem Titel „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufs und deren Auswirkungen" als Beweismittel heranzuziehen und zu diesem Zweck die als Gewahrsamsinhaber um die Herausgabe dieses Beweismittels zu ersuchen. Die pg bbi war als Arbeitsgemeinschaft gegründet worden, um im Auftrag der „FBS Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH" (im Folgenden „FBS") Generalplanerleistungen im Zusammenhang mit der Neuerrichtung eines Terminalgebäudes sowie weiterer Gebäude an dem Flughafen Berlin-Brandenburg International zu erbringen. Ihr gehörte – neben zwei weiteren Ingenieurs- bzw. Architektengesellschaften – auch die Antragsgegnerin zu 1. an, die neben ihrem Hauptsitz in auch ein Büro in hat. Das Gutachten enthält eine Darstellung der Projektabwicklung und befasst sich mit einer Analyse der Gründe für die Absagen der zum 30. Oktober 2011 und 3. Juni 2012 angekündigten Inbetriebnahmen des Flughafens. Es legt dabei zugrunde, dass im Projektverlauf der Leistungsumfang der pg bbi gegenüber der ursprünglichen Entwurfsplanung und dem Generalplanervertrag vom Januar 2005 mehrfach erweitert worden sei und die Projektabwicklung seit Herbst 2007 zudem unter dem Einfluss zahlreicher Störungen gestanden habe.

Mit Schreiben vom 5. Februar 2013 richtete der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses das vom Ausschuss beschlossene Herausgabeverlangen „ " Der Antragsgegner zu 2., der Gründungspartner und geschäftsführender Gesellschafter der Antragsgegnerin zu 1. ist, wurde darin persönlich angesprochen und unter Hinweis auf den Beweisbeschluss sowie die gesetzliche Grundlage (Art. 48 Abs. 2 VvB und § 16 Abs. 1 UntAG Bln) um Übersendung des Gutachtens sowie dreier näher bezeichneter Schreiben der pg bbi an die FBS „im Original sowie nach Möglichkeit in 5-facher Ausfertigung" bis zum 22. Februar 2013 ersucht.

In Beantwortung dieses Schreibens meldete sich der Verfahrensbevollmächtigte der Antragsgegner mit Schreiben vom 15. Februar 2013 unter Hinweis darauf, dass er „im Hinblick auf den Untersuchungsausschuss" sowohl die Antragsgegnerin zu 1. als auch die beim Bauvorhaben BER tätigen Architekten persönlich anwaltlich vertrete. Er übersandte dem Untersuchungsausschuss neben anderem lediglich fünf Kopien des Gutachtens, die zudem Schwärzungen wie folgt enthielten: Unter der Rubrik „Der gestörte Projektablauf" (Ziffer 4, Seiten 11 bis 23) stellt das insgesamt 25 Seiten umfassende Gutachten die (infolge der im Herbst 2007 vorgenommenen Neukonzeption erforderlich gewordenen) Planungs- und Ausführungsänderungen sowie die aufgrund dessen zwischen der FBS und der pg bbi geschlossenen Nachträge dar und benennt die hierfür jeweils vereinbarten zusätzlichen Vergütungen. Die insgesamt 19 Passagen des Gutachtens, die das Kostenvolumen der entsprechenden Nachträge bezeichnen, waren in der übersandten Kopie des Gutachtens sämtlich geschwärzt, ohne dass der Verfahrensbevollmächtigte auf eine eventuelle Unzumutbarkeit der Weitergabe dieser Passagen hingewiesen oder die Schwärzungen auch nur angesprochen hätte.

Mit Schreiben vom 20. Februar 2013, gerichtet an „

, bat der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses unter Hinweis auf die Beweisanforderung um die Übersendung des Gutachtenoriginals. Nachdem auf dieses Schreiben eine Reaktion ausgeblieben war, bat der Ausschussvorsitzende dieselbe Empfängerin mit Schreiben vom 16. April 2013 – nunmehr unter ausdrücklichem Hinweis auf die in § 18 UntAG Bln enthaltene Verpflichtung zur Herausgabe des Dokuments und Androhung von Zwangsmaßnahmen – erneut um Übersendung des Originals.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 18. April 2013 teilte der Verfahrensbevollmächtigte der Beschwerdeführer dem Ausschuss mit, dass das in Rede stehende Gutachten lediglich als Datei existiere. Die Verfasser des Gutachtens hätten keines der Exemplare unterzeichnet und damit auch kein „Original" hergestellt. Er habe

deshalb einen Ausdruck der Datei übersandt und bestätige ausdrücklich die Übereinstimmung dieses Ausdrucks mit der ihm zur Verfügung stehenden Datei. Es existiere also kein Exemplar, das „originaler" sei als dasjenige, welches dem Ausschuss bereits vorliege.

Mit Schreiben vom 3. Mai 2013 bat der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses mitzuteilen, ob die in Rede stehende, das Original enthaltende Datei ebenfalls die im Ausdruck vorhandenen geschwärzten Passagen enthalte. Für den Fall, dass dies nicht der Fall sei, bat er um Übersendung der nicht geschwärzten Version. Hierauf antwortete der Verfahrensbevollmächtigte mit E-Mail vom 23. Mai 2013 dahin, dass die Datei „ebenfalls Schwärzungen (Weißungen)" enthalte. Geschwärzt seien „lediglich die Euro-Beträge, die für den Untersuchungsgegenstand ohne Belang sein dürften". Im Anhang dieser E-Mail fand sich eine digitale Version des Gutachtens (in Gestalt einer pdf-Datei), die an jenen 19 Stellen, die in der ursprünglich übersandten Papierkopie Schwärzungen aufwiesen, Auslassungen (weiße Stellen im Text) enthielt, die mit den Schwärzungen in den Papierkopien allerdings nicht vollständig übereinstimmten. Überdies fanden sich – abweichend von den zunächst übersandten Fotokopien – auf der letzten Seite des Gutachtens über den Namen der drei Verfasser jeweils Unterschriftszüge.

2. In seiner Sitzung vom 7. Juni 2013 beschloss der Untersuchungsausschuss daraufhin, bei dem Landgericht Berlin gemäß § 18 Abs. 3 Satz 1 und 2 UntAG Bln die Durchsuchung der Geschäftsräume der Antragsgegnerin zu 1. in zum Zwecke der Beschlagnahme des in Rede stehenden Dokuments – auch hinsichtlich einer digitalen Version des Dokuments, sofern kein Papierexemplar aufgefunden werde, – und seine Herausgabe an den Untersuchungsausschuss zu beantragen. Einen entsprechenden Antrag richtete der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses in dessen Namen mit Schriftsatz vom 13. Juni 2013 an das Landgericht.

Zur Begründung führte er unter Darstellung des bisherigen Verfahrensgangs und Schriftverkehrs im Wesentlichen aus, dass aus einem Vergleich des am 5. Februar 2013 übersandten ersten Dokuments mit dem am 23. Mai 2013 übersandten zweiten Dokument hervorgehe, dass ersteres Schwärzungen, letzteres jedoch „Wei-

ßungen" enthalte. Zudem stimmten die Auslassungen nicht überein. So sei im Papierausdruck regelmäßig hinter der geschwärzten Zahl noch die Währungsangabe „EUR" zu sehen, die in der digitalen Version an den weißen Stellen im Text fehle. Anders als von der Antragsgegnerin behauptet, könne es sich bei der zunächst übersandten Gutachtenkopie deshalb nicht um einen Ausdruck der ursprünglichen Datei handeln. Dies ergebe sich insbesondere auch aus dem Umstand, dass im ursprünglich zugesandten, teilgeschwärzten Dokument weitere, durch die Schwärzungen entstandene Verunreinigungen zu sehen seien, die in der zweiten übersandten Version nicht ersichtlich seien. Auch eine nachträgliche „Weißung" der geschwärzten Passagen scheide damit aus. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass die Antragsgegnerin im Besitz einer vollständigen Datei ohne Auslassungen sei und die „Weißungen" nachträglich eingefügt worden seien. Deshalb sei im Ergebnis festzustellen, dass die Antragsgegnerin trotz mehrfachen Verlangens des Untersuchungsausschusses das Dokument nicht in der angeforderten Version freiwillig vorgelegt und zudem bewusst versucht habe, den Ausschuss über den Zustand des Dokuments zu täuschen.

Die geschwärzten Passagen seien für den Untersuchungsgegenstand von erheblicher Bedeutung. Wie bereits aus dem Einsetzungsbeschluss hervorgehe, beschäftige sich der Ausschuss unter anderem mit den Bauverzögerungen und Kostensteigerungen. Die geschwärzten Zahlen enthielten Angaben über die Höhe von Nachträgen. Es handele sich hierbei um Entgelte für Planungsänderungen sowie für Beschleunigungsmaßnahmen, die durch die damit verbundenen Bauverzögerungen notwendig geworden und daher ein Teil der zu untersuchenden Kostensteigerungen seien. Um seinem Aufklärungsauftrag gemäß § 1 Abs. 2 UntAG Bln nachkommen zu können, benötige der Ausschuss genaue Angaben über Zusammensetzung und Ursachen der Mehrkosten.

Aufgrund des vorangegangenen Schriftwechsels habe sich der Untersuchungsausschuss dabei von der Besorgnis leiten lassen, dass die in Rede stehende Datei verändert oder gar zerstört werde. Aufgrund des Täuschungsversuchs der Antragsgegnerin könne der Ausschuss auch nicht darauf vertrauen, dass weitere, dem Untersuchungsausschuss freiwillig übersandte Dokumente dem Originalzustand entsprächen. Bereits in der zweiten dem Ausschuss übersandten Version habe der Zeitstrahl gefehlt, der in der Papierversion noch vorhanden gewesen sei, was den Ein-

druck verstärke, dass die Antragsgegnerin die Dokumente vor Übersendung an den Untersuchungsausschuss nach Belieben verändere. Der Beweiswert der Dokumente für die parlamentarische Untersuchung sei daher gefährdet.

3. Mit Beschluss vom 20. Juni 2013 ordnete die Strafkammer 1 des Landgerichts Berlin die Beschlagnahme des Gutachtenoriginals sowie für den Fall, dass die Antragsgegnerin das genannte Dokument nicht freiwillig herausgebe, zu dessen Auffindung die Durchsuchung der Geschäftsräume der Antragsgegnerin zu 1. in Hamburg an. Für den Fall, dass eine Papierfassung des genannten Dokuments weder herausgegeben noch aufgefunden werde, sei eine möglichst vollständige digitale Version zu beschlagnahmen, und für den Fall, dass die Antragsgegnerin eine vollständige digitale Version nicht freiwillig herausgebe, sei die Durchsuchung auf eine solche zu erstrecken.

Zur Begründung führte die Kammer aus, es sei anzunehmen, dass eine ungeschwärzte und vollständige, keine Auslassungen zu den einzelnen Geldbeträgen aufweisende Originalfassung des bezeichneten Gutachtens vorhanden sei und sich im Gewahrsam der Antragsgegnerin zu 1. befinde. Dass das Gutachten in der von seinen Verfassern formulierten Fassung tatsächlich Angaben zu diesen Geldbeträgen enthalte, sei schon dem Zusammenhang der einzelnen Textstellen zu entnehmen. Dass die Verfasser diesen Text der Antragsgegnerin bereits in der – zunächst übersandten – geschwärzten Fassung und/oder in der – sodann vorgelegten – Version mit Textauslassungen übersandt haben könnten, erscheine fernliegend. Denn die Erhebung der Eurobeträge, die in der dem Antragsteller überlassenen Fassung nicht zu erkennen seien, habe gerade zu den Auswirkungen der Störungen des Projektablaufes gehört, die durch das Gutachten hätten dargestellt werden sollen. Es fehle auch jeder Anhaltspunkt für die Annahme, der Antragsgegnerin als einer der Auftraggeberinnen des Gutachtens hätten diese essentiellen Informationen vorenthalten werden sollen. Auch deute der Vergleich der beiden dem Antragsteller übersandten Fassungen des Gutachtens darauf hin, dass der Antragsgegnerin eine ungeschwärzte und vollständige Version des Textes vorliege, weil der zunächst übersandte, mit Schwärzungen versehene Ausdruck etwa auf der Seite 14 über den Wörtern „vereinbarten" und „am" zwei zwanglos mit der Anbringung der Schwärzungen

zu erklärende schwarze Flecken zeige, die in dem Ausdruck der späterhin übermittelten Textdatei nicht zu erkennen seien. Ferner fehle jeglicher Anhaltspunkt dafür, dass die Antragsgegnerin in Vorbereitung der Übersendung der geschwärzten Fassung am 15. Februar 2013 etwa die vorhandenen Textauslassungen noch zusätzlich geschwärzt haben sollte.

Die Antragsgegnerin sei gemäß § 18 Abs. 1 UntAG Bln zur Herausgabe des Gutachtens verpflichtet, weil dieses als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein könne: Die Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung gerade auch für die Kostenüberschreitungen des Bauvorhabens gehöre zu dem Untersuchungsauftrag des Antragstellers, der in dem Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Einsetzung des Untersuchungsausschusses zu dem Punkt „Kostenentwicklung" in einer Vielzahl von Einzelfragen spezifiziert worden sei. Nicht nachvollziehbar erscheine es deshalb, dass die Antragsgegnerin – indes ohne jegliche Begründung – geltend machen lasse, sie meine, dass die geschwärzten Euro-Beträge für den Untersuchungsgegenstand ohne Belang sein dürften.

Umstände, die eine Einschränkung der Herausgabepflicht begründen könnten, seien nicht zu erkennen. Insbesondere fehle es an Anhaltspunkten für die Annahme, die geschwärzten Passagen enthielten Informationen, deren Weitergabe ihres streng persönlichen Charakters wegen für die Betroffenen i. S. des § 18 Abs. 1 Satz 2 UntAG Bln unzumutbar sein könnte.

Die Antragsgegnerin habe das vollständige Gutachten nicht freiwillig vorgelegt: Die E-Mail ihres Bevollmächtigten vom 23. Mai 2013, mit der jener trotz ausdrücklicher Aufforderung des Antragstellers, einen nicht geschwärzten Ausdruck zu übersenden, erneut nur eine unvollständige Fassung – nun indes mit „Weißungen" – übermittelt habe, und einerseits nicht überzeugend mitgeteilt habe, die fragliche Datei enthalte ebenfalls Schwärzungen, andererseits die nicht durchgreifende Ansicht geltend mache, dass die geschwärzten Stellen für den Untersuchungsgegenstand ohne Belang sein dürften, lasse erkennen, dass sie eine freiwillige Vorlage ablehne.

Die genannten Umstände begründeten die Annahme von Tatsachen im Sinne des § 18 Abs. 3 Satz 2 UntAG Bln, aus denen zu schließen sei, dass die Antragsgegnerin eine ungeschwärzte und vollständige Version des Textes in ihren Geschäftsräumen aufbewahre. Die Beschlagnahme- und Durchsuchungsanordnung sei

schließlich verhältnismäßig, insbesondere verspreche ein erneutes Dringen auf die freiwillige Herausgabe bei der Antragsgegnerin keine Aussicht auf Erfolg.

4. In seiner Sitzung vom 23. August 2013 beschloss der Untersuchungsausschuss, bei dem Landgericht Berlin die Erweiterung des Beschlagnahme- und Durchsuchungsbeschlusses vom 20. Juni 2013 zu beantragen, und zwar hinsichtlich der Berliner Geschäftsräume der Antragsgegnerin zu 1. sowie des direkt hinter dem Sitz der Antragsgegnerin zu 1. in Hamburg gelegenen Anwesens des Beschwerdeführers zu 2. als deren vertretungsberechtigtem Gesellschafter. Mit Schriftsatz vom 2. September 2013 stellte der Ausschussvorsitzende bei dem Landgericht Berlin einen entsprechenden Antrag und bezog sich zur Begründung darauf, im Rahmen der Vorbereitung der Vollstreckung des Beschlusses hätten sich Anhaltspunkte dafür ergeben, dass sich das gesuchte Dokument auch im Berliner Büro der Antragsgegnerin zu 1. befinden könne, weil einige der am BER-Projekt beteiligten Mitarbeiter, die namentlich und ihrer Funktion nach bezeichnet wurden, ihren Arbeitsplatz im Berliner Büro hätten. Ferner sei der Untersuchungsausschuss von örtlichen Vollstreckungsbeamten darauf hingewiesen worden, dass sich das gesuchte Dokument auch in dem Privatanwesen des vertretungsberechtigten Gesellschafters

befinden könne. Deshalb könne nur eine Einbeziehung der genannten Adressen in den Antrag und ein zeitgleiches Vorgehen an den Adressen den Erhalt des Dokuments sicherstellen.

5. Das Landgericht Berlin erweiterte durch Beschluss vom 10. September 2013 antragsgemäß seinen Beschlagnahme- und Durchsuchungsbeschluss vom 20. Juni 2013. Zur Begründung führte es aus, es liege auf der Hand, dass sich das Gutachten auch in dem Berliner Büro der Antragsgegnerin finden könne, in dem mehrere für das Bauvorhaben zuständige Mitarbeiter tätig seien. Auch sprächen bestimmte Tatsachen für die Annahme, dass es in dem Privatanwesen des vertretungsberechtigten Gesellschafters der Antragsgegnerin zu 1. aufbewahrt werde. Einerseits seien Angehörige freier Berufe wie der Antragsgegner zu 2. für ihre Tätigkeit keineswegs auf ihren betrieblichen Arbeitsplatz angewiesen, weshalb schon nahe liege, dass er das Schriftstück in seine in unmittelbarer Nähe zum Unternehmenssitz befindlichen

privaten Räumlichkeiten mitgenommen habe. Zudem begründe das bisherige Verhalten der Antragsgegnerin zu 1., die trotz eindeutiger Rechtspflicht die Herausgabe des Gutachtens in vollständiger Fassung nachhaltig verweigert habe, den Verdacht, dass sie das Schriftstück bzw. eine vollständige Datei davon im Interesse einer Geheimhaltung der geschwärzten Gutachtenpassagen – zumal anwaltlich beraten in der nahe liegenden Erwartung einer Durchsuchung der Büroräume – durch die Ablage in den in unmittelbarer örtlicher Nähe gelegenen Räumlichkeiten ihres vertretungsberechtigten Gesellschafters vor einer Auffindung in ihren Geschäftsräumen zu schützen suche. Der hartnäckig erscheinenden Verweigerungshaltung wegen erscheine es im Interesse der Vorbeugung eines Beweismittelverlusts angemessen, nicht erst ein eventuelles Fehlschlagen einer Durchsuchung in den Geschäftsräumen der Antragsgegnerin zu 1. in Hamburg und Berlin abzuwarten.

6. Die Maßnahmen wurden am 25. Oktober 2013 zeitgleich in Berlin und Hamburg durchgeführt. An beiden Orten wurden mit vertretungsberechtigten Mitarbeitern der Antragsgegnerin zu 1. zunächst Gespräche über die Möglichkeit der Abwendung der Beschlagnahme und einer ggf. erforderlichen Durchsuchung geführt. Nachdem hierbei ein Partner der Antragsgegnerin zu 1. in Hamburg erklärt hatte, dass sich die betreffenden Unterlagen nur in Berlin befinden könnten und dort ein als Originaldokument identifiziertes Exemplar der gesuchten Unterlage sowie ein USB-Stick mit einer elektronischen Version des vollständigen Gutachtens übergeben worden waren, wurden die Maßnahmen an beiden Orten beendet, ohne dass die Privatwohnung des Antragsgegners zu 2. betreten worden war.

7. Mit ihren Beschwerden wenden sich die Beschwerdeführer gegen die richterliche Anordnung der Beschlagnahme und ggf. erforderlichen Durchsuchung ihrer Geschäfts- bzw. Wohnräume sowie gegen die Sicherstellung des Gutachtens (in Papier- und digitaler Form) und dessen Herausgabe unmittelbar an den Untersuchungsausschuss. Zur Begründung des Rechtsmittels bringen ihre Verfahrensbevollmächtigten im Wesentlichen vor:

a) Es liege eine Verletzung des Rechts der Beschwerdeführer auf den gesetzlichen Richter vor. Zwar regele § 31 Abs. 1 UntAG Bln die Zuständigkeit des Landgerichts Berlin, es sei aber nicht ersichtlich, auf welcher Grundlage die Strafkammer 1 dieses Gerichts ihre Zuständigkeit angenommen habe; eine geschäftsplanmäßige Regelung fehle.

b) Der Justizgewährungsanspruch der Antragsgegner und der Grundsatz des fairen Verfahrens seien verletzt worden, weil das Landgericht, ohne die Beschwerdeführer hiervon in Kenntnis zu setzen, dem Ausschuss offenbar Vorschläge bzw. Anregungen zur Verfahrensführung gebe. Dies folge daraus, dass der Ausschuss ausgeführt habe, er werde – dem „Vorschlag" bzw. der „Anregung" des Gerichts folgend – die Sicherstellung derart aufrechterhalten, dass er eine beglaubigte Kopie des Dokuments erstelle und das Original sowie den USB-Stick an die Antragsgegnerin zu 1. zurückführe.

c) Den angefochtenen Beschlüssen habe es hinsichtlich der Anordnung der Beschlagnahme und Durchsuchung in der Freien und Hansestadt Hamburg wegen fehlender Gesetzgebungskompetenz des Berliner Gesetzgebers für Maßnahmen außerhalb des Landes Berlin an einer tauglichen Rechtsgrundlage gefehlt.

Das UntAG Bln trage „derlei Anordnungen" nicht, weil das Land Berlin nicht berechtigt sei, verbindliche Regelungen für andere Bundesländer oder andere Staaten, schlechthin alle außerhalb des Territoriums des Landes Berlin liegenden Gebiete, zu erlassen. Dies gelte auch und insbesondere für die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Bezugnahme auf Vorschriften der StPO ändere daran nichts. Deutlich werde dies etwa, wenn man sich vor Augen halte, dass es dem Land Berlin natürlich nicht möglich wäre, Beschlagnahmen und Durchsuchungen im Königreich Belgien zu veranlassen, selbst wenn das Land Berlin in einem seiner Gesetze auf die entsprechenden Prozessordnungen des Königreichs Belgien Bezug nähme. Auch Art. 33 GG erweitere die Gesetzgebungskompetenz insoweit nicht; das Land Berlin dürfe sich kein Gesetz geben, nach dem es gestattet sei, Beweisgegenstände „dem Hoheitsgebiet anderer Bundesländer zu entziehen" und „in den Hoheitsbereich des Landes Berlin zu verbringen".

d) § 18 Abs. 1 und Abs. 3 UntAG Bln sei auch deshalb keine taugliche Rechtsgrundlage für die angefochtenen Beschlüsse, weil die Norm angesichts dessen, dass sie Beweismittel erfasse, die für die Untersuchung lediglich von Bedeutung sein *könnten*, nicht dem Bestimmtheitsgrundsatz des Art. 20 Abs. 3 GG genüge. Hiernach sei also nicht erforderlich, dass ein zu beschlagnahmender Gegenstand tatsächlich beweiserheblich *ist* oder der Untersuchungsausschuss sich vor der Zwangsmaßnahme wenigstens mit der Beweiserheblichkeit des Gegenstandes auseinandergesetzt habe. Die Regelung erlaube damit auch Maßnahmen, die zur Beschaffung nur potentieller Beweismittel dienten, ohne dass deren Beweiserheblichkeit vom Untersuchungsausschuss nachgewiesen werden müsse. Die Anwendungsmöglichkeit sei zudem personell nicht beschränkt: Eine Zwangsmaßnahme könne nicht nur bei den von dem Untersuchungsgegenstand Betroffenen erfolgen, sondern auch bei Personen/Unternehmen, auf die sich der Untersuchungsgegenstand gerade nicht beziehe. Die Regelung sei damit sowohl im Hinblick auf ihren Anwendungsbereich als auch im Hinblick auf ihre Anwendungsvoraussetzungen nicht hinreichend bestimmt.

e) Die Beschlüsse seien aus mehreren Gründen formell rechtswidrig:

Zunächst könne der Ausschussvorsitzende nicht das Abgeordnetenhaus von Berlin vertreten; er sei lediglich zur Leitung von Sitzungen des Ausschusses berechtigt, nicht aber zur Antragstellung und Verfahrensführung für das Abgeordnetenhaus Berlin oder unselbstständige Teile von diesem. Es wäre allein die Aufgabe des Präsidenten des Abgeordnetenhauses gewesen, die entsprechenden Anträge bei dem Landgericht Berlin zu stellen.

Überdies habe das Landgericht nicht geprüft, ob der Untersuchungsausschuss die Beweis- sowie Beschlagnahme- und Durchsuchungsbeschlüsse tatsächlich verabschiedet habe und ob er ggf. überhaupt beschlussfähig gewesen sei. Das Vorliegen der entsprechenden Beschlüsse werde jeweils bestritten. Soweit es den „nicht am Verfahren beteiligten" Beschwerdeführer zu 2. angehe, werde das Vorliegen entsprechender Beschlüsse nicht einmal behauptet. Nachdem der Antragsteller im Be-

schwerdeverfahren Kopien von Beschlüssen und Anwesenheitslisten eingereicht hatte, haben die Beschwerdeführer ausgeführt, es müssten die Originale der Beschlüsse vorgelegt werden, es „bleibe bestritten", dass es sich um die tatsächlichen Protokolle handele.

Im Übrigen fehle es ohnehin an der nötigen inhaltlichen Kongruenz, soweit der Beschluss des Ausschusses auf die „ gerichtet sei, womit allein die entsprechende GbR angesprochen sei, die „ , während sich die folgenden Entscheidungen auf die GmbH bezögen.

Auch sei den Beschwerdeführern vor Erlass der Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüsse kein rechtliches Gehör gewährt worden.

Schließlich seien die Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüsse rechtlich gar nicht existent, weil keine schriftlichen Urschriften vorhanden seien, in denen der Antragsgegner und dessen Prozessbevollmächtigter benannt wären.

f) Die materielle Rechtswidrigkeit der Beschlüsse folge ebenfalls aus mehreren Gründen:

aa) Die Erforderlichkeit der Maßnahme habe zum einen gefehlt, weil es „jedenfalls sehr wahrscheinlich" sei, dass dem Untersuchungsausschuss das Gutachten bereits vorlag. Die Antragsgegnerin habe das Gutachten am 18. Mai 2012 „ungekürzt und ohne jede Schwärzung" an den Regierenden Bürgermeister von Berlin, den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und den Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums übersandt. Man „gehe davon aus", dass der Untersuchungsausschuss die die Baumaßnahme BER betreffenden Dokumente dort angefordert und erhalten habe. Darüber hinaus habe die Antragsgegnerin am 5. Dezember 2013 ein Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erreicht, mit dem unter Bezugnahme auf das IFG angekündigt werde, einem nicht näher benannten Antragsteller das Gutachten in vollständiger Form zu übergeben. Dies zeige, dass ein jeder einen solchen Antrag stellen könne. Für den Fall, dass dem Untersuchungsausschuss das Gutachten nicht bereits vorliege, verdeutliche dieser Vorgang anschaulich, wie einfach und ohne Grundrechtsverletzung sich der Unter-

suchungsausschuss ohne die nach dem UntAG Bln begründeten Sonderrechte derlei Kenntnisse hätte verschaffen können.

Aus dem Schriftverkehr sei zudem ersichtlich gewesen, dass weder der Antragsgegnerin noch deren Prozessbevollmächtigtem bewusst gewesen sei, dass die Schwärzungen/Auslassungen von dem Untersuchungsausschuss „als problematisch empfunden" würden. Deshalb habe ein Anruf oder ein weiteres Anschreiben als milderes Mittel erwogen werden müssen. Zu keinem Zeitpunkt sei die Antragsgegnerin darüber informiert worden, dass gerade die Offenlegung der Honorare und Aufwendungen für den Untersuchungsausschuss von Bedeutung sei. Der Ausschuss habe zu keinem Zeitpunkt das Gutachten in ungeschwärzter Version angefordert, sondern vielmehr von einem „Original" gesprochen; die Beschwerdeführer hätten also insoweit zu keinem Zeitpunkt die Unwahrheit gesagt. Zudem sei die mitwirkungsbereite Antragsgegnerin zu 1. erkennbar nur um die Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse bemüht gewesen.

Die Kammer habe schließlich fehlerhaft mehrere vorrangig anzuwendende mildere Mittel gegenüber der Zwangsmaßnahme einer Durchsuchung nicht erwogen. Dies betreffe die Vernehmung des Antragsgegners zu 2. und weiterer Architekten aus dem Berliner Büro der Antragsgegnerin als Zeugen, eine vorab vorzunehmende Androhung bzw. Verhängung eines Ordnungsgeldes, ein Herausgabeverlangen zunächst an das Gericht, um selbst die Beweiserheblichkeit zu prüfen, oder die Aufforderung zur Angabe der Gesamthöhe der Honorare, wodurch weniger intensiv in das Berufsgeheimnis der Antragsgegnerin eingegriffen worden wäre als durch die „genaue Aufspaltung" des Endbetrages.

bb) Die fehlende Verhältnismäßigkeit der Maßnahme folge aus der Tatsache, dass das Gericht nicht die gebotene Abwägung der widerstreitenden Interessen an der parlamentarischen Kontrolle einerseits und auf Unverletzlichkeit der Wohnung bzw. Geschäftsräume sowie der Wahrung von Geschäftsgeheimnissen andererseits vorgenommen habe.

So sei keine Prüfung der Beweiserheblichkeit der ungeschwärzten Gutachtenversion, also der Frage, ob gerade die Höhe der zusätzlichen Honorare für Planungskosten für die Untersuchung von Belang sei, erfolgt. Da die Befugnisse des

Untersuchungsausschusses durch den Untersuchungsgegenstand begrenzt seien, hätte die Kammer zunächst berücksichtigen müssen, dass im Fokus der Untersuchung der Aufsichtsrat und die Flughafengesellschaft stünden, während das Handeln der Planungsgesellschaft und auch die Vergütung der Planer von dem Untersuchungsgegenstand nicht erfasst sei. Zwar sei richtig, dass auch die Kostenermittlung zum Untersuchungsgegenstand gehöre, aber bei unbefangener Lektüre des Einsetzungsbeschlusses erschließe sich leichthin, dass die darin aufgeführten Planerhonorare und etwaige Aufwendungen nicht einmal mittelbar vom Untersuchungsgegenstand erfasst seien.

Die Strafkammer habe auch den Schutz der Grundrechte der Antragsgegnerin nicht gewahrt. Da der Eingriff hier nicht durch ein Strafverfolgungsinteresse grundsätzlich legitimiert gewesen sei, sondern mit Ausnahme des Informationsinteresses des Untersuchungsausschusses bzw. des Abgeordnetenhauses Berlin – also eines „ausschließlich lokalpolitischen Interesses" – keine Gründe ersichtlich seien, die den Eingriff in die Rechte der Antragsgegner rechtfertigen könnten, hätte das Landgericht die ohnedies schon strengen Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit der beschlossenen Maßnahmen mit besonderer Sorgfalt prüfen müssen. Dies sei unterblieben. In keinem der erlassenen Beschlüsse finde eine Abwägung zwischen dem Informations- und Aufklärungsinteresse des Untersuchungsausschusses bzw. des Landes Berlin und den Grundrechten der Antragsgegnerin zu 1. und ihres geschäftsführenden Gesellschafters statt. Das Recht auf Unverletzlichkeit der Wohnung, worunter auch Geschäftsräume gefasst würden, werde nicht einmal erwähnt. Der Schutz der Privatsphäre des Beschwerdeführers zu 2. bleibe ebenso unberücksichtigt wie eine Wahrung des Geschäftsgeheimnisses der Antragsgegnerin zu 1.

Wegen der weiteren Einzelheiten nimmt der Senat auf die Beschwerdeschrift und die ergänzenden Rechtsmittelbegründungen in den Schriftsätzen der Verfahrensbevollmächtigten vom 5. März und 1. Juli 2014 nebst Anlagen Bezug.

5. Durch Schreiben seines Vorsitzenden vom 16. Januar 2014 hat der Antragsteller zu dem Rechtsmittel Stellung genommen. Er hat die Rechtsansicht vertreten, dass das Landgericht keinen Anlass zu einer Prüfung der zugrunde liegenden

Beschlüsse des Untersuchungsausschusses gehabt habe, weil die Antragsgegner in der vorangegangenen Korrespondenz keinerlei Zweifel an deren Vorliegen geäußert hätten. Gleichwohl füge er entsprechende Beschlussprotokolle und die jeweiligen Anwesenheitslisten bei, sodass auch die Beschlussfähigkeit nachvollzogen werden könne. Die Mutmaßung der Beschwerdeführer, dem Ausschuss habe das angeforderte Dokument bereits von anderer Seite vorgelegen, entbehre jeder Grundlage.

Der Untersuchungsausschuss werde allerdings, dem „Vorschlag" des Landgerichts folgend, die Sicherstellung derart aufrechterhalten, dass eine beglaubigte Kopie des sichergestellten Dokuments erstellt werde und das Original sowie der USB-Stick an die Antragsgegnerin zurückgeführt werden könnten. Dies ist inzwischen geschehen, weshalb die Beschwerdeführer nunmehr neben der Feststellung der Rechtswidrigkeit der angefochtenen Beschlüsse des Landgerichts die Vernichtung bzw. Löschung etwaiger beim Antragsteller vorhandener Kopien bzw. elektronischer Aufzeichnungen des Gutachtens begehren.

Wegen der Einzelheiten des Vorbringens des Ausschussvorsitzenden verweist der Senat auf den genannten sowie den weiteren Schriftsatz vom 14. Mai 2014.

6. Das Landgericht hat der Beschwerde unter dem 17. Januar 2014 nicht abgeholfen.

II.

Das Rechtsmittel der Antragsgegnerin zu 1. hat aus den im Wesentlichen weiterhin zutreffenden Gründen der angefochtenen Entscheidungen keinen Erfolg.

1. Es ist allerdings zulässig. Die Beschwerde ist gemäß § 31 Abs. 4 UntAG Bln statthaft. Ihre Zulässigkeit entfällt nicht deshalb, weil die gerichtlichen Anordnungen teilweise bereits erledigt sind. Mit Blick auf das verfassungsrechtliche Gebot, effektiven Rechtsschutz zu gewährleisten, besteht das Rechtsschutzinteresse hier fort. Art. 19 Abs. 4 GG gewährleistet die Effektivität des Rechtsschutzes im Sinne eines Anspruchs auf eine wirksame gerichtliche Kontrolle (vgl. BVerfGE 40, 272, 274

f.; 54, 94, 96 f.). Ein in der Rechtsordnung eröffnetes Rechtsmittel darf daher nicht ineffektiv gemacht werden und für den Beschwerdeführer leer laufen (vgl. BVerfGE 78, 88, 99). Zwar ist es mit dem Gebot effektiven Rechtsschutzes grundsätzlich vereinbar, wenn ein Rechtsschutzinteresse nur so lange als gegeben angesehen wird, wie ein gerichtliches Verfahren dazu dienen kann, eine gegenwärtige Beschwer auszuräumen, einer Wiederholungsgefahr zu begegnen oder eine fortwirkende Beeinträchtigung durch einen an sich beendeten Eingriff zu beseitigen. Darüber hinaus bleibt nach Art. 19 Abs. 4 GG die Beschwerde aber auch zulässig in Fällen tief greifender, tatsächlich jedoch nicht mehr fortwirkender Grundrechtseingriffe, wenn sich die Belastung durch die Maßnahme nach dem typischen Verfahrenslauf auf eine Zeitspanne beschränkt, in welcher der Betroffene die gerichtliche Entscheidung im Beschwerdeverfahren kaum erlangen kann. Effektiver Grundrechtsschutz gebietet es in diesen Fällen, dass der Betroffene Gelegenheit erhält, die Berechtigung des schwer wiegenden – wenn auch tatsächlich nicht mehr fortwirkenden – Grundrechtseingriffs gerichtlich klären zu lassen. Das Bundesverfassungsgericht geht dementsprechend in solchen Fällen in ständiger Rechtsprechung vom Fortbestand eines Rechtsschutzinteresses aus (vgl. BVerfGE 96, 27, 39 f.; 110, 77, 85 f.).

Die Bejahung eines derartigen tief greifenden Grundrechtseingriffs kommt vor allem bei Anordnungen in Betracht, die das Grundgesetz vorbeugend dem Richter vorbehalten hat. Zu der Fallgruppe tief greifender Grundrechtseingriffe, die ihrer Natur nach häufig vor möglicher gerichtlicher Überprüfung schon wieder beendet sind, gehört die Durchsuchung von Wohn- und Geschäftsräumen aufgrund richterlicher Durchsuchungsanordnung einschließlich der in diesem Rahmen erfolgenden Beschlagnahmeanordnungen (vgl. etwa BVerfGE 96, 27, 29, 41 ff.). Da der Begriff der Wohnung weit auszulegen ist, sind vom Schutz des Art. 13 Abs. 1 GG neben Wohnräumen auch Arbeits-, Betriebs- und Geschäftsräume erfasst. Aus diesem Grund kann auch im Rahmen der Beurteilung der Schwere eines bereits erfolgten, tatsächlich allerdings nicht mehr fortwirkenden Grundrechtseingriffs und des anschließenden Rechtsschutzes keine Differenzierung dahingehend vorgenommen werden, ob die Durchsuchungsanordnung sich auf eine Wohnung oder auf Geschäftsräume bezogen hat. Beide Bereiche werden gleichermaßen vom Schutzbereich des Art. 13 Abs. 1 GG erfasst (vgl. BVerfG, Beschluss vom 5. Juli 2013 – 2 BvR 370/13 – [juris] =

NJW 2013, 3634 [Ls]). Da die angeordnete Durchsuchung auf das Auffinden einer Arbeitsunterlage bezogen war, fällt hier zusätzlich der Eingriff in das Recht der Antragsgegnerin zu 1. am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb aus Art. 14 Abs. 1 GG und hinsichtlich des Beschwerdeführers zu 2. in das Recht der Berufsausübung (Art. 12 Abs. 1 GG) ins Gewicht. Auch um solche Eingriffe abwehren zu können, darf das Recht, die Rechtswidrigkeit von Eingriffen feststellen zu lassen, nicht verweigert werden. Das Rechtsschutzinteresse entfiele insoweit auch dann nicht, wenn die sichergestellten Gegenstände vollständig zurückgegeben würden, sofern die aus ihnen erworbenen Informationen in den Bericht des Untersuchungsausschusses einfließen; denn hierdurch hätte die Maßnahme weiterhin Wirkungen gegen die Betroffenen (vgl. dazu BVerfGE 77, 1, 38).

2. Die Beschwerde ist jedoch unbegründet.

Die Voraussetzungen für die vom Landgericht beschlossene Anordnung der Beschlagnahme des vollständigen Gutachtens und dessen Herausgabe an den Untersuchungsausschuss nach § 18 Abs. 1 und 4 UntAG Bln lagen vor. Danach hat derjenige, der einen Gegenstand, der für die Untersuchung von Bedeutung sein kann, in Gewahrsam hat, diesen auf Verlangen des Untersuchungsausschusses vorzulegen und auszuliefern (§ 18 Abs. 1 Satz 1 UntAG Bln), sofern dies nicht wegen des streng persönlichen Charakters der enthaltenen Informationen unzumutbar ist. Erfolgt die hiernach gebotene Herausgabe nicht freiwillig, so entscheidet auf Antrag des Untersuchungsausschusses das Landgericht Berlin über die Beschlagnahme und Herausgabe des Gegenstands an den Untersuchungsausschuss, wobei die entsprechende Geltung des § 97 Abs. 1 StPO zu beachten ist (§ 18 Abs. 3 Satz 1 2. Hs. UntAG Bln). Das Landgericht kann zum Zweck der Beschlagnahme auch die Durchsuchung anordnen, wenn Tatsachen vorliegen, aus denen zu schließen ist, dass sich der gesuchte Gegenstand in den zu durchsuchenden Räumen befindet (§ 18 Abs. 3 Satz 2 UntAG Bln). So lag es hier.

a) Gegen die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Beschlüsse bestehen keine Bedenken mit Blick auf die Zuständigkeit der Strafkammer 1 des Landgerichts Berlin.

aa) Die Rüge des Fehlens einer geschäftsplanmäßigen Regelung ist unbegründet. Im Geschäftsverteilungsplan des Landgerichts Berlin für das Jahr 2013 ist für die Verteilung der Geschäfte in Strafsachen unter der Randnummer 47 bestimmt, dass alle Sachen, die nicht einer anderen Strafkammer zugeteilt sind, in die alleinige Zuständigkeit der Strafkammer 1 fallen. Eine entsprechende Auffangzuständigkeit, gegen deren grundsätzliche Zulässigkeit keine Bedenken bestehen, findet sich im Bereich der Zivilsachen für alle Beschlusssachen, für die keine andere Zivilkammer zuständig ist, bei der Zivilkammer 84. Nachdem das Präsidium des Landgerichts Berlin im vorliegenden Verfahren auf diese Geschäftsplanregelung hingewiesen hatte, haben sich die Beschwerdeführer hierzu nicht mehr geäußert.

bb) Soweit man annehmen wollte, die Strafkammer 1 habe bei der Abgrenzung zu der Auffangzuständigkeit der Zivilkammer 84 eine Fehlinterpretation der genannten Geschäftsplanregelung vorgenommen, gälte Folgendes: Nicht jede irrtümliche Verkennung von Zuständigkeitsnormen ist als Verletzung des Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG zu werten. Eine solche ist nicht gegeben, wenn die fehlerhafte Mitwirkung eines Richters lediglich auf einem Verfahrensirrtum oder auf einer immerhin noch vertretbaren Auslegung des Geschäftsverteilungsplans beruht. Ein Verstoß liegt bei Nichteinhaltung des Geschäftsverteilungsplans nur dann vor, wenn sich diese als eine Verletzung des Willkürverbots darstellt. Willkür liegt insbesondere dann vor, wenn die Entscheidung eines Gerichts sich bei der Auslegung und Anwendung einer Zuständigkeitsnorm so weit von dem sie beherrschenden verfassungsrechtlichen Grundsatz des gesetzlichen Richters entfernt hat, dass sie nicht mehr zu rechtfertigen ist, also offensichtlich unhaltbar ist (vgl. BVerfGE 29, 45, 48 f.), wobei es nicht auf die subjektiven Beweggründe des Handelnden, sondern allein auf objektive Kriterien ankommt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist eine Verletzung des Willkürverbots nur dann gegeben, wenn die Rechtsanwendung oder das Verfahren unter keinem denkbaren Aspekt mehr rechtlich vertretbar sind und sich daher der Schluss aufdrängt, dass die Entscheidung auf sachfremden Erwägungen beruht, was der Fall ist, wenn die Entscheidung auf schweren Rechtsanwendungsfehlern wie der Nichtberücksichtigung einer offensichtlich einschlägigen Norm

oder der krassen Missdeutung einer Norm beruht (vgl. etwa BVerfG, Beschluss vom 28. Juli 2014 – 1 BvR 1925/13 – [juris] mwN). Für die Frage der Willkür käme es hiernach darauf an, ob der Strafkammer 1 der Vorwurf einer objektiv willkürlichen Zuständigkeitsbestimmung in Gestalt einer derartigen offensichtlichen groben Fehlentscheidung zur Last fiele, weil sie die Sache als zum Zuständigkeitsbereich der Strafkammern des Landgerichts Berlin gehörig betrachtet hat.

Dies ist nicht der Fall. Vielmehr enthält das UntAG Bln zahlreiche Einzelverweisungen auf die entsprechende Anwendung von Vorschriften der Strafprozessordnung (vgl. §§ 18 Abs. 3, 21, 23 Abs. 1, 24, 25 Abs. 6, 28 Abs. 3, 29), jedoch keine solche auf Verfahrensordnungen, die der Tätigkeit von Zivilkammern zugrunde liegen. In § 29 Abs. 2 UntAG Bln findet sich zudem die Bestimmung, dass § 74 StPO keine Anwendung findet, was dafür spricht, dass der Gesetzgeber des UntAG Bln jedenfalls für das Beweiserhebungsverfahren von einer grundsätzlichen Anwendung der StPO ausgeht, bestünde doch sonst keine Notwendigkeit, die Anwendung einer einzelnen Bestimmung dieser Verfahrensordnung ausdrücklich auszuschließen. Die grundsätzliche Geltung der StPO entspricht den für Parlamentarische Untersuchungsausschüsse erlassenen Verfahrensordnungen im Bund und in anderen Bundesländern. Diese verweisen zum Teil hinsichtlich der prozessualen Sachaufklärung auf Vorschriften der StPO (vgl. nur Art. 44 Abs. 2 Satz 1 GG; Art. 11 Abs. 1 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse des Bayerischen Landtags; § 13 Abs. 6 UAG Baden-Württemberg; § 17 Abs. 4 UAG Hamburg; § 16 Abs. 4 UAG Sachsen; § 20 Abs. 1 UAG Nordrhein-Westfalen; § 23 UAG Thüringen; § 23 Abs. 1 UAG Brandenburg) und/oder bestimmen die StPO als Ganzes ergänzend zur Verfahrensordnung (vgl. etwa § 34 UAG Sachsen-Anhalt; § 28 UAG Schleswig-Holstein; § 35 UAG Hamburg; § 31 UAG Thüringen). Dem entspricht es, dass über Zwangsmaßnahmen von Untersuchungsausschüssen regelmäßig Strafgerichte entscheiden (vgl. etwa OLG Düsseldorf OLGSt StPO § 55 Nr. 5; LG Berlin, Beschluss vom 14. September 2000 – 503 Qs 58/00 – [juris]; LG Kiel NVwZ-RR 2006, 79; NVwZ 1994, 96; LG Magdeburg, Beschluss vom 18. Juni 2008 – 21 Qs 44b/08 – [juris]; LG Bonn NStZ 1990, 555; NJW 1987, 790; LG Frankfurt am Main NJW 1987, 787; AG Tiergarten wistra 2004, 319; BezG Schwerin NVwZ 1994, 95; s. zur Zuständigkeit der Strafgerichte in Abgrenzung zum Verwaltungsrechtsweg auch OVG Münster NVwZ 1987, 608, 609).

Die verfassungsgerichtliche und höchstrichterliche Rechtsprechung hat wiederholt die Gleichwertigkeit der Aufklärung des Sachverhalts durch Untersuchungsausschüsse mit der Tatsachenermittlung im Strafverfahren betont (vgl. etwa BVerfGE 77, 1, 48 mwN; BVerwGE 79, 339, 345: Erfordernis einer „Gleichstellung" mit dem Strafprozess). Die sachliche Nähe zum Strafverfahren zeigt sich ferner in verschiedenen gesetzlichen Regelungen. So ist im Vergütungsverzeichnis zum RVG (Anlage 1 zu § 2 Abs. 2 RVG) in den Vorbemerkungen zu Teil 2, Abschnitt 1 bestimmt, dass für die Tätigkeit als Beistand eines Zeugen oder Sachverständigen vor einem parlamentarischen Untersuchungsausschuss die gleichen Gebühren wie für die entsprechende Beistandsleistung in einem Strafverfahren des ersten Rechtszugs vor dem Oberlandesgericht entstehen. In § 10 Abs. 1 ZSHG findet sich für zu schützende Zeugen eine Gleichstellung von Strafverfahren mit den Verfahren vor einem parlamentarischen Untersuchungsausschuss.

Angesichts dessen durfte die Strafkammer 1 annehmen, dass die Sache in den Zuständigkeitsbereich der Strafkammern und nicht den der Zivilkammern des Landgerichts Berlin fällt, womit ihre geschäftsplanmäßige Auffangzuständigkeit für strafrechtliche Beschlusssachen, die keiner anderen Strafkammer zugewiesen sind, eingriff.

b) Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin bietet § 18 UntAG Bln eine Rechtsgrundlage für Beschlagnahme- und Durchsuchungsbeschlüsse auch in Fällen, in denen Personen außerhalb des Berliner Staatsgebiets betroffen sind. Die auf Art. 48 Abs. 2 VvB beruhende, in § 16 UntAG Bln geregelte Beweiserhebungsbefugnis des parlamentarischen Untersuchungsausschusses erstreckt sich auf außerhalb der Landesgrenzen ansässige Personen, sofern von diesen bedeutsame Beweismittel durch eine von ihnen zu duldende Durchsuchung oder Beschlagnahme erlangt werden können (vgl. BVerfG NVwZ 1994, 54, 55 mwN [zu einer von einem Untersuchungsausschuss des Landes Mecklenburg-Vorpommern beantragten Durchsuchung und Beschlagnahme in Schleswig-Holstein]).

Allein eine solche Auslegung und Anwendung von Landesverfassungsrecht entspricht den Erfordernissen des parlamentarischen Prinzips für die Länder, soweit dieses die Möglichkeit wirksamer Kontrolle der Regierung durch das Parlament vor-

aussetzt (vgl. BVerfG aaO und BVerfGE 67, 100, 103). Grenzen dieser Befugnis folgen lediglich aus der Einschränkung der zulässigen Untersuchungsgegenstände auf solche mit Landesbezug, nicht aber aus der Belegenheit der Beweismittel (vgl. BVerfG aaO; BVerwGE 79, 339, 342). Es liegt auf der Hand, dass eine andere Auslegung die Wirksamkeit des verfassungsrechtlich vorgegebenen Auftrags der parlamentarischen Kontrolle unterlaufen würde. Die abweichende Ansicht und insbesondere die Argumentation der Beschwerdeführer sind mit dem bundesstaatlichen Charakter der Bundesrepublik Deutschland unvereinbar.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 19. Mai 1988 (aaO), deren Interpretation durch die Verfahrensbevollmächtigten an ihrem tatsächlichen Inhalt vorbeigeht, unter Bezugnahme auf Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts hierzu im Wesentlichen ausgeführt: So wie sich die Bundesländer in bestimmten Zusammenhängen über die Landesgrenzen hinweg als Einheit behandeln lassen müssen, gilt dies entsprechend auch für die Bundesbürger; sie gehören – ebenfalls über die Landesgrenzen hinaus – zu einem als Einheit zu verstehenden Staat. Dieser aus dem bundesstaatlichen Charakter in der spezifischen Ausprägung des Grundgesetzes fließende Grundsatz kommt in Art. 33 Abs. 1 GG zum Ausdruck, der nicht nur jedem Deutschen in jedem Bundesland die gleichen staatsbürgerlichen Rechte einräumt, sondern auch die gleichen Pflichten auferlegt; er schlägt sich weiter in Art. 35 Abs. 1 GG nieder, der die Behörden der Bundesländer zur gegenseitigen Amtshilfe verpflichtet. Eine Beschränkung der Landesstaatsgewalt auf das Landesgebiet kann aus dem Grundgesetz nicht ohne Weiteres entnommen werden, insbesondere dann nicht, wenn es nicht darum geht, die Geltung eines Landesgesetzes über die Landesgrenzen hinaus zu erstrecken, sondern lediglich um die Möglichkeit, das auf den Landesbereich beschränkte Gesetz wirksam zu vollziehen. Dementsprechend wird in Bezug auf die Tätigkeit von Untersuchungsausschüssen der Landesparlamente zutreffend unterschieden zwischen dem Untersuchungsgegenstand, der eine Landesmaterie betreffen muss, und der der Verwirklichung dieses Gegenstandes dienenden Hilfsmittel. Die Notwendigkeit, Untersuchungs- und Beweiserhebungsbefugnisse nicht an den Landesgrenzen haltmachen zu lassen, liegt auch nahe. Bei der Beurteilung der zulässigen Maßnahmen ist zu bedenken, dass die parlamentarische Kontrolle für das parlamentarische Regierungssystem von entscheiden-

der Bedeutung ist. Denn dieses System wird grundlegend auch durch die Kontrollfunktion des Parlaments geprägt. Das für diese Kontrolle unverzichtbare Institut des parlamentarischen Untersuchungsausschusses gehört damit zu den Essentialen des demokratischen Prinzips. Die für den Bund wie für die Länder insoweit einheitlichen Strukturprinzipien, so insbesondere der Grundsatz der Gewaltenteilung, gebieten eine Auslegung der maßgeblichen Bestimmungen – des Grundgesetzes wie der Landesverfassungen –, dass parlamentarische Kontrolle *wirksam* sein kann. Folgerichtig muss daher ein Untersuchungsausschuss mit denjenigen Befugnissen ausgestattet sein, deren er bedarf, um die ihm aufgegebene Klärung wirksam vornehmen zu können. Eine solche wirksame parlamentarische Kontrolle aber wäre nicht gewährleistet, wenn ein Untersuchungsausschuss nicht in der Lage wäre, die erforderlichen Beweise auch dann zu erheben, wenn die freiwillige Mitwirkung verweigert wird. Die Aufklärung des Sachverhalts durch Untersuchungsausschüsse ist daher von gleicher Bedeutung wie im Strafverfahren, ohne dass insoweit ein Unterschied zwischen Untersuchungsausschüssen des Bundestages und denen eines Landesparlaments besteht. Kommt aber der Tatsachenermittlung durch einen parlamentarischen Untersuchungsausschuss gleiches Gewicht zu wie im Strafverfahren, folgt daraus, dass die von einem Untersuchungsausschuss rechtmäßig beschlossene Beweiserhebung, auch wenn diese lediglich auf Landesrecht beruht, nicht an der Landesgrenze endet, sondern bundesweit durchzuführen ist.

Dieser Grundsatz, den das Bundesverwaltungsgericht zum Zeugenbeweis als einem „zentralen Punkt des Beweisverfahrens" exemplarisch ausgesprochen und begründet hat, gilt selbstverständlich für alle zulässigen Beweiserhebungen, weil sich nur unter dieser Voraussetzung die Gleichstellung mit dem Strafprozess verwirklichen lässt, die nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts von der Stellung eines Untersuchungsausschusses und den Erfordernissen der parlamentarischen Untersuchung verlangt wird (vgl. zur Beschlagnahme und Durchsuchung etwa BVerfG NVwZ 1994, 54).

Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer ist nicht maßgeblich, dass in dem vom BVerfG entschiedenen Fall ein Gericht des Landes Schleswig-Holstein tätig geworden ist; denn mangelte es gemäß der Ansicht der Beschwerdeführer bereits an einer tauglichen Rechtsgrundlage für die Maßnahmen, könnte auch die Einschal-

tung eines „fremden" Gerichts im Wege der „Rechtshilfe" den behaupteten – indessen nicht vorliegenden – grundlegenden Mangel nicht heilen.

c) Es fehlte auch nicht an einem wirksamen Antrag an das Landgericht gemäß § 18 Abs. 3 UntAG Bln. Die Ansicht der Beschwerdeführer, der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses sei nicht berechtigt gewesen, diesen Antrag zu stellen, vielmehr habe das Abgeordnetenhaus (durch seinen Präsidenten) handeln müssen, widerspricht – darauf hat der Antragsteller mit Recht hingewiesen – schon dem Gesetzeswortlaut.

Der Untersuchungsausschuss wird vom Abgeordnetenhaus von Berlin mit dem Beschluss seiner Einsetzung und durch die Verfassung von Berlin (VvB) sowie durch das Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin mit eigenen Rechten und Pflichten ausgestattet. So wird in Art. 48 Abs. 2 VvB dem Untersuchungsausschuss selbst das Beweiserhebungsrecht zugestanden. Art. 48 Abs. 6 VvB verweist auf die einfachgesetzliche Regelung des UntAG Bln. Auch hier werden dem Untersuchungsausschuss zahlreiche Rechte und Pflichten eingeräumt, insbesondere ist ihm in § 18 Abs. 3 UntAG Bln selbst das Antragsrecht zur Beschlagnahme und Durchsuchung gewährt.

Aus § 3 Abs. 5 UntAG Bln, der § 6 Abs. 2 PUAG entspricht, folgt nicht nur die Berechtigung, sondern auch die Verpflichtung des Vorsitzenden, die Ausschussbeschlüsse durchzuführen; insbesondere hat er für eine effektive und zeitnahe Umsetzung der Beweisbeschlüsse Sorge zu tragen (vgl. Glauben/Brocker, Kommentar zum PUAG [2011], § 6 Rn. 6). Die gesetzliche Verpflichtung zur Durchsetzung (auch) der Beschlüsse des Untersuchungsausschusses vom 7. Juni und 23. August 2013, die ausdrücklich die Antragstellung beim Landgericht Berlin zur zwangsweisen Durchsetzung der Beweisbeschlüsse beinhalteten, setzt eine entsprechende Vertretungsmacht des Ausschussvorsitzenden – dessen Befugnis sich entgegen dem Beschwerdevorbringen nicht auf die Leitung der Sitzungen beschränkt, sondern nach § 3 Abs. 5 UntAG Bln (auch) die Leitung „des Untersuchungsverfahrens" umfasst – nach außen voraus (vgl. auch BVerfG NVwZ 1994, 54, 55 [durch Beschluss des Untersuchungsausschusses legitimierter Antrag des Ausschussvorsitzenden ist prozessrechtlich ausreichend]; s. auch BVerfG, Beschluss vom 14. Dezember 2001 – 2

BvR 1565/85, 2 BvR 173/95 – [juris-Rn. 5] und OLG Stuttgart NJW 1996, 1908 [jeweils zur Befugnis des Vorsitzenden eines Untersuchungsausschusses, für diesen Rechtsmittel einzulegen]).

d) Kein durchgreifender Zweifel besteht mit Blick auf die inhaltliche Bestimmtheit des § 18 Abs. 1 und 3 UntAG Bln daran, dass diese Norm eine taugliche Rechtsgrundlage für die angefochtenen Beschlüsse bot. Die Vorschrift erfasst auch Maßnahmen, die zur Beschaffung nur potentieller Beweismittel dienen, und kann auch Personen betreffen, auf die sich der Untersuchungsgegenstand nicht bezieht.

Dies entspricht den strafprozessualen Regelungen über die Beschlagnahme (§§ 94 ff. StPO) und ist für eine sachgerechte Arbeit nicht nur der Ermittlungsbehörden in Strafverfahren, sondern auch von parlamentarischen Untersuchungsausschüssen unerlässlich. Demgemäß hat das BVerfG die entsprechende Regelung durch Art. 44 Abs. 2 Satz 1 GG i.V.m. § 94 Abs. 1 und 2 StPO als hinreichend bestimmte Rechtsgrundlage für die Beschlagnahme im parlamentarischen Untersuchungsverfahren erachtet (vgl. BVerfGE 77, 1, 50 f.) und entspricht es allgemeiner Auffassung, dass auch für Ermittlungsmaßnahmen von Untersuchungsausschüssen die potentielle Beweisbedeutung entscheidend ist (vgl. BVerfG aaO S. 53; Glauben/Brocker aaO, § 29 Rn. 4). Eine solche ist bereits gegeben, wenn die Möglichkeit nicht fern liegt, dass der Gegenstand für die Untersuchung von Bedeutung sein kann. Ob dies tatsächlich der Fall ist, lässt sich häufig erst nach Auswertung des Beweismittels feststellen. Es genügt deshalb, wenn ein erkennbarer Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand besteht; es muss nicht bereits feststehen, dass die Unterlagen auch tatsächlich entscheidungserhebliches Material enthalten (vgl. BVerfGE 124, 78, 117). Eine Grenze hinsichtlich der potentiellen Beweisbedeutung ist erst dort zu ziehen, wo der Untersuchungsausschuss ohne jeden sachlichen Anhaltspunkt, gleichsam „ins Blaue hinein", private Personen zur Herausgabe von Gegenständen verpflichten möchte (vgl. Glauben/Brocker aaO mwN). Stellte man demgegenüber nicht auf eine potentielle, sondern die tatsächliche Beweiserheblichkeit ab, verlören die Vorschrift und mit ihr die Zwangsmaßnahmen der Durchsuchung und Sicherstellung bzw. Beschlagnahme ihren wesentlichen Anwendungsbereich und Sinn. Denn solange die Beweiserhebungen nicht abgeschlossen sind, wird die Be-

weiserheblichkeit eines Beweismittels oftmals nur eine potentielle sein. Ein Beweismittel anzufordern, dessen Beweiserheblichkeit gar nicht mehr geprüft werden muss, sondern bereits feststeht, diente nicht mehr der Aufklärung eines Untersuchungsgegenstandes, sondern nur noch dem Zweck, ein bereits feststehendes Beweisergebnis zu belegen.

e) Auf der Grundlage dieser allein sachgemäßen Bestimmung des Anwendungsbereichs sind Auslegungsschwierigkeiten mit Blick auf die Bestimmtheit der Norm nicht zu erkennen und ist die Beweisbedeutung des vollständigen, auch die konkreten Mehrkosten ausweisenden Gutachtens im Sinne der Norm zu bejahen.

Soweit die Beschwerdeführer hierzu vorbringen, die zusätzlichen Vergütungen der Planer seien „nicht einmal mittelbar" vom Untersuchungsgegenstand erfasst, ist dies nicht verständlich. Aus dem Einsetzungsbeschluss ist ersichtlich, dass sich der Ausschuss unter anderem mit Bauverzögerungen, Planungsänderungen und den daraus folgenden Kostensteigerungen beschäftigt. So ist dem Ausschuss etwa unter den Punkten E. 5. und 6. auch die Klärung der folgenden Fragen aufgegeben: „Welche Mehrkosten entstanden durch nachträgliche maßgebliche Veränderungen der ursprünglichen Planung des Terminals? Aus welchen Gründen wurden diese Umplanungen notwendig und welche Veränderungen wurden vorgenommen? Zu welchem Zeitpunkt ist eine Anpassung der Planungen aufgrund wirtschaftlicher und ökologischer Eckdaten sowie Fluggastprognosen erfolgt und mit welchen Konsequenzen für die Termin- und Kostenplanung war dies verbunden?"

Die in den übersandten Gutachtenkopien unkenntlich gemachten Zahlen enthalten Angaben über die Höhe der Nachträge, die zwischen der Flughafengesellschaft und der pg bbi infolge der Beschleunigungsmaßnahmen sowie Planungs- und Ausführungsänderungen seit Herbst 2007 vereinbart worden waren. Es handelte sich hierbei um Entgelte, die unmittelbar durch die vom Untersuchungsausschuss zu untersuchenden Ereignisse verursacht worden sind. Sie sind überdies unmittelbar Teil der zu untersuchenden Kostensteigerungen, und es liegt auf der Hand, dass der Ausschuss genaue Angaben über Zusammensetzung und Ursachen der Mehrkosten benötigt, um seinem Aufklärungsauftrag gemäß § 1 Abs. 2 UntAG Bln umfassend

nachkommen zu können. Dies ist so evident, dass das Landgericht dazu keine ausführlichen Erörterungen vornehmen musste.

Darüber hinaus sind bei der Beurteilung von Beweiserhebungen eines Untersuchungsausschusses die Besonderheiten eines parlamentarischen Untersuchungsverfahrens angemessen zu berücksichtigen. Dieses dient anderen Zielen als ein Strafverfahren. Während im Strafverfahren die Verwirklichung eines bestimmten, fest umrissenen Sachverhalts im Hinblick auf die individuelle Schuld einer Person geprüft wird, geht es im Untersuchungsausschuss um die Aufklärung eines Sachverhalts zu politischen Zwecken, vor allem um die Wahrnehmung der Kontrollfunktion des Parlaments. Die einzelne Beweiserhebung eines Untersuchungsausschusses muss daher nicht auf bestimmte Tatsachen bezogen sein, sondern kann auch darauf abzielen, zunächst „Licht ins Dunkel" eines Untersuchungskomplexes zu bringen, um auf diese Weise die Aufklärung von politischen Verantwortlichkeiten zu ermöglichen. Im Untersuchungsausschussverfahren ist eine Beweisbehauptung im strafprozessualen Sinne daher nicht Voraussetzung einer Beweiserhebung; die Grenze einer zulässigen Ausforschung ist erst dort erreicht, wo eine Beweiserhebung ohne jegliche tatsächliche Grundlage „völlig ins Blaue hinein" beabsichtigt ist, wofür vorliegend keine ernstlichen Anhaltspunkte erkennbar wären. Innerhalb des Untersuchungsauftrages, der das Begehren des Ausschusses hier fraglos stützte, kann der Untersuchungsausschuss als „Herr im Verfahren" (vgl. Glauben/Brocker aaO, S. 3) frei von den Einwirkungen anderer Staatsorgane entscheiden, welche Beweiserhebungen er für dessen Erfüllung für erforderlich erachtet (vgl. BVerfGE 124, 78, 116, 119). Auch diese Rechtsgrundsätze erhellen, dass die Weigerung der Antragsgegner, die Honorare offenzulegen, mit dem Recht nicht vereinbar war.

f) Die Voraussetzungen für eine Suspendierung der Herausgabepflicht gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 UntAG Bln wegen Unzumutbarkeit der Weitergabe von Informationen mit streng persönlichem Charakter liegen nicht vor. Hierzu wurde seitens der vermutlichen Gewahrsamsinhaber zunächst – anders als nunmehr – auch nichts vorgebracht, obgleich sie mit Schreiben des Ausschussvorsitzenden vom 3. Mai 2013 ausdrücklich auf die Möglichkeit hingewiesen wurden, Wünsche hinsichtlich der vertraulichen Behandlung des Dokuments anzubringen.

Die genannte Suspendierungsvorschrift ist vorliegend nicht einschlägig. Die Norm trägt dem Umstand Rechnung, dass auch ein Untersuchungsausschuss bei seiner Tätigkeit der Grundrechtsbindung unterliegt und insbesondere den Kernbereich privater Lebensgestaltung zu beachten hat. Während der Schutz privater Geheimnisse kein ausreichender Grund ist, dem Untersuchungsausschuss Unterlagen vorzuenthalten, gilt dies nicht für den absolut geschützten Kernbereich privater Lebensgestaltung, weshalb die Weitergabe höchstpersönlicher intimer Daten selbst bei Vorliegen eines überwiegenden öffentlichen Interesses von vornherein unzulässig ist.

Vor diesem Hintergrund sind Beweismittel in privater Hand, die geschützte Informationen juristischer Personen enthalten, prinzipiell nicht erfasst. Denn Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse können nicht den streng persönlichen Charakter im Sinne eines absoluten Kernbereichschutzes haben, sondern aus ihnen lässt sich allenfalls die Pflicht des Untersuchungsausschusses ableiten, Vorkehrungen zum Geheimnisschutz zu treffen (vgl. zum Ganzen Glauben/Brocker aaO, § 29 Rn. 9 ff. mwN). Ein solcher Geheimnisschutz war hier hinsichtlich des mutmaßlichen Inhalts der von den Beschwerdeführern vorenthaltenen Honorare auch im Rahmen einer Grundrechtsabwägung nicht erforderlich. Die bereits vertraglich vereinbarten Vergütungen für Planungsleistungen, die später in entsprechenden Rechnungen ihren Niederschlag finden würden, waren angesichts des erheblichen öffentlichen Interesses an der Aufklärung der Vorgänge, die die Beschwerdeführer zu Unrecht als lokalpolitische Nebensache bagatellisieren, vom Untersuchungsausschuss zu ermitteln. Sie beziehen sich auf ein Bauvorhaben, das zum einen mit beträchtlichen Mitteln unmittelbar aus öffentlichen Haushalten (auch des Bundes) finanziert und dessen kreditgestützte Finanzierung zum anderen durch Bürgschaften der Bundesrepublik Deutschland sowie der Länder Brandenburg und Berlin in ganz erheblicher Höhe abgesichert ist.

g) Das „Bestreiten" wirksamer Beschlüsse des Untersuchungsausschusses kann dem Rechtsmittel nicht zum Erfolg verhelfen. Die Beschlüsse des Untersuchungsausschusses, an deren Vorliegen das Landgericht Berlin keinen Zweifel haben musste, sind im Beschwerdeverfahren hinreichend nachgewiesen worden. Soweit die Beschwerdeführer – ohne Bezeichnung einer Grundlage für ihr Prozessver-

halten – auch „bestreiten", dass die in Kopie vorgelegten Unterlagen die tatsächlichen Protokolle wiedergeben und damit dem Untersuchungsausschuss – einem Verfassungsorgan – offenbar unterstellen wollen, er täusche (auch) den zur Entscheidung berufenen Senat, fehlt es hierfür an jeglichen Anhaltspunkten. Die Ansicht der Beschwerdeführer, es mangele an der nötigen „inhaltlichen Kongruenz" der verschiedenen Entscheidungen, weil der auf die „

" gerichtete Beschluss des Ausschusses „allein die GbR" anspreche, ist bereits für sich genommen nicht stichhaltig, weil der Text des Beschlusses angesichts des Fehlens einer Gesellschaftsbezeichnung keinen solchen Schluss verlangt. Sie beruht zudem auf einer formalistischen Sicht, die bei verständiger Betrachtung des Sachverhalts, darauf hat der Antragsteller in seinem Schriftsatz vom 14. Mai 2014 mit Recht hingewiesen, nicht überzeugt. Soweit die Verfahrensbevollmächtigten hervorheben, dass die GbR „in der Tat"

sitze, erachtet der Senat dies nicht als bewussten Versuch, ihn in die Irre zu führen, wenngleich das Vorbringen irritiert. Die Verfahrensbevollmächtigten werden ihrerseits wissen, dass die GmbH – was angesichts der allgemeinkundigen personellen, sächlichen und räumlichen Verhältnisse nicht überrascht – ihren Sitz ebenda hat (vgl. etwa die Unternehmensträgerdaten zu HRB 30442, Amtsgericht Hamburg) und dies auch dem Senat nicht verborgen geblieben ist.

Da schon der Antrag des Ausschussvorsitzenden an das Landgericht Berlin vom 13. Juni 2013 die Antragsgegnerin zu 1. zutreffend bezeichnete und sich der angefochtene Beschluss gegen diese richtete, kommt es hierauf aber auch nicht an. Dass der genannte Antrag von der Beschlussfassung des Untersuchungsausschusses abgewichen sei, was im Innenverhältnis von Ausschuss und Ausschussvorsitzendem von Bedeutung sein könnte, behauptet nicht einmal die Beschwerdeführerin. Im Übrigen wäre die Rechtmäßigkeit einer gerichtlichen Beschlagnahme- und Durchsuchungsanordnung selbst dann nicht berührt, wenn der zugrunde liegende Antrag – sei es einer Staatsanwaltschaft im Strafprozess oder des Untersuchungsausschusses im hier gegebenen Verfahren – einen Irrtum bei der Bezeichnung des Betroffenen enthielte, sofern nur, wie vorliegend, die gerichtlich angeordnete Zwangsmaßnahme den tatsächlich gemeinten Gewahrsamsinhaber betrifft. Die von den Beschwerdeführern nunmehr noch angeführte Problematik der Wahl des (richtigen) Be-

klagten in einem Zivilrechtsstreit ist für die hier maßgebliche Fragestellung nicht von Belang. Zu dem wiederholten Vorbringen, der Antragsgegner zu 2. sei „an dem Verfahren nicht beteiligt" gewesen, bemerkt der Senat, dass in jedem der Schreiben des Ausschussvorsitzenden in erster Linie der Antragsgegner zu 2. persönlich angesprochen worden ist und der Verfahrensbevollmächtige sich auch für diesen gemeldet und in der Folgezeit ohne Differenzierung vorgetragen hat. Der Beweisbeschluss vom 23. August 2013 und der Beschluss des Landgerichts vom 10. September 2013 bezogen sich zudem auf die Wohnräume des Antragsgegners zu 2. als mutmaßlichen (weiteren) Gewahrsamsinhabers. In der Vorkorrespondenz war dieser als vertretungsberechtigter Gesellschafter persönlich angesprochen worden und wäre aufgrund seiner Stellung nach Erhalt des an die Beschwerdeführerin zu 1. gerichteten Herausgabeverlangens verpflichtet gewesen, das Beweisdokument unabhängig von dessen Belegenheit an den Ausschuss herauszugeben bzw. die Herausgabe zu veranlassen.

h) Die erlassenen Beschlüsse waren erforderlich und wahrten auch mit Blick auf den Grundrechtsschutz der Betroffenen die Verhältnismäßigkeit der Anordnungen im engeren Sinne.

aa) Das Vorbringen der Beschwerdeführer, dem Ausschuss habe das angeforderte Dokument bereits von anderer Seite vorgelegen, beruht schon nach dem Inhalt ihres Vortrags auf einer bloßen Mutmaßung. Es hat sich demgemäß in der Vorkorrespondenz nicht niedergeschlagen. Überdies hat der Antragsteller im Beschwerdeverfahren unwidersprochen geltend gemacht, dass ihm das Dokument nicht vorlag, es insbesondere nicht in den von der Senatskanzlei angeforderten Akten enthalten war. Das Vorbringen der Antragsgegner ist auch inkonsistent, soweit sie einerseits darlegen, vor einer beabsichtigten Weitergabe an eine andere Stelle angehört worden zu sein, andererseits aber mutmaßen, dass der Untersuchungsausschuss das Gutachten ohne Weiteres – also ohne eine solche Anhörung der Betroffenen – bekommen habe.

Im Übrigen hat der Antragsteller mit Recht darauf hingewiesen, dass es dem Untersuchungsausschuss obliegt, die aus seiner Sicht gebotenen Beweise zu erhe-

ben, und hierzu auch die Auswahl des Adressaten der Beweismittelanforderung gehört, weil das gleiche Dokument, wenn es sich auch bei verschiedenen Adressaten in Gewahrsam befindet, von unterschiedlichem spezifischem Beweiswert sein kann, beispielsweise durch darauf vermerkte persönliche Notizen. Der Untersuchungsausschuss kann im Rahmen des Untersuchungsauftrags frei entscheiden, welche Beweiserhebungen er für dessen Erfüllung für erforderlich erachtet (vgl. BVerfGE 124, 78, 119 f. mwN; s. auch Glauben/Brocker aaO, § 29 Rn. 5: die Vorlagepflicht entfalle nicht, wenn die Unterlagen schon vorliegen, weil sich Originale oder Kopien in bereits beigezogenen behördlichen Akten befinden; die Beweisrelevanz bleibe in diesen Fällen insoweit bestehen, als ein Abgleich den Untersuchungsausschuss beispielsweise auf „geschönte" oder aus anderen Gründen unvollständige Akten aufmerksam machen könne). Angesichts dessen verfängt auch der Hinweis der Beschwerdeführer nicht, dass sich der Untersuchungsausschuss mit einer Übermittlung der Gesamthonorare hätte begnügen sollen. Der Antragsteller hat in jedenfalls vertretbarer Weise darauf verwiesen, dass damit ein geringerer Erkenntnisgewinn verbunden gewesen wäre. Ein Fall von ersichtlichem Missbrauch oder Ausforschung „ins Blaue" hinein liegt hinsichtlich der Inanspruchnahme der Beschwerdeführer insoweit nicht vor.

bb) Die von den Antragsgegnern angeführte Vernehmung des Beschwerdeführers zu 2. als Zeuge musste nicht als milderes, gleich geeignetes Mittel angesehen werden. Offen bleiben kann die vom Antragsteller aufgeworfene Frage, ob die persönliche Erscheinens- und Aussagepflicht vor dem Untersuchungsausschuss weniger belastend gewesen wäre als die erzwungene (vollständige) Herausgabe des angeforderten Dokuments. Denn jedenfalls hat das Landgericht die Entscheidung des Untersuchungsausschusses, eine Zeugenvernehmung nicht als gleich geeignetes Mittel anzusehen, um den Zweck des Urkundsbeweises zu erreichen, mit Recht nicht beanstandet. Der Antragsteller hat seine Auffassung vertretbar wie folgt begründet: Es obliege ihm zu entscheiden, welches von mehreren unterschiedlichen Beweismitteln er heranziehe, und es sei ihm gerade auf den Urkundsbeweis angekommen, weil eine Zeugenaussage nicht denselben Erkenntniswert wie ein Urkundsbeweis habe; auch wenn der Beschwerdeführer zu 2. über die in der Beweisunterlage enthaltenen Zahlen hätte Auskunft geben können, so hätten diese Anga-

ben doch nur als seiner persönlichen Erinnerung entsprungen gewürdigt werden können. Diese Auffassung entspricht der Rechtsprechung. Das Bundesverfassungsgericht hat das grundsätzliche Recht eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses anerkannt, im Rahmen des Untersuchungsauftrages zwischen mehreren in Betracht kommenden Beweismitteln eine Auswahl zu treffen (vgl. nur BVerfGE 124, 78, 115); es hat dabei hervorgehoben, dass schriftliche Unterlagen im parlamentarischen Untersuchungsverfahren besonders wichtige Beweismittel sind, die gegenüber Zeugenaussagen in der Regel einen höheren Beweiswert besitzen, weil Zeugen, deren Erinnerungsvermögen aus mancherlei Gründen beeinträchtigt werden kann, sich oftmals als unergiebig erweisen können (vgl. BVerfGE 124, 78, 117; 77, 1, 48 mwN). Die – wahrheitsgemäße – Angabe der in Rede stehenden Zahlen in einer zeugenschaftlichen Vernehmung hätte im Übrigen zu keiner geringeren Beeinträchtigung der von den Beschwerdeführern geltend gemachten geschäftlichen Interessen geführt.

cc) Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer musste das Landgericht den Untersuchungsausschuss nicht auf einen Anruf oder ein weiteres Anschreiben als mildere Mittel verweisen. Angesichts der mit dem Prozessbevollmächtigten der Beschwerdeführer geführten Korrespondenz lag die Annahme, ein telefonischer Kontakt oder ein weiteres Anschreiben könne Erfolg versprechend sein, fern. Das Landgericht hat zu Recht angenommen, dass den anwaltlich beratenen Beschwerdeführern aufgrund der in den Schreiben des Ausschussvorsitzenden enthaltenen Hinweise auf ihre gesetzliche Verpflichtung sowie insbesondere nach der Androhung der Zwangsmaßnahme die Konsequenzen einer weiteren Untätigkeit deutlich gewesen sein müssen.

Die Tatsache, dass es dem Untersuchungsausschuss auf eine ungeschwärzte Version des Gutachtens ankam, war aufgrund des Schreibens des Ausschussvorsitzenden vom 3. Mai 2013 nicht zu verkennen. Die Argumentation der Antragsgegner, ihnen sei „in keiner Form bewusst" gewesen, dass es dem Untersuchungsausschuss um Kenntnis der in dem Gutachten genannten Honorare und Aufwendungen ging, ist nicht nachvollziehbar. Angesichts dessen, dass ausschließlich diese Passagen des Gutachtens geschwärzt bzw. unkenntlich gemacht waren, war für jedermann, auch

für den nicht eingeweihten Betrachter ohne Sachkenntnis, zweifelsfrei ersichtlich, dass es allein um die Bezifferung der Nachträge ging und um nichts anderes gehen konnte. Soweit die Beschwerdeführer nunmehr mit einer gewissermaßen rabulistischen Argumentation vorbringen wollen, der Untersuchungsausschuss habe von einem „Original" des Gutachtens gesprochen, statt von einer „ungeschwärzten" Version, verfängt dies vor diesem Hintergrund nicht.

Das Landgericht ist nachvollziehbar zu der Ansicht gelangt, dass sich die Beschwerdeführer bewusst geweigert haben, das vom Untersuchungsausschuss angeforderte Beweismittel in vollständiger Form herauszugeben. Objektiv irreführend war die – nach zunächst ausgebliebener Reaktion ohnehin erst spät dargebotene – Darstellung des Verfahrensbevollmächtigten, das Gutachten existiere nur als Datei, die Verfasser des Gutachtens hätten keines der Exemplare unterzeichnet und damit auch kein „Original" hergestellt, weshalb er einen Ausdruck der Datei übersende und ausdrücklich bestätige, dass dieser Ausdruck mit der ihm zur Verfügung stehenden Datei übereinstimme. Im Widerspruch zu dieser Darstellung und der Behauptung, es existiere also kein Exemplar, das „originaler" sei als dasjenige, welches dem Ausschuss bereits vorliege, stand die E-Mail vom 23. Mai 2013. Diese offenbarte, dass der übersandte Ausdruck der Datei mit der den Antragsgegnern zur Verfügung stehenden Datei nicht übereinstimmte, und das im pdf-Format übersandte Gutachten zudem Unterschriften der Gutachtenverfasser enthielt. Da jede Erläuterung insbesondere der zuletzt genannten Tatsache ausblieb, stand der unbefangene Betrachter vor der Erkenntnis, dass das Vorbringen der Antragsgegner unwahr ist und ersichtlich das Ziel verfolgte, der gesetzlichen Herausgabepflicht zu entgehen. Die hierdurch begründete Besorgnis, die Antragsgegner würden bei ihrer Weigerung bleiben, wurde verstärkt durch das Vorbringen, die Schwärzungen beträfen „lediglich die Euro-Beträge, die für den Untersuchungsgegenstand ohne Belang sein dürften." Dies war angesichts des den Beschwerdeführern bekannten Untersuchungsauftrags und insbesondere aufgrund des klaren Inhalts des Schreibens des Ausschussvorsitzenden vom 3. Mai 2013 schlicht unverständlich. Bei nüchterner Betrachtung dieser Vorgänge entstand der Eindruck, dass sich die – immerhin anwaltlich beratenen – Beschwerdeführer als ahnungslos darstellen und bewusst vorgaukeln, das für jeden verständigen Betrachter eindeutig Erkennbare nicht zu begreifen.

Zwischenzeitlich hatte sich bei dem Verfahrensbevollmächtigten ausweislich seines Schriftsatzes vom 5. November 2013 die Erkenntnis eingestellt, dass dieser Eindruck entstehen musste, soweit er – durchaus beschönigend – eingeräumt hat, dass er „diese Vorgänge wohl nicht hinreichend detailliert erklärt habe und es infolgedessen beim Ausschuss zu Irritationen kommen konnte". Im Beschwerdeverfahren allerdings hat sich sodann wieder das unverständliche Verhalten gezeigt: Die Erklärung der Beschwerdeführer, bei unbefangener Lektüre des Einsetzungsbeschlusses erschließe sich leichthin, dass die darin aufgeführten Planerhonorare und etwaige Aufwendungen „nicht einmal mittelbar vom Untersuchungsgegenstand erfasst" seien, ist nicht mehr nachvollziehbar.

dd) Bei dieser Sachlage war der Untersuchungsausschuss auch nicht auf die Androhung bzw. Verhängung von Ordnungsgeld als milderes Mittel zu verweisen. Mit Recht hat der Antragsteller darauf hingewiesen, dass den Absätzen 2 und 3 des § 18 UntAG Bln kein Stufenverhältnis dahingehend zu entnehmen ist, dass das Ordnungsgeld stets ein milderes Mittel wäre, sondern bei der Verhängung von Zwangsmaßnahmen der verfolgte Zweck zu beachten ist. Kommt es, wie hier, auf die Sicherung eines Dokuments an, ist die Verhängung eines Ordnungsgeldes kein gleich geeignetes Mittel, weil damit die Gefahr einer Vernichtung oder des weiteren Vorenthaltens des Beweisdokuments nicht beseitigt wäre.

ee) Soweit die Beschwerdeführer rügen, das Landgericht habe nicht eine Herausgabe an die Kammer zu dem Zwecke erwogen, zunächst die Beweisbedeutung der unkenntlich gemachten Inhalte selbst zu prüfen, verhilft auch dies dem Rechtsmittel nicht zum Erfolg. Die damit angesprochene richterliche Prüfungspflicht soll sicherstellen, dass die Inhalte beschlagnahmter Unterlagen erst dann in der Öffentlichkeit bekannt werden, wenn sie nach richterlicher Einschätzung für die Ermittlung des Sachverhalts von Bedeutung sind und die Grundrechte des Betroffenen einer Verwertung nicht entgegenstehen (vgl. BVerfGE 77, 1, 54). Hier besteht kein Zweifel daran, dass das Landgericht eine solche Prüfung der Relevanz (der allein noch offen zu legenden Zahlen) vorgenommen hat. Die potentielle Beweiserheblichkeit der Zahlen war von vornherein augenfällig. Ebenso deutlich war, dass aus grundrechtlicher

Sicht nach ihrem mutmaßlichen Inhalt besondere Geheimschutzmaßnahmen voraussichtlich nicht erforderlich waren. Der vorliegende Fall unterscheidet sich daher maßgeblich von der Beurteilung der Relevanz komplexen Beweismaterials; anders als in solchen Fällen lag es hier nicht so, dass sich im Sinne der verfassungsgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BVerfG aaO S. 55) „eine nähere Unterscheidung erst nach Durchsicht der Unterlagen treffen" ließ.

Nur abschließend sei erwähnt, dass das Beschwerdevorbringen auch in diesem Zusammenhang inkonsistent ist: Einerseits beanstanden die Beschwerdeführer, das Landgericht habe nicht vorab eine eigene Überprüfung der Beweiserheblichkeit der unkenntlich gemachten Zahlen vorgenommen, andererseits vertreten sie aber in demselben Schriftsatz – ernstlich – die Ansicht, der Untersuchungsausschuss habe das ungeschwärzte Gutachten aus Gründen des Schutzes der Geschäftsgeheimnisse nicht einmal an das zuständige Gericht herausgeben dürfen.

ff) Soweit die Beschwerdeführer schließlich noch vorgebracht haben, es habe kein zeitlicher Druck bestanden, war dieser Aspekt bei dem hier gegebenen Sachverhalt für das Landgericht nicht entscheidungserheblich. Der Antragsteller hat zutreffend darauf hingewiesen, dass nicht anzunehmen war, dass die Beschwerdeführerin zu 1. allein nach weiterem Zuwarten ihrer Herausgabepflicht nachkommen würde.

2. Die Entscheidungen des Landgerichts erfüllten auch die formellen Voraussetzungen für die Anordnung der Maßnahmen.

a) Dass die Beschlüsse rechtlich nicht existierten, weil die Urschrift des Beschlusses vom 20. Juni 2013 nicht den Antragsgegner und dessen Prozessbevollmächtigten benenne, trifft nicht zu. Das Fehlen einer Bezeichnung des Prozessbevollmächtigten ist für die rechtliche Wirksamkeit eines Beschlagnahme- und Durchsuchungsbeschlusses ohne Belang. Die Antragsgegnerin ist durch die in Spitzklammern vorgenommene Bezugnahme auf eine konkrete Aktenstelle benannt. Soweit die Beschwerdeführer mit ihrer Beanstandung die Rechtsgrundsätze im Blick gehabt haben, die für die formelle Gestaltung des Rubrums und Entscheidungssatzes zivil-

gerichtlicher Beschlüsse gelten, aus denen die Zwangsvollstreckung stattfindet (vgl. BGH NJW 2003, 3136), führte deren Anwendung nicht zu der geltend gemachten Nichtigkeit der angefochtenen Entscheidungen. Aber auch deren Rechtmäßigkeit ist durch die Verweisung nicht berührt. Von Belang für die Rechtmäßigkeit einer nach strafprozessualen Regeln angeordneten Zwangsmaßnahme ist bei – hier unzweifelhafter – Bestimmtheit des rechtlichen Rahmens vielmehr der Entscheidungssatz, der die eindeutige Bezeichnung des von der Maßnahme Betroffenen sowie die hinreichend genaue Bestimmung der Maßnahme enthalten muss. Dies ist hier gegeben.

b) Soweit die Antragsgegner rügen, ihnen sei vor Erlass der Beschlüsse in rechtsfehlerhafter Weise das rechtliche Gehör gemäß Art. 103 Abs. 1 GG, Art. 15 VvB versagt worden, dringen sie damit nicht durch. Sie sind von dem Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses zur Herausgabe der Beweisunterlage aufgefordert worden und haben hierzu Stellung genommen. Zwar ist ihnen von gerichtlicher Seite keine weitere vorherige Anhörung zu den angeordneten Zwangsmaßnahmen zuteil geworden. Dies war aber rechtmäßig; das Unterlassen einer vorherigen Anhörung verhilft dem Rechtsmittel jedenfalls im Ergebnis nicht zum Erfolg.

Eine richterlich anzuordnende Zwangsmaßnahme, die das Ziel einer Beweismittelgewinnung hat, kann ohne vorherige Anhörung des Betroffenen ergehen, wenn bei vorläufiger Bewertung der Sach- und Rechtslage oder allgemein nach der Lebenserfahrung andernfalls der Zweck der Anordnung gefährdet wäre. Die Notwendigkeit überraschender Maßnahmen folgt bei prozessualen Zwangsmaßnahmen zur Beweisgewinnung oftmals aus der Natur der Sache, liegt also meist auf der Hand (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO 57. Aufl., § 33 Rn. 16). Das Landgericht hat zu Recht angenommen, dass kein weiteres Gehör mehr erforderlich war. Die Beschwerdeführer hatten im Vorfeld der ergangenen Beschlüsse im Rahmen der Korrespondenz mit dem als Ermittlungsbehörde agierenden Untersuchungsausschuss die Möglichkeit, ihre Tatsachen- und Rechtsauffassung vorzubringen. Insbesondere waren sie ungeachtet der bereits erfolgten Androhung von Zwangsmaßnahmen ihrer Rechtspflicht zur Herausgabe nicht nachgekommen, sondern haben deren Erfüllung mit nicht nachvollziehbaren Erwägungen verweigert. Bei dieser Sachlage durfte die Kammer annehmen, dass die Gefahr bestand, die Antragsgegner könnten bei kon-

kreter Ankündigung der Maßnahme das Beweismittel, etwa durch Verbringen an einen anderen Ort, vor einer Auffindung zu schützen suchen. Insofern ist das Landgericht zu Recht davon ausgegangen, dass eine vorherige Anhörung den Zweck der Maßnahme vereiteln könnte, weil sie diese um ihren Überraschungseffekt gebracht hätte.

Ungeachtet dessen wird dem Grundsatz des rechtlichen Gehörs durch die nachträgliche Anhörung im Beschwerdeverfahren hinreichend Rechnung getragen (vgl. nur BVerfG NJW 2006, 1048; NStZ-RR 2013, 379 mwN; BVerfG, Beschluss vom 31. Juli 1989 – 1 BvR 1558/88 – [juris-Rn 90 unter Hinweis auf BVerfGE 76, 363, 394]; BGH, Beschluss vom 17. März 2011 – IX ZB 192/10 – [juris]; Sächsisches OVG, Beschluss vom 15. Januar 2014 – 5 B 478/13 – [juris]).

c) Auch im Übrigen begegnen die Anordnungen der Beschlagnahme und Durchsuchung keinen Bedenken. Insbesondere hat das Landgericht bei der Formulierung der Beschlüsse in hinreichender Weise sichergestellt, dass der Grundrechtseingriff angemessen begrenzt wird sowie mess- und kontrollierbar bleibt (vgl. dazu BVerfGE 42, 212, 220; BVerfG NVwZ 1994, 54, 56), indem es den Durchsuchungszweck und die gesuchten Beweismittel eindeutig konkretisiert hat.

3. Gegen die Art und Weise der Durchführung der angeordneten Maßnahmen ist unter Berücksichtigung der maßgeblichen Rechtsgrundsätze nichts zu erinnern; der Eingriff wurde insbesondere unter Berücksichtigung der Abwendungsklauseln der angefochtenen Beschlüsse auf das unerlässliche Maß begrenzt.

4. Dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist auch bei der Ausgestaltung der Sicherstellung Rechnung getragen worden, indem diese dergestalt aufrechterhalten worden ist, dass die Originale der Gegenstände an die Gewahrsamsinhaberin zurückgegeben worden und lediglich Kopien, die zum Zwecke der Beweisverwertung ebenfalls geeignet sind, im Gewahrsam des Untersuchungsausschusses verblieben sind. Da die Arbeit des Untersuchungsausschusses noch nicht beendet ist, kommt eine Rückgabe der noch sichergestellten Unterlagen bzw. deren Vernichtung noch nicht in Betracht.

5. Die Rüge, das Landgericht habe – nach Erhebung der Beschwerde – gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens verstoßen, ist für die Entscheidung des Senats über die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Beschlüsse nicht maßgeblich.

Sie geht überdies ins Leere und wird von den Beschwerdeführern nach erhaltener Akteneinsicht ersichtlich auch nicht weiter verfolgt. Der Kammervorsitzende hatte in seinem durch den Eingang der Beschwerde veranlassten Schreiben vom 13. Dezember 2013 an den Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses – lediglich für den Fall, dass der Ausschuss die Aufrechterhaltung der Sicherstellung für erforderlich erachte und ein Original sichergestellt worden sein sollte – „um Prüfung (gebeten), ob es als milderes Mittel nicht ausreicht, die Sicherstellung in der Form aufrechtzuerhalten, dass dort eine Kopie gefertigt und in amtliche Verwahrung genommen wird, während das Original von dort an die Beschwerdeführerin zurückgereicht wird." Diese nachvollziehbare und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit letztlich im Interesse des von der Zwangsmaßnahme Betroffenen vorgebrachte Bitte um Prüfung stellt entgegen der leichthin geäußerten Unterstellung der Verfahrensbevollmächtigten weder einen Vorschlag noch eine Anregung des Gerichts zur „klugen Prozessführung" dar.

III.

Das aus den unter II. 1. dargelegten Gründen zulässige Rechtsmittel des Antragsgegners zu 2. hat Erfolg, soweit mit dem angefochtenen Beschluss vom 10. September 2013 nicht nur der Beschlagnahmebeschluss (rechtmäßig) auf ihn erstreckt, sondern darüber hinaus auch die Durchsuchung seiner Privatwohnung angeordnet worden ist. Im Übrigen ist es aus den Gründen zu II. 2. bis 4. unbegründet.

Eine Erstreckung der Durchsuchungsanordnung auf die Privatwohnung des Beschwerdeführers zu 2. hätte zur Voraussetzung die auf konkrete Tatsachen gestützte Vermutung gehabt, dass der Zweck der Durchsuchung dort erreicht werden wird. Unter Berücksichtigung des besonders geschützten privaten Lebensbereichs

des Beschwerdeführers zu 2. sowie des Umstands, dass es sich um eine Arbeitsunterlage der GmbH handelte, waren – ähnlich der bei einer Durchsuchungsmaßnahme gegen einen Nichtverdächtigen im Strafverfahren gegebenen Sachlage – engere Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Eingriffs zu erfüllen. Die Annahme, dass eine tief in Grundrechte eingreifende Zwangsmaßnahme zu dem erwarteten Erfolg führen werde, muss schon bei einem unmittelbar Betroffenen wie einem Tatverdächtigen auf konkreten Tatsachen beruhen, sodass vage Anhaltspunkte oder bloße Vermutungen und auch allein die Wahrscheinlichkeit eines abgestimmten und planmäßigen Vorgehens mehrerer Angehöriger eines Unternehmens nicht ausreichen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 13. März 2014 – 2 BvR 974/12 – [juris] mwN). Soll sich die Durchsuchungsmaßnahme gegen eine Person richten, bei der nicht ohne Weiteres nahe liegt, dass sie der Gewahrsamsinhaber ist, sind die Anforderungen an die erforderlichen Tatsachen erhöht. Es genügt insbesondere nicht, dass aufgrund kriminalistischer Erfahrung die Annahme begründet ist, das gesuchte Beweismittel werde in deren persönlicher Gewahrsamssphäre aufgefunden (vgl. zum Strafprozess nur Meyer-Goßner/Schmitt aaO, § 102 Rn. 2, § 103 Rn. 5 mwN). Für die Durchsuchung bei einem Dritten müssen im Einzelfall ausreichende konkrete Gründe gegeben sein, dass das Beweismittel bei ihm zu finden ist (vgl. zur Durchsuchung beim Nichtverdächtigen BVerfG NJW 2003, 2669, 2670). Daran fehlte es hier.

Die in dem angefochtenen Beschluss angeführten „bestimmten Tatsachen" stellten letztlich nicht mehr als Vermutungen dar. Dass Angehörige freier Berufe für ihre Tätigkeit nicht auf ihren betrieblichen Arbeitsplatz angewiesen seien, mag zwar (jedenfalls für den Regelfall) zutreffen; dies legte es aber gewiss nicht nahe, dass der Beschwerdeführer zu 2. das Gutachten, von dem nicht ohne Weiteres ersichtlich ist, dass es etwa 16 Monate nach seiner Erstellung für die Verrichtung seiner aktuellen beruflichen Tätigkeiten von Belang war, in seine privaten Räume mitgenommen habe. Auch wenn man dem Landgericht darin folgt, dass eine besonders hartnäckige Verweigerungshaltung der Antragsgegnerin zu 1. vorgelegen und den Verdacht begründet habe, sie werde das Beweismittel im Interesse einer Geheimhaltung der geschwärzten Gutachtenpassagen vor einer Auffindung in ihren Geschäftsräumen zu schützen suchen, ist die Folgerung, dies werde also „durch die Ablage in den in un-

mittelbarer örtlicher Nähe gelegenen Räumlichkeiten ihres vertretungsberechtigten Gesellschafters" geschehen, nicht zwingend. Anhaltspunkte dafür, dass der Beschwerdeführer zu 2. – und nicht etwa eine andere Person aus dem Hamburger Büro – das Gutachten aus den Büroräumen geschafft habe, sind nicht benannt worden. Allein die offensichtlich gegebene räumliche Nähe der Privatwohnung zu den Büroräumen der Beschwerdeführerin zu 1. genügt nicht. Angesichts dessen brauchte der Senat nicht die Frage zu erörtern, ob es bei Unterstellung einer bereits konkretisierten Sabotageabsicht aus kriminalistischer Sicht tatsächlich wahrscheinlich erschien, dass das gesuchte Beweismittel in nächster räumlicher Nähe zu den Büroräumen – und nicht an einem weniger exponierten Ort, etwa in Räumen eines der dort tätigen weiteren Partner – verborgen würde.

Der für den Untersuchungsausschuss gestellte Antrag vom 2. September 2013 hatte ebenfalls keine konkreten Tatsachen mitgeteilt, die für ein Verbringen des Gutachtens in die Privatwohnung des Beschwerdeführers zu 2. sprachen. Darin hieß es, dass der Untersuchungsausschuss „von örtlichen Vollstreckungsbeamten darauf hingewiesen" worden sei, dass „sich das gesuchte Dokument auch in dem Privatanwesen befinden könne". Schon die Formulierung belegt, dass damit nicht mehr als eine bloße Möglichkeit angesprochen war. Wie zu vermuten war, handelte es sich – dies hat die Befragung des Ausschussvorsitzenden durch den Senat ergeben – um einen „polizeitaktischen Hinweis", also lediglich einen Gesichtspunkt der bezeichneten kriminalistischen Erfahrung, die konkrete Tatsachen nicht zu ersetzen vermag.

IV.

Soweit es den nachgereichten Schriftsatz der Beschwerdeführer vom 10. September 2014 angeht, wiederholt der Senat seinen Hinweis, dass er nicht über die Öffentlichkeitsarbeit oder über öffentliche Äußerungen einzelner Mitglieder des Untersuchungsausschusses zu entscheiden hat. Die rechtliche Beurteilung der angegriffenen Beschlüsse des Landgerichts Berlin wird auch nicht von Presseberichten über die Maßnahmen und deren (tatsächliche oder vermeintliche) Vorgeschichte

oder gar von der kommentierenden Bewertung der Hergänge durch Journalisten beeinflusst.

V.

Eine Kosten- und Auslagenentscheidung war nicht zu treffen, weil es an einer gesetzlichen Grundlage hierfür fehlt.

§ 34 Abs. 1 UntAG Bln betrifft lediglich die Kosten des „Untersuchungsverfahrens" und bietet keine Grundlage für eine Entscheidung über die Kosten eines Beschwerdeverfahrens nach § 31 Abs. 4 UntAG. Da das UntAG Bln auch keine Regelung über die entsprechende Anwendung der Vorschriften über den Strafprozess insgesamt (wie etwa Art. 44 Abs. 2 GG; § 28 UAG Schleswig-Holstein; § 34 UAG Sachsen-Anhalt; § 35 UAG Hamburg) oder der Vorschriften der Strafprozessordnung über die Beschwerde (wie etwa § 26 Abs. 2 UAG Nordrhein-Westfalen; § 31 Abs. 3 UAG Sachsen-Anhalt; § 33 Abs. 1 Satz 2 UAG Hamburg; § 42 Abs. 2 UAG Mecklenburg-Vorpommern; § 30 Abs. 1 UAG Rheinland-Pfalz; § 16 Abs. 6 UAG Sachsen; § 30 Abs. 1 UAG Thüringen; § 30 Abs. 2 UAG Brandenburg; § 17 Abs. 2 UAG Bremen) enthält, kam – ungeachtet des Fehlens von Gebührentatbeständen – weder eine entsprechende Anwendung des § 473 Abs. 1 StPO und damit eine Überbürdung der Kosten des Rechtsmittelverfahrens auf die erfolglosen Beschwerdeführer noch eine Auferlegung der notwendigen Auslagen des Beschwerdeführers zu 2., soweit dessen Rechtsmittel erfolgreich war, auf die Landeskasse Berlin in entsprechender Anwendung des § 467 Abs. 1 StPO in Betracht.

Haferanke Sandherr Lind

Ausgefertigt
Neukirch
Justizhauptsekretärin

KAMMERGERICHT BERLIN

Beglaubigte Abschrift

Landgericht Berlin

Beschluss

Geschäftsnummer: 501 AR 2/15

In dem Verfahren über den Antrag
des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode
des Abgeordnetenhauses von Berlin

– Antragsteller –

auf Festsetzung eines Ordnungsgeldes gegen die Zeugin

geboren am
wohnhaft

– Antragsgegnerin –

Verfahrensbevollmächtigter:

hat die Strafkammer 1 des Landgerichts Berlin am 27. Januar 2016 beschlossen:

Unter Zurückweisung des Antrags im Übrigen wird gegen die Zeugin ein Ordnungsgeld von dreihundert Euro festgesetzt.

Gründe:

Die Antragsgegnerin hat das Zeugnis überwiegend zu Recht verweigert; nur hinsichtlich einer von ihr ohne gesetzlichen Grund unbeantwortet gelassenen Frage war ein Ordnungsgeld zu verhängen; auf eine weitere Frage hat sie zwar im öffentlichen Teil der Vernehmung die Beantwortung unberechtigt abgelehnt, insoweit ist es aber nicht zu einer endgültigen Zeugnisverweigerung gekommen.

I.

Soweit die Zeugin eine zusammenhängende Aussage zu den Untersuchungskomplexen D („Absagen"), E („Kostenentwicklung") und F („Krisenmanagement") verweigert hat, liegen die Voraussetzungen für die Verhängung eines Ordnungsgeldes gemäß § 28 Abs. 1 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin (UntAG) nicht vor. Denn die Antragsgegnerin hat sich insoweit zu Recht auf das ihr als Mitarbeiterin einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nach § 24 Abs. 1 UntAG i. V. mit §§ 53 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, 53a StPO zustehende Zeugnisverweigerungsrecht berufen.

Zwar sind die Bedingungen, unter denen die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft – und damit auch die Antragsgegnerin als deren Angestellte, § 53a Abs. 1 Satz 2 StPO – von der Schweigepflicht entbunden worden ist, hinsichtlich zweier Entbindungserklärungen (bei gewissen inhaltlichen Beschränkungen, auf die es hier nicht ankommt, weil es hier nur um die Form geht) während der Vernehmung erfüllt worden; denn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verlangt unter bestimmten Bedingungen lediglich, dass die Vernehmung in nichtöffentlicher Sitzung erfolgt; die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH hat nicht einmal dieses zur Bedingung gemacht.

Anders verhält es sich jedoch mit den beiden weiteren Auftraggebern. Nach den insoweit im Wesentlichen gleichlautenden Erklärungen der Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin und des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg darf die Antragsgegnerin Auskünfte „nur in vertraulicher Weise" erteilen und sind Informationen über geschäftliche Interna der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH unter Wahrung ihrer (Betriebs- und) Geschäftsinteressen „ausschließlich nicht öffentlich und vertraulich" zu behandeln. Die Sitzung des Antragstellers vom 6. November 2015, in der die Antragsgegnerin als Zeugin vernommen worden ist, war indes nicht „vertraulich" im Sinne der beiden vorgenannten Entbindungserklärungen.

1. Bloße Nichtöffentlichkeit einer Sitzung und deren Vertraulichkeit als Begründung einer Verschwiegenheitspflicht unterscheiden sich voneinander.

Dass Nichtöffentlichkeit nicht per se Vertraulichkeit bedeutet, ergibt sich schon daraus, dass es auch andere Gründe als das Bewirken einer Verschwiegenheitspflicht geben kann, in einer Sitzung die Öffentlichkeit auszuschließen. Nach § 9 Abs. 3 Satz 2 letzte Variante UntAG kann die Öffentlichkeit ausgeschlossen werden, wenn dies zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage erforderlich erscheint. Diese Voraussetzung kann erfüllt sein, wenn der Umstand, dass die Vernehmung in der Öffentlichkeit stattfindet, für einen Zeugen eine große (zusätzliche) psychische Belastung darstellt, die ihn in seiner Fähigkeit hemmt, unbefangen und konzentriert auszusagen; zu denken ist hier etwa an Zeugen jugendlichen Alters (vgl. § 171b Abs. 1 Satz 3 GVG) oder mit einer psychischen, zum Beispiel mit Ängsten verbundenen, Erkrankung; wird mit Rücksicht hierauf die Öffentlichkeit ausgeschlossen, bedarf es nicht zwangsläufig der Vertraulichkeit.

Auch der Geschäftsordnung (GO) des Abgeordnetenhauses liegt zugrunde, dass nichtöffentlich nicht mit vertraulich gleichzusetzen ist, ordnet doch § 53 Abs. 3 für einen bestimmten Teil der nichtöffentlichen Sitzungen, nämlich für Aussprachen, eigens die Vertraulichkeit an (mit der Möglichkeit, anderes zu beschließen). Diese Anordnung des § 53 Abs. 3 GO wäre überflüssig, wenn die Nichtöffentlichkeit einer Sitzung ohne Weiteres mit Vertraulichkeit gleichzusetzen wäre.

2. Der Antragsteller hätte der zu beachtenden Vertraulichkeitsbedingung entsprechen können, indem er nach § 53 Abs. 1 Satz 1 GO für den nichtöffentlichen Teil der Vernehmung die Vertraulichkeit beschlossen hätte. Ein solcher Beschluss hat zur Folge, dass Mitteilungen über den Inhalt der Aussage nur an den in § 53 Abs. 2 Satz 1 GO umschriebenen Personenkreis weitergegeben werden dürfen und darüber hinaus Verschwiegenheitspflicht besteht.

a) Eine Vertraulichkeitsanordnung nach § 53 Abs. 1 GO entspricht im Hinblick auf die Abgeordneten (zu anderen Sitzungsteilnehmern später) den Vorgaben der Entbindungserklärungen der Exekutiven der Länder Berlin und Brandenburg. Um der Vertraulichkeitsbedingung zu genügen, war es hingegen nicht erforderlich, die Zeugenaussage sowie darüber erstellte Schriftstücke für geheimhaltungsbedürftig oder gar – wie der Verfahrensbevollmächtigte der Antragsgegnerin meint – als Verschlusssache mit dem Geheimhaltungsgrad „VS-VERTRAU-LICH" einzustufen.

Gesetze und parlamentarische Satzungen auf Bundes- und Länderebene unterscheiden – wenn auch nicht ganz widerspruchsfrei – zwischen bloßer Vertraulichkeit, die weder das Treffen besonderer Vorkehrungen noch eine spezifische Strafbewehrung im Hinblick auf die Abgeordneten beinhaltet, und förmlichen Geheimhaltungsregelungen. So macht sich nach § 353b Abs. 2 Nr. 1 StGB nur strafbar, wer unbefugt einen Gegenstand oder eine Nachricht offenbart, zu dessen bzw.

deren „Geheimhaltung" er aufgrund des Beschlusses (u. a.) eines Ausschusses eines Länderparlaments verpflichtet ist. Der Vorgängervorschrift (§ 353c Abs. 2 StGB) hatte ein Entwurf der Bundesregierung zugrunde gelegen, demzufolge die Verpflichtung zur „Geheimhaltung oder vertraulichen Behandlung" zur tatbestandlichen Voraussetzung gemacht werden sollte. Mit dieser Formulierung hatte die Bundesregierung der „Mißdeutung" entgegengetreten wollen, es seien „nur einzelne Geheimschutzgrade im Sinne der Verschlußsachenanweisung (nämlich nur GEHEIM und VS-VERTRAULICH) gemeint" (vgl. BT-Drucks. V/898, Seite 41). Dies wurde jedoch nicht Gesetz, nachdem der Sonderausschuss für die Strafrechtsreform zu der Auffassung gelangt war, „Vertraulich" gekennzeichnete Gegenstände bedürften nicht des besonderen Schutzes des § 353c StGB (vgl. BT-Drucks. V/2860, Seite 28). Demnach ist von „Geheimhaltung" im Sinne des § 353b Abs. 2 StGB eine bloße Vertraulichkeit abzugrenzen (unzutreffend a. M. Lüttger JZ 1969, 578, 584, der die Begründung des Sonderausschusses außer Acht gelassen hat; enger hingegen Graf, in: Münchener Kommentar zum StGB, 2. Aufl., § 353b Rn. 66, der eine Geheimhaltungsstufe ab „VS-VERTRAULICH" verlangt).

Auch die Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses unterscheidet zwischen Vertraulichkeit (§ 53) und Geheimhaltung (§ 54); nur Letztere erfordert die Beachtung der Geheimschutzordnung und führt zur Einstufung nach Geheimhaltungsgraden. Entsprechend knüpft § 14 UntAG die Anwendung der Geheimschutzordnung auf Beweismittel an die Erklärung ihrer Geheimhaltungsbedürftigkeit, und nicht schon an die Vertraulichkeit.

Zwar spricht die Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestags in § 2a davon, dass u. a. Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse als „VERTRAULICH" eingestuft werden können. Die in den Entbindungserklärungen gewählten Formulierungen („in vertraulicher Weise zu erteilen" und „vertraulich zu behandeln") zielen aber auf eine förmliche Einstufung gerade nicht ab. Vielmehr lehnen sich die Entbindungserklärungen – sogar ausdrücklich – an Absatz A. V. c) der an die potentiellen Bürgschaftsnehmer gerichteten „Hinweise für die Beantragung von Bundesbürgschaften unter Einbindung paralleler Landesbürgschaften" an, wonach die zuständigen obersten Bundes- und Landesbehörden berechtigt sind, den zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages bzw. der Länderparlamente „in vertraulicher Weise Auskünfte zu erteilen". Mit diesen Hinweisen ist den an einer Bürgschaft interessierten Unternehmen in keiner Weise eine Geheimhaltung in Aussicht gestellt worden; allen für eine Förderung in Betracht kommenden Unternehmen unterschiedslos eine Geheimhaltung zu avisieren, bestand weder Anlass noch Grundlage.

Nach allem ist davon auszugehen, dass die die Entbindungserklärungen abgebenden Behörden sich der entsprechenden Termini (geheim bzw. VS-VERTRAULICH) bedient hätten, wenn sie die Erklärung als geheimhaltungsbedürftig im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 1 UntAG oder die Einstufung als Verschlusssache mit dem Geheimhaltungsgrad VS-VERTRAULICH gemeint hätten.

b) Im Hinblick auf die Vertraulichkeitsanordnung nach § 53 Abs. 1 GO merkt die Kammer noch dreierlei an:

Erstens hebt sie hervor, dass es zur Begründung der Vertraulichkeit nach § 53 Abs. 1 GO eines Beschlusses des Antragstellers selbst bedarf, eine Anordnung seines Vorsitzenden genügt nicht; die Kammer sieht sich zu dieser Bemerkung veranlasst, weil hinsichtlich des Übergangs in eine nichtöffentliche Vernehmung der Antragsgegnerin aus der Sitzungsniederschrift die Beachtung des § 9 UntAG, namentlich des Absatzes 5, wonach über den Ausschluss der Öffentlichkeit der Ausschuss zu beschließen und der Vorsitzende die Entscheidung in öffentlicher Sitzung zu begründen hat, nicht in der anzustrebenden Klarheit hervorgeht: Wiederholt heißt es, der Vorsitzende schließe die Öffentlichkeit aus; nur einmal findet sich – eingestreut in eine etwas längere Erklärung des Vorsitzenden – mit der Passage „ich erwarte – das ist jetzt der Versuch und auch die Entscheidung des Ausschusses –, dass Sie dieser Aussagepflicht im nichtöffentlichen Teil nachkommen" (Wortprotokoll Seite 10) ein Hinweis, dass dem wenig später folgenden Ausschluss der Öffentlichkeit ein Beschluss des Antragstellers in seiner Gesamtheit zugrunde liegen könnte. Jedenfalls für die Anordnung der Vertraulichkeit entspricht es dem Erfordernis der Eindeutigkeit, den Beschluss ausdrücklich zu fassen und zu dokumentieren.

Zweitens stellt die Kammer klar, dass der Antragsteller nicht gehalten ist, einen solchen Beschluss für jede einzelne Vernehmung gesondert zu fassen, sondern es ihm unbenommen ist, etwa schon in den „Verfahrensregelungen", zu Beginn der Beweisaufnahme oder bei nächster Gelegenheit allgemein, aber bestimmt zu beschließen, dass alle Zeugenaussagen, soweit sie in nichtöffentlicher Vernehmung erfolgen werden, vertraulich sind, wenn im Einzelfall nichts anderes beschlossen wird.

Schließlich weist die Kammer auf Folgendes hin: Zwar hat der Antragsteller auch ohne entsprechendes Verlangen der die Entbindungserklärung abgebenden Behörden fortlaufend im Blick zu haben, ob schutzwürdige Belange die Einstufung der Aussage der Antragsgegnerin oder eines Teils davon als geheimhaltungsbedürftig erfordern (vgl. § 14 Abs. 3 UntAG sowie § 15 Geheimschutzordnung des Abgeordnetenhauses). Auf ein nach ihrem Dafürhalten fehlerhaftes Unterbleiben einer Einstufung als geheimhaltungsbedürftig könnte die Antragsgegnerin indes nicht eine Zeugnisverweigerung stützen; für sie ist allein maßgebend, dass sie von ihrer Schweigepflicht entbunden worden ist.

c) Einen die Vertraulichkeit der nichtöffentlichen Vernehmung der Antragsgegnerin anordnenden Beschluss nach § 53 Abs. 1 Satz 1 GO hat der Antragsteller ersichtlich nicht gefasst. Ein derartiger Beschluss ist weder dem Antrag auf Festsetzung eines Ordnungsgeldes noch den diesem beigefügten Unterlagen, explizit der Sitzungsniederschrift, zu entnehmen; Nämliches gilt für die

„Verfahrensregelungen". Dass in dem Ordnungsgeldantrag die Vertraulichkeit unmittelbar aus § 53 Abs. 3 GO – zudem mit dem Bemerken, dass der Antragsteller „nichts Entgegenstehendes beschlossen" hat –, hergeleitet wird, bestätigt den Befund, dass es an einem Beschluss des Antragstellers über die Vertraulichkeit mangelt.

3. Ein die Vertraulichkeit anordnender Beschluss des Antragstellers war indes nicht deshalb entbehrlich, weil sich eine umfassende Verschwiegenheitspflicht für die Abgeordneten schon unter anderen Gesichtspunkten ergeben würde.

So kann eine eindeutige und umfassende Verschwiegenheitspflicht der Abgeordneten nicht schon ohne einen Beschluss gemäß § 53 Abs. 1 GO aus Strafnormen hergeleitet werden. Einer Strafbarkeit wegen Verletzung von Privatgeheimnissen gemäß § 203 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 4 StGB durch Preisgabe von „Interna der Bürgschaftsnehmerin" steht schon entgegen, dass die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH selber mit ihrer Entbindungserklärung mangels darin enthaltener Beschränkung, nur in nichtöffentlicher oder gar vertraulicher Sitzung auszusagen, eine etwa bis dahin bestehende Eigenschaft als ihr Privatgeheimnis aufgehoben hat. Eine Strafbarkeit der Abgeordneten nach § 353b Abs.1 StGB scheidet von vornherein aus, weil Abgeordnete nach den Nummern 1 bis 3 dieser Vorschrift nicht als Täter in Betracht kommen, namentlich sind sie – wie sich aus der Legaldefinition in § 11 Abs. 1 Nr. 2 StGB ergibt – keine Amtsträger. Der vereinzelt vertretenen Auffassung, im Hinblick auf die Ermittlungsbefugnisse seien die Mitglieder eines Untersuchungsausschusses gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c StGB Amtsträger (vgl. Radtke, in: Münchener Kommentar zum StGB, 2.Aufl., § 11 Rn. 74 m. w. N.), kann nicht gefolgt werden. Es erscheint nicht folgerichtig, das einer strafgerichtlichen Beweisaufnahme nahekommende Untersuchungsverfahren zu den in § 11 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe c StGB genannten „Aufgaben öffentlicher Verwaltung" zu zählen. Die in § 15 Abs. 3 UntAG statuierte Verschwiegenheitspflicht der Mitglieder des Antragstellers ergreift die „Interna der Bürgschaftsnehmerin" angesichts deren Entbindungserklärung aus dem soeben dargestellten Grund ebenfalls nicht.

Soweit in dem Antrag geltend gemacht wird, gemäß § 53 Abs. 3 GO seien „nichtöffentliche Sitzungen der Ausschüsse vertraulich", trifft dies nicht zu. § 53 Abs. 3 GO ist hier weder direkt – auch nicht über den Verweis in § 35 UntAG – noch analog anwendbar.

Wie bereits ausgeführt, sieht § 53 Abs. 3 GO die Vertraulichkeit nur für einen bestimmten Abschnitt der Sitzungen vor, nämlich für die in §§ 62 bis 64 GO umschriebenen und geregelten „Aussprachen"; diese sind – und werden auch in der Geschäftsordnung – von anderen Abschnitten klar abgegrenzt, so von den Wahlen und Abstimmungen (§§ 67 ff GO). Eine direkte Anwendung des § 53 Abs. 3 GO scheidet aus, weil eine Zeugenvernehmung ein gänzlich anderer Vorgang ist als eine Aussprache unter den Abgeordneten.

Für eine analoge Anwendung des § 53 Abs. 3 GO in der Weise, dass Zeugenvernehmungen wie Aussprachen behandelt werden, ist kein Raum, weil es an der hierfür erforderlichen planwidrigen Regelungslücke fehlt. Denn § 53 Abs.1 GO enthält bereits eine Regelung, aufgrund derer – so auch hier – abseits des § 53 Abs. 3 GO Vertraulichkeit hergestellt werden kann.

Eine etwaige ständige Übung des Abgeordnetenhauses, unter „Aussprache" auch Zeugenvernehmungen zu fassen – sei es in direkter, sei es in analoger Anwendung des § 53 Abs. 3 GO –, würde an diesem Ergebnis angesichts der eindeutig entgegenstehenden Regelungen des § 53 Abs. 1 und 3 GO nichts ändern.

4. Hinsichtlich anderer Sitzungsteilnehmer – sofern ihnen der Antragsteller überhaupt nach § 11 Buchstabe a UntAG mit Zweidrittelmehrheit oder nach § 12 UntAG den Zutritt zu einer vertraulichen Sitzung gestattet hat – und aller sonstigen Personen, an die nach § 53 Abs. 2 GO Mitteilungen über die vertrauliche Sitzung weitergegeben werden dürfen, ist zur Wahrung der Vertraulichkeitsbedingung ebenfalls auf das Bestehen einer Verschwiegenheitspflicht zu achten.

Aus dem Beschluss nach § 53 Abs. 1 GO resultiert eine Schweigepflicht unmittelbar nur für die Abgeordneten, weil die Geschäftsordnungen der Parlamente als „autonome Satzungen" nur die Mitglieder des Parlaments, nicht aber außenstehende Personen binden (vgl. Graf aaO, Rn. 68).

Beamte des Landes Berlin und regelmäßig auch die sonstigen Beschäftigten des öffentlichen Dienstes sind aber aufgrund ihres Dienst- bzw. Arbeitsverhältnisses zur Verschwiegenheit verpflichtet; dass sie über vertrauliche Sitzungen zu schweigen haben, ergibt sich schon aus der Natur der Sache und ist überdies durch allgemeine Weisungen klargestellt, denen zufolge Verschwiegenheit (sogar schon) über „Vorgänge aus nicht öffentlichen Sitzungen von Ausschüssen der gesetzgebenden Körperschaften" zu wahren ist (vgl. die gleichlautenden Merkblätter „über die Verschwiegenheitspflicht nach § 37 des Beamtenstatusgesetzes" und „über die Schweigepflicht nach § 3 Abs. 2 TV-L"). Soweit sie Amtsträger sind – um solche handelt es sich bei den Beamten (§ 11 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a StGB) und den die Voraussetzungen des § 11 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe c StGB erfüllenden sonstigen Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (vgl. beispielhaft Kammergericht NStZ 2008, 198) – unterliegen sie zudem der Strafbarkeit nach § 353b Abs. 1 Nr. 1 StGB.

Für Sitzungsteilnehmer, die zwar keine Amtsträger, aber für den öffentlichen Dienst besonders verpflichtet sind (taugliche Täter nach § 353b Abs. 1 Nr. 2 StGB), ergibt sich die Einstufung als Geheimnis angesichts des die Vertraulichkeit anordnenden Beschlusses ebenfalls aus der Natur der Sache; der Klarheit für sie halber – nicht zuletzt im Hinblick auf die Vorsatzfrage – sollten die für den öffentlichen Dienst besonders verpflichteten Sitzungsteilnehmer durch die verpflichtende

Behörde auf die Erstreckung der Verschwiegenheitspflicht auf Vorgänge aus vertraulichen Sitzungen ausdrücklich und in dokumentierter Form hingewiesen worden sein.

Soweit zu der vertraulichen Zeugenvernehmung Personen zugelassen werden sollen, die nicht der Strafbarkeit nach § 353b Abs. 1 StGB unterfallen, bedarf es zur Begründung einer Schweigepflicht ihrer förmlichen Verpflichtung gemäß den Vorgaben des § 353b Abs. 2 Nr. 2 StGB.

II.

Nur auf eine der ihr gestellten Einzelfragen hat die Antragsgegnerin das Zeugnis ohne gesetzlichen Grund endgültig verweigert, allein hierauf stützt sich die Festsetzung eines moderaten Ordnungsgeldes.

Dabei bedarf es keiner vertieften Erörterung, dass eine gegenüber ihrem Arbeitgeber eingegangene Pflicht der Antragstellerin zur Verschwiegenheit kein Recht zur Zeugnisverweigerung verleiht; vielmehr kommt es allein auf das Bestehen einer Verschwiegenheitspflicht gegenüber den Auftraggebern ihres Arbeitgebers an.

Es bestand auch von vornherein keine Pflichtenkollision von Aussagepflicht einerseits und nach § 17 Abs. 1 UWG (Verrat von Geschäftsgeheimnissen) strafbewehrter Verschwiegenheitspflicht andererseits. Nach dieser Vorschrift ist nämlich die Mitteilung eines Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisses nur strafbar, wenn sie unbefugt erfolgt; angesichts der gesetzlichen Aussagepflicht ist dieses Tatbestandsmerkmal nicht erfüllt.

1. Hinsichtlich der – durchweg nur periphere Aspekte betreffenden – Einzelfragen stand der Antragsgegnerin ein Zeugnisverweigerungsrecht nur zu, soweit sie überhaupt nach § 53 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StPO einer Schweigepflichtentbindung bedurfte.

Das Schweigerecht der Angehörigen der in dieser Vorschrift bezeichneten Berufe erstreckt sich auf das, was ihnen in ihrer beruflichen Eigenschaft anvertraut oder sonst bekanntgeworden ist. Im Sinne dieser Vorschrift bekanntgeworden ist unter Beachtung der vom Bundesgerichtshof entwickelten Maßstäbe „dem Berufsausübenden all das, was ihm in anderer Weise als durch Anvertrauen im Sinne des Mitteilens in der erkennbaren Erwartung des Stillschweigens in funktionalem Zusammenhang mit seiner Berufsausübung zur Kenntnis gelangt, unabhängig davon, von wem, aus welchem Grund oder zu welchem Zweck er sein Wissen erworben hat. Wenn auch eigene Tätigkeiten oder Äußerungen des Zeugnisverweigerungsberechtigten mangels eigener Wahrnehmung nicht bekanntgewordene Tatsachen sein können, so werden sie dennoch

dann vom Zeugnisverweigerungsrecht erfasst, wenn Angaben über diese Tätigkeiten oder Äußerungen Rückschlüsse auf geschützte Tatsachen zulassen" (vgl. BGH NJW 2014, 1314 f).

2. Hiernach erfasste das Zeugnisverweigerungsrecht der Antragsgegnerin zwar die Fragen, ob sie im Zuge des Mandats mit anderen Beratungsgesellschaften zusammengearbeitet hat und was konkret die Aufgaben ihres Arbeitgebers als Bürgenmandatar gewesen sind.

3. Hinsichtlich zweier unbeantwortet gebliebener Fragen hingegen bedurfte die Antragstellerin keiner Schweigepflichtentbindung; diese Fragen hätte sie – folglich schon im öffentlichen Teil ihrer Vernehmung – beantworten müssen.

a) Dies gilt zum einen für die ihr im Anschluss an die Schilderung ihres beruflichen Werdegangs gestellte Frage, ob sie sich schon mehrfach mit Bürgenmandaten beschäftigt habe. Hierbei ging es nicht um im Zusammenhang mit ihrer Berufsausübung erlangtes Wissen, sondern ihre eigene Tätigkeit. Die mit schlichter Bejahung oder Verneinung zu gebende Antwort hätte auch keine begründeten Rückschlüsse auf eine geschützte Tatsache zugelassen. Selbst wenn die Antragsgegnerin noch keine entsprechenden Erfahrungen erworben haben sollte, würde dies nicht auf eine Gleichgültigkeit oder Anspruchslosigkeit der Auftraggeber im Hinblick auf das von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eingesetzte Personal deuten, war doch zu erwarten, dass die Unerfahrenheit einer den Auftrag ohnehin nicht letztver-antwortlich ausführenden Mitarbeiterin durch Kollegen und Vorgesetzte kompensiert werden würde.

b) Die Antragstellerin war auch zur Antwort verpflichtet, welche anderen Einschätzungen einer Bürgschaft außer der hier vorgenommenen Bewertung als noch vertretbar durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vergeben werden.

Auch diese Tatsachen sind der Wirtschaftsberatungsgesellschaft – auf die hier abzustellen ist, weil die Antragsgegnerin lediglich deren Berufshelferin im Sinne des § 53a StPO ist – nach den höchstrichterlichen Maßstäben nicht zur Kenntnis gelangt, weil sie die – zudem mandatsunabhängige – eigene Tätigkeit betreffen. Allerdings lässt die Kenntnis der Bewertungsstufen Rückschlüsse auf die Bedeutung der erteilten Bewertung und damit auf geschützte Tatsachen zu. Dennoch fehlte es insoweit an einem Zeugnisverweigerungsrecht. Was für das Anvertrauen gilt, nämlich das Erfordernis „erkennbarer Erwartung des Stillschweigens", kann für bekanntgewordene Tatsachen nicht außer Betracht bleiben. Es versteht sich von selbst, dass das der Wirtschaftsberatungsgesellschaft entgegengebrachte Vertrauen sich verständigerweise nicht darauf erstrecken konnte, über die vom Mandatsverhältnis gänzlich losgelöst bestehenden Bewertungsstufen Stillschweigen zu wahren. Dies bestätigen zwei Überlegungen: Zum einen würde § 53 StPO anderenfalls eine Schweigepflichtentbindung nicht nur derjenigen, die das konkrete Mandat erteilt haben, sondern aller, die jemals die

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in vergleichbarer Weise beauftragt haben, erfordern. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass das Vertrauen in die Verschwiegenheit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft schon im Ansatz im Hinblick darauf entwertet wäre, dass jeder andere Auftraggeber, dem die Bewertungsstufen bekannt sind, hierüber ohne Bindung an eine Schweigepflicht Auskunft zu geben hätte.

4. Die Antragsgegnerin hat indes nur die vorstehend zu a) bezeichnete Frage nach ihrer sonstigen Befassung mit Bürgenmandaten trotz Verlangens endgültig unbeantwortet gelassen.

Der von ihr im Zuge der Diskussion mit dem Ausschussvorsitzenden über das Bestehen einer Aussagepflicht eingestreute Hinweis auf ihr Geburtsdatum – die Antragsgegnerin ist 50 Jahre alt und hat daher offenbar auf diese Weise verklausuliert auf einen reichhaltigen beruflichen Erfahrungsschatz hinweisen wollen – stellte angesichts seiner Vagheit keine Antwort dar.

In ihrer allgemeinen Aussageverweigerung im nichtöffentlichen Teil der Sitzung (Seite 13 des Wortprotokolls) kam auch ihre endgültige Ablehnung der Beantwortung dieser Frage zum Ausdruck, war dem doch eine ausdrückliche Bezugnahme durch den Vorsitzenden des Antragstellers auf die zuvor gestellten „Fragen nach Ihrer bisherigen Tätigkeit und Kompetenz in einzelnen Sachverhalten" (Wortprotokoll Seite 13) vorausgegangen.

Die Antwort auf die vorstehend zu b) wiedergegebene Frage nach anderen Möglichkeiten der Einschätzung von Bürgschaften hat die Antragsgegnerin lediglich vorläufig abgelehnt; die Antwort könne sie „nicht verantworten, also nicht im öffentlichen Teil" (Wortprotokoll Seite 6), was durch Stillschweigen hingenommen worden ist. Da der Antragsteller im nichtöffentlichen Teil der Vernehmung auf diese Frage nicht mehr zurückgekommen ist – auch der Vorsitzende ist in seiner Themenbeschreibung zur abschließenden Klärung der Aussagebereitschaft auf diese Frage nicht erneut eingegangen –, fehlt es insoweit an einer endgültigen Ablehnung und damit an der Grundlage für die Festsetzung eines Ordnungsgeldes.

5. Im Hinblick auf die Frage nach anderweitiger Befassung mit Bürgenmandaten, deren Beantwortung die Antragsgegnerin ohne gesetzlichen Grund verweigert hat, liegen die Voraussetzungen für die Festsetzung eines Ordnungsgeldes nach § 28 Abs. 1 UntAG vor. Sie ist von dem Vorsitzenden des Antragstellers – insoweit zu Recht – mehrfach auf die Grundlosigkeit der Verweigerung hingewiesen worden (zu dieser Voraussetzung vgl. Meyer-Goßner/ Schmitt, StPO, 58. Aufl., § 70 Rn. 17). Ein trotzdem bestehender Rechtsirrtum der Antragstellerin wäre ein nach den Regeln des § 17 StGB zu behandelnder Gebotsirrtum (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt aaO, Rn. 4), der vermeidbar gewesen wäre und deshalb der Verhängung eines Ordnungsgeldes nicht im Weg stünde. Die Vermeidbarkeit ergibt sich unbeschadet eines entgegenstehenden Rats ihres

bei der Vernehmung als Beistand anwesend gewesenen Rechtsanwalts aus der Einfachheit der Rechtslage, zumal angesichts der Beantwortbarkeit mit einem schlichten Ja oder Nein.

Die Bemessung des Ordnungsgeldes auf nur dreihundert Euro trägt dem Umstand Rechnung, dass die Antragsgegnerin das Zeugnis lediglich auf eine Frage grundlos verweigert hat, dass sie dabei anwaltlich beraten war und eventuell einem – vermeidbaren – Gebotsirrtum unterlag und dass der Hinweis des Vorsitzenden des Antragstellers auf die Aussagepflicht zwar im Hinblick auf zwei Fragen, ganz überwiegend aber nicht zutreffend war. Andererseits war angesichts der beruflichen Tätigkeit und Qualifikation der Antragsgegnerin davon auszugehen, dass sie nicht nur ein ganz niedriges Einkommen bezieht.

Mülders Kaussow Reineke

Für die Richtigkeit der Abschrift
Berlin, 28.01.2016

LANDGERICHT BERLIN

Peter
Justizobersekretär

Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt - ohne Unterschrift gültig.

Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 17/3000
14.06.2016

17. Wahlperiode

Bericht

des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin
– 17. Wahlperiode –

zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)

Band II: Sondervoten

In Durchführung der vom Abgeordnetenhaus in seinen Sitzungen am 27. September 2012, 19. Juni 2014 und 14. Januar 2016 gefassten Beschlüsse wird der Bericht des 1. Untersuchungsausschusses – 17. Wahlperiode – vorgelegt.

Berlin, den 14. Juni 2016

Der Vorsitzende
des 1. Untersuchungsausschusses
– 17. Wahlperiode –

Martin Delius

Inhaltsverzeichnis Band II

A. Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
B. Sondervotum der Fraktion Die Linke
C. Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius

A. Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

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

S. 203

A. Großbauprojekte der öffentlichen Hand S. 207
B. Parlamentarische Kontrolle öffentlicher Großbauprojekte S. 209
C. Umsetzung von Schutzbestimmungen für Menschen, Flora und Fauna S. 211
D. Parlamentarisches Kontrollinstrument schärfen 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 alldem 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 Gebäudefunktionssteuerung, 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 Jahres 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 Geschäftsführer[3] 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 Bauverzüge) 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 Milliardenschäden 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 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 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 möglicher-weise 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 Fluglärmgesetzes 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 Verzüge 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 Terminschwierigkeiten 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 Aufsichtsratchef 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 Aufsichtsratssitzung 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-Aufsichtsratssitzung 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 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.

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 erkauft 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 Selbstreflextion 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 Gesellschaftsversammlung 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 Gesamtaufsichtsrates 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 Schlussbericht[11] 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 Vorbereitunhszeit 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 Aufsichtsratstätigkeit 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 Vergabevermerken 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]

Naheliegend, 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. Mehorn 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."*
*V*orsitzender 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 Oberverwaltungs-gericht 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 Oberverwaltungsgericht das Landesentwicklungsprogramm dem Landes-verfassungsgericht 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 Überschreitungszenarien 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 - letztens 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 Aufsichtsratstätigkeit 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 Votgänge 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-Aufsichtsrat, 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 Haushaltsgrundsätzegesetz zu. Der Bundesrechnungshof und die Landesrechnungshöfe haben die Befugnisse nach §53 Haushaltsgrundsätzegesetz" (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-Aufsichtsrats-vorsitzende 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 Inbetriebnahmetermin 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 verhindern[50], 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 Bauverzüge 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 26.04.2010[54] 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?

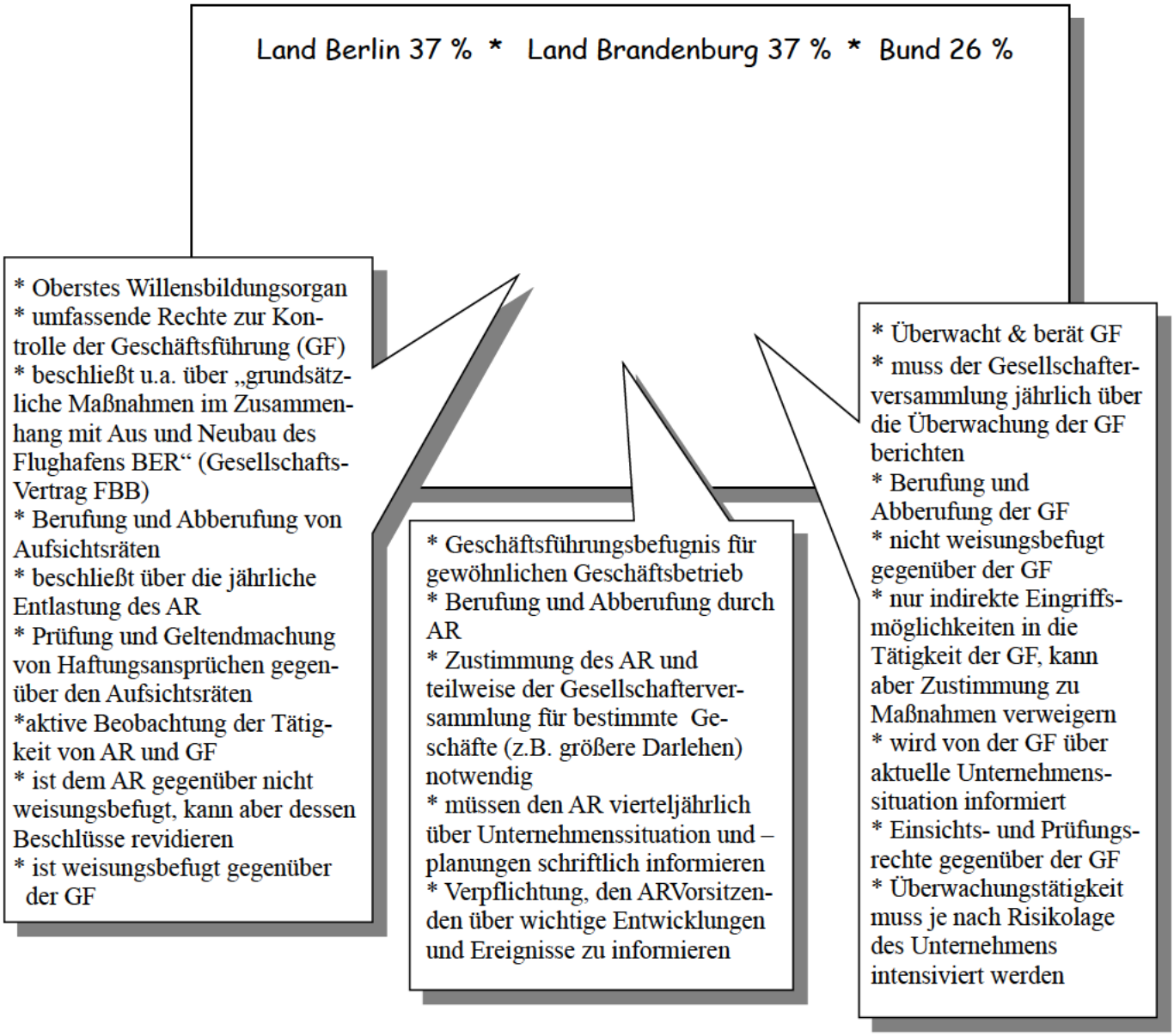
Die Mitglieder des Aufsichtsrates und die Mitarbeiter der beiden Referate in der Finanzverwaltung, das Beteiligungs- und das Bürgenreferat, haben sich in unterschiedlichem Maße für den BER zuständig und verantwortlich gefühlt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates begleiteten die Arbeit der Geschäftsführung, 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 so-gen. 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 sogen. 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 2015[61] 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

---

nanzierung, Fertigstellung des BER, Risikomanagement und die damals geplante Teilinbetriebnahme 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 liefen", 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-Bauaufträge 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 Projektsteuer 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. Märtin im Untersuchungsausschuss:

> *„Natürlich - das kann ich aus meiner ganz allgemeinen Erinnerung auch noch rekonstruieren - war das Land Brandenburg vorzugshaft 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 Raumordnungverfahren 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 Märtin, 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 Schönefeid. 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 Pojektplanungsgesellschaft (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:

Abgeordnetenhaus von Berlin **Drucksache 12/5005**

12. Wahlperiode

---

[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 einen 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 Fluglärmgesetzes 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 Anliegern 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 Schallschutz-maßnahmen - 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 Übemahmeansprüche, 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

[redacted]

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.
➢ Sonstiges:	EUR 180 Mio.

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

Berliner Flughäfen

BBI Project Planung 05.01.2005 6

▶ 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 ge eignete 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 betrügen bei 6 Überschreitungen 16,2 Millonen 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 begegnen:

> 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 Zettraum von drei, vier, fünf Jahren umfasst. Und dann kann es durchaus sein, und das ist nichts Ungewöhnliches, dass Sie dann sagen: Diese ehemals vorgeplante 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 hafte, 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

tragsverletzungesverfahren 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. Märtin: *„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]

[110] Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Herbert Märtin, 5. Sitzung, 11.01.2013, S. 60

> Zeuge Dr. Märtin: *„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 Winkligkeit 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. Märtin:*„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 Plausibiltätsprüfung 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 vin 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 Märtin, a.a.O., S. 62
[112] Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Herbert Märtin, 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 Betroffenheiten 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 Fluglärmkommission 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 stellvertr. 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 Architektenbüros 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 Bietern 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 Landesrechungshof Brandenburg bringt gegen die Art der Vergabe der Ausführungsplanung rechtliche Argumente aus einschlägigen Gerichtsverfahren vor[132] 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 Verzüge 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 11.03.2010[145] 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 Lütge 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 Tragweile 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 umzuswitchen, 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 Desaster 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 Gatzer (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 Studie[156] 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-Betreibergesellschaft.*"[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 Bruttogeschossfläche 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 zusammenlegen - - 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 Bruttogeschossfläche 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 notifziert 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" seien[161] 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 abgesagten

[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 Euro[163] – 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 Terminschwierigkeiten 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-Aufsichtsratssitzung 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 & Sommer[166] 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-Aufsichtsratssitzung (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 Inbetriebnahmetermins 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 „termingerecht vorangetrieben“.[172]

▶ 19.05.2010: Projektstuerer 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 Terminsicherungs-maßnahmen in Höhe von 62 Millionen Euro bewilligt und die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 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 Verzüge, 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 Aufsichtsratchef 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 Aufsichtsratssitzung 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-Aufsichtsratssitzung 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 Basisprobebetrieb im, na irgendwann Ende November war das, um den 20. November herum, konnte der Basisprobebetrieb 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 Gegensteuerungs-maßnahmen 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 köruren 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 Teilinbetrieb-nahme, 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 Bauordnungs-amt*

[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 Unter-nehmen 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 Probebetrieb, 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 Bürgenmandatar, 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 zahlt: 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 Einschatzung 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 Stellungsnahme 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 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 erkauft 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 Vorlage[207] 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 Aufsichtsratssitzung 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 Aufsichtsratssitzung 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 Altemative 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 General-planerverträge 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 Projektexperten 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 Projektexperten 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 lnternational (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 Augusthälfte“*.[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 hinters Licht geführt wurden:

> *„Aber es ist, glaube ich, so habe ich dann auch so mitbekommen, in der Aufsichtsratssitzung 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 Zielwar es, nachdem wir die Kündigungen durchgefi.ihrt haben, möglichst viele von diesen Planem 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 Juli2012 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

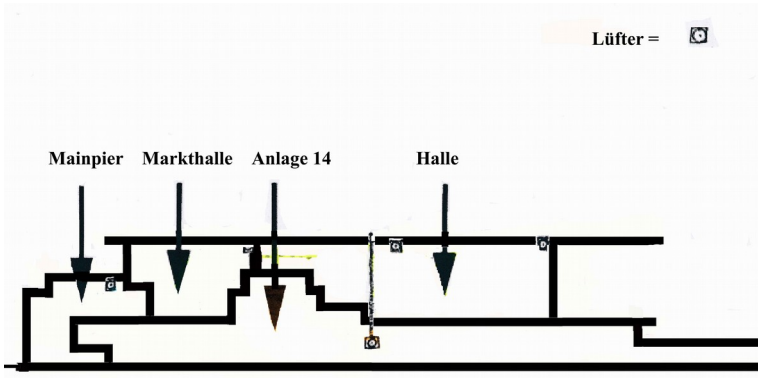
[233] Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 51

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:



Skizze Querschnitt BER - Entrauchungsanlagen

[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, dass 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 Fertigbauen 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 ersonnen, 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 Interims-lösung 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 Prüfsachver-ständigen, 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 Prüfsachver-ständigen 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 Brandemeldeanlage 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 entfemt. 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 erkanrrt, 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 Bestandsaufirahme 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-Programms[256] 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 Gatzer

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 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.

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 201I. 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 Haftungsanspüche 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]

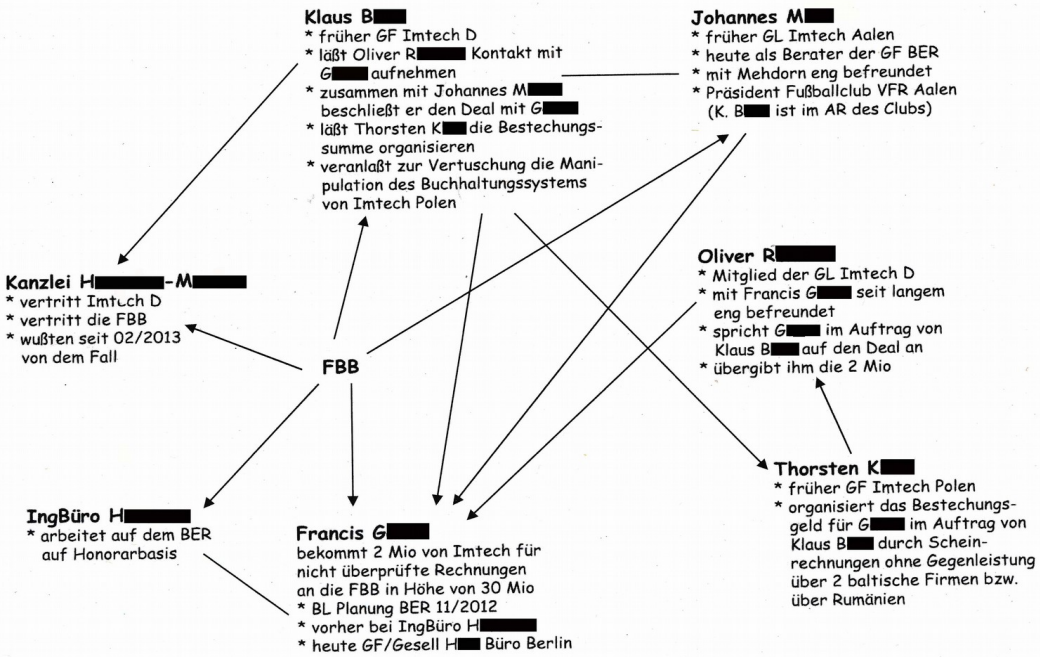
Die vom Zeugen Thomas Schwarz angeführte grundsätzliche *„strategische Ablehnung der Ausführungsplanung“* war für die Firma Imtech, folgt man einer Reihe von Veröffentlichungen des Düsseldorfer Handelsblatts, nicht der einzige Weg zur Gewinnmaximierung. In den Handelsblatt-Artikeln ist die Rede von Korruption.[265] 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 versuchten 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 erzahlt, dass er, Herr Amann, mit dem entsprechenden Mitarbeiter, nämlich Herrn Ganet, 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 Kreutzmann, 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 (GRÛNE): *„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 ausgesteuert, 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 (GRÛNE): *„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 Großprojektmanagementerfahrungen. 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 zunehmen und Missstände zu beseitigen.

Der Zeuge Wowereit, 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 Wowereit: *„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 Wowereit: *„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 verschiedentliche 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 Innensenators, 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 Geschäftsfüher 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 Ombudsmenschensystem 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 zuhaben, 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,*

[278] Wortprotokoll der Vernehmung von Peter Oettel, 29.01.2016, 55. Sitzung, S. 16

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 Unterschrifts-ordnungen, 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 ZwöIf- oder Sechzehn-Augen-Prinzipien. Das heißt, wir haben auch intern organisatorisch einiges gemacht, um Probleme zu verhindern.“[280]

[280] Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Günter Zerbe, 52. Sitzung, 20.11.2015, S. 31

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 Selbstreflextion 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 fällte 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 umfänglichen 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 verschwiegen. 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 anschrieb, 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 Dienst-leister, 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 Stellvertreters) 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. Anderseits 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 *„Rechenschafts-bericht 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 Monate[295];
▶ *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 Verzüge von 8,5Monaten 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-Verzüge 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 Abgeordneten-haus (09/2011); Terminverzüge 4 Monate, sollen durch Überlappung mit dem Probebetrieb-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 versehen[309] (H.-J. Paap/pgbbi);

▶ **Februar.** Probebetrieb 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 Probebetrieb die Ausführungen des Zeugen Knut Nell: *„Zum Jahreswechsel 2011/2012 mussten wegen des Termindrucks Bauausführung, technische Abnahmen und Probebetrieb in einem parallelen Ablauf stattfinden. Normal ist, dass der Probebetrieb 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 Probebetrieb ab November 2011 ständig moniert, dass einzelne Bereiche für den Probebetrieb 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 Gesamtablauf 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.** Terminverzüge: 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 Probebetrieb) 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-Probebetrieb 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-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 123)

315 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (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: Allerletztens 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: eingereichter Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76.3 Brandenburger Bauordnung kann nicht gefolgt werden, Lösungsansätze werden als kaum realisierbar bewertet[322]

▶ **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-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 123)

321 FBB 462, S. 74

322 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (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 Neuanlieferung 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 (GRUNE): *„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 Flughafengesellschaft: Diskussion der Hintergründe der Absage:

▶ **H. J. Paap:** Die Brandschutzanlage hätte zur Inbetriebnahme 06.2012 möglicherweise fertiggestellt – aber nicht getestet - werden können[327]

▶ **C. Manninger:** Unvollständige Unterlagen; erneute Änderung-en der Brandfallsteuermatrix, Terminplan kann wg. engen Zeitschienen und aufgezehrten Puffer nicht eingehalten werden[328]

▶ **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) vor[329]

▶ **Dr.-Ing. Körtgen:** Die letzten relevanten Planungsänderungen datieren von 05.2011, **K. Wowereit:** auch später erfolgten noch Planungsänderungen, z. B. Marktplatz [330]

▶ **Dr.-Ing. Körtgen und Dr. Schwarz:** Inbetriebnahmetermin 06.2012 noch am 02.05.2012 von der pgbbi bestätigt[331]

▶ **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 Geschäftsführung[332]

▶ **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 treffen[333]

▶ **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 bestätigt [334]

▶ **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 Wirktest seien 6 Monate zzgl. ORAT notwendig; die in den letzten Wochen gesuchte genehmigungsfähige Interimslösung hatte lediglich zum Ziel, den Inbetriebnahmetermin 06.2012 zu halten[335]

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. Platzeck; 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. Amann[343] 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 € beziffert[346]

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.)

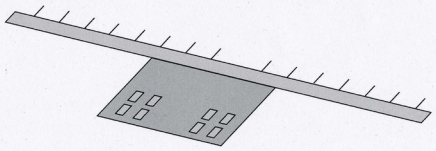
346 „Hauptstadtflughafen. BER-Verschiebung kostet monatlich bis zu 40 Millionen. Die verschobene Eröffnung des Hauptstadtflughafens könnte die Gesamtkosten auf mehr als fünf Milliarden treiben. Im Sommer soll ein neuer Termin genannt werden.“, ZeitOnline, 06.05.2013

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 – 2012[348]

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

Basis Terminal



Kennzahlen 2005	
Budget Basis Terminal	565 Mio. €
davon Baukosten	*499 Mio. €*
davon Baunebenkosten	*66 Mio. €*
Bruttogrundfläche	ca. 220.000 m²
Passagieraufkommen 2005	17,15 Mio.

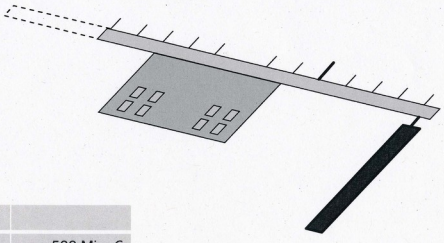
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012

1

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- **3 Pier Module im Süden zur Nachrüstung vorgesehen**
- **Ergänzung Walk Boarding Pier Nord (heute: Pier Nord)**
- **Erweiterung Fluggastbrücke N4 zur A 380-Brücke**



Kennzahlen 2006	
Budget Fluggastterminal (CB 04/06)	588 Mio. €
davon Baukosten	*524 Mio. €*
*davon Baunebenkosten**	*64 Mio. €*
Bruttogrundfläche	ca. 220.000 m²
Passagieraufkommen 2006	18,51 Mio.

* Reduzierung gegenüber 2005 infolge Anpassung Budget Planungsleistungen nach Vergabe Entwurfsplanung

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012

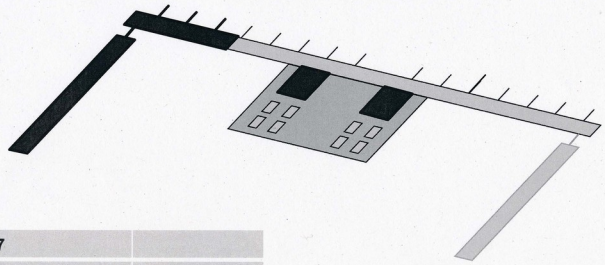
2

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

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 m²
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

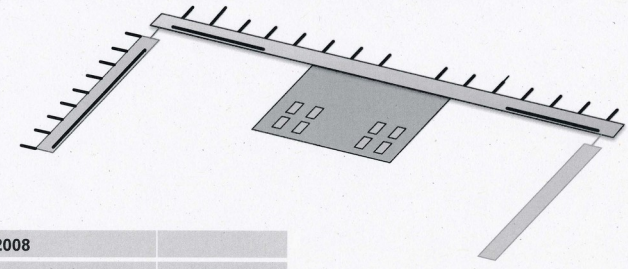
2005	2006	**2007**	2008	2009	2010	2011	2012

3

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- **Ergänzung mobile Fluggastbrücken Pier Süd**
- **Doppelstöckige Fluggastbrücken Mainpier sowie Verschiebung A 380-Brücke nach S7**
- **Non-Schengen Fähigkeit Mainpier** durch „**Ebenenshift**"
- **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 m²
Passagieraufkommen 2008	21,4 Mio.

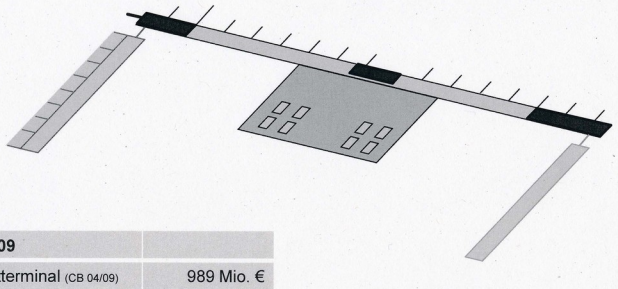
2005	2006	2007	**2008**	2009	2010	2011	2012

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 m²
Passagieraufkommen 2009	20,97 Mio.

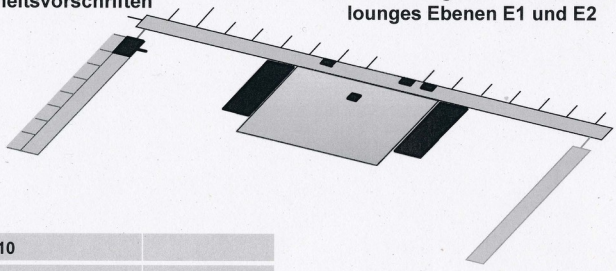
2005	2006	2007	2008	**2009**	2010	2011	2012

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 m²
Passagieraufkommen 2010	22,32 Mio.

* ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons

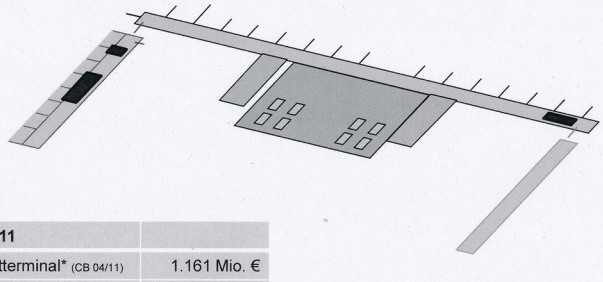
2005	2006	2007	2008	2009	**2010**	2011	2012

6

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- **Umsetzung von zwei Cafeterien für Mitarbeiter-versorgung 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 m²
Passagieraufkommen 2011	24,03 Mio.

* ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons

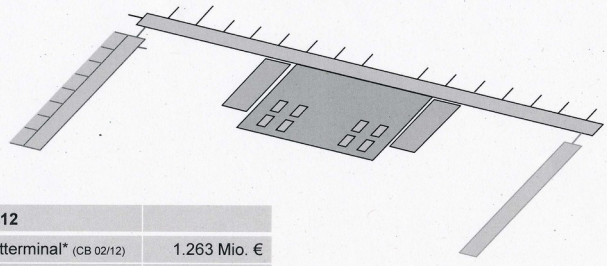
2005	2006	2007	2008	2009	2010	**2011**	2012

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 m²
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 Schönefeld“, 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 beinhaltete 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 Planungskoordination 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 Landekapazitat, 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 rnich 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, das 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 gegenübersitzen 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: Allerletztens 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 angegangen ist, 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 Beraten 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-Aufsichtsratvorsitzender; „erbte“ 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 Teilsperrung 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 „Pfusch 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 Zeitverzüge 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 geworden 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 Schwachsinnsentscheidung der fristlosen Kündigung, an dieser – ich nenne das Plünderei 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 wär. 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 Dinger 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 Morray. - 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 umfänglichen 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 Debattenlage 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 Rechtstreits 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 Justiziariat 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 Geschäftsführungsbereich 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 Beteiligungsrecht 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 Beteiligter 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.

Multiples 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 Aufsichtsratstätigkeit 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 Mikadospiel 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 Bauverzüge 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 ergebenen 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.

Untersuchungsauschuss: 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 umfänglicher 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 Bürgschaftsverwaltung, 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-endbericht.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.
Einzige 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 Begleitauschuss 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 Einwenderinnen und Einwender 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 Gatzer, 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 Flughafengesellschaft, TOP 6.: Ursachenanalyse/ 7. Gegensteuerungsmaßnahmen (FBB 254, S. 120 – 123)

A1 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowereit, 12. Sitzung, 07.05.2013, S. 42 - 46

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-

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 Wowereit: 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.

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 Aufsichtsratssitzung 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 Millionenschaden 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 -

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.

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

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.

- stz/krü -

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 Aufsichtrat 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 Dingern 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 Aufsichtratschef 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.

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 Aufsichtrat geht.

Andreas Otto (GRÜNE): Haben Sie Herrn Schwarz mal Anhaltspunkte geben, was Sie als Aufsichtratschef 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 bestimme 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 Aufsichtratssitzung 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 Aufsichtrat, 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

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 irreale 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 vorzugeben. 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.: Ertüchtigung 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 Haupttermi-nal, 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

Vorsitzender Martin Delius: Die Öffentlichkeit ist ausgeschlossen. Dann sind wir im nichtöffentlichen 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

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 -

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

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 Aufsichtsratssitzung Mai 2012 wurden ja verschiedene Varianten diskutiert, ob man sich jetzt von Unternehmen trennen muss und falls ja, von welchen, und da hat es dann den Generalplaner erwischt, 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 trennen oder von dem trennen? – Ich hatte ja eben gesagt: Herr Korkhaus hatte sich da schon etwas zurechtgelegt in Richtung Planer, aber die eigentliche Diskussion über den Projektsteuerer 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

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.

- stz/vo -

A.8 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Christian Manniger, 38. Sitzung, 09.01.2015, S. 44-45

Zeuge Christian Manninger: 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 Manninger: 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 Manninger: 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 Rechnungskürzungen vornehmen, ob wir Mängelrügen herausschicken etc.

A.9 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 70 – 71

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 -

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

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 -

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 Losarbeite-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 Gespür 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 anschaue und wenn ich mir vor allem Beschlusslagen anschaue. 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

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

„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

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 Kapitaldienstfähigkeit, 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

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-

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 Bürgen 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 Bürgenmandatar 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 Bürgen 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.

- bu/vo -

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

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

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.

B.1 Auszug aus: WSP/CBP: Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. 15.05.2012 (FBB 253, S. 404 – 405)

- 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)

SenInn 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.

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 Personreduzierung / 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 verträglich 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-Probebetrieb lediglich mit einem Monat angesetzt ist. Der laufende ORAT-Probebetrieb 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

B. Sondervotum der Fraktion Die Linke

Grundaussagen des Sondervotums

Aussagen zur Wahrnehmung der Gesellschafterrolle und Tätigkeit der Berliner Mitglieder im Aufsichtsrat

1. Das Projekt BER erfreute sich parteiübergreifend besonderer politischer Unterstützung und stand gleichzeitig von Anfang an unter hohem politischen Druck. Diese Situation wurde einerseits durch die prominente Besetzung des Aufsichtsrats gefördert, bot jedoch auch Ansatzmöglichkeiten für politisch motivierte Einflussnahme.
2. Mit der Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Bundesverwaltungsgericht 2006 waren die rechtlichen Grundlagen zum Bau des BER gelegt. Die Finanzierung schien im Vergleich zu anderen Bauprojekten nahezu üppig. Das machte anfällig für Planänderungswünsche der Geschäftsführung während der Planungsphase, denen der Aufsichtsrat bereitwillig folgte.
3. Die Ertüchtigung der FBB zur Übernahme der Bauherrenfunktion wurde zu Beginn des Bauprojekts durch die Gesellschafter und den Aufsichtsrat auf den Weg gebracht, hielt aber den vielen Änderungen und wesentlichen Störfaktoren während des Projektverlaufs nicht stand. Hierbei stellte die Aufhebung des Vergabeverfahrens für das Terminal und die Änderung der Vergabestrategie im Oktober 2007 den maßgeblichen Bruchpunkt dar. Die Wahrnehmung der Bauherrenfunktion durch die FBB muss seit spätestens 2009 als absolut unzureichend bezeichnet werden.
4. Das Land Berlin hat spätestens seit 2006 die funktional getrennten Verantwortlichkeiten und Rollen in der Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat vermischt. Die unterschiedlichen Rechte und Pflichten als Gesellschafter und Eigentümervertreter im Aufsichtsrat wurden dadurch einerseits in der Gesellschafterrolle vernachlässigt andererseits im Aufsichtsrat durch Beschlüsse, die der unternehmerischen Verantwortung der Geschäftsführung zuzuordnen gewesen wären, überzogen.
5. Die scheinbar günstige Finanzierungssituation, das hohe politische Interesse an der Realisierung des Projekts, ein überbordendes, teilweise beschönigendes Berichtswesen der Geschäftsführung und die tatsächlich erfreuliche Steigerung der Passagierzahlen an den Berliner Flughäfen führte bei Gesellschaftern und Aufsichtsratsmitgliedern zum Verlust einer nötigen kritischen Distanz zu den Aussagen der Geschäftsführung.
6. Die enormen Kostensteigerungen ergaben sich sowohl aus der Vergrößerung des Bausolls, aber auch und in stärkerem Maße aus einem verfehlten Baumanagement.
7. Wegen der Kostensteigerungen wurde der Finanzierungsrahmen des Projekts weitgehend unbemerkt vom Parlament seit 2010/11 mehrfach angehoben.
8. Gegen die Besetzung der Aufsichtsratsmandate durch hochrangige Vertreter der Anteilseigner wie dem Regierenden Bürgermeister und Senatorinnen oder Senatoren spricht dann nichts, wenn die gesetzlich ableitbaren doppelten Kontrollmechanismen durch Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat dadurch nicht beeinträchtigt werden. Bei der Besetzung der Aufsichtsratsmandate des Landes Berlin durch Regierungsmitglieder ist dafür Sorge zu tragen, dass nicht durch politische und verwaltungsseitige Hierarchie- und Verantwortungskonstellation die Ausübung der Kontrollfunktionen von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung belastet wird.
9. In der Person des Regierenden Bürgermeisters Wowereit flossen alle Verantwortlichkeiten und Pflichten als Regierungschef, Gesellschafter, Vorsitzender des Aufsichtsrats, Vorsitzender des Präsidialausschusses und Mitglied im Projektausschuss des Aufsichtsrats sowie als Sitzungsleiter der Gesellschafterversammlung zusammen. Sein hohes Engagement für den BER und die

Richtlinienkompetenz des Regierenden Bürgermeisters gegenüber Senatoren, die politische Rangfolge von Staatssekretären und insbesondere die dienstrechtliche Unterordnung von Referenten der Verwaltung führten zu einer Dominanz der persönlichen Meinung Wowereits, die nicht mehr kritisch infrage gestellt wurde. Wowereit selbst entwickelte in dieser Konstellation nur unzureichende Sensibilität zu Mechanismen der Kontrolle und Selbstkontrolle.

10. Wowereits Rolle war insbesondere in Personalfragen kritikwürdig. So wurde unter seiner Führung die Suche nach einem kaufmännischen Geschäftsführer 2009 abgebrochen und die Tätigkeit der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen in Zusammenhang mit der ersten Verschiebungsentscheidung im Jahr 2010 sowie nach der Eröffnungsabsage im Jahr 2012 keiner Prüfung unterzogen. Das lange Festhalten an der Person Schwarz als Sprecher der Geschäftsführung ist vornehmlich auf Wowereit zurückzuführen.
11. Die Tätigkeit des Aufsichtsrats ist trotz seiner hochrangigen Besetzung als kritikwürdig zu bezeichnen. Er ließ es jahrelang zu, dass wichtige Aufsichtsratsvorlagen nicht rechtzeitig, als Tischvorlagen oder gar nicht durch die Geschäftsführung geliefert wurden. In mehreren Fällen übernahm der Aufsichtsrat die Verantwortung für Entscheidungen, die eindeutig der Sphäre der Unternehmensführung durch die Geschäftsführung zuzuordnen wären (1. Verschiebung, Kündigung pg bbi, Festlegung der Eröffnungstermine 17.03.2013 bzw. 27.10.2013). Wichtige und folgenreiche Entscheidungen erfolgten auf einer unzureichenden Informations- und Entscheidungsgrundlage (z.B. die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinie).
12. Ungeahndet durch den Aufsichtsrat blieb die jahrelang falsch berechnete Kostenprognose für Schallschutzmaßnahmen, die den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses nicht entsprach. Selbst die eindeutig falsche Berichterstattung durch die Geschäftsführung im Lagebericht und Geschäftsbericht für das Jahr 2010 wurde vom Aufsichtsrat nicht bemerkt und also auch nicht korrigiert.
13. Der Aufsichtsrat unterließ es in wesentlichen Punkten, seinen eigenen Beschlüssen zu folgen und diese regelmäßig zu kontrollieren (zum Beispiel zur direkten Berichterstattung des Projektsteuerers an den Aufsichtsrat, bei der Finanzierung der Umbaumaßnahmen zu Umsetzung der EU-Sicherheitskontrolllinien oder bei der Überprüfung der tatsächlichen Folgen von Planänderungen.)
14. Der Aufsichtsrat ließ es zu, dass der Geschäftsführer Schwarz sich in seinem Selbstverständnis einer Gesamtverantwortung für das Unternehmen FBB und damit auch für den Bau des BER als einem wesentlichen Unternehmenszweck zu entziehen versuchte.
15. Der Aufsichtsrat nahm es hin, dass der Geschäftsführer Körtgen wesentliche Aufgaben eines Geschäftsführers auf ihm nachgeordnete Personen übertrug.
16. Der Aufsichtsrat unterließ es, die Informationswege innerhalb der FBB und die darauf aufbauende Berichterstattung an den Aufsichtsrat, trotz vorhandener Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen, die dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden, einer umfassenden Überprüfung zu unterziehen. Er war damit auf das bloße Vertrauen in die von der Geschäftsführung dargelegten Informationen angewiesen.
17. In der allgemeinen Aufregung über die kurzfristige Absage der Eröffnung des BER im Mai 2012 wurde kaum wahrgenommen, dass die Flughafengesellschaft FBB finanziell am Ende war. Bis zu einer Milliarde Euro Gesellschafternachschuss hätte es zur wirtschaftlichen Stabilisierung der FBB auch bedurft, wenn der BER am 03.06.2012 in Betrieb gegangen wäre. Die Geschäftsführung ist das Risiko einer

kurzfristig eintretenden Insolvenz in der Hoffnung eingegangen, dass die Gesellschafter nach der Eröffnung bereit gewesen wären, die nötigen Gelder zur Verfügung zu stellen. Dieser Sachverhalt wurde dem Parlament von allen Beteiligten vorenthalten. Die notwendige Ausstattung der FBB mit weiteren Geldmitteln aus dem Landeshaushalt geriet zu einer erpressungsähnlichen Zwangslage des Parlaments.

18. Die Gesellschafter und Mitglieder des Aufsichtsrats lavierten in Fragen der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss. Die öffentlich gemachten politischen Versprechungen an die Anwohnerinnen und Anwohner zu einem bestmöglichen Schallschutz wurden in den Entscheidungen des Aufsichtsrat nur widerwillig und erst auf der Grundlage einschlägiger Gerichtsurteile umgesetzt. Die finanzielle Untersetzung der Planfeststellungsbeschlussvorgaben innerhalb des Projekts BER wurde jahrelang durch die FBB nicht vorgenommen und muss inzwischen durch Nachschüsse aus den öffentlichen Haushalten getragen werden.
19. Im Gegensatz zum zeitlichen Aufwand und der bekundeten Priorität des Projektes durch die Gesellschafter, arbeiteten die beteiligten Senatsverwaltungen unkoordiniert und zum Teil zu wenig sachkundig den Mitgliedern des Aufsichtsrats zu. Einen verbindlichen Austausch von Informationen zum Projektverlauf hat es zwischen ihnen nicht gegeben, weshalb nicht alle Berliner Aufsichtsratsmitglieder auf gleicher Informationsgrundlage agierten.

Aussagen zu wesentlichen Sachverhalten des Bauprojekts BER

20. Die Eröffnung am 03.06.2012 war nicht nur wegen des fehlenden Brandschutzes nicht möglich. Der Fertigstellungsgrad der Terminalanlagen lag ca. bei 56 %. Laut Brandschutzkonzept hätte das Brandschutzsystem zum 03.03.2012 funktionsfähig sein müssen. Schon zu diesem Zeitpunkt hätte die Eröffnung spätestens abgesagt werden müssen. Die Datensysteme, Parkhäuser, Feuerwachen, die für den Flugbetrieb wichtigen Zugangskontrollstellen waren nicht fertiggestellt bzw. nicht stabil funktionsfähig. Eine Inbetriebnahme unter diesen Umständen - so sie genehmigt worden wäre - hätte innerhalb kürzester Zeit zur Erliegen des Flughafenbetriebs geführt und wäre mit einem nachhaltigen Ausfall des gesamten Luftverkehrs der Region Berlin – Brandenburg verbunden gewesen. Eine Risikoabwägung hinsichtlich dieses Sachverhalts wurde weder in der Geschäftsführung noch im Aufsichtsrat rechtzeitig vorgenommen.
21. Die Unfähigkeit der Geschäftsführung der FBB, die Bauherrenfunktion für ein Großprojekt wie den BER auszuüben, ist der wesentlichste Grund für das Scheitern des Projekts.
22. Nachdem die Ausschreibung eines Generalunternehmers für das Terminal 2007 gescheitert war, wurden bei der Umstellung der Vergabestrategie und der nötigen Anpassung der Projektstruktur eklatante Fehler durch die Geschäftsführung gemacht, die weder vom Aufsichtsrat noch von der Gesellschafterversammlung moniert wurden. Das notwendig gewordene, wichtige Vergabeverfahren für die Ausführungsplanung Terminal wurde überstürzt durchgeführt und der Planungsauftrag mit ungeklärten Rahmenbedingungen und Leistungsbeschreibungen an die pgbbi vergeben. Die Vergabeverfahren für die Bauleistungen erfolgten auf einer unfertigen Ausführungsplanung oder gar auf Basis der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, d.h. sie waren weder in der Leistungsbeschreibung eindeutig noch in den Kostenplanungen konsolidiert.
23. Die erhofften Kosteneinsparungen durch eine kleinteilige Vergabestruktur sind letztlich nicht eingetreten. Darüber hinaus wurden durch die übereilten Vergaben auf

unklarer Planungsgrundlage Nachforderungen der bauausführenden Firmen in außerordentlicher Höhe nahezu provoziert, die auch in den Folgejahren eintraten.

24. Ein schwerwiegender Fehler der Geschäftsführung war der Verzicht auf den Construction Manager Drees & Sommer ab Februar 2009, der zur Bewältigung der komplexen Schnittstellen und eng zu koordinierenden hohen Anzahl der Auftragnehmer unbedingt erforderlich war.
25. Eine der Situation angepasste Projektstruktur und die ausreichende Beauftragung von Leistungen der Bauüberwachung wurde von der Geschäftsführung unterlassen. Sie hat damit an der falschen Stelle sparen wollen und Mehrkosten um ein Vielfaches der ursprünglichen Prognose verursacht.
26. Die FBB hat von Beginn an bei der Errichtung des Terminals ein sehr hohes Termin-, Qualitäts- und Kostenrisiko in Kauf genommen. Zudem wurden mit der Terminplanung Ende 2007 Vorfestlegungen und Risiken zum überlappenden Prozess von baulicher Fertigstellung und technischer Inbetriebnahme bewusst in Kauf genommen, die letztlich den Bauprozess in der Schlussphase erheblich belasteten.
27. Aufgrund der Anfangsdefizite und erheblicher, nachträglicher Planungsänderungen der Grundkonfiguration des Terminals durch die Vorgaben der Geschäftsführung 2008 bis 2010 ließen die Planungsrückstände und Bauverzüge die Realisierung des damals angestrebten Eröffnungstermin 31.Oktober 2010 nicht mehr zu. Die Geschäftsführung hat sich bis zum Frühjahr 2010 geweigert, diese Situation realistisch anzuerkennen und dem Aufsichtsrat zu vermitteln.
28. Die Insolvenz des TGA-Planers IGR-IGK 2010 war maßgeblich auf die vielen Planänderungswünsche der FBB zurückzuführen. Andererseits hat auch die unzureichende innere Struktur der pg bbi dazu beigetragen, dass die Insolvenzgefahr nicht erkannt wurde und ihr hätte Eintreten verhindert werden können.
29. Zur Entscheidung über die Verschiebung des Eröffnungstermins auf den 03. Juni 2012 in der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juni 2010 unterließ es die Geschäftsführung, alle Informationen und von verschiedenen Projektbeteiligten gemachten Aussagen über die Planungs- und Bauverzüge dem Aufsichtsrat zur Kenntnis zu bringen. Eine schonungslose Analyse des Projektfortschritts und der Projektstruktur wurde unterlassen. Stattdessen wurde von der Geschäftsführung bewusst auf angeblich externe Sachverhalte (Insolvenz des TGA-Planers und Umsetzung der EU-Sicherheitsvorschriften) verwiesen, um einer Prüfung ihrer eigenen bisherigen Tätigkeit durch den Aufsichtsrat zu entgehen. Der Aufsichtsrat ging bereitwillig auf diese Scheinargumentation ein. Die fatalen Folgen dieser ersten Entscheidung zur Verschiebung des Eröffnungstermins wurden sowohl von der Geschäftsführung als auch vom Aufsichtsrat in der Folge weder analysiert noch realistisch eingeschätzt.
30. Der neue Eröffnungstermin 03. Juni 2012 war von Beginn an unrealistisch und führte zur Übernahme von unverantwortbaren Risiken wie auch zu kostentreibenden Qualitätsmängeln und der Übernahme letztlich wirkungsloser Beschleunigungskosten.
31. Im Verlaufe des Jahres 2011 trat in vielfältiger Weise die desolate Situation der Flughafenbaustellen zu Tage. Die zur unbedingten Sicherung des Eröffnungstermins ergriffenen Gegensteuerungsmaßnahmen durch die Geschäftsführung waren kostentreibend und für den Bauverlauf chaotisierend. Die Brisanz der Kostenentwicklung wurde von der Geschäftsführung gegenüber dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern nicht in der erforderlichen Klarheit dargelegt. Trotzdem hätten die Aufsichtsratsmitglieder in ihr Anzeichen für eine problematische Entwicklung des Projekts erkennen müssen.
32. Die Chance, das Projekt neu aufzustellen und geordnet fortzuführen, wäre spätestens Mitte 2011 zu ergreifen gewesen und wurde vertan.

33. Obwohl dem Aufsichtsrat die komplizierte Problematik der Brandschutzanlagen und die engen Terminzwänge der Projektphase ab Dezember 2011 bekannt waren, unterließ er es, seine Aufsichts- und Kontrolltätigkeit im Frühjahr 20112 zu intensivieren. Der schwierigen Genehmigungsproblematik widmete er sich völlig unzureichend. Daher rührte die in der Öffentlichkeit zur Schau gestellte Überraschung über die Absage der Eröffnung des BER am 08. Mai. 2012.
34. Die Geschäftsführung hätte spätestens im Dezember 2011die Eröffnung absagen und die Baustelle konsolidieren müssen. Stattdessen wagte sie einen hilflosen und letztlich von vornherein aussichtslosen Rettungsversuch durch eine „Inbetriebnahme vor Fertigstellung“. Es spricht viel dafür, dass der Aufsichtsrat sich zumindest in der Breite seiner Mitgliedschaft dieser dramatischen Lage nicht bewusst war**.**
35. Die fristlose Kündigung der pg bbi erfolgte eigenverantwortlich durch den alleinigen Geschäftsführer der FBB Schwarz. Sie war im Sinne einer Schuldzuweisung und gleichzeitig als Entlastung der Geschäftsführung von eigenen Verfehlungen wohl kalkuliert. Der Aufsichtsrat ist den Ausführungen vom nicht minder in Verfehlungen verstrickten Projektsteuerer WSP CBP in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012 ohne weitere Prüfungen gefolgt. Der Versuch, dadurch Handlungsstärke der Gesellschafter zu beweisen, erwies sich als katastrophale Entscheidung und führte letztlich zum völligen Crash des Bauprojekts BER ab Sommer 2012.
36. Die Projektsteuerung durch WSP CBP wies erhebliche Mängel auf. Projektsteuerung wurde eher als Hilfestellung, Schreibbüro, Dokumentationszentrum und Ratgeber für die Geschäftsführung der FBB, namentlich Körtgen, praktiziert. Eine vertragsrechtliche Ahndung dieser Missstände wurde bis heute durch die FBB nicht eingeleitet.
37. Der Projektsteuerer WSP CBP hat massiv an der Verschleierung der Informationen an den Aufsichtsrat mitgewirkt. Dies passierte sowohl auf Anweisung der Geschäftsführung wie auch aus eigenem Antrieb.
38. Das Festhalten am Eröffnungstermin 03. Juni 2012 durch WSP CBP war eher taktisch motiviert im Sinne einer Disziplinierung der bauausführenden Firmen (“Druck auf dem Kessel halten“). Die notwendigen flugbetriebstechnischen Folgen durch eine kurzfristige Eröffnungsabsage wurden von WSP CBP völlig unzureichend berücksichtigt.
39. Die Geschäftsführung und die Projektleitung hatten sich verständigt, die hochriskante Inbetriebnahmestrategie solange wie möglich zu verfolgen und über die absehbar erforderliche Absage des Eröffnungstermins erst zum spätest möglichen Zeitpunkt zu entscheiden. Dieser Termin war auf die 19. Kalenderwoche fixiert worden, in der auch tatsächlich die Eröffnungsabsage vorgenommen wurde. Dass die Geschäftsführer der FBB diese Strategie ohne Rücksprache mit den Spitzen der Gesellschafter vorangetrieben haben, ist schwer vorstellbar.
40. Die Geschäftsführung hatte die genehmigungsrechtlichen Prozesse weder mit der nötigen Sorgfalt bearbeitet noch dem Aufsichtsrat darüber in angemessener Form berichtet. Vielmehr hatte sie genau diesen Aspekt aus dem Aufgabenspektrum des Projektsteuerers herausgelassen, was als ein wesentlicher Fehler in der Projektstruktur bezeichnet werden muss. Insgeheim verließ sich mindestens Körtgen auf eine wie auch immer geartete „politische“ Begleitung der Bauordnungsbehörde, die nur die Hoffnung auf genehmigungsrechtliche Erleichterung auf politischen Druck implizieren konnte. Dieser Druck wurde tatsächlich nicht ausgeübt. Das Bauordnungsamt hat in seiner Tätigkeit keine Einschränkungen oder Beeinträchtigungen auf Veranlassung der Landesregierung erfahren.

41. Die Geschäftsführung hat sich aktiv bemüht, jeden Zweifel an ihrem Vorgehen im Keim zu ersticken. So war sie sehr bemüht, die kritischen und zweifelnden Stellungnahmen des Bürgenmandatars PwC und des ORAT-Beauftragten McKinsey von Mitte März 2012 zu neutralisieren, obgleich in diesen Stellungnahmen nur ausgesprochen wurde, was vielen Beteiligten bekannt war. Die Feststellungen des Bürgenmandatars basierten ausschließlich auf Berichten, die auch den Aufsichtsratsmitgliedern und ihren Referenten bekannt waren.
42. Für die FBB ist die Offenhaltung des Rechtsstreits mit der pg bbi wie auch die Verhinderung nochmaliger Haftungsprüfungen gegenüber der ehemaligen Geschäftsführung wichtig, um möglichen Schadensersatzansprüchen anderer betroffener Firmen, zum Beispiel der Fluggesellschaften, der DB AG oder der Mieter von Gebäuden, Läden und Anlagen des BER zu entgehen, wenigsten bis zu dem Zeitpunkt ihrer jeweiligen Verjährung. Dem darf sich das Parlament jedoch nicht anschließen, wenn es um die Aufdeckung von Verantwortlichkeiten geht.
43. Die verschiedenen Geschäftsführungen seit August 2012 bis Ende 2014 vermochten es nicht, durch stringentes und kollektives Agieren, das Projekt aus der Krise zu führen.

Begründung für die Erstellung eines Sondervotums

Der Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin hatte die Aufgabe, die Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) aufzuklären. Nach fast vier Jahren intensiver Arbeit legte er einen Abschlussbericht vor. Darin ist sehr viel Material über die zum Teil unrühmliche Geschichte der Flughafenpolitik Berlins und auch über Verfehlungen Projektbeteiligter zusammengetragen worden.

Für Die LINKE hätte die konzentrierte Aufarbeitung der Tätigkeit von politischen Beteiligten und der Flughafengesellschaft FBB seit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses 2004 dem Aufklärungswillen gutgetan. Damit hätte sich intensiver auf die eigentlichen Prozesse der Planung und des Baus des BER [1] gewidmet werden können, denn die Absage des Eröffnungstermins vom 3. Juni 2012 und die immer noch nicht erkennbare Eröffnung haben weniger mit der Standortfestlegung zu tun als mit handfesten Managementfehlern und Fehlern der beteiligten Gesellschafter seit Baubeginn. Obwohl durch den Untersuchungsausschuss auch in dieser Hinsicht sehr viel Material gesichtet und viele Zeugen befragt wurden, unterzog der Ausschuss dieses nach Meinung der Fraktion Die LINKE nur unzureichend einer kritischen Bewertung und kam in seinen Schlussfolgerungen und Empfehlungen nicht über die seit Jahren in der Öffentlichkeit kolportierten Einschätzungen hinaus. Obwohl die Verantwortung der Geschäftsführung, insbesondere der Herren Schwarz und Körtgen im Allgemeinen einvernehmlich festgestellt wurde, ist dieses im Abschlussbericht nicht mit der erforderlichen Klarheit und Schärfe abgebildet worden. Die Koalitionsfraktionen waren während der Arbeit des Ausschusses stets darauf bedacht, die Einflussnahme und die Verantwortung führender Politiker des Landes Berlin herunterzuspielen oder gar gänzlich in Abrede zu stellen. Dementsprechend wage sind die Aussagen zu dieser Frage auch im Abschlussbericht.

Auffällig zurückhaltend verhielten sich die Koalitionsfraktionen im Untersuchungsausschuss

[1] Die Abkürzung BER ist seit 2012 das offizielle Kürzel für den Flughafen Berlin Brandenburg. Im folgenden wird ausschließlich dieses Kürzel verwendet, auch für die Zeitpunkte, da noch das alte Kürzel BBI verwendet wurde.

bei allen Fragen der Kostenentwicklung und Finanzierung des BER-Projekts. Kostensteigerungen wurde quasi als naturgegeben und unvermeidbar behandelt. Bei der Formulierung von Empfehlungen, die zum Abschluss eines Untersuchungsergebnisses zweifellos gehören, beließ es der Ausschuss durch Mehrheitsentscheidung der Koalitionsfraktionen nahezu bei Banalitäten.

Damit hat nach Einschätzung der Fraktion Die LINKE der Untersuchungsausschuss seine Aufgabe nicht voll erfüllt. Zu diesem Umstand trug die permanente Infragestellung des parlamentarischen Instruments eines Untersuchungsausschuss durch die Koalition bei.

Die LINKE will in ihrem Sondervotum versuchen, die Verantwortlichen für das Desaster klar zu benennen und Schlussfolgerungen zu ziehen, wie durch entsprechende Regularien und Handlungen von Parlament, Verwaltung und Geschäftsführungen öffentlicher Unternehmen künftig Fehler, wie sie beim BER gemacht wurden, vermieden werden könnten.

Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf die Bewertung und Darstellung der wichtigsten Sachverhalte, die in dem Projekt BER seit 2004 nachzuvollziehen waren.

Interessen Berlins als Gesellschafter

Die öffentlichen Interessen Berlins bezogen auf den BER lassen sich im Groben benennen als das Interesse am Bau des BER, das Interesse als Gesellschafter und Miteigentümer an der Flughafengesellschaft und das Interesse an einem besonderen Schallschutz für die Anwohner.

Das öffentliche Interesse am Bau des BER

Das herausragende Interesse Berlins an der Fertigstellung des BER ist ohne jeden Zweifel gegeben. In den Koalitionsvereinbarungen seit 1996 finden sich entsprechende Formulierungen, die von den jeweiligen Regierungen in unterschiedlicher Zusammensetzung umgesetzt werden sollten und wurden. Das Abgeordnetenhaus hat mehrfach dieses Interesse bestätigt, zum Beispiel durch folgenden Beschluss:

> „Der Senat wird aufgefordert, entsprechend den vom Abgeordnetenhaus am 7. März 2002 gebilligten Richtlinien der Regierungspolitik die zügige Realisierung des Ausbaus des Flughafens Schönefeld zum internationalen Verkehrsflughafen BBI voranzutreiben. Das Projekt ist verkehrs- und wirtschaftspolitisch von herausragender Bedeutung für die Region Berlin-Brandenburg.“[2]

Das Interesse Berlins an diesem Flughafen begründet sich im wesentlichen durch die Neuordnung der vormals teilungsbedingtvorhandenen drei Flughäfen, deren Konzentration auf einen Standort, den daraus folgenden wirtschaftlichen und ökologischen Effekten sowie insbesondere den Arbeitsplatzeffekten eines großen Flughafens.

Versagen Berlins in der Gesellschafterversammlung der FBB

Zur Durchsetzung des Interesses Berlins am Bau des BER wurde 1991 die Berlin Brandenburg Flughafenholding BBF per Konsortialvertrag gegründet. Diese ging nach mehreren Umfirmierungen in die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg FBB[3] auf.[4] Die

---

[2] Beschluss des AGH „Zügige Realisierung des internationalen Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg“ vom 18.04.2002

[3] Das Kürzel FBB wurde als Bezeichnung für die Flughafengesellschaft Berlin Schönefeld FBS zum 01. Januar 2012 eingeführt. Es wird im folgenden ausschließlich verwendet, ggf. auch für Sachverhalte, für die noch das Kürzel FBS galt.

Anteile der drei Gesellschafter sind mit 37% Berlin, 37% Brandenburg und 26% Bundesrepublik Deutschland ausschließlich in öffentlicher Hand.

> „Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb und der Ausbau des Flughafens Berlin –Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt... einschließlich dessen Betrieb und Ausbau nach dessen Inbetriebnahme sowie die unternehmerische Beteiligung an Flughafengesellschaften im Berlin-Brandenburger Raum.“[5]

Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG), eine 100%ige Tochter der FBB, ist die Betreibergesellschaft der Flughäfen Tegel und Tempelhof, nach dessen Schließung nur noch von Tegel. Betriebsrechte und –pflichten dieser Flughäfen sind in der BFG gebündelt. Zwischen BBF und BFG bestand ein Beherrschungs- und Abführungsvertrag, der nach Aufschmelzung der BBF auf die FBS auf diese übertragen wurde. Nur durch diese Vertragskonstellation konnte und kann ein Eigenbeitrag der Flughafengesellschaft zur Errichtung des BER generiert werden.

Im Gesellschaftsvertrag der FBB sind die wesentlichen gesellschaftsrechtlichen Grundlagen festgelegt. Durch jährlich zu beschließenden Zielvorgaben für die landeseigenen Unternehmen wurde und wird das Interesse Berlins an dieser Unternehmensbeteiligung bestätigt und im jährlich dem Abgeordnetenhaus vorzulegenden Beteiligungsbericht untermauert. Darüber hinaus erlässt der Senat seit 2005 regelmäßig so genannte Beteiligungsrichtlinien, die die Vorgaben aus der Landeshaushaltsordnung konkretisieren und an die sich alle Verwaltungen, Geschäftsführungen und Mitglieder von Aufsichtsräten zu halten haben.[6]

Der Einfluss Berlins in dem Unternehmen FBB wird über die Gesellschafterversammlung sowie über eine „angemessene Vertretung im Aufsichtsrat“[7] gewährleistet. Es besteht ein zweistufiges Kontrollsystem: der Aufsichtsrat kontrolliert die Geschäftsführung, die Gesellschafterversammlung den Aufsichtsrat. Dieses Prinzip wurde jedoch unter der Federführung von Wowereit zunehmend verwässert und ausgehöhlt.

Die Gesellschafterversammlung ist das höchste Organ zur Willensbildung der an der FBB beteiligten Gesellschafter. Sie verfügt über umfassende Rechte und Pflichten zur Kontrolle der Gesellschaft und des Aufsichtsrats. Sie beschließt regelmäßig über den Jahresabschluss, beruft die Mitglieder des Aufsichtsrats, entscheidet über die Anzahl der Geschäftsführer und beschließt über die Entlastung des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung. Die Gesellschafterversammlung kann und muss demnach auch über die Prüfung von Haftungsansprüchen gegenüber Mitgliedern des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung entscheiden und diese ggf. einleiten. Sie muss die Zustimmung zum Abschluss und zur Änderung einer Vermögenshaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) für die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats erteilen.[8] Laut Gesellschaftsvertrag beschließt sie auch über „grundsätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau des Flughafens BER[9].Anders als der Aufsichtsrat kann die Gesellschafterversammlung der Geschäftsführung Weisung erteilen. Die eigenständige und zudem herausgehobene Stellung der Gesellschafterversammlung wird in den Beteiligungsrichtlinien des Senats betont.

> „Der Gesellschafter kann sich nicht allein auf die Zuständigkeit der anderen Unternehmensorgane berufen. Vielmehr ist es auch seine Aufgabe, sich stets ein

---

[4] Zur Unternehmensgeschichte sind wesentliche Aussagen im Abschlussbericht des Untersuchungsausschuss enthalten. Siehe S. 16-17;

[5] Gesellschaftsvertrag der FBB i.d.F. vom 17.11.2011, FBB Bd. 82, S. 101

[6] Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, (zuletzt geändert mit Senatsbeschluss vom 15. Dezember 2015), http://www.berlin.de/sen/finanzen/vermoegen/downloads/artikel.7236.php

[7] Beteiligungsrichtlinien Tz. 14

[8] Gesellschaftsvertrag der FBB i.d.F. vom 17.11.2011, § 13 Abs. 1 m), FBB Bd. 82, S. 109

[9] Gesellschaftsvertrag der FBB i.d.F. vom 17.11.2011, § 13 Abs. 1 n), FBB Bd. 82, S. 109

zutreffendes Bild von der Verfassung des Unternehmens zu machen, um mit den Organen der Gesellschaft...Maßnahmen der Gegensteuerung zu vereinbaren.“ [10]

Bezogen auf die Flughafengesellschaft ist ein extrem formales Agieren der Gesellschafterversammlung und damit der Wahrnehmung der Rechte und Pflichten Berlins als Gesellschafter zu konstatieren. Die Anteilseigner werden in der Gesellschafterversammlung in der Regel durch Ministerialmitarbeiter der für die Beteiligungsverwaltung zuständigen Ministerien und Verwaltungen vertreten, die im Auftrag und auf Vollmacht der Regierungen der Anteilseigner handeln. Für Berlin nahm und nimmt der Jurist Ralf Karasch, Mitarbeiter im Beteiligungsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen, diese Aufgabe war. Was als Vorteil bei der Arbeitsteilung innerhalb der Finanzverwaltung erscheinen mag, erweist sich bei näherer Betrachtung als struktureller Fehler zur Wahrnehmung der Gesellschafterposition. Karasch war und ist zugleich Gesellschafter und Referent für ein Mitglied im Aufsichtsrat. Das allein ist Grund genug, berechtigten Zweifel an der verantwortungsvollen Wahrnehmung der Gesellschafterrechte Berlins zu hegen. So hat Herr Karasch in der Rolle des Gesellschafters über die jährliche Entlastung desjenigen Aufsichtsratsmitglieds zu entscheiden, dessen Tätigkeit im Aufsichtsrat er persönlich durch Zuarbeiten maßgeblich beeinflusst. Bei seiner Vernehmung konnte Herr Karasch keinerlei nachvollziehbare Erläuterungen geben, wie seine Tätigkeit in der Gesellschafterversammlung von der Arbeit des Aufsichtsrats inhaltlich zu unterscheiden wäre. Auch konnte er keinerlei Beispiele benennen, für welche „grundsätzlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau des BER“ laut Aufgabenkatalog der Gesellschafterversammlung er als Mitglied derselben Verantwortung sah.

Trotz der formell gesellschaftsrechtlich herausgehobenen Stellung kam in dieser Konstellation der Gesellschaftersammlung keine eigenständige, verantwortliche Rolle bei der Unternehmenssteuerung zu.[11]

Die Gesellschafterversammlungen holten rein formal Beschlussempfehlungen aus dem Aufsichtsrat nach. Sie dauerten entsprechend meist nur wenige Minuten. Eine eigenständige Kontrolltätigkeit der Gesellschafterversammlung gegenüber dem Aufsichtsrat gab es nicht. Da der Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung Karasch dem Regierenden Bürgermeister Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzendem und dem Mitglied des Aufsichtsrats aus der Senatsverwaltung für Finanzen dienstrechtlich unterstellt ist, war eine eigene Positionierung gegenüber den im Aufsichtsrat getroffenen Entscheidungen ohnehin schwierig.

Nahezu fahrlässig verzichtete die Gesellschafterversammlung auf ihr Recht, Sonderprüfungen anzuweisen, selbst vorzunehmen oder Haftungsansprüche klären zu lassen. So hätte sie bei der Entscheidung über die 1. Verschiebung des Eröffnungstermins von 2011 auf 2012 prüfen müssen, ob die Gründe für diese Verschiebung nicht auch in einer schlechten oder mangelnden Geschäftsführungstätigkeit lagen. Sie hätte auch die Art und Weise der Entscheidungsfindung für einen neuen Eröffnungstermin überprüfen müssen, denn dem Aufsichtsrat lagen dazu nur höchst unvollständige und zudem sehr kurzfristig erstellte Unterlagen vor.

Bei kritischer Sicht aus Gesellschafterkreisen hätte auffallen müssen, dass die Geschäftsführung unter Prof. Schwarz in Einzelfällen versuchte, ihr unternehmerisches

---

[10] Beteiligungsrichtlinien Tz 33

[11] Mit den Rechten und Pflichten der Vertreter der Gesellschafter in der Gesellschafterversammlung hat sich sehr ausführlich auch der Landesrechnungshof Brandenburg befasst. Der Bericht ist öffentlich. 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 vom 10.07.2015, Az: III 1-30.04.09.00 (FBB) https://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/02/ber-rechnungshof-bericht.file.html/LRH-Bericht_BER_150710.pdf

Handeln dem Aufsichtsrat regelrecht zuzuschieben. So war es bei der Entscheidung zur Terminfestlegung auf den 03. Juni 2012, bei der Anbindung der Pavillons an das Terminal oder bei der Kündigung der pg bbi.[12]

Der Gesellschafterversammlung hätte es oblegen, rechtzeitig Maßnahmen gegenüber der Geschäftsführung zu ergreifen, wenn diese wiederholt die Fristen zur Vorlage der Unterlagen an den Aufsichtsrat nicht einhielt und Entscheidungen zum Teil auf der Grundlage von Tischvorlagen getroffen wurden.

Die Gesellschafterversammlung hätte spätestens 2011 eine Sonderprüfung des Kostencontrollings und Risikomanagements in Erwägung ziehen müssen, da bei jeder Aufsichtsratssitzungen immer neue, vorher nicht benannte Mehrkosten durch den Aufsichtsrat beschlossen werden mussten und die einmal festgelegte Kreditziehungslinie überschritten wurde.

Ein Ansatz, warum diese Aufgaben durch die Gesellschafterversammlung nicht eingeleitet wurden, liegt darin, dass es neben der formalen Struktur der Gesellschafterversammlung als höchstem Organ der Gesellschaft informelle Strukturen gab und gibt. Das ist in der Besetzung des Aufsichtsrats durch die „Spitzen der Gesellschafter“, insbesondere durch die beiden Regierungschefs Wowereit und Platzeck, begründet und korrespondiert mit dem Fakt, dass der Wille des Gesellschafters Berlin maßgeblich ebenso durch die Mitglieder der Landesregierung im Aufsichtsrat zur Geltung gebracht wurde.[13]

Jenseits der formalen Gremien stimmten sich die drei Gesellschafter in wichtigen Fragen untereinander direkt ab. Das geschah durch Telefonate, Treffen und Absprachen zwischen Wowereit, Platzeck und den Vertretern des Bundes.

Vor den jeweiligen Aufsichtsratssitzungen gab es informelle Treffen der Anteilseigner, bei denen die wichtigsten Entscheidungen des Aufsichtsrats abgestimmt wurden.[14] Unter anderem wurden dabei auch Personalfragen vorbesprochen, die formal im Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zu entscheiden waren.[15]

Über diese Besprechungen der Anteilseigner/ Spitzen der Gesellschafter gibt es keinerlei Protokolle oder Notizen. Es finden sich in den Unterlagen des Untersuchungsausschusses gelegentliche Hinweise auf diese Treffen. Beispielsweise wurde während der Aufsichtsratssitzung vom 16./17. Mai 2012 eine Anteilseignerbesprechung durchgeführt, bei der es um die Frage der Kündigung des technischen Geschäftsführers Körtgen sowie der Beendigung des Vertragsverhältnisses mit der pg bbi ging.[16]

So richtig die generelle Verantwortung als Regierungschef für das Engagement des Landes im Unternehmen FBB und für das Projekt BER ist, so darf dieser Umstand nicht dazu führen, dass ein diffuses Bild von Verantwortlichkeiten, Rechten und Pflichten von Gesellschaftern und Aufsichtsrat entsteht und damit klare Kontrollstrukturen unterminiert werden. Bei der Festlegung der unterschiedlichen Befugnisse von Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat im GmbH-Gesetz handelt es sich keinesfalls um eine bloße Formalie. In der Praxis der FBB gab es ab 2006 jedoch nur noch formale Abläufe, um dem Gesetz nachzukommen. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Sachverhalten, die die

---

[12] Bei seiner Zeugenvernehmung legte Schwarz zum Beispiel großen Wert darauf hinzuweisen, dass nicht die Geschäftsführung den Beschluss getroffen hätte, die pg bbi aus dem Projekt zu entfernen, sondern der Aufsichtsrat selbst. Später sah sich der Aufsichtsrat veranlasst, einen Extrabeschluss zu fassen, dass diese Entscheidung vom Aufsichtsrat nur zur Kenntnis genommen wurde, der Beschluss jedoch eine unternehmerische Entscheidung der Geschäftsführung gewesen sei. Siehe Wortprotokolle Schwarz, S. 38 und Beschluss des AR vom 12.06.2013, Siehe Zeuge Schwarz, Wortprotokolle v. 05.12.2014, S. 38 und Beschluss des AR vom 12.06.2013, FBB Bd. 526, nicht paginiert, Protokoll der 116. AR-Sitzung, S. 8 von 16.

[13] Näheres dazu im Abschnitt Die Rolle Berlins als Anteilseigner im AR

[14] Siehe nichtöffentliche Anlage

[15] Im Präsidialausschuss waren ebenfalls Wowereit, Platzeck und Bomba als Vertreter des Bundes

[16] Protokoll der AR-Sitzung vom 16.05.2012, FBB Bd. 254, S. 124

unterschiedliche Rolle von Gesellschaftern und Aufsichtsrat begründen, ist nicht erfolgt. Stattdessen setzte sich die Vermischung der Sphären dieser beiden Gesellschaftsorgane fort.
Wowereit sah für sich eine umfassende Verantwortung, zeigte aber keine tiefgründige Sensibilität gegenüber strukturellen Mechanismen der Kontrolle und Selbstkontrolle, die nötig gewesen wären, um Fehler rechtzeitig zu erkennen. Schon weil er sich selbst sowohl als Gesellschafter als auch als Aufsichtsratsvorsitzender in der Öffentlichkeit bewegte, sah er wohl auch keine Veranlassung, seine Tätigkeit kritisch zu hinterfragen.

Die Dreifachrolle der Senatsverwaltung für Finanzen als Gesellschafter, Bürge und Referent eines Aufsichtsratsmitglied

Die federführende Verwaltung für die großen landeseigenen Beteiligungen ist in der Regel die Senatsverwaltung für Finanzen. Diese Aufgaben sind bezogen auf die FBB im entsprechenden Beteiligungsreferat angesiedelt.
Die Kompetenz der Beteiligungsverwaltung durch die Senatsverwaltung für Finanzen ist keineswegs auf Teilbereiche des Beteiligungsmanagements beschränkt, sondern bezieht sich auf alle Belange des Beteiligungsunternehmens. Bei der FBB waren und sind originäre Aufgaben des Beteiligungsreferats sowohl die Kontrolle und Begleitung des Baus des BER wie auch die Tätigkeit der Flughafengesellschaft für Betrieb und Unterhaltung der vorhandenen Flughäfen Tegel, Schönefeld-Alt und Tempelhof. Alle wichtigen Entscheidungen der Geschäftsführung hinsichtlich Ausbaus und Ertüchtigung, der Schließung von Tempelhof und Tegel, des Erwerbs, der Gründung oder des Verkaufs von Unternehmensbeteiligungen durch die FBB (zum Beispiel der ehemaligen Unternehmenstochter Globe Ground) sind wesentliche Sachverhalte, die einer strategischen Bewertung durch die Beteiligungsverwaltung zu unterziehen wären. Dessen ungeachtet sind die finanzielle Situation des Unternehmens, die Kreditfähigkeit und die Folgen der Bürgschaftsübernahme durch das Land insbesondere durch die Finanzverwaltung zu kontrollieren.
Innerhalb des Referats Beteiligungen bei der Senatsverwaltung für Finanzen war und ist mit diesen Aufgaben wie oben ausgeführt der Jurist Ralf Karasch betraut, dem somit eine Dreifachrolle zukommt, nämlich als Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung, als zuständiger Mitarbeiter in der Beteiligungsverwaltung und außerdem als Referent für das Mitglied im Aufsichtsrat der FBB, soweit die Senatsverwaltung für Finanzen im Aufsichtsrat vertreten war.[17]
Abweichend von den klaren Aufgabenzuweisungen der Landeshaushaltsordnung versuchte der Zeuge Karasch dem Untersuchungsausschuss eine eingeschränkte Kompetenz des Beteiligungsreferats darzustellen, indem er auf die Senatskanzlei bei Themen des Baus und der strategischen Unternehmensentscheidungen verwies.

> „Jutta Matuschek (LINKE): ...Herr Karasch! Ich komme noch mal zurück zu den Grundlagen oder Regularien. Sie sagten vorhin, es gab eine Arbeitsaufteilung zwischen der Senatsverwaltung für Finanzen und der Senatskanzlei. Können Sie die noch mal genau so konkret wie möglich abgrenzen?
>
> Zeuge Ralf Karasch: Wir hatten auch Lücken, wo wir gar nicht im Aufsichtsrat vertreten waren, und dann sind wir wieder reingekommen. Und da ist uns oder mir jedenfalls so mitgeteilt worden, dass alles, was um die Richtung des Projektes geht - z.B. wie verhält sich der Ausbau im Terminal, oder Dinge, die jetzt meinetwegen spätere Kapazitätserweiterungen wie die Satelliten betreffen, oder grundlegende

[17] Das waren in den vergangenen Jahren Sen. Dr. Annette Fugmann-Heesing, StS Frank Bielka, StSDr. Christian Sundermann und StSDr. Margaretha Sudhof, wobei es keine durchgängige Vertretung im AR durch SenFin gab.

> projektbezogene Dinge, die sich auch um das Bauen ranken - dass das Dinge sind, die jetzt in die Entscheidungsgewalt der Senatskanzlei gehören, weil dort aufgrund des dort ansässigen Flughafenreferates die Geschicke des Flughafens von der Richtung her – weil auch der Aufsichtsratsvorsitzende der Regierende Bürgermeister war – zu lenken seien. Das war das, was mir damals mitgeteilt wurde.
>
> Jutta Matuschek (LINKE): Und was war dann bei Finanzen?
>
> Zeuge Ralf Karasch: Wir hatten natürlich die Aufgabe, für das Interesse des Landes Berlin die Gesellschaft, die FBB, im Prinzip im Auge zu behalten und natürlich das finanzielle Interesse.“[18]

Ein solches Zuständigkeitsverständnis durch die Beteiligungsverwaltung ist nur als verkürzt und unsachgemäß zu bewerten. Der Bau des BER ist das wichtigste Projekt der FBB, das für die Existenz der Gesellschaft entscheidend ist. Es gehört in herausragender Weise zu den Aufgaben der Beteiligungsverwaltung, sich zum Fortgang und den Risiken dieses Projekts eine eigene und umfassende Meinung zu bilden. In dieser Hinsicht hat die Beteiligungsverwaltung der Senatsverwaltung für Finanzen offensichtlich seit Jahren versagt.

Durch die Übernahmen der 100%igen Bürgschaft durch die Gesellschafter über 2,4 Mrd. € Kredite zum Bau des BER kam als weiterem Akteur innerhalb der Senatsverwaltung für Finanzen dem Bürgschaftsreferat eine wichtige Rolle zu. Hauptsächlichste Informationsquelle für dessen Tätigkeit waren die Berichte des Bürgencontrollings, das von PwC im Auftrag aller drei Bürgen geleistet wurde, und die seit 2010 dem zuständigen Mitarbeiter Herrn Hummel[19] zugingen. Das Bürgschaftsreferat selbst unternahm jedoch keine Sachaufklärung. Zwischen Bürgschaftsreferat und Beteiligungsreferat erfolgten innerhalb der Finanzverwaltung Abstimmungen, die nach den Zeugenaussagen in die Empfehlungen für das Aufsichtsratsmitglied Staatssekretär Sundermann bzw. Staatssekretärin Sudhof eingingen.[20] Eine systematische Aufarbeitung der Schuldendienstfähigkeit der FBB durch dieses Referat konnte der Untersuchungsausschuss in den Unterlagen nicht finden.
Über die allgemeine Auffassung bei den Referenten hinsichtlich des Risikos eines Scheiterns der Inbetriebnahme äußerte sich der Zeuge Hummel:

> „Also zumindest ich habe die Frage nicht gestellt, weil zu dem Zeitpunkt (März 2012 – Anm. J. Matuschek) ja jeder schon froh war, wenn der überhaupt in Betrieb ging, ob an fünf Schaltern oder zehn ...Aber an der Stelle war, wenn Sie so wollen, auch unter finanziellen Gesichtspunkten das Wichtigste überhaupt –Im Extrem: Selbst wenn da nur ein Air-Berlin-Flugzeug gestartet wäre, wäre es schon ein Signal gewesen, um es auf den Punkt zu bringen.“[21]

Das Agieren Berlins als Eigentümer im Aufsichtsrat

Aufgaben des AR

Die Hauptaufgabe des Aufsichtsrats ist die Überwachung der Geschäftsführung. Der Aufsichtsrat bestellt bzw. widerruft die Bestellung der Mitglieder der Geschäftsführung. Die Tätigkeit der Geschäftsführung hat sich nach den Maßstäben eines sorgfältigen und gewissenhaften Kaufmanns zu richten. Bestimmte Entscheidungen der Geschäftsführung, z.B.

---

[18] Zeuge Karasch,Wortprotokoll vom 11.03.2016, S. 12
[19] Herr Hummel war erst seit 2010 in diesem Referat tätig. Davor war die Praxis ähnlich.
[20] Dem Untersuchungsausschuss lagen die vorbereitenden Voten aus den Jahren 2012 bis 2014 vor. SenFin Bd. 33-37
[21] Zeuge Hummel, Wortprotokoll v. 08.04.2016, S. 37

beim Überschreiten gewisser Wertgrenzen, müssen vom Aufsichtsrat bestätigt werden.[22] Erkennt der Aufsichtsrat Fehler in der Geschäftsführung und hat die Geschäftsführung gegen ihre Pflichten verstoßen, muss der Aufsichtsrat einschreiten und geeignete Maßnahmen zum Unternehmenswohl einleiten. Bei einer Pflichtverletzung durch die Geschäftsführung ist die Geltendmachung von Ersatzansprüchen mindestens zu prüfen, bei einer Kündigung aus wichtigem Grund die gesetzliche Frist von zwei Wochen nach § 626 Abs. 2 BGB unbedingt einzuhalten. Der Aufsichtsrat ist nicht berechtigt, der Geschäftsführung Weisungen zu erteilen, dies ist der Gesellschafterversammlung vorbehalten.[23]
Die Aufgaben und Befugnisse des Aufsichtsrats sind explizit im Gesellschaftsvertrag §§ 8-10 definiert und geregelt.[24] Der entsprechende Passus zur Bestellung der Geschäftsführer heißt im Wortlaut:

> „Die Bestellung und der Widerruf der Bestellung von Mitgliedern der Geschäftsführung sowie der Abschluss, die Änderung, Aufhebung oder Kündigung der Anstellungsverträge mit den Geschäftsführern sowie die Geltendmachung etwaiger Ersatzansprüche erfolgen durch den Aufsichtsrat.“[25]

Er wird hier zitiert, da der Aufsichtsrat bei der Kündigung des Vertrages mit Schwarz vollständig versagt hat.[26]
Zu den gesellschaftsrechtlichen Grundlagen gehört auch die Einhaltung des Corporate Governance Kodex für Beteiligungen des Landes Brandenburg (§ 15 (2) des Gesellschaftsvertrages), der 2010 Eingang in den Gesellschaftsvertrag fand.[27]

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und politischer Proporz

Das Land Berlin ist seit 2008 durch vier Mitglieder im Aufsichtsrat vertreten. Die Besetzung der Aufsichtsratsmandate ist durch Koalitionsabsprachen geregelt.

> „In allen vom Senat beschickten Gremien (z.B. Aufsichtsräte, Kommissionen, Beiräte) streben die Koalitionspartner im Einvernehmen eine ausgewogene Besetzung an.“[28]

Für die Übernahme von Aufsichtsratsmandaten durch Mitglieder des Senats ist eine Zustimmung des AGH notwendig, die auch immer erteilt wurde. Die jeweiligen Begründungen für diese Ausnahmereglungen waren entweder formal (Wowereit, Wolf u.a.) oder obskur (Henkel)[29].
Wegen der herausgehobenen Bedeutung des Projekts BER ist seit 1996 der Regierende Bürgermeister Mitglied des Aufsichtsrats. Eigentlich sollte der Vorsitz im Aufsichtsrat regelmäßig zwischen Berlin und Brandenburg wechseln. Brandenburg verzichtete bis 2013 auf sein Besetzungsrecht, so dass seit 2001 der Regierende Bürgermeister Wowereit der Aufsichtsratsvorsitzende war und erst im Januar 2013 von diesem Posten zurücktrat. Allerdings wurde von ihm diese Funktion nach dem Ausscheiden von Platzeck wieder übernommen und wird heute von RBm Michael Müller ausgeübt.

---

[22] siehe Gesellschaftsvertrag der FBB, FBB Bd. 82, S. 106-107
[23] siehe Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, Anlage 4, Merkblatt für Aufsichtsräte), www.berlin.de/sen/finanzen/vermoegen/beteiligungen/bmc.html
[24] Gesellschaftsvertrag der FBB i.d.F. vom 17.11.2011, FBB Bd. 82, S. 104-107
[25] Gesellschaftsvertrag der FBB i.d.F. vom 17.11.2011, FBB Bd. 82, S. 106
[26] Näheres im Kapitel „Die Verantwortung der Geschäftsführung Schwarz - Körtgen"
[27] Protokoll der Gesellschafterversammlung vom 25.10.2010, FBB Bd. 82, S. 62
[28] Koalitionsvereinbarung SPD-CDU 2011, S. 97
[29] "Mit Blick auf die zunehmende bzw. weiter bestehende Bedrohung des Luftverkehrs durch islamistischen Terrorismus, die insbesondere bereits am Boden an den Flughäfen beginnt, ist es für die Wahrnehmung der Interessen Berlins in der Gesellschaft erforderlich, dass das Land Berlin neben dem Regierenden Bürgermeister, der den Aufsichtsratsvorsitz innehat, durch den Innensenator im Aufsichtsrat vertreten ist." Vorlage zur Kenntnisnahme –
Zulassung einer Ausnahme für die Nebenbeschäftigung eines Senatsmitgliedes, Drs.17/0063, S.2

Die Wahrnehmung der Eigentümerfunktion im Aufsichtsrat wurde und wird wegen der Größe und Bedeutung des Projekts BER direkt durch die Senatskanzlei beim Regierenden Bürgermeister koordiniert und gesteuert. Dies soll nach den Beteiligungsrichtlinien geschehen, wenn der Aufsichtsratsvorsitz durch das Land Berlin ausgeübt wird.[30] Allerdings ergaben sich im Falle der FBB unklare Zuständigkeitszuordnungen innerhalb der Berliner Verwaltung.
In den Beteiligungsrichtlinien finden sich Hinweise über die Zusammenarbeit der von Berlin entsandten AR-Mitglieder.

> „Die auf Veranlassung Berlins bestellten Mitglieder der Aufsichtsräte sollen sich untereinander vor wichtigen Entscheidungen über eine einheitliche Auffassung verständigen.“[31]

Für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat können sich die jeweiligen Senats-Mitglieder durch Referenten aus ihren Verwaltungen unterstützen lassen. Die koordinierende Rolle für die Berliner AR-Mitglieder wurde durch das entsprechende Referat beim RBm, konkret durch Bodo Mende, unterstützt durch Thomas Prahl, ausgeübt. Dazu wurde regelmäßig vor den Sitzungen der Ausschüsse und des Aufsichtsrats eine so genannte Referentenrunde einberufen, an der auch die Referenten der anderen Gesellschafter teilnahmen. Meistens nahmen die Geschäftsführer an diesen Sitzungen teil, um für Erklärungen und Nachfragen zur Verfügung zu stehen.
Alle befragten Referenten gaben zu Protokoll, dass sie sich sehr intensiv mit den Unterlagen zu den Aufsichtsratssitzungen befassten und zu jedem Punkt der Tagesordnung ein Votum als Empfehlung für das jeweilige AR-Mitglied abgaben. Auch hätten sie regelmäßige Kontakte zu Mitarbeitern der FBB gehalten, um Nachfragen oder zusätzliche Informationen jederzeit zu klären. Das Flughafenreferat bei der Senatskanzlei hatte dabei nicht nur koordinierende Aufgaben, sondern übernahm auch in gewissem Maße die Federführung zur Meinungsbildung.
Durch die gelebte Arbeitsteilung innerhalb der Berliner Verwaltung, für Grundsätzliches sei die Senatskanzlei zuständig, für Finanzielles die Senatsverwaltung für Finanzen, lässt sich ein Sich-Verlassen-auf-den-jeweils-anderen konstatieren. Als problematisch muss die Zuarbeit aus dem Beteiligungsreferat bewertet werden, das keinerlei Anzeichen von kritischer Distanz zu den Zuarbeiten oder Auskünften durch die Geschäftsführung erkennen ließ. Ebenfalls als kritisch ist das teilweise Verhalten des Referats der Senatskanzlei zu sehen, das sich im April 2012 veranlasst sah, für die Geschäftsführung klären zu wollen, ob durch den zeitweiligen Verzicht auf Bürgschaftsentgelte zusätzliches Kapital für die FBB erschlossen hätte werden können [32] und sich damit einer Aufgabe annahm, die explizit in den unmittelbaren Aufgabenbereich der Geschäftsführung fiel.
Das Abstimmungsverhalten der Berliner Aufsichtsratsmitglieder stimmte zuweilen nicht mit den Empfehlungen der Referenten überein, was nicht zu beanstanden ist. Im Umkehrschluss daraus eine laxe Haltung zu eigenen Empfehlungen zu entwickeln, widerspricht jedoch den Regeln der Verlässlichkeit gegenüber dem Dienstherrn. Der Zeuge Karasch übernahm bei seiner Aussage explizit keinerlei Verantwortung für seine Zuarbeiten, da das Mitglied des AR ja selbstständig und rechtlich verpflichtet sei, seinen eigenen Erkenntnissen zu folgen. [33]

---

[30] Senatsverwaltung für Finanzen, Beteiligungsrichtlinie, Anlage 4, Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder, Tz. 48, 49
[31] Ausführungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung (AV LHO), in Berliner Haushaltsrecht, Hg.v. Senatsverwaltung f. Finanzen 2011, zu § 65 LHO Nr.10; S.211
[32] SenFin Bd. 7, S. 282 Quelle Mail/Telefonat von Mende, Hummel, Bunde
[33] Zeuge Karasch, Wortprotokoll v. 11.03.2016, S.26

Zur Erfüllung seiner Aufgaben gab sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung[34] und bildete einen Präsidialausschuss, einen Finanzausschuss sowie einen Projektausschuss.
Dem Präsidialausschuss oblag es, wichtige Personalentscheidungen vorzubereiten oder zu beschließen. So hat der Präsidialausschuss anstelle des Aufsichtsrats auch über Nebentätigkeiten durch einen Geschäftsführer zu entscheiden.

Siehe nichtöffentliche Anlage

Besondere Rolle des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats spielt in der gesamten Kontrolltätigkeit eine besondere Rolle. Er beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats wie auch der Gesellschafterversammlung ein, leitet diese und ist das unmittelbare Bindeglied zwischen den Gremien der Gesellschaft und der Geschäftsführung.
Die Unterlagen für die jeweiligen Aufsichtsratssitzungen, die von der Geschäftsführung zu erstellen und der Einladung zu den Sitzungen durch den Aufsichtsratsvorsitzenden beizufügen waren, waren mindestens drei Wochen vor dem Termin den Mitgliedern zuzustellen. Sehr häufig wurde diese Frist jedoch nicht eingehalten, weshalb hier ein gemeinsames Fehlverhalten von Geschäftsführung und Aufsichtsratsvorsitzendem zu konstatieren ist.
Aus wichtigem Anlass laut Gesellschafteranweisung für die Geschäftsführung war dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats durch die Geschäftsführung unverzüglich Bericht zu erstatten.[35] Auf diesen Passus berief sich Schwarz mehrmals. Er betonte dabei, dass er demnach in wichtigen Angelegenheiten nur dem Aufsichtsratsvorsitzenden, nicht jedoch dem Aufsichtsrat in Gänze eine Informationspflicht gehabt hätte. Wichtige Informationen gelangten zwar zu Wowereit, nicht jedoch zu den anderen Berliner Aufsichtsratsmitgliedern. Insofern beruhte die Tätigkeit der Berliner Vertreter im Aufsichtsrat nicht auf einem gleichen Informationsniveau.
Schwarz ließ durch den Projektsteuerer WSP CBP in Jahren 2011 und 12 drei "Vertrauliche Sachstandsinformationen" anfertigen, die sich mit der kritischen Finanzlage der FBB in Folge der rasant steigenden Mehrkosten beim Bau des BBI auseinandersetzten.[36] Sie dienten nach Aussage des Zeugen Manninger der Information der Spitzen der Gesellschafter im Aufsichtsrat Wowereit, Platzeck und Manninger.[37]
Auch zur Problematik der Umsetzung der EU-Sicherheitskontrolllinien[38] gab es vertrauliche Sachstandsberichte. Diese gingen an die Mitglieder im Projektausschuss. Dort war Wowereit von Berliner Seite tätig. Auch diese Informationen gelangten nicht an die anderen Berliner Aufsichtsratsmitglieder.
Besondere Verantwortung trug Wowereit in mehrfacher Hinsicht bei Personalentscheidungen. So wurde unter seiner Führung die Suche nach einem kaufmännischen Geschäftsführer 2009 abgebrochen und die Tätigkeit der Geschäftsführung in Zusammenhang mit der ersten Verschiebungsentscheidung im Jahr 2010 keiner Prüfung unterzogen. Das lange Festhalten an

[34] Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der FBS GmbH, Stand 17.09.2010, FBB Bd. 82, S. 121-135
[35] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Stand 25.10.2010, FBB Bd. 81, S. 44-49
[36] Vertrauliche Sachstandsinformationen wurden mit Datum vom 19.05.2011, 28.09.2011, und 14.03.2012 geliefert. WSP CBP Bd. 1, ohne Paginierung.
[37] Zeuge Manninger, Wortprotokoll v. 07.11.2014, S. 20/21. Siehe auch Rechenschaftsbericht FBB über die Verschiebung der Eröffnung v. 31.01.2013, FBB Bd. 552, S. 142.
[38] Vertrauliche Sachstandsberichte „Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung der TGA“ wurden zum 19.07.2010, 01.10.2010 und 24.01.2011 erstellt. Näheres im Kapitel „2011 – letzte Ausfahrt vor dem Crash verpasst“.

der Person Schwarz als Sprecher der Geschäftsführung ist vornehmlich auf Wowereit zurückzuführen. Die Verlängerung dessen Geschäftsführervertrags bis zum 31. Mai 2016 erfolgte im Aufsichtsrat gegen alle Stimmen der Arbeitnehmervertreter am 08. Dezember 2010. Gleichzeitig wurde dessen Grundvergütung zum Juni 2011 um 10% angehoben[39]. Ein Zusammenhang zur im Juni 2010 getroffenen Entscheidung zur notwendigen Verschiebung der Eröffnung des BER wurde durch Wowereit nicht gesehen.
Dass erst zum Jahr 2011 in der obligatorischen D&O-Versicherung des Geschäftsführers ein Selbstbehalt in Höhe bis zur eineinhalbfachen der festen Vergütung[40] vereinbart wurde, lag nicht an Wowereits Einsicht, sondern geht auf eine Überprüfung durch den Landesrechnungshof Brandenburgs und die Umsetzung des Brandenburger Corporate Governance Kodex zurück.
Wowereit hatte die Aufgabe als Aufsichtsratsvorsitzender mit großem zeitlichen Aufwand und persönlichen Engagement betrieben. Unmittelbar vor den jeweiligen Sitzungen des Aufsichtsrats ließ er sich von den beiden Geschäftsführern direkt über die einzelnen Sachverhalte informieren. Über diese Treffen gibt es keine Protokolle. Insgesamt kann das Engagement jedoch nicht als Entschuldigung für eklatantes Fehlversagen in dieser Funktion herhalten.

Kollektives Versagen beim Schallschutz

Ein besonderes Interesse Berlins lag und liegt in einem effektiven Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Die Schwierigkeit dieser Problematik war allen drei Gesellschaftern bei der politischen Festlegung des Standortes bewusst. Sie sollte durch gute Regelungen im Planfeststellungsverfahren untersetzt werden. Mehrfach wurde von verantwortlichen Politikern betont, dass die Gesellschafter auch für die Finanzierung der Schallschutzmaßnahmen einstehen würden.
Kein Thema hat die Gemüter so erregt, wie das Thema Schallschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner. Bei keinem anderen Thema haben Gesellschafter, Politiker und Geschäftsführung die Bürgerinnen und Bürger so sehr hinters Licht geführt.
Deshalb ist es notwendig, hier einige Ausführungen in einem gesonderten Abschnitt zu machen. Der Lärmschutz umfasst aktive, durch Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften zu erbringende und passive, durch bauliche Maßnahmen an Gebäuden zu schaffende Schallschutzmaßnahmen. Im Folgenden wird sich hauptsächlich aus Platzgründen auf die Auseinandersetzung um den passiven Schallschutz am Tag konzentriert. Der Lärmschutz in den Nachtstunden wurde im Planergänzungsbeschluss vom 20. September 2009 verschärft; Maßnahmen zu Flugbetriebsregelungen zur weiteren Reduzierung des Lärms werden nach Eröffnung des BER umzusetzen sein.

Gesellschafterversprechungen zum Schallschutz und deren Umsetzung

Die höhere Anzahl der Lärmbetroffenen am Standort Schönefeld gegenüber anderen Alternativen war von Anfang an allen Entscheidern bewusst. Im Konsensbeschluss von 1996 hieß es dazu:

> „Berlin wird im Rahmen dieses Verfahrens insbesondere darauf hinwirken, dass durch die Optimierung des Flughafenlayouts sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die von dem Flughafenausbau

[39] Protokoll der 99. AR-Sitzung v. 08.12.2010, FBB Bd. 265, S. 401 ff.
[40] ebenda

> betroffenen Menschen so gering als möglich bleiben."[41]

Schon diese Formulierung mutet merkwürdig an, denn die Sicherung „qualitativ hochwertiger Lärmschutzmaßnahmen" wird hier Berlin zugeschrieben, obwohl das Planfeststellungsverfahren und die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen originäre Angelegenheiten aller drei Gesellschafter sind.

Schon vor dem Planfeststellungsbeschluss 2004 wurden von Politikern unmissverständliche Versprechungen abgegeben, die ein besonderes Augenmerk auf den bestmöglichen Lärmschutz betonten.

So erklärte in der Plenardebatte 1999 der SPD-Abgeordnete Dr. Borghorst:

> „Es wird auch darauf ankommen, dass wir die Interessen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Baus des Flughafens Schönefeld im Blick behalten und die notwendigen Lärmschutz- und Ausgleichsmaßnahmen umfassend umsetzen."[42]

In seiner Regierungserklärung nach der Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Bundesverwaltungsgericht 2006 stellte sich Wowereit explizit beim Thema Lärmschutz auf die Seite der Anwohnerinnen und Anwohner:

> „Wenn man die Standortfrage so stadtnah entscheidet, dann muss auch im Bereich des Lärmschutzes für die berechtigten Interessen der Bürgerinnen und Bürger viel getan werden. Diese Abwägung finde ich vernünftig, und wenn wir durch höhere Kosten erreichen können, dass mehr Schutz für die Bürgerinnen und Bürger gegeben wird, dann ist das von uns nicht zu kritisieren, sondern dann werden wir es selbstverständlich umsetzen. Dies wird die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des BBI nicht in Frage stellen. Die Mittel müssen aufgebracht werden."[43]

Demgegenüber gab es auch immer wieder Äußerungen, die dieses uneingeschränkte Bekenntnis zum Lärmschutz insbesondere aus Kostenerwägungen relativierten. Der damalige Regierende Bürgermeister Diepgen erklärte 1999:

> „Festlegungen zu Nachtflugregelungen bzw. bezüglich des Einsatzes lärm- und schadstoffarmer Flugzeuge werden im Regelfall im Rahmen der Betriebsgenehmigung getroffen. Die Betriebsgenehmigung ist, wie bereits oben ausgeführt, im Rahmen des Ausbauvorhabens abzuändern. Dabei fließen insbesondere die Vorhaben aus dem parallel laufenden Planfeststellungsvorhaben ein." (AGH Plenarprotokoll 13/063, S. 4599)

Im Finanzierungskonzept für die Errichtung des BER, das am 11. Januar 2005 dem Abgeordnetenhaus vorgelegt wurde, waren für Schallschutzmaßnahmen 200 Mio. € [44] vorgesehen.

Die Gesellschafter der FBB haben über die Schallschutzproblematik mehrmals Gespräche geführt, zuweilen wurden auch hämische Kommentare zwischen Berlin und Brandenburg

---

[41] AGH Drs. 13/0624, S. 2
[42] AGH, Plenarprotokoll 13/063, S. 4608
[43] Plenardebatte AGH vom 23.03.2006, S. 7138
[44] Siehe Mitteilung zur Kenntnisnahme –Klarheit für den Flughafen Berlin-Brandenburg International(zugleich Finanzierungskonzept für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin-Brandenburg International), AGH, Drs. 15/3553

ausgetauscht. So notierte Mende nach der Brandenburger Landtagswahl 2009 auf der DPA-Meldung über die Forderung der Brandenburger Linken nach besserem Lärmschutz:

> „Da Die Linke ja das brandenburgische Finanzministerium in Kürze führen wird, kann Brandenburg diese Wünsche ja bezahlen.“[45]

Die öffentlichen Versprechen aus den beiden Landesregierungen für bestmöglichen Lärmschutz kollidieren drastisch mit dem Agieren derselben in der Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat der FBB. Einen Gesellschafterbeschluss über die adäquate Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Schallschutzes gab es nicht. Auch die ständigen Warnungen des Bürgenmandatars PwC zum Überschreiten der geplanten Kosten für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen, wurden weder vom Bürgschaftsreferat bei SenFin noch von Karasch als Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung zum Anlass genommen, eine Verständigung hinsichtlich der Finanzierung der Schallschutzmaßnahmen herbeizuführen oder wenigstens die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat zu beauftragen, die tatsächlichen Kosten zu ermitteln und in die Kostenplanung einzustellen.

Laut Gesellschafteranweisung für die Geschäftsführung sind die Einleitung wesentlicher behördlicher Verfahren und das Eingehen von Rechtsstreitigkeiten von Bedeutung Sachverhalte, über die der AR zu entscheiden hätte.[46] Die Einleitung eines Verfahrens gegen die Schallschutzfestlegungen des Planfeststellungsbeschlusses durch die Geschäftsführung der FBB wäre zweifellos durch den AR zu beschließen gewesen und die Gesellschafterversammlung hätte sich ihrerseits ebenfalls damit befassen müssen. Das jedoch unterblieb.

Die Tricks der Geschäftsführung

Im Antrag auf Planfeststellung des BER, der noch von der alten Geschäftsführung unter Herberg im Dezember 1999 eingereicht worden war, wurde hinsichtlich der Planrechtfertigung auf die Reduzierung der Anzahl der von Fluglärm betroffenen Menschen in der Region Berlin-Brandenburg Lärmschutzes der Anwohner durch die Konzentration aller drei Verkehrsflughäfen auf einen Standort abgehoben.

Die Motivation für die Planfeststellungsbehörde zu einer restriktiven Haltung beschrieb der Zeuge Bretschneider, der zu damaliger Zeit die Behörde leitete, mit den Worten:

> „Die haben alles Mögliche über Kosten erzählt. Das hat uns nicht interessiert, weil wir hatten die Frage: Wir müssen vor das Bundesverwaltungsgericht, und das fragt auch nicht nach Kosten. Das fragt nach Gutachten und nach Dezibel und nach der Bewältigung des Lärms und nicht danach, was den Flughafen das kostet. Wer den Flughafen in Schönefeld haben will, muss bezahlen. Punkt.“[47]

Die turbulenten Auseinandersetzungen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens sollen an dieser Stelle nicht referiert werden. Die Brandenburger Planfeststellungbehörde beschied jedenfalls im Planfeststellungsbeschluss vom 13. April 2004:

> „Für Wohnräume, Büroräume, Praxisräume und sonstige nicht nur vorübergehend betrieblich genutzte Räume in der Umgebung des Flughafens sind geeignete

[45] Skzl 200, S. 232
[46] siehe Gesellschafteranweisung für die Geschäftsführung, Stand 17.09.2010, FBB 553, S. 10 ff.
[47] Wortprotokoll Bretschneider vom 19.04.2013, S. 35

> 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.“[48] Die Kosten sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.

Dieser verfügende Bescheid ließ hinsichtlich des Überschreitens des Lärmpegels keine Ausnahmen zu. Kein mal ist kein einziges mal. Er ist im Übrigen auf Vorschlag der FBB selbst im Planfeststellungsantrag so formuliert worden.

Im anschließenden Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Planfeststellungbeschluss wurde diese Verfügung bestätigt.

> Es gibt „keinen Raum für die Deutung“, dass „der Maximalpegel von 55 dB(A) auch nur einmal überschritten werden dürfe.“[49]

Die nach diesem Urteil verfügten Änderungsauflagen zum Planfeststellungsbeschluss bezogen sich auf die Regelungen zum Nachtflug und zum Lärmschutz in der Nacht, nicht auf die Schallschutzvorgaben am Tag.
Die Zuständigkeit für die Umsetzung des Schallschutzes lag innerhalb der FBB-Geschäftsführung bei Schwarz.
Dieser machte kein Hehl daraus, dass er keineswegs gewillt war, den Planfeststellungsbeschluss umzusetzen, sondern stattdessen auf ein an anderen Flughäfen angeblich übliches Verfahren setzte, das weitaus kostengünstiger wäre. So unterstellte die FBB in ihren Planungen für die Lärmschutzmaßnahmen ein zunächst 16 maliges Überschreiten. Bei einem sechsmaligen Überschreiten dieser Lärmgrenze seien schon Mehrkosten einzuplanen, bei einer Reduzierung der Anzahl der Überschreitungen auf einmal würden 200 Mio. € zu Buche schlagen.[50]
Der Kostenaufwand für diese Art der Lärmschutzmaßnahmen wurde im Dezember 2006 durch die Geschäftsführung dem AR mit 140 Mio. € benannt.[51] Seitdem war diese Zahl in Stein gemeißelt und wurde in allen folgenden Berichten an den Aufsichtsrat und die Gesellschafter über Jahre hinweg eingepreist.
Zur Umsetzung des Schallschutzprogramms sollte sich externer Firmen bedient werden, wozu per Ausschreibung ein separater Projektsteuerer gesucht wurde.[52]
Wahrheitswidrig behauptete die Geschäftsführung unter Schwarz jahrelang, dass sie die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner umsetze.

> „Um die Anrainer vor den Auswirkungen des Fluglärms zu schützen, wurde das „Schallschutzprogramm BBI“ aufgelegt. Es ist die Umsetzung der Lärmauflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2004.“[53]

Am 17.05.2011 informierte der Flughafen in seinem Sachstandsbericht zum Schallschutz darüber, dass er weiterhin bei der Dimensionierung des Lärmschutzes am Tag ein

---

[48] MIL, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Az.: 44/1-6441/1/101, S. 105
[49] BVerwG 4 A 1075.04Urteil von 16.03.2006, Randnummer 295
[50] vgl. Landesrechnungshofbericht Brandenburg vom 10.07.2015, S. 87
[51] siehe Controllingbericht 1/2007, Anlage 2
[52] Protokoll der 76. Sitzung des AR vom 15.09.2006, FBB Bd. 68, S. 96
[53] Geschäftsbericht der FBB 2010, S. 76

Schutzniveau von sechs Überschreitung der Lärmgrenze von 55 dB(A) am Tag zugrunde lege.[54]Die Geschäftsführung Schwarz /Körtgen wollten auf keinen Fall die Mehrkosten bei einer Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses übernehmen.
Im Dezember 2011 befasste sich der Finanzausschuss des Aufsichtsrats mit der Problematik. Schwarz erklärte, bei Senkung der Anzahl der Überschreitungen von sechs auf ein mal über 55 dB(A) würden erhebliche Mehrkosten entstehen, die nicht über das BER-Budget abgebildet und auch nicht über zusätzliche Kredite finanziert werden könnten. Wegen des Versuchs, eine andere Regelung mit den zuständigen Behörden zu erzielen, könne auf eine entsprechende Rückstellung verzichtet werden. Markov, Vorsitzender des Finanzausschusses, vertrat die Ansicht, dass die Anstrengungen der FBB negativ ausgehen würden und regte an, den Businessplan dahingehend zu überprüfen, dass die zu erwartenden Mehrkosten im Finanzierungsrahmen abgedeckt werden können. In der Abstimmung scheiterte Markov mit diesem Vorschlag gegen die Vertreter Berlins Sundermann und des Bundes Gatzer.[55]
In seltener symbiotischer Haltung als Planfeststellungsbehörde und indirekt beteiligter Anteilseigner an der Flughafengesellschaft monierte das MIL zwar die Praxis der FBB und eröffnete dennoch eine Interpretationsmöglichkeit der Vorgabe aus dem Planfeststellungsbeschluss. Aus „Kein mal“ laut Planfeststellung wurde „weniger als einmal“. In einem Schreiben vom 05. Mai 2011 forderte das Ministerium, 55dB(A) dürften „weniger als einmal am Tag“ überschritten werden.[56] Dieses „weniger als einmal“ würde in einem komplizierten Verfahren statistisch berechnet werden, wobei die Rechenergebnisse von Null bis 0,99 variierten.

Zur Sitzung des Aufsichtsrats am 09. Dezember 2011 äußerte der Referent des Aufsichtsratsvorsitzenden Mende mit Verweis auf den gescheiterten Antrag von Markov im Finanzausschuss Zweifel, ob der Wirtschaftsplan 2012 und der Business in vorliegenden Form bestätigt werden sollten.[57] Der Aufsichtsrat, offensichtlich in dem Bestreben, die ohnehin schon angespannte Finanzierungssituation nicht noch weiter zu belasten, befasste sich mit dem Problem dann nicht.
Ungeachtet der nicht geklärten Finanzierung des rechtlich vorgegebenen Schallschutzes sollte im April 2012 auf Vorschlag von Schwarz zusätzliches Geld für „freiwilligen“ Schallschutz durch den AR freigegeben werden, um bei den Anwohnerinnen und Anwohnern unmittelbar vor der geplanten Eröffnung des BER eine „positive“ Stimmung zum neuen Flughafen zu erzeugen. Schwarz behauptete bei seiner Zeugenbefragung, dies sei auf ausdrücklichen Wunsch von Platzeck erfolgt. Einen Beweis dafür konnte er nicht liefern. Vielmehr ist zu vermuten, dass Schwarz sich über diesen Weg zusätzliches Geld besorgen wollte, um andere Löcher zu stopfen.

Siehe nichtöffentliche Anlage [58]

Spätestens bei der Behandlung des Jahresabschluss 2011 hätte aber der Aufsichtsrat den von der Geschäftsführung vorgetragenen, angeblich widersprüchlichen Aussagen im Planfeststellungsbeschluss nachgehen müssen. In Vernachlässigung seiner Aufsichtspflicht

[54] AGH-Drs. 17/10558
[55] Protokoll des Finanzausschuss vom 01.12.2011, FBB Bd. 256, S. 116. Dazu auch die Aussage des Zeugen Sundermann vom 23.08.2013, S. 48.
[56] MIL Brandenburg, Schreiben an FBB vom 05.12.2011, Skzl Bd. 519, S. 3 ff.
[57] Vermerk Prahl v. vom 02.12.2011 für AR-Sitzung vom 09.12.2011, Skzl Bd. 770, S. 157

[58] Siehe nichtöffentliche Anlage

ließ der Aufsichtsrat jedoch den Geschäftsbericht für das Jahr 2011 passieren, in dem die Geschäftsführung entgegen der klaren und unmissverständlichen Vorgabe im Planfeststellungsbeschluss den Sachverhalt folgendermaßen verschleierte:

> „Der Planfeststellungsbeschluss legt hinsichtlich der Dimensionierung des Schallschutzes fest, dass innerhalb des Tagschutzgebietes „durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten“. Die FBB hat das Schallschutzprogamm deshalb so dimensioniert, dass eine Belästigung kommunizierender Personen ausgeschlossen ist, also regelmäßig im Rauminnern keine höheren Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten. Die FBB beabsichtigt, durch einen Antrag beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg den Widerspruch zwischen der Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses und dem eigentlichen Schutzziel zu beseitigen.“[59]

In klarer Verkennung der rechtlichen und finanziellen Verpflichtungen der FBB zur Gewährleistung des Schallschutzes nach Planfeststellungsbeschluss genehmigte der Aufsichtsrat dennoch Gelder für zusätzliche „freiwillige“ Maßnahmen, allerdings nicht in der beantragten Höhe von 30 Mio. €[60], sondern für 17,5 Mio. €, die zudem aus ungeklärten Quellen gespeist werden sollten.[61] Die Spitzen der Gesellschafter und die Geschäftsführer Schwarz und Körtgen feierten diese Entscheidung als großes Entgegenkommen gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern und ließen am selben Tag eine Presseerklärung unter dem Titel: „Schallschutz wird besser und bürgernäher“ veröffentlichen.[62]
Nur durch Klagen vor dem Oberverwaltungsgericht Brandenburg konnten die Anwohnerinnen und Anwohner ihr im Planfeststellungsbeschluss angeordnetes Recht auf das dort festgeschriebene Schallschutzniveau, das keine Überschreitung des Lärmpegels zuließ, durchsetzen. Am 15. Juni 2012 erging das Urteil. [63] Das Gericht sparte nicht mit klaren Worten hinsichtlich des bisherigen Lavierens der FBB zur Umgehung des Schallschutzes.
Erst am 20. Juni 2012, nach der Absage des Eröffnungstermins und nach dem Urteil des OVG, trug Schwarz endlich die Zahlen für die prognostizierten Schallschutzaufwendungen vor und bezifferte diese im Finanzausschuss des Aufsichtsrats mit 591 Mo. €[64] Mehrkosten. Es ist völlig unglaubwürdig, dass er diese Zahl erst zu diesem Termin gekannt haben will, und selbst wenn, hätte er auch in diesem Fall als Geschäftsführer, der sowohl für die Finanzierung des BER wie für das Schallschutzprogramm die unternehmerische Verantwortung trug, versagt und noch dazu seine Pflichten als Geschäftsführer eklatant verletzt.
Skandalös ist auch das Verhalten des Aufsichtsrats, der am 22. Juni 2012 die FBB-Geschäftsführung beauftragte, Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin Brandenburg gegen die Festlegungen des Urteils vom 15. Juni 2012 einzureichen [65] und damit den Anwohnerinnen und Anwohnern ein weiteres Mal ihren Schallschutz zu minimieren versuchte.
Die Ignoranz, die im AR zu den Anwohnerrechten inzwischen herrschte, wird aus den Äußerungen Wowereits bei seiner Befragung im Untersuchungsausschuss deutlich:

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

---

[59] Geschäftsbericht FBB 2011, S. 112
[60] Protokoll des Finanzausschusses v. 18.04.2012, FBB Bd. 256, S. 107
[61] Protokoll der AR-Sitzung vom 20.04.2012, FBB Bd. 254, S.139
[62] Presseerklärung der FBB v. 20.04.2012
[63] OVG Berlin-Brandenburg, Entscheidung vom 15.06.2012, OVG BB, Bd. 1
[64] siehe Protokoll des Finanzausschuss vom 20.06.2012, FBB Bd. 256, S. 43 ff.
[65] AR-Sitzung vom 22.06.2012, FBB Bd. 253, S. 186 ff.

> Zeuge Klaus Wowereit: Ja, und vor allem einen Lärmschutz...Die Widersprüchlichkeit bei diesen Sachen ist ja, dass die meisten dann gar nicht mehr geschützt werden können, sondern nur eine Geldleistung bekommen.... Nee, das ist keine Behauptung, das ist Fakt! ...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 nicht - , das ist ihre Entscheidung.“[66]

Eine Stellungnahme der Gesellschafter zu dieser Entscheidung, die eindeutig gegen das öffentlich bekundete Gesellschafterinteresse an einem hohem Lärmschutzniveau gerichtet ist, blieb auch hier aus.
Mit Bescheid vom 02. Juli 2012[67] erließ das zuständige Brandenburger Ministerium den Vollzugsbescheid zur Umsetzung des OVG-Urteils.
Im August wurde die Dikussion im Aufsichtsrat fortgesetzt. Das MIL bewertete den „Klarstellungsantrag“ als Änderungsantrag zum Planfeststellungsbeschluss. Erschrocken über die Aussicht, damit sämtliche Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses infrage zu stellen, entschied der Aufsichtsrat die Rücknahme des „Klarstellungsantrags“ und beschloss die Umsetzung des Schallschutzes nach Maßgabe der Überschreitung der Lärmgrenze um „weniger als einmal“.
Danach setzte ein echtes „Pokerspiel um den Lärmschutz“[68] ein. Zwischen Behörden, FBB und Gerichten musste erst geklärt werden, was die Vorgabe „Keine Überschreitung“ an Spielraum für eventuelle Sparmaßnahmen hergab.
Am 15. August 2012 erging ein Schreiben des MIL an die FBB, dass es wegen des neuerlichen Urteils des OVG Brandenburg hinsichtlich der Auslegung des Schallschutzniveaus keine Grundlage für einen Klarstellungsantrag oder eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses sehe. [69] Der Aufsichtsrat müsse sich erneut mit der Gesamtproblematik befassen.
Dies tat er in seiner außerordentlichen Sitzung am 16. August 2012. Der Aufsichtsrat beschloss nunmehr die Rücknahme der Klage gegen den Bescheid des MIL vom 02. Juli 2012, da diese keine Aussicht auf Erfolg haben würde.[70] Er unterstellte dabei eine geringere als 0,5 malige Überschreitung der definierten Lärmgrenze, da damit „eine mathematische Rundung nach DIN 1333 eine Häufigkeit von Null“ ergebe.[71]
Die Kosten für den Lärmschutz wurden in die nachzuschießenden Gesellschaftermittel eingepreist.
Nach acht Jahren Streit mit den Anwohnerinnen und Anwohnern haben die Gesellschafter endlich das wahrgemacht, was sie seit Jahrzehnten den Menschen rings um Schönefeld versprochen haben – nämlich für den Lärmschutz, der ihnen zusteht, die finanzielle Verantwortung zu übernehmen.

---

[66] Wortprotokoll Zeuge Wowereit vom 24.05.2013, S. 83
[67] http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/120903_Positionspapier_MIL_Tagschutz.pdf
[68] Klaus Kurpjuweit, Tagesspiegel vom 11.08.2012
[69] Schreiben des MIL an die FBB v. 15.08.2012, http://www.berlin-airport.de/de/_dokumente/presse/pressemitteilungen/2012-08-16-MIL-an-FBB-Schallschutz-Tag.pdf
[70] siehe Bericht des Landesrechnungshofs Brandenburg v. 10.07.2015, LRH BB, Bd. 1, S. 93
[71] siehe Protokoll der 107. AR-Sitzung v. 07.09.2012, FBB Bd. 254, S. 3 ff.

Damit war aber immer noch nicht alles geklärt. In mühevoller Kleinarbeit müssen Anwohner immer noch um die Änderung der schon ergangenen, aber falschen Kostenübernahmen streiten, gibt es Auseinandersetzungen um den Einbau von Lüftern und die Erhebung des Verkehrswertes der Grundstücke und Häuser. Munter wird in der Berichterstattung an Aufsichtsrat und Parlamente mit den Zahlen zur Finanzierung der Maßnahmen jongliert.
Die unterschiedlichen Kostenschätzungen für die Schallschutzmaßnahmen resultieren aus unterschiedlichen Angaben, wie viele der ca. 40.000 Anspruchsberechtigten Entschädigungszahlungen in Höhe von 30% des Verkehrswerts ihrer Liegenschaft erhalten würden, wie hoch der geschätzte oder geprüfte Verkehrswert derselben ist, und wie viele der Anspruchsberechtigten die Erstattung von Baumaßnahmen zur Gewährung des Schallschutzes bekommen.
Am 25. April 2013 erging mit einem weiteren Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg das vorerst letzte Urteil zum Schallschutz am BER. Demnach muss der Schallschutz vor der Inbetriebnahme des BER gewährleistet und auf Niveau von 0,005x55dB(A) bemessen sein, d.h. alle bisherigen 14.500 Anspruchsregelungen im Tagschutzgebiet müssen neu berechnet, beschieden und schon durchgeführte Maßnahmen erneut vorgenommen werden.[72]

Fazit

Das Schallschutzprogramm wurde von 2004 bis 2013 auf falscher Grundlage ausgelegt.
Jahrelang konnte die Geschäftsführung unter Schwarz verwirrende Informationen an den Aufsichtsrat geben ohne dass diese hinterfragt wurden oder der Aufsichtsrat bzw. die Gesellschafter entsprechende eigene Nachforschungen anstellten.
Bis heute leugnet Schwarz ungestraft die eindeutige Regelung des Planfeststellungsbeschlusses.[73]Gemeinsames Ziel von Geschäftsführung und Aufsichtsrat war eine Kostenminimierung zum Schaden der Anspruchsberechtigten.
Der einzig richtige Vorstoß des damaligen Finanzministers Brandenburgs und Vorsitzenden des Finanzausschusses im Aufsichtsrat der FBB Markov, entsprechende Vorsorge im Businessplan des BER vorzunehmen, wurde im Finanzausschuss mit den Stimmen Berlins und des Bundes abgelehnt. Stattdessen versuchte die Geschäftsführung mit Unterstützung der Aufsichtsratsmehrheit, das Schmalspurlärmschutzprogramm ggf. gerichtlich durchzusetzen.
Geld, Zeit und Baumaßnahmen wurden in unbekannter Summe verschleudert, da für viele Anwohnerinnen und Anwohner ein falsch dimensionierter Schallschutz beschieden und gebaut wurde. Dieses, maßgeblich von Schwarz zu verantwortende Agieren wurde weder vom Aufsichtsrat gerügt noch von der Gesellschafterversammlung einer Haftungsprüfung unterzogen.
Trotz vollmundiger Versprechungen haben die Gesellschafter erst nach der Absage der Eröffnung und letztlich durch Gerichtsentscheide erzwungen ihre Verantwortung für den Schallschutz übernommen. Bei rechtzeitiger Weisung durch die Gesellschafter hätte schon 2006 eine Schätzung der erforderlichen Kosten zur Bereitstellung des Schallschutzes entsprechend den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen müssen. Sie hätten dann entsprechend in das Finanzierungskonzept übernommen werden müssen.
Die Kenntnisnahme des Jahresabschlusses 2011 und Wirtschaftsplans 2012 durch den AR am 20. April 2012 und die Bestätigung dieser Unterlagen durch die Gesellschafterversammlung am 22. August 2012[74] hätten bei sorgfältiger Aufgabenwahrnehmung unterbleiben müssen, da dort eindeutig falsche Aussagen zum Schallschutz getätigt wurden.

---

[72] Urteil OVG Brdbg vom 25.04.2013 zum Schallschutz OVG 11 A 19.13
[73] Wortprotokoll Schwarz vom 19.12.2014, S. 18
[74] Vgl. Protokoll der AR-Sitzung am 20.04.2012, FBB Bd. 254, S.139 ; siehe Mitteilung des

Finanzierung des BER-Projekts

Originäres Landesinteresse ist die Sicherstellung der Finanzierung des Baus des BER wie auch die Verhinderung einer Insolvenzgefahr für das landeseigene Unternehmen FBB. Im Folgenden wird explizit auf die Finanzierung des Projekts BER abgestellt sowie die notwendigen und teilweise erzwungenen Nachfinanzierungen durch das Land Berlin. Die entsprechenden Beschlüsse wurden durch das Abgeordnetenhaus jeweils gefasst.

Finanzierung 2004-2009

Das Grundmodell der Finanzierung für die Errichtung des BER wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats vom 10. Dezember 2004 beschlossen. Darin waren die Bauinvestitionen mit 1,983 Mrd. € beziffert. Die Gesellschafter sollten in den Jahren 2005 bis 2010 insgesamt 430 Mio. € Zuschüsse entsprechend ihrer Gesellschaftsanteile (Bund 112 Mio. €, Brandenburg und Berlin jeweils 159 Mio. €) aufbringen. Aus der FBB sollten 440 Mio. € Eigenmittel in das Projekt fließen.[75]

Zudem sollte die Straßen- und die Schienenanbindung - auch unter Inanspruchnahme von Fördermitteln - im Wesentlichen vom Bund finanziert werden. Außerdem sah diese Planung Investitionen von Konzessionären z.B. für den Bau von Parkhäusern, die Flugzeugwartung und das Airport-Center bis zu einer Höhe von 600 Mio. € vor.[76]

Dem Abgeordnetenhaus von Berlin wurde dieses Finanzierungskonzept Anfang 2005 vorgelegt.[77] Das Finanzierungskonzept wurde durch die „Rahmenvereinbarung "zwischen den drei Gesellschaftern vom 31. August 2005 vertraglich sanktioniert, in der auch der geplante Eröffnungstermin zum 30. Oktober 2011 festgehalten wurde. Unterzeichner waren Stolpe, Platzeck, Wowereit. [78] Darüber hinaus wurde die Absicht zur 80%igen Bürgschaftsübernahme der notwendigen Kredite durch die Gesellschafter vereinbart.

Nach der endgültigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planfeststellungsbeschluss über die Errichtung des BBI in Schönefeld vom 16. März 2006 konnte die FBB im Juni 2006 Kredite in Höhe von 350 Mio. € als „Brückenfinanzierung" mit einem Bankenkonsortium vereinbaren. Dieser „Brückenkredit" sollte nach der Vergabe wichtiger Bauaufträge in der zweiten Jahreshälfte 2007 in eine langfristige Finanzierung überführt werden.[79]
Bis Mitte 2008 führte die FBB die Verhandlungen über eine kommerzielle Projektfinanzierung ohne eine weitere Inanspruchnahme der öffentlichen Hand (abgesehen von der Umwandlung von 224,5 Mio. € Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital[80]). Die Verhandlungen mit den Banken waren geprägt von der damals beginnenden Krise der Finanzmärkte. Auf der Grundlage von indikativen Margengeboten von Anfang Juli 2008 hatten sich die Gesellschafter der FBB auf Empfehlung der Geschäftsführung der FBB schließlich entschieden, eine Modifizierung der langfristigen Finanzierung des BER vorzunehmen. Sie sollte nun durch eine 100%-Bürgschaft der öffentlichen Eigentümer abgesichert werden.
Das Kreditvolumen von 2.400 Mio. € wurde in voller Höhe auf erstes Anfordern

---

Landesrechnungshofs Brandenburg v. 10.07.2015, LRH BB Bd. 1, S.103

[75] Aufsichtsrat 10.12.2004, Skzl Bd. 548, S.212 ff.
[76] Vgl. Mitteilung zur Kenntnisnahme an das Abgeordnetenhaus von Berlin, Drs. 15/3553, S.2
[77] Drs. AGH 15/3553 mit vertraulichen Anlagen
[78] Skzl Bd. 725, S. 96-97
[79] Vgl. PE der FBS vom 27.06.2006
[80] Drs. AGH 17/13434

entsprechend der Gesellschafteranteile durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie den Bund verbürgt. Das Berliner Abgeordnetenhaus beschloss am 25. September 2008 das BBI-Finanzierungs-Sicherstellungsgesetz.[81]
Um den Liquiditätsbedarf bis zum Abschluss der Langfristfinanzierung zu decken, hatte die FBB den Brückenkredit über 350 Mio. € bis September 2009 - mit einer Option zur weiteren Verlängerung bis zum 30. Dezember 2009 - verlängert.[82]

Abschluss der Langfristfinanzierung 2009 und Bürgencontrolling

Zur rechtlichen Sicherung der Bürgschaft durch die öffentlichen Eigentümer musste diese durch die Europäische Kommission auf deren beihilferechtliche Zulässigkeit überprüft werden. Die EU - Kommission genehmigte am 13. Mai 2009 die Langfristfinanzierung.[83] Im Juni 2009 wurde die Langfristfinanzierung über eine Kreditaufnahme in zwei Paketen von insgesamt 2,4 Mrd. Euro mit mehreren Banken komplett abgeschlossen.[84]
Das Abgeordnetenhaus wurde am 09. September 2009 über den Abschluss der Langfristfinanzierung unterrichtet.[85]
Durch die Übernahme der 100%-Bürgschaften verzichteten die finanzierenden Banken auf ein übliches Bau-und Kostencontrolling. Dazu führte der Zeuge Weyer aus:

> „So, und dann war die Alternative-und das ist ja das, was dann auch umgesetzt worden ist - eine Finanzierung über eine Bund-Länder-Bürgschaft, die im Prinzip darauf abstellt, dass irgendjemand in die Risiken sozusagen zu 100 Prozent einsteigt – das sind halt eben die Bürgschaftsgeber -, und dann wird die Finanzierung auf die Bonität dieser Bürgschaftsgeber abgestellt, aber die Banken haben kein Risiko mehr. Das ist eigentlich der wesentliche Unterschied. Und in dem Augenblick war natürlich auch diese Kontrollinstanz weg.“[86]

Die öffentlichen Bürgen beauftragten gemeinsam PwC mit einem sogenannten Bürgencontrolling, das die wirtschaftliche Entwicklung der FBB unter dem Gesichtspunkt der Kapitalmarktdienstfähigkeit beobachten sollte[87]. PwC verfasste auf der Basis der Vorlagen für den Aufsichtsrat, insbesondere der durch die Geschäftsführung und den Projektsteuerer WSP CBP quartalsweise vorzulegenden Controllingberichte, eigenständige Bewertungen, so genannte Bürgencontrollingberichte für die Bürgen. Darüber hinaus hatte der Bürgenmandatar PwC umfangreiche Frage- und Informationsrechte gegenüber der Geschäftsführung, die er auch ausnutzte. In seiner eigenen Bewertung der Aufsichtsratsunterlagen kam er zu weitaus kritischeren Einschätzungen hinsichtlich des Eintretens von Sachverhalten, die die Finanzlage des Unternehmens FBB belasteten und damit eine Gefahr für das Auslösen des Bürgschaftsfalls darstellen könnten, als sie von der Geschäftsführung und vom Aufsichtsrat selbst vorgenommen wurden. Warum diese kritische Sicht nicht wenigstens die zuständigen Referate der Finanzverwaltung und deren Vertreter in der Gesellschafterversammlung oder die Senatskanzlei zu Nachforschungen anregte, konnte der Untersuchungsausschuss nicht klären.[88]

---

[81] Drs. 16/1712, siehe auch Plenarprotokoll 16/35 S. 3209 bis 3217
[82] Siehe Beteiligungsbericht 2009, S.398/99
[83] http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2009/2009-05-13-bbi-finanzierung/index.php
[84] Siehe Protokoll 93. Aufsichtsratssitzung vom 24.06.2009; Pressemitteilung der FBS vom 30.06.2009: http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2009/2009-06-30-bbi-finanzierung/index.php
[85] Hauptausschuss des AGH vom 09.09.2009, RN 1480
[86] Wortprotokoll Weyer vom 10.10. 2014, S. 66
[87] Drs. AGH 17/17370
[88] vgl. Kapitel „Die Dreifachrolle der Senatsverwaltung für Finanzen...“

Der Zeuge Hummel, der zuständige Referent im Bürgschaftsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen, betonte die gute Zusammenarbeit mit dem Bürgenmandatar. Man habe alle kritischen Hinweise sowohl der Hausspitze als auch dem Beteiligungsreferat vermittelt. Aber zum einen hätte die Geschäftsführung zu allen Monita von PwC immer eine plausible abwehrende Erklärung gehabt, zum anderen wurde dem Bürgschaftsreferat intern nachgesagt, dass es zu schnell die Nerven verliere und Alarm rufe. Letztlich habe man aber wie alle anderen Beteiligten eine Gefährdung des Eröffnungstermins nicht gesehen und eine Verschiebung überhaupt nicht in Betracht gezogen.[89]

Avale und Zinsswaps

Die FBB hatte sich frühzeitig durch den Abschluss von Zinsswaps gegen einen Anstieg des Zinsniveaus und einem damit einhergehenden Anstieg der Finanzierungskosten abgesichert. [90] Bei den drei Swaps handelte es sich um „Rollercoaster-Swaps“, die vierteljährlich der aktuellen Zinsentwicklung angepasst wurden. Da der Abschluss der Swap-Verträge für die Langfristfinanzierung unter den gleichen problematischen Rahmenbedingungen erfolgen musste wie die Langfristfinanzierung, fand sich keine Bank, die das Vorfälligkeitsrisiko für die Swaps übernehmen wollte. Als Lösung wurde die Absicherung mit Avalen in Absprache mit den Kreditbanken unter die Bürgschaft für die Langfristfinanzierung gezogen. Deshalb durften die Forderungen der Kreditbanken und der Swap-Banken zusammen nicht die Bürgschaftsgrenze von 2,4 Mrd. überschreiten.

Infolge der lang anhaltenden Niedrigzinsphase bekamen die Zinsswaps einen steigenden negativen Barwert. Der damit größer werdende Aval-Bedarf belegte somit zunehmend die Kreditlinie der Langfristfinanzierung, da die von der Investitionsbank des Landes Brandenburg ILB den Swapbanken gestellten Avale aus der Langfristfinanzierung der FBB rückversichert wurden.[91]

In der 98. Aufsichtsratssitzung am 17. September 2010 berichtete Geschäftsführer Schwarz, dass der negative Barwert der Zinsswaps auf 220 Mio. € angewachsen sei. Auf Nachfrage von Senator Wolf erklärt Schwarz, dass im worst case alle finanziellen Reserven im Businessplan zur Absicherung der Swaps verwendet werden müssten.[92]

Die Avale für die Zinssicherung blockierten im Jahr 2011 zunehmend die gesamte als frei bezeichnet Kreditreserve der Langfristfinanzierung. Da die FBB nunmehr aber eine Inanspruchnahme der Kreditlinie oberhalb der bisherigen maximalen Ziehungslinie von 2,1 Mrd. € für die Finanzierung der Mehrkosten des Bauprojektes benötigte, bemühte man sich um eine Umstrukturierung der Zinssicherung. Obwohl diese Umstrukturierung bereits im Frühjahr 2011 vorbereitet wurde[93], erfolgte der Beschluss darüber erst zum Jahresende. Am 08. September 2011 fand eine Informationsrunde zur Umstrukturierung der Zinsswaps statt.[94]

Auf Grund des negativen Barwerts der Zinsswaps waren zu diesem Zeitpunkt Avale in Höhe von 210 Mio. Euro gebunden. In den Verhandlungen mit den Swap-Banken wurde deren Verzicht auf die Avale im Tausch gegen eine höhere Marge angestrebt.[95]

In der Aufsichtsratssitzung am 21. Oktober 2011 wurde die Restrukturierung der Zinsswaps nach dem Prinzip „Marge statt Avale“ zwar ausführlich diskutiert, aber die Entscheidung auf die Dezembersitzung vertagt. Da zugleich die BER-Kostenprognose um 61,1 Mio. € und das Eigeninvestitionsbudget um 14,1 Mio. € erhöht wurden, überstieg die Kreditbelegung der

---

[89] Siehe Wortprotokoll vom 08.04.2016, Zeuge W. Hummel, S. 16/17,
[90] zur Geschichte der FBS-Zinssicherung siehe FBB Bd. 466, S. 32 ff.
[91] ebenda S. 33
[92] Protokoll der 98. Sitzung der AR-Sitzung, FBB Bd. 265, S. 496.
[93] Protokoll des Finanzausschuss vom 30.03.2011, FBB Bd. 256, S.253;
[94] Protokoll der Infoveranstaltung zur Restrukturierung der Zinssicherung der FBB, am 08.09.2011, SenFin Bd. 6, S. 151 ff.
[95] ebenda, S. 151/52f,

Langfristfinanzierung die festgelegte Kreditlinienobergrenze von 2,1 Mrd. €. Damit war absehbar. dass ab Mitte 2012 nicht mehr ausreichende Aval-Volumina aus der Langfristfinanzierung zur Verfügung gestellt werden konnten. Auf diese äußerst gefährliche Situation bei einem aktuellen Aval-Volumen von 246 Mio. € wies der Bürgenmandatar PwC die Vertreter der Bürgen auf einer Beratung des Interministeriellen Bürgschaftsausschusses IMA am 09. November 2011 nachdrücklich hin.[96] Im Bericht des Bürgenmandatars im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 09. Dezember 2011 wurde die Finanzsituation der FBS beziffert: im Jahr 2013 bestünde aus aktueller Sicht eine „rechnerische Unterdeckung" von 136 Mio. Euro[97].
Der Aufsichtsrat beschloss am 09. Dezember 2011 schließlich auf Empfehlung der Geschäftsführung die Umstrukturierung der Zinssicherung. In der Beschlussvorlage hieß es:

> „Aktuell stellt die FBS den Swap-Banken Avale von 246 Mio. Bei einem unveränderten Aval-Bedarf von 246 Mio. hätte die FBS in 2013 eine Unterdeckung von 106 Mio. €!"[98]

Zudem wurde in der Sitzung eine weitere Prognoseerhöhung zum Bauinvestitionsrahmen um 44,2 Mio. € beschlossen, die über die zusätzliche Inanspruchnahme der Kreditlinie zu finanzieren war. Schwarz berichtete in dieser Sitzung, dass die maximale Kreditziehung nunmehr bei 2,219 Mrd. € läge.
Im Januar 2012 konnte die FBB mit den Swap-Banken die Umstrukturierung vereinbaren. ergaben sich barwertig Mehrkosten für die Zinssicherung von insgesamt 19,69 Mio.€. [99]. Damit hatte die FBB zwar aktuell wieder Finanzierungsspielraum zu Lasten zukünftiger Geschäftsjahre gewonnen, der war aber durch die Aufsichtsratsbeschlüsse zur Deckung von Mehrkosten im Oktober und Dezember 2011 bereits wieder eingeengt worden und weitere Baumehrkosten waren darüber hinaus erkennbar.

<u>Finanzrahmen vor Fertigstellung ausgeschöpft</u>

Von den 3,27 Mrd. € ursprünglichem Finanzrahmen, die sich aus der Kreditlinie von 2,4 Mrd. €, dem Eigenbeitrag der FBB von 440 Mio. € und den Gesellschafterbeiträgen von 430 Mio.€ summierten, standen der Flughafengesellschaft für die Bauinvestitionen BER 2,97 Mrd. € zur Verfügung. Nach der langfristigen Finanzplanung der FBB konnten von der Kreditlinie der Banken maximal 2,1 Mrd. Euro für das Bauvorhaben in Anspruch genommen werden. 70 Mio. € kämen auf Grund der Höchstbetragsbürgschaft der Gesellschafter ohnehin nicht zur Auszahlung, sondern wurden von den Banken für die erste Rückzahlungsrate einbehalten. Die verbleibenden 230 Mio. € der Kreditlinie sollten für verschiedene andere Zwecke genutzt werden. Die Aussagen über deren Verwendung variierten. Neben der Absicherung weiterer Baurisiken (Erweiterter Risikobedarf, Drittinvest, Kostenrisiken aus den Schlussrechnungen der Bauverträge, überschießenden Bauhandwerkversicherung) und von Kosten für die Inbetriebnahme, waren sie für die Rückbesicherung der Avale für die Zinsswaps - wie oben beschrieben - vorgesehen.[100]
Da beim Abschluss der Langfristfinanzierung 2009[101] das Investitionsvolumen der FBB für den BER bei ca. 2,5 Mrd. € und die Prognose unter Berücksichtigung eines Risikopuffers bei ca. 2,7 Mrd. € lagen, bestand zu diesem Zeitpunkt eine Finanzierungsreserve von fast 370 Mio. €. Diese schmolz in der Folgezeit rasch zusammen.
Mit der Entscheidung zur Verschiebung des Eröffnungstermins am 25. Juni 2010 und dem

[96] Protokoll der IMA-Runde vom 09.11.2011, SenFin, Bd. 6, S. 218-221
[97] Bericht des Bürgencontrollings zur 103. AR. Sitzung, SenFin Bd. 6, S. 252
[98] Protokoll, 103. AR-Sitzung am 09.12.2011, FBB Bd. 271, S. 59
[99] Zwischenbericht des Bürgenmandatars PwC vom 28.02.2012, SenFin Bd. 7, S. 9
[100] siehe Protokoll 91. AR-Sitzung v. 04.02.2009, FBB Bd. 264, S. 481-503
[101] FBB Bd. 266, S. 53 ff.

Beschluss über den Umbau der Terminalhalle sowie den Anbau der beiden Pavillons für neue Sicherheitskontrolllinien erreichte die Kostenprognose bereits 2,79 Mrd. €. Der Aufsichtsrat hatte bei seinem Verschiebungsbeschluss explizit festgehalten, dass die unterstellten Mehrkosten in Höhe von 112 Mio. € ohne Erhöhung des Kreditrahmens aus Krediten und Einsparungen zu decken sein.[102] [103]Doch bei der Bestätigung des Jahresabschlusses für 2010 in der Sitzung des Aufsichtsrats am 08. April 2011 wurde deutlich, dass dieses Ziel nicht umgesetzt werden konnte. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates Wowereit kritisierte, allerdings folgenlos, dass dies den Beschlüssen der 97. Sitzung des Aufsichtsrates zur Verschiebung des Eröffnungstermins widersprach. [104] Schwarz kündigte zur Deckung der Mehrkosten die Erhöhung des Eigenbeitrags der FBB um 80 Mio. € auf 520 Mio. € bis 2012 an[105]. Damit war der Rahmen der Gesamtfinanzierung erheblich ausgedehnt worden.
In der gleichen Aufsichtsratssitzung machte die Geschäftsführung - wie schon zuvor in der Finanzausschusssitzung am 30. März 2011 - deutlich, dass weitere Baumehrkosten zu erwarten seien. Diese seien innerhalb der geplanten maximalen Kreditziehung von 2,1 Mrd. € nicht mehr abdeckbar, jedoch lägen sie noch im Kreditrahmen von 2,4 Mrd. €[106]. Die Nutzung der „eisernen Finanzreserve“ war damit angekündigt worden, ohne zu belegen, wie die dafür eigentlich vorgesehenen Risikoposten gedeckt werden sollten.
In den weiteren Sitzungen des Aufsichtsrats vollzog sich ein stetiger Prozess, aus dieser Reserve sowie den in Aussicht genommenen zusätzlichen Eigenfinanzierungsmitteln neue Budgets unter der Bezeichnung „Erweiterter Bedarf I-X“ zu bilden. Im Juni 2011 wurde vom Aufsichtsrat auf Antrag der Geschäftsführung für inzwischen eingetretene und absehbare Mehrkosten ein Budget des „Erweiterten Bedarfes“ von ca. 50 Mio. €[107] beschlossen. Da der Aufsichtsrat nicht Willens und auch nicht in der Lage war, die Kreditziehungsobergrenze, die inzwischen bei 2,113 Mrd. €lag, weiter anzuheben, sollte die FBB diese Mehrkosten aus dem erhöhten Eigenbeitrag finanzieren.
Für die Fertigstellung des BER gab es bereits zu diesem Zeitpunkt keinerlei finanziellen Reserven mehr.

Platzen des Finanzierungsrahmens Mitte 2012

Im Frühjahr 2011 waren die 2009 eingerichteten Budgetreserven für Baumehrkosten - "Vorrangiger Bedarf" und "prognostizierte Mehrkosten" von insgesamt ca. 230 Mio. € aufgebraucht. In Aufsichtsratssitzung im Juni 2011 wurde das neue Budget "Erweiterter Bedarf" in Höhe von 49,1 Mio. € beschlossen, wobei es zum Teil im nachhinein schon eingegangene Verpflichtungen abdecken sollte. Dieser Vorgang wiederholte sich auf jeder der folgenden Aufsichtsratssitzungen bis zur Absage der Eröffnung, in denen die Budgets „Erweiterten Bedarf II bis IV“ beschlossen wurden. Das Gesamtvolumen dieser Budgets „Erweiterter Bedarf“ betrug letztlich 204,2 Mio. €. Diese Kostenexplosion veranlasste das Aufsichtsratsmitglied Christoffers bei der Bewilligung des Budgets "Erweiterter Bedarf III" in der Aufsichtsratssitzung im Dezember 2011 laut Protokoll zu der Bemerkung, "dass im Jahre 2011 bislang Prognoseerhöhungen von insgesamt 170 Mio. € dem Aufsichtsrat zur Entscheidung angetragen worden seien. Mit dieser Entscheidung verbinde er den Auftrag an die Geschäftsführung, die Kostenentwicklung streng zu monitoren." [108] Die Aufforderung blieb unerfüllt.

---

[102] Siehe Protokoll, FBB Bd. 264 S.22
[103] Letztlich haben sich auch diese Kosten verdoppelt.
[104] Siehe Protokoll, FBB Bd. 265, S. 346, Skzl Bd. 761 und 762
[105] FBB Bd. 265, S. 346
[106] FBB Bd. 265, S. 358.
[107] FBB Bd. 265, S. 227; Controllingbericht 2/2011; FBB Bd. 121, S.77
[108] Protokoll der 101. AR-Sitzung, FBB Bd. 265, S. 08

Bei allen folgenden vom Aufsichtsrat zu beschließenden Erhöhungen des Gesamtbudgets wiederholte sich der Vorgang permanent, nämlich dass ein Teil des beschlossenen Budgets dazu diente, bereits zuvor eingegangene Verpflichtungen abzudecken. Dieser Umstand erregte keine Beanstandung seitens der Aufsichtsratsmitglieder. In verschiedenen Controllingberichten und bei deren Besprechung im Aufsichtsrat fand sich für die Kaschierung dieses Vorgang eine wiederkehrende Sprachformel, die hier aus der Sitzung des Aufsichtsrats vom Juni 2011 zitiert wird:

> "Unter der Beachtung der unter TOP 4.5. geplanten Beschlüsse zur Prognoseerhöhung im Rahmen der 101. AR-Sitzung befindet sich das Projekt BBI im Kostenrahmen." [109]

In den Beschlussvorlagen im Aufsichtsrat zur Erhöhung des Handlungsrahmens wurde stets mitgeteilt, dass "der hier beantragte Handlungsrahmen … in der Prognose BBI und damit innerhalb des Finanzierungsbedarfes BBI abgedeckt" sei. Allerdings erfolgte die Beschlussfassung über die Prognoseerhöhung, die einer solchen Darstellung die Basis gäbe, mitunter erst in einem späteren Tagesordnungspunkt.

Dazu äußerte der Zeuge Sundermann bei seiner Befragung:

> „...und das hat auch für Unfrieden gesorgt im Aufsichtsrat - immer, sagen wir mal, zum möglichst späten Zeitpunkterfahren hat: Da ist jetzt auch noch mal eine zusätzliche Schippe nötig. - Den Eindruck hatte man natürlich schon, dass die Geschäftsführung oder, wie auch immer, die Bereichsleiter versucht haben, ein bisschen zuzuwarten, weil sie ja wussten, dass wir gerne den Flughafen an dem und dem Datum eröffnen möchten und natürlich dann auch die Situation so beschaffen ist, dass man sagt: Gut, vermutlich muss man dem dann stattgeben. - Und solange es in dem Finanzierungrahmen war, hat man es dann auch gemacht. Das unterstelle ich jetzt nicht, dass das so war, aber den Eindruck hat man natürlich häufig gehabt und hat der Aufsichtsratsvorsitzende auch häufig kritisch hinterfragt und beklagt, dass man in jeder Sitzung auf einmal wieder was kriegt und nicht vorher.“[110]

Unbeirrt wurden für die kommenden Aufsichtsratssitzungen im April und Juni 2012 durch die Geschäftsführung zusätzliche Mittelabrufe vorbereitet, die die restliche freie Kreditlinie von ca. 110 Mio. vollkommen aufbrauchen sollten.[111] Auch nach der Umstrukturierung der Zinssicherung befand sich die FBB in einer äußerst prekären und existenzgefährdenden Finanzlage.
Den FBB-Verantwortlichen war längst klar, dass selbst unter der Annahme einer erfolgreichen Inbetriebnahme des BER am 03. Juni 2012 die Flughafengesellschaft dringend neue Finanzhilfen brauchte. So wurden spätestens seit Anfang April 2012 Abstimmungen unter den Gesellschaftern begonnen, wie die FBB hätte finanziell gestützt werden können. Es wurde eine Soforthilfe von 100 Mio. Euro angestrebt, wie der Flughafenreferent des Regierenden Bürgermeister Mende telefonisch dem Bürgschaftsreferat von SenFin mitteilte. Es käme dem Regierenden Bürgermeister darauf an, so teilte er mit, dass eine Lösung für den Finanzbedarf der FBB gefunden werde, bei der keine Gesellschaftermittel in Anspruch genommen werden würden. Er fragte deshalb am 11. April 2012 telefonisch nach der Möglichkeit einer Stundung der Bürgschaftsentgelte für drei bis vier Jahre.[112]
Die Geschäftsführung FBB ihrerseits entwickelte vor der Aufsichtsratssitzung am 20. April

---

[109] Cotrollingbericht 2/2011, FBB Bd. 121, S. 28
[110] Wortprotokoll Sundermann vom 23.08.2013, S. 57
[111] Vermerk über Gespräch GF FBB mit den Bürgschaftsreferenten am 13.04.2012, SenFin 7; S. 305; siehe auch FBB Bd. 534, Email von Prof. Schwarz an Dr. Körtgen vom 12.04.2012;
[112] Email Bunde an Hummel vom 11.04.2012, SenFin 7, S.282

2012 einen Plan, um mit den folgenden zwei Maßnahmen an zu Geld zu kommen:

> a) die Umwandlung der Höchstbetragsbürgschaft in eine Bürgschaft mit maximalem Ziehungsvolumen von 2,4 Mrd. €, um auf diese Weise auch den „Bankeneinbehalt" von 70 Mio. € zur Finanzierung von Bauinvestitionen in Anspruch nehmen zu können;
> b) eine Stundung der Bürgschaftsentgelte bis Juni 2014, um so weitere 40 Mio. € frei zu bekommen. [113]

Diese 110 Mio. Euro sollten als finanzielle Überbrückung für die Zeit dienen, die es bräuchte, bis die Gesellschafter bei der EU-Kommission weitere Finanzhilfen für die FBB genehmigt bekämen.

Im Entwurf der Aufsichtsratsvorlage wurde zwar der terminliche Fahrplan für die EU-Notifizierung schon dargelegt, aber das Volumen der neuen Finanzhilfen nicht. Was die Geschäftsführung letztlich davon abhielt, diese Vorlage in den Aufsichtsrat einzubringen, konnte der Untersuchungsausschuss nicht aufklären. In einem Vermerk des Berliner Bürgschaftsreferats für Senator Nussbaumfindet sich der Satz, dass man zu bedenke gebe, dass noch vor der Eröffnung eine neue Finanzierungsdiskussion loszutreten, „politisch eher nicht gewollt sein dürfte."[114]

Der Vorsitzende des Finanzausschusses Markov wurde in diese Diskussion nicht einbezogen. Bei seiner Zeugenaussage antwortet er auf eine entsprechende Frage:

> Jutta Matuschek (LINKE): ... Haben Sie als Aufsichtsrat, haben Sie als Finanzausschussvorsitzender geahnt oder gewusst, dass die Geschäftsführung das vorhat, nämlich das Finanzloch, das erahnt wurde, nur nicht beziffert und nicht in den Wirtschaftsplänen abgebildet war, dadurch zu flicken, dass man zum Zeitpunkt der Eröffnung neue Kredite aufnehmen wollte? Und wenn ja, in welcher Höhe?
>
> Zeuge Dr. Helmuth Markov: Das habe ich nicht gewusst."[115]

Und auf eine weitere Frage danach, wie er die Geschäftsführung hinsichtlich der Sicherstellung der Finanzierung beurteile, sagte Markov:

> „Die Geschäftsführung hatte meiner Ansicht nach überhaupt keine Ideen, wie sie an Geld kommt, außer der, dass sie zu ihren Gesellschaftern rennt." [116]

<u>Schwarz sucht frisches Geld bei den Gesellschaftern</u>

Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung vom April 2012 konnten sich die Gesellschafter, trotz eines regen Meinungsaustausches zwischen den Beteiligungsverwaltungen nicht über finanziellen Stützungsmaßnahmen für die FBB einigen.[117] Die Diskussion wurde zudem von einer Debatte über „freiwillige Schallschutzmaßnahmen" überlagert, die die Geschäftsführung auszunutzen suchte, um zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung zu bekommen. Der Bürgenmandatar PwC bewertete das Ansinnen der Stundung der Bürgschaftsentgelte negativ, weil man davon ausgehe,

> „dass die FBB zeitnah mit weiteren umfangreichen Kostenerhöhungen aus Nachträgen, Baumaßnahmen und dem Probebetrieb an uns herantreten dürfte".[118]

Die vom Untersuchungsausschuss befragten Aufsichtsratsmitglieder bekundeten einmütig,

---

[113] Email von Prof Schwarz an Dr. Körtgen vom 12.04.2012,FBB 534,
[114] Vermerk SenFin I E (Hummel/Busack) an den Senator über die StS Sudhof vom 18.04.2012, SenFin Bd. 7, S. 368
[115] Wortprotokoll Markov v. 06.11.2015, S. 54
[116] ebenda, S. 55
[117] Siehe SenFin Bd. 7, S. 282 bis 330, Siehe auch Skzl Bd. 772, Seite 155 ff.
[118] Stellungnahme PwC (Gute) zum Antrag der FBB auf Stundung der Bürgschaftsentgelte, SenFin Bd. 7, S. 334,

dass ihnen bis zur Absage der Eröffnung von Finanzierungsproblemen und mittelfristigen Liquiditätsrisiken nichts bekannt gewesen sei. Die Geschäftsführung habe immer das Bild vermittelt, dass auch die zahlreichen Ausgabenerhöhungen im Finanzierungsrahmen des Projektes lägen.
Die FBB reichte einen Antrag auf Stundung der Bürgschaftsentgelte am 16. April 2012 bei den Bürgen ohne vorherige Befassung im Aufsichtsrat ein.[119]In Unkenntnis dessen wurde in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 eine Erhöhung der BBI-Prognose (Gesamtkosten) um 49,8 Mio.€ beschlossen, davon 13,9 Mio. € für "Endspurtmaßnahmen" zur Sicherung der Inbetriebnahme und 17 Mio.€ für zusätzlichen Schallschutz. Letzteres sollte die FBB aus Eigenmitteln finanzieren.[120]
Auch nach der Absage des Eröffnungstermins am 8. Mai 2012 beharrte die FBB - wissend um die Finanzlage - auf dem Antrag zur Stundung der Bürgschaftsentgelte und erklärte ihn erst Ende Mai 2012 für ruhend. [121] Auf einem Treffen der Bürgen- und der Gesellschaftervertreter mit der FBB-Geschäftsführung am 30. Mai 2012[122]bezifferte diese ihren sofortigen aktuellen zusätzlichen Finanzbedarf mit 383 Mio. €(ohne Vorsorge für Schadensersatzforderungen wegen Verschiebung der Eröffnung). Dabei war die erforderliche Anpassung für den bisher völlig unterveranschlagten Schallschutz mit nur zusätzlichen 50 Mio. €[123] berechnet.

<u>Der erste große Finanzierungsnachschlag durch die Gesellschafter</u>

Nach der Absage des Eröffnungstermins gab es offenbar keine Hemmungen mehr, die bislang aufgelaufenen und bereits absehbaren weiteren Mehrkosten den Gesellschaftern und damit den öffentlichen Haushalten anzulasten. Die Gesellschafter verständigen sich nach Prüfung verschiedener Finanzierungsvarianten im Sommer 2012 auf eine weitere Eigenkapitalaufstockung in Höhe von 1,2 Mrd. €. In der Aufsichtsratssitzung am 07. September 2012 wurde dieser Kapitalmehrbedarf wie folgt untersetzt:

- Bau-Mehrkosten: 276 Mio. €,
- Mehrkosten Schallschutz 591 Mio. €,
- verschiebungsbedingter Bedarf 118 Mio. €,
- Mehrkosten/Mindereinnahmen 192 Mio. €.[124]

In den folgenden Monaten wurden immer wieder andere Kostenblöcke zur Untersetzung der benötigten 1,2 Mrd. € Finanzierung genannt. Erheblich steigende, prognostizierte Summen für Baumehrkosten gingen zulasten sinkender Kostenprognosen für Schallschutzmaßnahmen.[125]Die Basis all dieser Prognosen bildete jedoch eine Konstanten: Es seien keine wesentlichen Umplanungen und Umbauten erforderlich, der Flughafen würde wie geplant fertiggestellt und dann technisch und operativ in Betrieb genommen werden.[126]
Als neuer Eröffnungstermin wurde zunächst im Juni 2012 der 17. März 2013 genannt.[127]
Angesichts des Schreibens des Bauordnungsamtes vom 09. Mai 2012 über die Nichtzulassung der Interimslösung Mensch-Maschine-Schnittstelle als Überbrückung der

---

[119] Antrag der Geschäftsführer Schwarz und Körtgen auf Stundung der Zahlung der Bürgschaftsentgelte vom 16.04.2012, SenFin Bd. 7, S. 329,
[120] Protokoll der 104. AR-Sitzung v. 20.04.2012, FBB Bd. 254, S. 139-142
[121] siehe SenFin Bd. 7, S. 431 ff., S.439
[122] Siehe nichtöffentliche Anlage
[123] Vermerk für Senator f. Finanzen von SenFin I C - BT (Bunde/Karasch) vom 01.06.2012, SenFin Bd. 8, S. 257
[124] Protokoll der 108. AR-Sitzung, 07.09.2012, FBB Bd. 254, S. 6 ff.
[125] siehe Sachstandsberichte der FBB vom September und November 2012,
[126] Brief von Amann an die Gesellschafter v. 04.01.2013, FBB Bd. 561, S. 65
[127] Protokoll der 106. AR-Sitzung v. 22.06.2012, FBB Bd. 254, S. 65

Steuerungsproblematik zwischen Brandmeldeanlage und Entrauchungssystem[128], war jedoch dieser Termin schon zu diesem Zeitpunkt unrealistisch. Warum diese wichtige Information dem Aufsichtsrat bei seiner Sitzung am 07. September 2012 von der Geschäftsführung Schwarz/Amann nicht vorgelegt wurde, konnte der Untersuchungsausschuss nicht klären. So wurde der Antrag zur abermaligen EU-Notifizierung über die neuen 1,2 Mrd. € Gesellschaftermittel von vornherein mit einem unrealistischen Eröffnungstermin eingereicht. Die EU-Kommission genehmigte die 1,2 Mrd. € Finanzhilfen der Gesellschafter an die FBB am 19. Dezember 2012. Der Gesamtfinanzierungsrahmen war somit auf 4,550 Mrd. € angewachsen.

Keine Ende des Finanzhungers

Mit dem Scheitern der Heißgasrauchversuche im Dezember 2012 und dem Entschluss Amanns, dass Teile des anlagentechnischen Brandschutzes neu geplant und umgebaut werden müssten [129], war das Managementchaos so groß geworden, dass eine vernünftige Terminsetzung nicht mehr möglich erschien. Amann erklärte dazu:

> "Deswegen sind wir zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht in der Lage, einen seriösen Termin für die Inbetriebnahme zu nennen."[130]

Der Projektsteuerer Manninger führte in der gleichen Anhörung aus, dass das Nichtfunktionieren der Entrauchung nicht das einzige Problem sei, es gäbe auch systemische Mängel und organisatorische Defizite:

> "Heute oder auch in den nächsten Wochen werde ich definitiv, …, nicht in der Lage sein, einen neuen Fertigstellungstermin zu benennen." [131]

Damit hatte jedoch die Begründung des EU-Notifizierungsantrags und die darauf basierende Finanzierungsplanung ihre Grundlage verloren.

Seit dem hat es die Geschäftsführung in verschiedenen Zusammensetzungen nicht geschafft, belastbare und nachvollziehbare Finanzierungsplanungen dem Abgeordnetenhaus vorzulegen.

Nur bruchstückhaft wurde bekannt, dass die ausstehenden Kredittranchen aus der Langfristfinanzierung von den Banken nicht freigegeben worden waren[132], die Banken gar mit der Überprüfung eines Kündigungsrechts gedroht hatten, womit der Bürgschaftsfall nicht mehr zu verhindern gewesen wäre.

Ein Streitpunkt blieben die Kostenprognosen für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen.[133]

Im Juni 2014 wurde im Aufsichtsrat der Bedarf von zusätzlich weiteren 1,1 Mrd. € aus Gesellschafterdarlehen für die Fertigstellung des BER beantragt und bestätigt[134]. Auf der Aufsichtsratssitzung am 13. März 2015 wurde der Finanzierungsbedarf dahingehend ergänzt, dass die Gesamtkosten von 5,34 Mrd. € die reinen Baukosten zur Fertigstellung seien. Zur Sicherung der Schuldendienstfähigkeit und zur Kapazitätserweiterung des BER benötige die FBB nochmals 1,1 Mrd. €, die über durch die Gesellschafter verbürgte Kredite bereitgestellt werden müssten. Bei der EU-Kommission solle deshalb die abermalige Notifizierung von 2,6 Mrd. € (einschließlich 400T€ Finanzierungskosten für die beabsichtigte neue Kreditaufnahme) beantragt werden.

---

[128] siehe Kapitel „Die Mensch-Maschine-Schnittstelle“
[129] Brief von Amann an die Gesellschafter v. 04.01.2013, FBB Bd. 561, S 65/66
[130] Wortprotokoll Ausschuss Bauen und Verkehr v. 23.01.2013, S. 7
[131] ebenda S. 10.
[132] So im AGH- Hauptausschuss am 10.12.2014.
[133] siehe das Kapitel „Kollektives Versagen beim Schallschutz“
[134] siehe FBB - Fit für die Zukunft machen, Sachstandsbericht November 2011, S. 23 : http://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/aktuelles/sachstandsberichte/2014/2014-11-16-sachstandsbericht.pdf

Diese Notifizierung ist bis zum Abschluss der Beweisaufnahme durch den Untersuchungsausschuss noch nicht erfolgt.

Fazit

In der Aufregung, den die kurzfristige Absage der Eröffnung des BER erzeugte, wurde kaum wahrgenommen, dass nicht nur der Flughafen BER nicht fertig geworden war, sondern dass auch die Flughafengesellschaft FBB finanziell am Ende war. Bis zu einer Milliarde Euro Gesellschafternachschuss hätte es zur wirtschaftlichen Stabilisierung der FBB auch bedurft, wenn der BER am 03. Juni 2012 in Betrieb gegangen wäre.
Die Geschäftsführung ist das Risiko einer kurzfristig eintretenden Insolvenz in der Hoffnung eingegangen, dass die Gesellschafter nach der Eröffnung bereit gewesen wären, die nötigen Gelder zur Verfügung zu stellen.
Nach der Absage der Eröffnung sahen sich die Gesellschafter gezwungen, allen Geldforderungen nachzugeben und die Steuerzahler dadurch zu belasten.
Eine Prüfung durch den Aufsichtsrat oder die Gesellschafter der möglichen und tatsächlichen Verfehlungen der Geschäftsführung hinsichtlich einer fahrlässigen oder bewusst herbeigeführten finanziellen Schieflage der Gesellschaft wurde nicht angeordnet und nicht vorgenommen. Die besondere Verantwortung des Geschäftsführers Schwarz für das finanzielle Desaster Mitte 2012 wurde zu keiner Zeit im Aufsichtsrat oder durch die Gesellschafter erkannt und verfolgt.

Kostenentwicklung

Vorbemerkung

Die Projektkosten des BER setzen sich aus den Eigeninvestitionen und den sogenannten Fremdinvestitionen zusammen.
Zu den **Eigeninvestitionen** gehören die Kosten für Planung und Bau der gesamten Flughafenanlagen einschließlich des Terminals, der betriebsspezifischen Gebäude (Feuerwachen, Zugangskontrollstellen, Winterdienst, Gebäude für technische Infrastruktur u.a.), der luftseitigen Flächenbauwerke (Start-und Landebahnen, Vorfeld etc.), der landseitigen öffentlichen und privaten Straßen, der Technischen Infrastruktur (Leitungs- und Kabelnetze), der Grün- und Freiflächen sowie des Gewässerbaus. Dazu kommen die Kosten für das Planfeststellungsverfahren, den Flächenerwerb, für Umsiedlungserfordernisse, Rechtsverfahren und die gesamten Kosten für Schallschutzmaßnahmen.
Zu den **Fremdinvestitionen** gehören neben der Schienenanbindung vor allem die sogenannten **Drittinvestitionen** mit denen mittels eines Leasingmodells neun „betriebsnotwendige“ Gebäude errichtet wurden: Parkhäuser, Mietwagencenter, Gebäude für die Bodenverkehrsdienste und ein Gebäude für Sicherheitsdienste.
Eine Darstellung und Bewertung der Kostenentwicklung für das Projekt BER stößt auf die Schwierigkeit, dass sich das Projekt in den Jahren erheblich verändert hat. Jedoch ist der von Wowereit und vor allem Mehdorn vorgetragene Behauptung[135], die Kostensteigerungen seien der Vergrößerung des BER geschuldet und deshalb akzeptabel, nicht zu folgen. Die Kostensteigerungen ergaben sich sowohl aus der Vergrößerung der Baumasse, aber auch und in stärkerem Maße aus einem verfehlten Baumanagement.
Die quartalsweise zu erstellenden Controllingberichte sollten die Kostenentwicklungen darstellen und erklären. Jedoch war diese Darstellung in Gänze ungeeignet, eine schnelle und vor allem zutreffende Übersicht über die Kosten- und Finanzlage zu erhalten.

[135] Wortprotokoll des Hauptausschuss des AGH v. 04.06.2014, S. 6

Regelmäßig fand sich seit Mitte 2011 folgender Satz in fast identischer Formulierung:

> „Bei Beachtung des unter TOP „Prognoseerhöhung aufgrund des erwarteten Eintritts von zusätzlichen Sachverhalten aus dem Bereich Planung & Bau BBI“ geplanten Beschlusses zur Prognose- und Budgeterhöhung im Rahmen der 104. AR-Sitzung befindet sich das Projekt BBI im Kostenrahmen.“[136]

Über die Entwicklung der einzelnen Kostenpakete wurde zwar im Anhang zu den Controllingberichten auch tabellarisch berichtet, eine chronologische, systematische Aufstellung und Gegenüberstellung der vorhandenen Finanzmittel und der Kosten indes fehlte.

Bemerkenswert zur Kostendarstellung ist die Äußerung des Projektsteuerers Manninger:

> "Sowohl der Dr. Körtgen bzw. der Bereichsleiter B als auch wir - ich überspitze das immer so - sind nur für das Geldausgeben da. Das heißt, woher der Auftraggeber jetzt in dem Fall das Geld hernimmt, ist uns egal."[137]

Über den tatsächlichen Kostenstand und die noch abzudeckenden Kosten für das Projekt herrschte im Aufsichtsrat keine Klarheit.

Im Folgenden wird versucht, das Kostenwachstum bis 2014 nachzuvollziehen und die Ursachen sowohl für die Steigerungen wie auch die angebliche Unkenntnis darüber im Aufsichtsrat darzustellen.

Budget - Handlungsrahmen - Prognose

Für jede Vergabeeinheit gab es ein (Vergabe)**Budget**. Die Summe der Budgets der Vergabeeinheiten bilde das Gesamtbudget BBI-Eigeninvestition. Die Überschreitung eines Budgets ab 20% bei einem Volumen von mehr als 2 Mio.€ erforderte die Zustimmung des Aufsichtsrates. [138] Um der Geschäftsführung bzw. den Projektverantwortlichen die erforderliche operative Flexibilität für Vergaben und Nachträge einzuräumen, hatten die Budgets der Vergabeeinheiten einen sogenannten **Handlungsrahmen**. In diesem konnten sie ohne Zustimmung des Aufsichtsrates Geschäfte bis zu einem Volumen von 10 Mio. € über das Budget hinaus tätigen, sofern dies weniger als 20% des Budgetvolumens war. Mit einer Erhöhung des Handlungsrahmens erhöhte sich das Budget nicht. Budgetüberschreitende Verpflichtungen, die im Handlungsrahmen eingegangen wurden, mussten anschließend in das Budget überführt werden. Dafür standen ab 2009 die Reservebudgets „vorrangiger Bedarf“ und „prognostizierte Mehrkosten“ zur Verfügung. Ihre Volumina basierten auf einer Kostenrisikoabschätzung von Anfang 2009 und sollten die Mehrkosten bis zur geplanten Eröffnung im Oktober 2011 abdecken. Sie waren allerdings bereits im 1. Quartal 2011 fast vollkommen ausgeschöpft.

Die **Prognose** war die Summe aus dem Eigeninvestitionsbudget und den zusätzlichen „Reserve“-Budgets. Mit dem Beschluss über die zusätzlichen Budgets wurde die Prognose erhöht. Die entsprechende Beschlussformel für den Aufsichtsrat lautete: der Aufsichtsrat stimme der Überführung der neuen Sachverhalte (Risiken) in die Prognose zu. War die Geschäftsführung zwischenzeitlich bereits budgetüberschreitende Verpflichtungen eingegangen, stimmte der Aufsichtsrat zugleich einer entsprechenden nachträglichen Erhöhung des Eigeninvestitionsbedarfes zu.

Im Aufsichtsrat und im Finanzausschuss gab es ausweislich der Protokolle Erklärungs- und Diskussionsbedarf nur im Falle von Prognoseerhöhungen, offenbar weil damit der Gesamtkostenrahmen angehoben wurde. Das System von Budget, Handlungsrahmen und Prognose war offensichtlich nicht geeignet dem Aufsichtsrat ein kritisches Verständnis für die

---

[136] hier zitiert nach CB 1/2012, S. 29
[137] Zeuge Manninger, Wortprotokoll v. 07.11.2014, S.30
[138] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführung § 7, FBB Bd. 553, S.13

Kostenentwicklung zu vermitteln. Die Aussage der Geschäftsführung, dass sich alles im geplanten Kostenrahmen bewege und finanziert werden könne, wurde akzeptiert, obgleich die Berichterstattung der Geschäftsführung und des Projektsteuerers - genau betrachtet - auch geeignet waren, dies in Frage zu stellen. Im Zuge einer Änderung der Geschäftsanweisung wurde diese Form der Kostensteuerung und Budgetbeschlussfassung in der Aufsichtsratssitzung am 07. Dezember 2012 verändert. Der „Handlungsrahmen“ wurde abgeschafft.[139]

Entwicklung der Gesamtkosten 2004 – 2012

Das ursprünglich fixierte Gesamtbudget betrug im Oktober 2004 rund 2,4 Mrd. € und umfasste dabei Kostenbestandteile für Technische Planung und Bau in Höhe von 2,00 Mrd. €, für die Planfeststellung ca. 170 Mio. € und für den Erwerb von Grundstücken 240 Mio. €.[140]

Im März 2006 hatte der Aufsichtsrat den Vorschlag der Geschäftsführung zur Kenntnis genommen, insgesamt 15 Generalunternehmerausschreibungen vorzunehmen, wovon eine für das Terminal sein sollte.[141]

Ende 2007 beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung der Geschäftsführung die Änderung der Vergabestrategie für die Auftragserteilung am Terminal.[142] Die damit verbundenen Kostensteigerungen, insbesondere für Ausführungsplanung (25 Mio. €), Projektsteuerung (30 Mio. €)[143] und Bauüberwachung (13 Mio. €)[144] sowie für Kostenüberschreitungen in einzelnen Teilvergabeeinheiten sollten durch verschiedene Maßnahmen aufgefangen werden. So beschloss der Aufsichtsrat bei den Vergabepaketen zum Terminal ausdrücklich, dass diese im Zuge des Abschlusses der Langfristfinanzierung gegenfinanziert werden sollten.[145]
Ende 2008 betrugen die geplanten Gesamtkosten (Eigeninvestition) für den BER 2.637,6 Mio. €, darunter für das Terminal 739,3 Mio. €[146]. Die Gesamtkosten des Projekts wurden einschließlich der Fremdinvestitionen auf 2.946,8 Mio. € beziffert.[147]
In der folgenden Aufsichtsratsklausur am 04. Februar 2009 wurden bei einem „Kassensturz“ der Finanzbedarf für das Projekt BER neu bewertet und für die Sicherung des Baufortschritts zwei neue Sonderbudgets geschaffen: „Vorrangige Risikopositionen im Forecast bis 2011“ (später „vorrangiger Bedarf“ genannt) in Höhe von 83,8 Mio. € und „ergänzende Risikobewertung im Forecast bis 2011“ (später „prognostizierter Mehrbedarf“ genannt) in Höhe von 146,6 Mio. €. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Mehrkosten wurden für die „vorrangige Risikopositionen“ mit über 60% und für die „ergänzende Risikobewertung“ mit unter 60% bewertet.[148] Diese zusätzlichen Budgets bildeten fortan mit den beschlossenen Generalunternehmer-Budgets den Kostenrahmen in dem auch die bereits absehbaren Mehrkosten zu bewältigen waren.
Die neuen Zahlen bildeten auch die Grundlage der 2009 geschlossenen Langfristfinanzierung. Das Eigeninvestitionsbudget war inzwischen mit 2.479 Mio.€ veranschlagt, ergänzt um das „Reservebudget“ für identifizierte Risiken von 230,4 Mio.€ , so dass die Gesamtprognose 2.709,4 Mio. Euro betrug. Auschlaggebend für die neue Gesamtprognose waren die erheblichen Kostensteigerungen und die Deckung von Nachtragsforderungen in den einzelnen

[139] Protokoll110. AR-Sitzung v. 07.12.2012, S. 14 v. 18; FBB Bd. 526, (nicht paginiert)
[140] Schriftliche Anfrage J. Matuschek, AGH-Drs. 17/11065.
[141] siehe Protokoll der 77. AR-Sitzung vom 06.12.2006,FBB Bd. 68, Folie S. 27
[142] siehe Kapitel „Änderung der Vergabestrategie 2007“
[143] Protokoll der 85.AR-Sitzung, 07.12.2007 FBB Bd. 69, S.8
[144] Protokoll der 91.AR-Sitzung, 04.02.2009; FBB Bd. 264, S.489.
[145] Protokoll der AR-Sitzung v. 09.02.2008, FBB Bd. 264, S. 520
[146] siehe CB 4/2008, S. 17-94, FBB Bd. 118 (unpaginiert);
[147] siehe Vorlagen zur 90.AR-Sitzung v. 12.12.2008, FBB Bd. 77, S.72
[148] siehe Protokoll der AR-Sitzung vom 04.02.2009, FBB Bd. 264, S. 497/498

Vergabepaketen[149].

Auch die Prognose vom Februar 2009 musste mehrfach revidiert werden. Grund dafür waren die anhaltenden Planänderungen durch die Geschäftsführung und die ständig nachzufinanzierenden Nachträge und Ergänzungsvereinbarungen mit den ausführenden Baufirmen. Die wichtigsten Planänderungen, die für das Projekt zum Teil erst nach der Fertigstellung der Genehmigungsplanung durch die Geschäftsführung durchgesetzt wurden, und die daraus folgenden Kostensteigerungen waren[150]:

Jahr	**Inhalt der Planänderungen**	**Kostenschätzungen**
2006	Pier Nord und Fluggastbrücke A308	ca. 23 Mio. €
2007	Mainpier Süd, Pier Süd, Erweiterung Retail	ca. 161 Mio. €
2008	Ebenenshift, Doppelstöckige Fluggastbrücken, Laufbänder (AR 11.07.2008, FBB 70)	ca. 98 Mio. €
2009	zusätzliche Fluggastbrücken und Lounges	ca. 142 Mio. €
2010	Neubau der Pavillons und Umbau der Terminalhalle infolge der EU-Sicherheitsvorgaben, Raum der Stille, Raucher-Lounges	ca. 48 Mio. €
2011	Mitarbeitercafeterien und Frühgepäckspeicher	ca. 124 Mio. €
2012	Beschleunigungskosten, Interimsmaßnahmen	ca. 102 Mio. €

Die Bruttogrundfläche des Terminals wuchs dabei über diese Jahre von 220.000 auf 360.000 qm.

Die großen, kostentreibenden Umplanungen wurden nach dem Weggang von Weyer beschlossen und von Körtgen und Schwarz verantwortet. Obwohl alle Aufsichtsrat jeweils zur Kenntnis genommen wurden, gab es offenbar keine Nachverfolgung der einmal getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Kostenauswirkungen.

Dazu die Aussage von Wowereit:

> „Es wird ja sicherlich noch ausgeführt werden, wie es mit den Änderungen aussieht. Es klingt erst mal viel, wenn man sagt, 300 Änderungen – oder weiß ich was. Dazu fehlt den meisten Leuten eine Relation. Bei so einem riesigen Projekt kann ich mir nicht vorstellen, dass man vom Anfang der Planung bis zur Fertigstellung keine Änderungen an irgendwelchen Plänen hat. ... Insofern muss man das in Relation setzen zu den relevanten Problemen, die sich daraus ergeben, vor allen Dingen dann aus den Terminproblemen. Selbstverständlich, wenn Grundsatzentscheidungen getroffen werden – von Erweiterungen, ob das Pavillons sind oder Pierstangen oder

[149] siehe Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses S. 354-355, Als einer der wenigen, von der Koalitionsmehrheit angenommenen Änderungsanträge der Fraktion Die LINKE wurden die dort aufgeschlüsselten Kosten der einzelnen Vergabeeinheitenaufgelistet.
[150] Zusammenstellung nach einer Präsentation der FBB "Entwicklung des Fluggastterminals 2005 – 2012“ und CB-Berichten.

> weiß ich was alles –,dann muss man reflektieren, bevor man diese Entscheidung dann endgültig trifft, ob es zum K. o. für den Eröffnungstermin oder im Kostenbereich wird. Dieses müsste dann normaler- weise eigentlich mit einkalkuliert sein, oder man müsste es zumindest abwägen und dann zu einer Entscheidung kommen, so oder so, bis hin, dass man dann die Maßnahme nicht macht. Dann muss es aber vorgelegt werden. Dies ist nicht dem Aufsichtsrat vorgelegt worden, sage ich hier ganz deutlich, sondern selbstverständlich war das immer alles auch machbar.“[151]

Wenn man bedenkt, dass im Finanzierungskonzept von 2009 ca. 230 Mio. € Puffer enthalten waren, ist es nur als grober Fehler in der Tätigkeit des Aufsichtsrats zu bezeichnen, dass niemandem die Kostenfolgen durch Planänderungen in Höhe von ca. 700 Mio. € aufgefallen waren.[152]

Wesentlich für die weiteren Kostensteigerungen 2010 war die Entscheidung, den Eröffnungstermin um 7 Monate zu verschieben. Für den Umbau der Terminalhalle und den Neubau der beiden Pavillons hatte die FBS Zusatzkosten von ca. 50,5 Mio. € und außerdem Zusatzkosten für Terminsicherungsmaßnahmen in Höhe von 61,8 Mio. € veranschlagt, mit denen die bereits bestehenden und die hinzukommenden Terminrückstände aufgeholt werden sollten. Damit stieg das Eigeninvestitionsbudget auf 2.679,1 T€ und lag somit bereits um ca. 120 Mio. € über dem ein Jahr zuvor beim Abschluss der Langfristfinanzierung unterstellten Kosten.

Im Jahre 2011 nahmen die Kostensteigerungen dynamisch zu. In der Aufsichtsratssitzung am 08. April 2011 berichtete die Geschäftsführung, dass es neue Baurisiken gäbe. Auf Nachfrage von Minister Markov erklärte Körtgen, dass die im Risikobericht aufgezeigten Mehrkosten nicht mehr innerhalb der bisher geplanten maximalen Kreditziehung von 2,1 Mrd. Euro zu finanzieren seien, aber innerhalb des Langfristkreditrahmens von 2,4 Mrd. Euro lägen.[153] In einer Vorlage zur Geschäftsführungssitzung vom 15. April 2011 „Analyse der Risikopositionen BBI im Verhältnis zum Finanzrahmen BBI“ legten die Projektleitung der FBB und der Projektsteuer dar, dass außer der bereits getroffenen Risikovorsorge weitere Projektrisiken von über 100 Mio. € in der Prognose der Baukosten noch nicht abgebildet seien.[154] Die 2009 eingerichteten Sonderbudgets waren aufgebraucht. Zusätzliche Budgets- und Prognoseerhöhungen wären erforderlich. Sie wurden in der Folge auf Antrag der Geschäftsführung vom Aufsichtsrat beschlossen: in der 101. Aufsichtsratssitzung am 24. Juni 2011 des Budget „erweiterter Bedarf“ in Höhe von 49,1 Mio.€; in den Aufsichtsratssitzungen im Oktober und Dezember 2011 sowie im April 2012 die neuen Budgets „erweiterter Bedarf“ II, III und IV in Höhe von 61,1 Mio., 44,2 Mio. und 49,8 Mio. Euro. Damit war das Budget innerhalb von nur 10 Monaten zwischen der 101. und der 104. Aufsichtsratssitzung um 204 Mio. € erhöht worden.
Bemerkenswert ist, dass der Geschäftsführung schon frühzeitig die Dimension des absehbaren Mehrbedarfs bekannt war, sie diesen aber im Aufsichtsrat nur scheibchenweise zur Beschlussfassung beantragte. Es ist davon auszugehen, dass diese projekt- und unternehmensgefährdende Situation den Aufsichtsratsmitgliedern und Gesellschaftern nicht verborgen geblieben war. Allerdings war im Frühsommer 2011 keinerlei Finanzierungsspielraum vorhanden. Zu bedenken war auch der laufende Wahlkampf für die

---

[151] Wortprotokoll Ausschuss Bau/Wohnen vom 23.01.2013, S. 26-27
[152] Letztlich stiegen die Baukosten allein für das Terminal von 2005 bis 2012 von 565 Mio. € auf 1.263 Mio. € und verdoppelten sich demzufolge.
[153] Protokoll 100.AR-Sitzung v. 08.04.2011, FBB Bd. 265, S. 358
[154] siehe FBB Bd. 485, Das Dokument wurde extra vom Untersuchungsausschuss angefordert und ihm vorgelegt.

im September 2011 stattfindenden Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus. Deshalb musste die Prognoseerweiterung auf der Juni-Sitzung auf das Notwendigste begrenzt bleiben und die Finanzierung von der FBB über einen höheren Eigenbeitrag selbst getragen werden. Der für bauliche Investitionen BER veranschlagte Kreditrahmen von 2,1 Mrd. € war ausgeschöpft, wie die Geschäftsführung im Aufsichtsrat seit April 2011 deutlich machte. Die darüber hinausgehende Kreditlinie der Langfristfinanzierung bis 2,4 Mrd. € war zu diesem Zeitpunkt mit anderen Verpflichtungen belegt.

Im Jahr 2011 gab es weitere Umplanungen im Terminal, wie z.B. die Umsetzung von zwei Cafeterien für die Mitarbeiterversorgung, die Schaffung eines Frühgepäckspeichers im Pier Süd oder auch Umplanungen zur Büronutzung der Ebene 2 des so genannten C-Riegels. Sie allein können aber die weiteren enormen Kostensteigerungen nicht verursacht haben. Die Geschäftsführung begründete den Kostenanstieg gegenüber dem Aufsichtsrat vor allem mit Beschleunigungsmaßnahmen und dem nahen Abschluss der Bauarbeiten, bei dem normalerweise Zusatzkosten zu Tage treten würden. Dabei hatte bislang die Geschäftsführung, wie der Referent des Aufsichtsratsvorsitzenden Mende anmerkte, stets behauptet, mit Baufortschritt würde mehr Kostensicherheit eintreten.[155] Den Aussagen der Zeugen und den Beweismitteln ist zu entnehmen, dass Umplanung und Umbau der Terminalhalle und die in diesem Kontext erforderliche Anpassungen der TGA sowie der Entrauchung, der Nachströmung und der Gebäudefunktionssteuerung Dimensionen und Kosten annahmen, mit denen man bei der Entscheidung im Juni 2010 wegen der bruchstückhaften Begründung für die absehbaren Bau-und Kostenfolgen nicht gerechnet hatte.
Im Juni 2012, nach der Absage des Eröffnungstermins, wurde im Controllingbericht 2/2012 das Budget „Eigeninvest“ in Höhe von 3.099,2 T€ ausgewiesen. Das war eine Steigerung von 758 Mio. € (32,4%) innerhalb von 3½ Jahren. In einem eilig von der Geschäftsführung nach der Eröffnungsabsage eingeholten Gutachten „Kostenschätzung und Plausibilitätsprüfung der Gesamtbaukosten einschließlich Risikoanalyse“ vom Juni 2012[156] bezifferte Dr. Fretter die für die Fertigstellung des BER zusätzlichen Baukosten - ohne wesentliche Umplanungen und Umbauten - mit ca. 263 Mio. €. WSP CBP ging von zusätzlichen Baukosten von276 Mio. € aus.[157] Diese Kosten waren schon vor der Absage entstanden und hätten auch bei einer Inbetriebnahme im Juni 2012 einen Kapitalnachschuss für die FBB erforderlich gemacht.
In der Aufsichtsratssitzung vom Juni 2012 wurde eine Summe von 276 Mio. als zusätzlich anfallende Baukosten[158] genannt, die fortan in den verschiedenen Anträgen zur Bewilligung zusätzlicher Gesellschafterzuschüsse unterstellt wurden.

Ein weiterer Indikator für die problematische Kostenentwicklung auf der BER-Baustelle war die Entwicklung der Nachträge. Der Zeuge von Damm unterschied drei Arten von Nachträgen:

> „Das eine sind Nachträge aufgrund von nachträglichen Nutzungsänderungen, sprich: Ebenenshift, Verlagerung der Fluggastbrücke, nachträgliche Erweiterung von Gepäckförderanlagen, von Kantinengebäuden, oder es wurden ja auch die Retail-Bereiche, glaube ich, ausgebaut. ... wobei natürlich nachträgliche Änderungen meistens teurer sind, als wenn man es von vornherein reinplant. Das ist die erste Gruppe. Ich würde mal sagen, die hat in der Anfangsphase auch überwogen. Die

[155] Vermerk vom 09.06.2011 zur Vorbereitung der 101.AR-Sitzung, Skzl Bd. 762, S. 35.
[156] siehe Gutachten Dr. Fretter v. 19.06.2012, FBB Bd. 159
[157] Vorlagen zur 107.AR-Sitzung v. 22.06.2012, FBB Bd. 253, S.223 und 24.
[158] siehe ebenda, S.226.

> zweite Gruppe sind Nachträge aufgrund von mangelhaften Leistungsbeschreibungen, lückenhaften Leistungsbeschreibungen. Das liegt sicherlich auch ein bisschen daran, dass die FBB irgendwann, das war vor meiner Zeit, 2008, 2009, die GU-Ausschreibung in eine Gewerkeausschreibung umgemodelt hat. Das ist ja doch ein Riesenschritt. ... Wenn ich jetzt auf einmal eine Gewerkeausschreibung mache, dann muss ich auf einmal auch solche logistischen Aspekte, Gerüste und so was, vorsehen.. Ich glaube, da sind schon ein paar Sachen verlorengegangen, und es gab also auch zahlreiche Nachträge aus Leistungen, die einfach in den Schnittstellen verlorengegangen sind. Die dritte Kategorie, das waren dann nicht die meisten Nachträge, aber die weitaus teuersten Nachträge. Das waren letztendlich die baubetrieblichen Nachträge- Beschleunigungsmaßnahmen, Störungen, Stillstandskosten, Erschwernisse, so was alles – und das macht jetzt noch natürlich einen Gutteil der Nachträge aus, weil wir ja jetzt im Bestand bauen und das Ganze erschwert ist.“ [159]

Die Summen der Nachträge erreichten gegenüber den ursprünglichen Vergabesummen völlig außergewöhnliche Größen. In den Controllingberichten wurde diese Entwicklung nach Vergabeeinheiten bzw. Teilprojekten aufgeschlüsselt dokumentiert. Im Mai 2012 machten sie ca. 25% des Auftragswertes bei den BER-Eigeninvestitionen aus. Der Zeuge Prof. Oettel nannte 5% bis 10% normal.
Die überbordenden Nachträge waren nicht nur Ausdruck eines weitreichend gestörten Bauablaufs, der Auftragsausschreibung und -vergabe mangels Ausführungsplanung auf Basis einer Entwurfsplanung, sondern implizierten erhebliche, kaum noch zu kalkulierende Koststeigerungen. Durch den hohen Zeitdruck und die absolute Priorität der Terminsicherung wurden Nachträge nicht mehr auf der Basis von qualifizierten Angeboten der bauausführenden Firmen verhandelt, sondern oftmals ohne Verhandlung und ohne fundierte Kostenschätzung kurzer Hand von der FBB angeordnet als so genannte Anordnung von Leistungen - AvL. Damit war die FBB im Nachgang bei den Nachtragsverhandlungen in einer schwachen Position und letztlich auch erpressbar.

> „Die Baufirmen passen schon auf, und die nützen natürlich gnadenlos auch jede Lücke aus und versuchen, an Nachträge ranzukommen.“[160]

Teilweise wurden die Nachtragsforderungen der ausführenden Firmen in so genannten Ergänzungsvereinbarungen geregelt. Über die Größenverhältnisse am Beispiel des Auftrags der Firma ImTech, VE 1,7.2 befragt, antwortete der Zeuge Vetter:

> „Unser Urauftrag war ca. 52 Millionen. Damit wurden wir beauftragt. Zum Zeitpunkt meines Ausscheidens hatten wir Sachnachträge, auch relativ viel geprüft alles, im Volumen von ca. 20 Millionen, und Ergänzungsvereinbarungen und dergleichen und diese ganze Kabelsanierung und das ganze Zeugs waren noch mal so 45 Millionen.“ [161]

Die Nachtragsentwicklung war ein sehr deutliches Zeichen dafür, dass die Kosten aus dem Ruder liefen. Im Aufsichtsrat spielte allerdings eher die schleppende Nachtragsbearbeitung eine Rolle als die unübersehbare Kostenlawine durch Anordnungen von Leistungen.
Die schleppende Nachtragsprüfung durch die Bauüberwachung der pg bbi war offenbar eine Folge ihrer mangelhaften personellen Ausstattung, die der Auftragnehmer mehrfach bei der FBB angezeigt hatte. Die bloße Erfassung von Nachtragsforderungen war allerdings

[159] Wortprotokoll Zeuge von Damm vom 20.11.2015, S. 14-15
[160] Wortprotokoll Zeuge Oettel v. 29.01.2016, S. 18
[161] Wortprotokoll Zeuge Vetter v. 04.12.2015, S. 64

formalisiert und im Projekthandbuch[162] geregelt. Nach der Kündigung der pg bbi waren auch die bisher zur Nachtragsbearbeitung eingesetzten Mitarbeiter der pg bbi entlassen worden, die FBB stand ohne eine entsprechende Prüfabteilung da und brauchte Monate, um eine neue aufzubauen.[163]
Aus all diesen Umständen ergibt sich, dass die Geschäftsführung die Absage genutzt hat, um bislang absehbare, aber noch nicht eingeräumte Mehrkosten den Gesellschaftern zu kommunizieren.[164]

Kostenentwicklung nach der Absage des Eröffnungstermins am 08. Mai 2012

Der bereits unmittelbar nach der Absage im Juni bezifferte Kapitalmehrbedarf von ca. 1,2 Mrd. Euro zur Deckung von Mehrkosten wurde in der Folgezeit von der Geschäftsführung im wesentlichen bestätigt, allerdings variierten mitunter die Höhen von Kostenpositionen. In der Aufsichtsratssitzung 108. Aufsichtsratssitzung am 7.September 2012[165] wurde diese wie folgt beziffert:

- bereits aufgelaufene Bau-Mehrkosten von 276 Mio. €,
- verschiebungsbedingte Bau-Mehrkosten von 67 Mio. €,
- verschiebungsbedingter Bedarf/Belastungen aus dem operativen Geschäft von 230 Mio. €,
- Risikovorsorge für sonstige Mehrkosten und Mindereinnahmen von 322 Mio. €
- Mehrkosten aus Umsetzung des Schallschutzprogramms von 305 Mio. €.

Dabei ging man vom neuen Eröffnungstermin am 27. Oktober 2013 aus. In der Aufsichtsratssitzung im Dezember 2012 teilte die Geschäftsführung mit, dass zusätzlich Baumehrkosten in Höhe von bis zu 250 Mio.€[166] festgestellt worden seien, die vor allem aus bislang nicht bekannten Anordnungen von Leistungen in Höhe von fast 200 Mio. € aus den Jahren 2011 und 12 resultierten. Im Ausschuss für Bauen,Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses am 23.01.2013 räumte Amann ein, dass man nicht mehr sicher sei, ob man diese Mehrkosten im Rahmen der 1,2 Mrd. € Gesellschafterzuschüsse abdecken könne.[167]
Nach den gescheiterten Heißrauchgasversuchen im Dezember 2012 und der Entscheidung des Aufsichtsrats im Januar, gänzlich auf eine Terminfestlegung zu verzichten, weil nunmehr konstruktive Veränderung in ungeklärtem Ausmaß vorgenommen werden müssten, entstanden weitere Mehrkosten für Planung und Bau und zusätzlich Verzögerungskosten.
Im Juni 2014[168] bezifferte die Geschäftsführung neue Mehrkosten mit weiteren 1,1 Mrd. € so dass damit die Gesamtkosten für den BER bei 5,4 Mrd. Euro standen.
Anfang des Jahres 2015[169] verständigte sich die Geschäftsführung mit den Gesellschaftern darüber, dass die weitere Gesellschafterunterstützung um weitere 1,1 Mrd. auf 2,2 Mrd.€ zu erhöhen sei, um neben der langfristigen Schuldendienstfähigkeit auch die Erweiterung des BER kapitalseitig sicher abdecken zu können.

Eine besondere Kostenposition waren und sind die Schallschutzmaßnahmen. Sie stiegen von 140 Mio. € nach der Ursprungsplanung von 2009 auf zurzeit ca. 791 Mio. €. Die Ursachen

---

[162] Projekthanbuch, Teil 20, Abwicklung Nachtragsververfahren, WSP CBP Bd.10
[163] Wortprotokoll von Damm v. 20.11.2015, S. 4
[164] siehe dazu Kapitel „Finanzierung“ und die Bemühungen der FBB-Geschäftsführung um die Stundung der Bürgschaftsentgelte Mitte 2012.
[165] Protokoll 108. AR-Sitzung, 07.09.2012, FBB Bd. 254, S. 22a
[166] Protokoll 110.AR-Sitzung S. 11 / 12 von 18, FBB Bd. 526, unpaginiert; Vorlagen110.AR-Sitzung, 07.12.2012, FBB Bd. 498,S. 67.
[167] Wortprotokoll des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr, 23.01.2013, S. 48,51,54.
[168] FBB - Fit für die Zukunft machen, Sachstandsbericht November 2011, S. 23
[169] 15. Sachstandsbericht BER, S. 3

für diese Steigerung liegen jedoch in einer bewusst verfälschten Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Geschäftsführung mit Wissen des Aufsichtsrats und nicht in der Erhöhung der Baukosten.[170]

Umgang des Aufsichtsrats mit der Kostenentwicklung

Als Ende 2008 mit der Aufhebung der Generalunternehmer-Ausschreibung für das Terminal die Vergaben für Bauleistungen im Terminal stark zunahmen und auch nunmehr erforderliche Mehrbedarfe für Projektsteuerung und Bauüberwachung zu klären waren, führte der Aufsichtsrat am 02.Februar 2009 eine Finanzklausur durch, auf der die kommenden Kosten- und Finanzierungsfragen bis zur Fertigstellung der BER im Oktober 2011 besprochen und beschlossen wurden. Diese Beschlüsse bildeten fortan die Grundlage für das Kostencontrolling. Prognostizierte Mehrkosten konnten aus den beiden vorsorglich geschaffenen Reserve-Budgets „vorrangiger Bedarf“ und „prognostizierte Mehrkosten“ gedeckt werden.

Im Mai 2010, nach dem Richtfest, war das Erfordernis der Verschiebung des Eröffnungstermins durch Geschäftsführung und Aufsichtsrat diskutiert worden. Die Festlegung des neuen Eröffnungstermins auf den 03. Juni 2012 war nicht frei von politischer Einflussnahme, wurde jedoch wesentlich davon beeinflusst, dass zum damaligen Zeitpunkt Nachschüsse der Gesellschafter ausgeschlossen werden sollten. Das Mehrkosten-Budget, das der Aufsichtsrat für den Anbau der Pavillons, den Umbau der Terminalhalle und die erforderlichen Beschleunigungsmaßnahmen bewilligte, betrug ca. 112 Mio. €.

In diesem Fall ist auffällig, wie lax der Aufsichtsrat mit seinen eigenen Beschlüssen umging. Die Finanzierung der Pavillons und der neuen EU-Sicherheitsanforderungen sollte laut Beschluss der 97. Sitzung des Aufsichtsrats im vorhandenen Kosten- und Finanzierungsrahmen erfolgen.[171] In der 100. Sitzung des AR vom 08. April 2011 berichtete Herr Schwarz, dass dies nicht eingehalten werden konnte.

> „Der Vorsitzende (Wowereit) weist darauf hin, dass nach seiner Erinnerung im Zuge der Entscheidung über die Terminverschiebung die Mittelherkunft für die dadurch entstehenden Mehrkosten ohne Rückgriff auf die Erhöhung des Eigenbeitrages der FBS erläutert worden sei. Insoweit sei noch ein Abgleich mit der entsprechenden Vorlage aus der 97. Aufsichtsratssitzung vom 25. Juli 2010 vorzunehmen.“[172]

Die Kritik blieb ohne Folgen.

Ob die geplanten und genehmigten Kostensteigerungen tatsächlich im Finanzierungsrahmen lagen, hätte durch die Mitglieder des Aufsichtsrats sehr umständlich aus den Unterlagen zum jährlichen Wirtschaftsplan und zum mittelfristigen Businessplan geschlossen werden können.

Die konkreteren Unterlagen zum Thema Finanzierung und Wirtschaftsplan wurden vom Geschäftsführer Schwarz mehrmals nicht rechtzeitig bzw. fehlerhaft zu den Aufsichtsratssitzungen vorgelegt, weshalb sie in der jeweiligen Sitzung nicht tiefgründig besprochen werden konnten.[173]

Anzumerken ist ein systemischer Fehler bei der Ampelsetzung in den Controllingberichten. So wurde wegen Kostensteigerungen keine rote Ampel gesetzt, obwohl es angebracht gewesen wäre. Die Definition zur roten Ampel lautete:

---

[170] Siehe dazu Kapitel „Kollektives Versagen beim Schallschutz“.
[171] Protokoll der AR-Sitzung vom 25.06.2010, FBB Bd. 264, S. 16
[172] Protokoll der AR-Sitzung vom 18.04.2011, FBB Bd. 265, S. 346
[173] Z.B. AR-Sitzung 12.12.2008, FBB Bd. 70, S. 1 ff. ; 113. Sitzung des AR vom 08.03.2013, FBB Bd. 526, AR-Sitzung 20.04.2012, FBB Bd. 253, S. 479 in der der Businessplan als Tischvorlage zur Kenntnis genommen wurde.

„Terminlich kritisch mit Auswirkungen auf Inbetriebnahme des BBI; Überschreitung der Gesamtprognose“ [174]

Da der Termin bis zur Absage der Eröffnung in den Controllingberichten nie infrage gestellt wurde und die Gesamtprognose ständig angehoben wurde, war eine rote Ampelsetzung durch die Projektsteuerung und die FBB-Geschäftsführung faktisch ausgeschlossen. Exemplarisch sei auf die 101. AR- Sitzung verwiesen. Dort wurde im Controllingbericht 2/2011, versehen mit einer grünen Ampel, berichtet: „Unter Beachtung der unter TOP 4.5. geplanten Beschlüsse zur Prognoseerhöhung im Rahmen der 101. AR- Sitzung befindet sich das Projekt BBI sowohl im Termin- als auch im Kostenrahmen.“ (CB 2/2011, S. 4). Im selben CB wird an anderer Stelle vermerkt: „Wegen der Verdichtung des Bauablaufs wird in der 101. AR-Sitzung eine Prognoseerhöhung vorgeschlagen.“ (ebd. S. 28) Außerdem wurden Budgeterhöhungen innerhalb der (erhöhten) Prognose um 41,9 Mio. vorgeschlagen. (ebd. S. 28) Dem folgte der Aufsichtsrat.

Nach der Gesellschafteranweisung für die Geschäftsführung mussten Budgetüberschreitungen immer im Aufsichtsrat zur Bestätigung vorgelegt werden, Veränderungen des Handlungsrahmens nur dann, wenn sie mehr als 20%, mindestens aber mehr als 2 Mio. betrugen.[175]

Es ist davon auszugehen, dass die Geschäftsführung und der Projektsteuerer den Mechanismus des Zusammenspiels von Handlungsrahmen, Budget und Prognose sehr genau kannten. Ob das in jedem Fall allen Mitgliedern des Aufsichtsrats ebenso klar und eindeutig war, ist eher zu bezweifeln. So fragte Herr Gatzer in der Sitzung des Finanzausschusses vom 30. März 2011 nach den Regularien zur Erhöhung des Handlungsrahmens. In derselben Sitzung bat der Vertreter des Gesellschafters Berlin und Verantwortliche aus der Senatsverwaltung für Finanzen Karasch um die Überprüfung „einer einheitlichen Terminologie von Budget und Handlungsrahmen“[176]

Die Kostenexplosion 2011/12 hat der Aufsichtsrat offenbar hilflos hingenommen. Es gab zwar ausweislich der Protokolle einige kritische Nachfragen von Aufsichtsratsmitgliedern[177], aber letztlich wurden die Wünsche der Geschäftsführung und die beantragten Prognoseerhöhungen stets beschlossen. [178] Für keinen der vom Ausschuss befragten ehemaligen Aufsichtsratsmitglieder stellte die Kostenentwicklung im Jahr 2011/12 aus damaliger Sicht ein alarmierendes Signal dar. Die Budgeterhöhungen seien ja alle im Kosten- und Finanzierungsrahmen gewesen, so dass kein Anlass zur Sorge bestanden hätte. Tatsächlich wurde allerdings der Kostenrahmen seit dem Frühsommer 2011 permanent überschritten.
Ab dem Jahr 2011 schien die Zielerreichung des Eröffnungstermins für den Aufsichtsrat die absolute Priorität zu haben. Die Kostensteigerungen, so hoffte man offenbar, sicherten erst einmal den Eröffnungstermin und danach würde man schon Wege zur Lösung der

[174] Controllingbericht 1/2011, S. 75
[175] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer vom 17.09.2010, FBB Bd. 553, S. 3
[176] Protokoll Finanzausschuss vom 30.03.2011, FBB Bd. 256, S. 252
[177] Bei der Behandlung der Prognoseerhöhung in der Aufsichtsratssitzung am 09. Dezember 2011 wies das Aufsichtsratsmitglied Christoffers daraufhin, dass die Geschäftsführung im Jahre 2011 bislang Prognoseerhöhungen von insgesamt 170 Mio. € dem Aufsichtsrat zur Entscheidung angetragen habe. Er verband seine Zustimmung mit der Forderung, dass die Kostenentwicklung durch die Geschäftsführung strenger gemonitort werden müsse. Dem schloss sich der Vorsitzende im Namen des gesamten Aufsichtsrates explizit an. FBB Bd. 265, S. 8.
[178] Siehe Vermerk Mende zur Beschlussfassung über „Erweiterten Bedarf“ und Prognoseerhöhung in der Aufsichtsratssitzung am 24.06.2011; Skzl Bd. 762, S. 35.

Finanzprobleme, ggf. mit Rückgriff auf die Steuerzahler, finden. Diese Fixierung auf den Eröffnungstermin und die Aussage der Geschäftsführung, dass sich alle Mehraufwendungen im Finanzierungsrahmen abdecken ließen, war offenbar allein und alle Probleme überblendend maßgeblich geworden, obgleich angesichts der nicht mehr eingrenzbaren Kostensteigerungen doch grade diese Fixierung zu hinterfragen gewesen wäre.
Angesichts des mangelhaften Fertigstellungsgrades war zu erwarten, dass nach einer Inbetriebnahme am 03. Juni 2012 auch unabhängig von den Pavillons noch im erheblichen Umfang Bauarbeiten erforderlich sein und Baukosten anfallen würden. Die tatsächliche, erst nach der Eröffnungsabsage durch die Geschäftsführung vorgelegte exorbitante Überschreitung des Baukostenrahmens löste keine Problemauseinandersetzung im Aufsichtsrat aus. Das war schon damals unakzeptabel und ist aus heutiger Sicht schwer nachvollziehbar.

FBB als öffentliches Unternehmen und der Bau des BER in öffentlicher Hand

Die FBB als Bauherr
Die FBB ist ein Flughafenunternehmen, dessen Gegenstand laut Gesellschaftsvertrag der Betrieb und Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER ist, dessen Betrieb und weiterer Ausbau sowie die Beteiligung an Flughafengesellschaften der Region Berlin-Brandenburg.[179]
Nach dem Beschluss zur Beendigung des Privatisierungsverfahrens mussten Vorkehrungen getroffen werden, die die FBB in die Lage versetzten, ein großes Bauprojekt zu realisieren. Für diese Aufgabe wurde Thomas Weyer am 01. Januar 2004 in die Geschäftsführung der FBB geholt. Er kannte das Projekt hervorragend, denn er war vorher für das Unternehmen Hochtief tätig, das die bauliche Führung zur Errichtung des BER in dem privaten Konsortium innehatte.[180] Er brachte außerdem eine hervorragende Qualifikation mit, er kannte sich nicht nur im Baugeschehen aus, sondern auch in allen Fragen der Finanzierung.[181] Er kannte die Firmen, er kannte den Markt. Zu seiner neuen Aufgabe sagte er:

> „Damals war die BBI-Truppe eine sehr, sehr kleine Truppe, die sich seit sehr, sehr langer Zeit mit diesem Projekt befasst hatte und auch fachlich sicherlich sehr gut war, aber, ich sage mal, einen sehr administrativen Charakter hatte, und das galt es eigentlich entsprechend zu ändern und dort mehr, ich sage mal, unternehmerisches Momentum und Drive, wenn Sie so wollen, reinzubringen. Das war die erste Aufgabe eigentlich. Klar war auch, dass der damalige Projektleiter, der Herr Ulrich Schindler, aufgrund seines Alters vor allen Dingen nicht in der Lage sein würde, dieses Projekt zu Ende zu bringen, und es war eben ganz wichtig, jemanden zu finden, der das auch bis zum Ende hätte begleiten können. Damals haben wir dann Herrn Körtgen aus Düsseldorf geholt, der dort das Neubauprojekt, das Neuerrichtungsprojekt, nach dem Brand in Düsseldorf, den Terminalneubau, eigentlich sehr gut abgewickelt hatte, und ich kannte ihn eben aus der Zeit,weil Hochtief auch Gesellschafter von Düsseldorf war, und deswegen war es für mich naheliegend, zumal er was suchte, ihn hier in diese Position reinzubringen.“[182]

Weyers erste Aufgabe war die Vorbereitung des Ausschreibungsverfahrens für die Generalplanung [183] und die Suche nach einem Projektsteuerer, der im September 2004

[179] siehe Gesellschaftsvertrag, § 2, FBB Bd.82, S.101.
[180] Das Privatisierungsverfahren endete 2003 gegen Zahlung von 40 Mio. an das Konsortium.
[181] Zeuge Weyer Wortprotokoll v. 10.10.2014, S. 5
[182] Zeuge Weyer Wortprotokoll vom 10. 10.2014, S. 8
[183] Die Ausschreibung erfolgte am 08.07.2004, es gab 19 Bewerber. Siehe FBB Bd. 66, S.190

gefunden war [184]. Am 13. August 2004 veröffentlichte das zuständige Brandenburger Ministerium den Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben. [185] Am Ende des Jahres waren der Generalplaner pg bbi [186], die Planungsgemeinschaft aus gmp, JSK und dem Ingenieurbüro Kruck als TGA-Planer gefunden und die Vergaben für die luftseitigen Bauwerke erfolgreich getätigt.
Doch gebaut werden konnte noch nicht, da der Planfeststellungsbeschluss beklagt wurde und daraus ein Verbot des Bauvollzugs resultierte. Auch andere gesetzliche Planungsgrundlagen wurden vor Gericht [187] angegriffen. Deswegen geriet von Anfang an der Terminplan durcheinander. Doch die Zeit wurde nicht vertan. Unter Weyers Verantwortung wurden alle wesentlichen Vergaben für die Flughafenanlagen und technische Systeme getätigt sowie für den unterirdischen Bahnhof. Schon im Dezember 2005 wurde die Entwurfsplanung für das Terminal, erstellt von pg bbi, beim Bauordnungsamt eingereicht.
Im März 2006 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig den Planfeststellungsbeschluss. Damit konnte der Bau beginnen.[188] Der Eröffnungstermin wurde auf den 30. Oktober 2010 festgelegt.
Das Organigramm und die Geschäftsverteilung sahen einen relativ autarken Baubereich für den BER innerhalb des Unternehmens vor. Die Alternative einer eigenen BER-Baugesellschaft wurde verworfen. Im Jahr 2006 war die Grundstruktur des BER-Baubereichs [189] folgendermaßen: Dem Technischen Geschäftsführer unterstand der gesamte Bereich „Planung und Bau“ (Kürzel Bereich B) mit dem Bereichsleiter B. Der Bereich B untergliederte sich in 5, zeitweilig 6, weitere Teilbereiche, die jeweils von Teilbereichsleitern geführt wurden. [190] Dem Technischen Geschäftsführer war der Projektsteuerer direkt als übergeordnete Steuerungseinheit, jedoch ohne Durchgriffsrechte auf die Teilbereiche zugeordnet. [191] An dieser Grundkonstruktion wurde bis Mitte 2012 festgehalten. Eine wesentliche Änderung ergab sich mit dem Weggang Weyers 2008. Der Bereich Finanzierung des BER ist seitdem beim Sprecher der Geschäftsführung Schwarz angebunden.

<u>Die Verantwortung und Arbeitsteilung der Geschäftsführung Schwarz / Körtgen</u>

Weyer verließ das Unternehmen zum September 2008 in der Gewissheit, dass die Grundlagen zum Gelingen des BER mit dem Abschluss der Finanzierung und den ersten Vergaben gelegt worden waren, wenngleich es schon enge Terminzwänge und Planungsschwierigkeiten gab. Diese resultierten vornehmlich aus dem Scheitern der Generalunternehmervergabe des Terminals und der Aufteilung der Terminalaufträge in Teillose.
Im hier betrachteten wesentlichen Zeitraum von 2008 bis 2012 lag die Gesamtverantwortung für das BER-Projekt in der Verantwortung der beiden Geschäftsführer Rainer Schwarz als Sprecher und zuständig für Finanzen, Flugbetrieb, Personal u.a. und Manfred Körtgen als Technischem Geschäftsführer und zuständig für den Bau des BER. Sie tragen damit die Hauptverantwortung für das Scheitern des Projekts.
Laut Gesellschafteranweisung hatten die Geschäftsführer das Unternehmen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nach Maßgabe des Gesellschaftsvertrags, der Beschlüsse der

[184] Projektsteuerungsvertrag vom 17.09.2004, FBB Bd.277, S. 142 ff.
[185] MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004, Az: 44/1-6441/1/101
[186] Die Kurzbezeichnung pg bbi wird im Folgenden für die Planungsgemeinschaft verwendet.
[187] Am 10.02.2005 erklärte das OLG Brandenburg den Landesentwicklungsplan Flughafenstandort für nichtig.
[188] http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2006/2006-04-28-bbi-baustopp-aufgehoben/index.php
[189] siehe Organigramm, FBB Bd. 79, S. 132
[190] Näheres siehe Kapitel „Projektstruktur“
[191] Näheres siehe Kapitel „Der Projektsteuerer WSP CBP“

Gesellschafter und des Aufsichtsrats zu führen. Beide Geschäftsführer trugen grundsätzlich eine Gesamtverantwortung und waren als solche für alle Entscheidungen verantwortlich.[192]
Eine „geteilte" Verantwortung oder Zuständigkeit für nur einzelne Geschäftsbereiche und nicht für das Gesamtunternehmen, wie es explizit Schwarz für sich bei seinen Zeugenaussagen im Untersuchungsausschuss am 05. und 19. Dezember 2014 in Anspruch nahm, gab es nicht. Mit Verweis auf das Organigramm der FBB leugnete er die Gesamtverantwortung für das Unternehmen.

> „...es gibt in der Geschäftsordnung einen Passus, der darauf verweist, dass die Gesellschafter davon Gebrauch machen können, einzelnen Geschäftsführern einzelne Geschäftsbereiche zuzuordnen. Davon hat die Gesellschaft Gebrauch gemacht. Sie hat ein Organigramm - ich glaub e 2009 oder so was - erlassen, und da ist sehr detailliert über zwanzig Seiten geregelt, wer wofür zuständig ist. ... Daraus können Sie erkennen, dass mir die gesamten operativen Bereiche zugeordnet wurden. Dem technischen Geschäftsführer wurde nicht nur Planung und Bau BBI zugeordnet, sondern auch technische Funktionsbereiche im laufenden Bereich. Und in diesem Organigramm ist dargelegt, dass der Bereich Planung und Bau BBI die Bauherrenfunktion wahmimmt. Und diese Bauherrenfunktion ist dem technischen Geschäftsführer zugeordnet."[193]

Umgekehrt kann zur Entlastung Körtgens nicht gelten, dass die wesentlichen Planänderungen im Projektverlauf auf Schwarz zurückgingen. Zu den Änderungswünschen seines Kollegen Schwarz sagte Körtgen im Untersuchungsausschuss aus:

> „Und Herr Schwarz, das sage ich auch mal ganz deutlich, kam immer mit dem Argument: Der Kunde will das, die Airlines wollen das, die Ladengeschäfte wollen das, das brauchen wir, das ist die Entwicklung usw. - Da wurde schon enormer Druck aufgebaut, ja."[194]

Dieses Verständnis seiner Verantwortung als Geschäftsführer ist nicht nur mit den allgemeinen Grundsätzen der Unternehmensführung nicht vereinbar, sondern in der Geschäftsanweisung der FBB für die Geschäftsführer explizit von den Gesellschaftern anders bestimmt:

> „Die Verteilung der Geschäftsbereiche berührt nicht die gemeinschaftliche Verantwortung für das Unternehmen."[195]

Warum die Gesellschafter sich dennoch insbesondere von Schwarz jahrelang auf der Nase rumtanzen ließen, wäre Gegenstand einer vom Parlament einzufordernden Berichterstattung, in der allerdings auch dargelegt werden müsste, in welcher Weise der Gesellschafter Berlin die Verfolgung der nachgewiesenen Verfehlungen der Geschäftsführung betreibt oder betrieb. Das Mindeste, was vom Gesellschafter Berlin einzufordern wäre, ist eine nochmalige Haftungsprüfung wegen der Verfehlungen der Geschäftsführung bei Sachverhalten, die noch nicht verjährt sind. Die Verjährungsfrist beträgt fünf Jahre. Alles, was mit Vorlage des Abschlussberichts des parlamentarischen Untersuchungsausschuss noch nicht verjährt ist, sollte dabei einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Gemeinschaftliche Verfehlungen der Geschäftsführung Schwarz/ Körtgen

Die gemeinschaftliche Verantwortung beider Geschäftsführer bezieht sich vornehmlich auf die Unternehmensplanung und –führung, die wesentlichen Projektentscheidungen, deren Vorbereitung und Abwägung der damit verbundenen Chancen und Risiken, die

[192] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer, Stand 17.09.2010, FBB 553, S. 11
[193] Wortprotokoll Schwarz v. 19.12.2014, S. 31
[194] Wortprotokoll Körtgen v. 21.11.2014, S. 22
[195] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer, Stand 17.09.2010, FBB Bd. 553, S. 11

Informationspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern sowie das gesamte Risikomanagement. Bezüglich der Projektentscheidungen muss der Grundsatz zur Anwendung kommen, dass je weitreichender die Folgen der Entscheidung sind, desto stringenter und sorgfältiger müssen die Entscheidungsgründe erarbeitet werden und die Abwägungen nachvollziehbar und überzeugend dem Aufsichtsrat vorgetragen werden. Aus Sicht der Fraktion Die LINKE lassen sich - ohne Anspruch auf Vollständigkeit -folgende gravierende Fehler der Geschäftsführung ausmachen:

1. Fehler bei der Vergabe der Ausführungsplanung für das Terminal ohne Ausschreibung an pg bbi.[196]
2. Verzicht auf Risikoabwägung hinsichtlich der Parallelität von baulicher Fertigstellung, technischer Inbetriebnahme und des Probebetriebs ORAT bei der Terminplanung ab 2008[197]
3. Beendigung des Vertragsverhältnisses mit Drees & Sommer und Verzicht auf einen Teil-Projektsteuerer für das Terminal.[198]
4. Unvollständige Information an den Aufsichtsrat über die entstandenen Terminverzüge, die zur ersten Verschiebung des Eröffnungstermins im Juni 2010 führten und das Vorenthalten wichtiger schriftlicher Stellungnahmen von Projektbeteiligten über deren Einschätzung zum nötigen Zeitbedarf zum Aufholen der Verzüge[199]
5. Unzureichende Ermittlung der technischen, baulichen und finanziellen Grundlagen für die Umsetzung der EU-Sicherheitskontrollinien und unvollständiger Nachweis der Chancen und Risiken der bevorzugten Pavillonvariante[200]
6. Keine Ermittlung der Risiken, die mit einer gleichzeitigen Verschiebung der Eröffnung wegen der aufgelaufenen Terminverzüge und dem Umbau des Terminals sowie dem Anbau der Pavillons verbunden waren.[201]
7. Willkürliche Terminfestsetzung der Eröffnung auf dem 03. Juni 2012.[202]
8. Anweisung an den Projektsteuerer zur Ampelsetzung von gelb auf grün im Controllingbericht 3/2010 an den Aufsichtsrat[203]
9. Keine Aufnahme der Warnhinweise laut den Monatsberichten der Bauüberwachung insbesondere bei den TGA-Gewerken in die Controllingberichte an den Aufsichtsrat
10. Unvollständige und verschleiernde Darstellung des BER-Projektverlaufs in den quartalsweise vorzulegenden Controllingberichten[204]
11. Unvollständige Berichterstattung im Aufsichtsrat über die Probleme zur Errichtung, Fertigstellung und Prüfung der Brandschutzanlagen

---

[196] Näheres siehe Kapitel „pg bbi“

[197] Dieses Risiko war bei der Entscheidung zur Abkehr von einer Generalunternehmerausschreibung für das Terminal benannt, später aber nicht weiter verifiziert worden. Näheres im Kapitel „Änderung der Vergabestrategie 2007“

[198] Näheres siehe im Kapitel „Mangelnde Anpassung der Projektsteuerung und Bauüberwachung – Das traurige Kapitel über Drees & Sommer“

[199] Näheres im Kapitel „Bau- und Planungsverzüge bis Juni 2010“

[200] Näheres im Kapitel „Neue EU-Sicherheitsrichtlinie“

[201] Über die bei dieser Entscheidung durch die FBB eingegangenen sieben großen Risiken wurden dem Aufsichtsrat erst nach der Eröffnungsabsage in der vom Projektsteuerer Manninger erstellten Vorlage für den Aufsichtsrat „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER, Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin“ v. 15.05.2012, WSP Bd. 1, ohne Paginierung. Die Ausarbeitung wurde dem AR zu seiner Sitzung am 16.05.2012 vorgelegt.

[202] Näheres im Kapitel „Gremienentscheidungen auf mangelhafter Basis über bauliche und technologische Auswirkungen“

[203] Protokoll GFS v. 21.07.2010, FBB Bd. 482, S. 257

[204] Über die Ampelsetzung in diesen Berichten siehe Kapitel„Umgang des Aufsichtsrates mit der Kostenentwicklung“

12. Festhalten am Eröffnungstermin 03. Juni 2012 trotz vieler und massiver Bedenken und Stellungnahmen der Projektbeteiligten ab Dezember 2011. Zusammenfassend muss anhand der vorliegenden Dokumente konstatiert werden, dass es lediglich die Geschäftsführung selbst war, die auf Nachfragen die Einhaltung des Eröffnungstermins bestätigte oder für „realistisch“ erklärte und nicht, wie oft behauptet wurde, eine solche Einschätzung von den Firmen vorgenommen wurde.
13. Unterlassen des Einholens der Zustimmung des Aufsichtsrats zur Änderung der Inbetriebnahmestrategie und zur Antragstellung beim Bauordnungsamt der Inbetriebnahme vor Fertigstellung nach § 76 (3) BrdbgBO[205]
14. Nichtbeachtung der Voraussetzungen zur behördlichen Nutzungsfreigabe des BER, insbesondere des Funktionsnachweises der Brandschutzanlagen zum 03. März 2012 und Unterschlagung dieses Sachverhalts gegenüber dem Aufsichtsrat[206]
15. Unvollständige Unterrichtung des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit bei dem Gespräch am 30. März 2012 über den tatsächlichen Fertigstellungsgrad des BER und Nichtvorlage der zu diesem Zeitpunkt schon vorhandenen schriftlichen Stellungnahmen von WSP CBP, Mc Kinsey, hhpberlin, Bauordnungsamt u.a.[207]
16. Unterlassen der Abwägung einer Entscheidung zu einer erneuten, rechtzeitigen Verschiebung des Eröffnungstermins gegenüber dem Erfordernis einer kurzfristigen und mit einem hohem Schadenspotenzial belasteten kurzfristigen Absage
17. Verzicht auf die Feststellung eines möglichen Schadenspotentials durch unkoordinierte, chaotische Bauabläufe im Frühjahr 2012 sowie der ausufernden Praxis der Anordnung von Leistungen[208]
18. Überlassen der Berichterstattung an den Aufsichtsrat über die Ursachen der Eröffnungsabsage an den Projektsteuerer Manninger in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012
19. Unvollständige Information des Aufsichtsrats über den Finanzstatus des Unternehmens im April 2012 und Verheimlichen der Bemühungen um die Stundung der Bürgschaftsentgelte[209]
20. Zulassen einer dem Unternehmen abträglichen Unternehmenskultur

Darüber hinaus lassen sich einzelne Verfehlungen jeweils Schwarz bzw. Körtgen persönlich zuordnen. Nichtanlasten kann man beiden die jeweiligen Nebentätigkeiten, da diese jeweils vom Aufsichtsrat genehmigt wurden.

Fragwürdige Informationspolitik der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen

Schwarz und Körtgen hatten ein merkwürdiges Verständnis über ihre Informationspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat. Sie lieferten zwar viel Papier und Präsentationen, die wichtigsten Informationen waren darin aber gut versteckt. Die vierteljährlich vorzulegenden Controllingberichte wurden in einem aufwendigen Verfahren in „großer Lesung“ durchgesprochen und letztlich redigiert, teilweise insbesondere bei den Ampelsetzungen durch die Geschäftsführung direkt verändert. Die ganz normalen Vorlagen für den Aufsichtsrat blieben hingegen oft auf der Strecke, kamen zu spät oder erst als Tischvorlage. Dass Schwarz´ verspätete Vorlagen in Finanzfragen dennoch vom Aufsichtsrat häufig gebilligt wurden, beruhte offenbar auf der Freude über steigende Passagierzahlen, die jedoch nur zu einem geringen Teil der Geschäftsausübung von Schwarz zuzuschreiben sind.

[205] Näheres im Kapitel „Der Rettungsversuch auf eigenes Risiko durch Inbetriebnahme vor Fertigstellung“
[206] siehe Kapitel "Der Rettungsversuch auf eigenes Risiko durch Inbetriebnahme vor Fertigstellung"
[207] siehe Kapitel „Die (nicht) überraschende Absage am 08. Mia 2012“
[208] siehe Kapitel „Entwicklung der Gesamtkosten 2004-2012“
[209] siehe Kapitel „Platzen des Finanzierungsrahmens Mitte 2012“

Gelegentlichen Unmut einzelner Aufsichtsratsmitglieder über die Nichteinhaltung von Fristen konnten Schwarz und Körtgen gut aushalten, wussten beide doch, dass eine stringente Beschlusskontrolle im Aufsichtsrat einfach gar nicht existierte.
Beide achteten jedoch penibel darauf, dass für kritische Äußerungen aus eigenem Hause oder in der Reihe der Projektbeteiligten kein Schlupfloch entstand. Dabei konnten sie ganz auf die strikte Loyalität des Projektsteuerers Manninger vertrauen, der sich eher als Dienstleister für Körtgen verstand als ein verantwortlicher Steuerer des Baugeschehens.
Aus Geschäftsführersitzungen und sonstigen Beratungen wurde berichtet, dass es weder Körtgen noch Schwarz um ein klares Bild der Realität ging. Bei nicht mehr übersehbaren Problemen galt der Grundsatz: wenn es schwierig ist, müssen „Gegensteuerungsmaßnahmen" vorgeschlagen werden. Diese Herangehensweise entsprach dem von Wowereit vorgelebten Leitungsstil, von dem kolportiert wurde: Wenn Probleme auftreten, sind die Geschäftsführer dafür verantwortlich, sie zu beheben. Diese gaben den Druck genauso an die 2. Und 3. Führungsebene weiter. Ob die vorgeschlagenen Maßnahmen überhaupt zielführend waren oder in angemessener Zeit und bei vertretbaren Kosten hätten umgesetzt werden können, prüften die Geschäftsführer in der Regel nicht.
Über die Regeln bei brisanten Schriftwechseln erhielt der Untersuchungsausschuss mehrfach Hinweise über das Umgehen von allgemein üblichen Archivierungspflichten, die in jedem Unternehmen herrschen sollten. So berichtete der Sachverständige Fretter, dass er sich vertraglich bescheinigen ließ, dass seine Analysen nur und ausschließlich an Korkhaus gingen.[210] Ob dieser dann die brisanten Einschätzungen 1:1 in die Geschäftsführung oder in den Aufsichtsrat trug, muss bezweifelt werden. Der Generalplaner Paap berichtete von einem Brief vom Februar 2010, der in Ermangelung eines erkennbaren Interesses von Körtgen an der dramatischen Situation zur Terminsicherung – hervorgerufen durch ständige Änderungswünsche der Geschäftsführung – an den Sprecher der Geschäftsführung Schwarz gerichtet war. Doch dieser reagierte pikiert und verwies auf Körtgens Zuständigkeit.[211] Dabei wäre es ein Fall der persönlichen Verantwortung von Schwarz gewesen, diesen deutlichen Hinweis über den schlechten Projektverlauf selbst ernst zu nehmen. Beide Geschäftsführer hätten den Brief dem Aufsichtsrat zu Kenntnis geben müssen.
Andere Schreiben, z.B. vom Projektsteuerer Manninger, gingen per Einschreiben an Körtgen mit dem Zusatz, es nicht im Datensystem zu hinterlegen.
Schreiben vom Bauordnungsamt aus dem Frühjahr 2012 mit deutlichen Aussagen darüber, dass die Genehmigung des Terminals im höchsten Maße gefährdet sei, erreichten den Aufsichtsrat genauso wenig wie Informationen darüber, dass die ohnehin schon verspätet einzuleitenden technischen Prüfungen der Anlagen nicht vollzogen werden könnten, weil der Bauzustand diese nicht zuließe.
Der Umgang mit den Schreiben vom Bürgenmandatar PwC wie auch mit verschiedenen Schreiben von Mc Kinsey als dem verantwortlichen Dienstleister für die operative Inbetriebnahme ist als exemplarisch zu nehmen über den Umgang mit brisanten Schreiben.[212]
Verschleiernd auch die Informationspolitik zu Finanzfragen durch Schwarz, der bis zu Letzt die drohenden Liquiditätsprobleme und die unausweichlichen Finanzierungsnachschüsse durch die Gesellschafter zur Abwendung des Bürgschaftsfalls über die gesamten Kredite verheimlichte.
Schwarz verwies bei seiner Befragung auf den Umstand, dass er einer besonderen Informationspflicht gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden unterlag, die er in regelmäßigen Gesprächen vor den Aufsichtsratssitzungen erfüllte. Von diesen Gesprächen gibt es keine Protokolle. Ein einziges, vom 30.03.2012, wurde im Rahmen der gerichtlichen

[210] Zeuge Fretter Wortprotokoll v. 13.02.2015, S. 6
[211] Zeuge Paap,Wortprotokoll v. 14.03.2014, S. 13
[212] siehe Bericht des BER-Untersuchungsausschusses S. 255-259

Auseinandersetzung über die von Schwarz eingeklagten Gehaltsbezüge bekannt. In diesem Gespräch ging es nachweislich der Vorbereitungsunterlagen für Wowereit um das Schreiben von PwC vom 06.März 2012[213]. Schwarz behauptete jedoch, auch über das Schreiben von Mc Kinsey vom 15. März 2012 informiert zu haben, konnte sich jedoch nicht erinnern, es vorgelegt zu haben. Fakt ist, beide Schreiben lagen dem Aufsichtsrat zu seiner Sitzung am 20. April 2012 nicht vor. Deswegen wurden sämtliche Entscheidungen in dieser Sitzung auf der Grundlage fehlender Informationen über den Projektstand und die drohenden Finanzengpässe getroffen.
Sachwidrig, aber mit großem Umfang, wurde der Aufsichtsrat durch Schwarz jahrelang über die tatsächliche Rechtslage und die daraus zu schlussfolgernden Vorsorgemaßnahmen zur Gewährung des Schallschutzes für Anwohnerinnen und Anwohner informiert. Die klare Vorgabe des Planfeststellungsbeschlusses zum Schallschutz am Tag, keine Überschreitungen eines Lärmwertes von 55 dB(A) in Innenräumen zuzulassen, wurde jahrelang als „strittig“ oder „unklar“ dargestellt. Gespräche mit der Planfeststellungbehörde über „Auslegungsfragen“ wurden als „laufend“ und „hoffnungsvoll“ dargestellt. Dem schenkte der Aufsichtsrat bereitwillig Glauben, denn die Konsequenz einer sachgerechten Berücksichtigung der Schallschutzvorgaben hätte schon 2008 zu einer deutlichen Prognoseerhöhung für die Finanzierung des Schallschutzes führen müssen. Wahrheitswidrig wurde im Geschäftsbericht von 2011 dargelegt, dass die schon realisierten Schallschutzmaßnahmen den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses entsprächen. [214] Tatsächlich resultierten die Kostenprognosen in Höhe von 140 Mio.€ einem Schallschutzziel von sechs Überschreitungen der Lärmgrenzen pro Tag. Die Umsetzung der strikten Vorgabe, keinerlei Lärmüberschreitungen zuzulassen, wird inzwischen auf 740 Mio. € geschätzt.
Nach den Regeln der Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer hat die Geschäftsführung über wichtige behördliche Angelegenheiten zu informieren.[215] Zu solchen Angelegenheiten gehört zweifellos die Inbetriebnahmestrategie zur Erlangung einer behördlichen Genehmigung. Mit Festlegung des Eröffnungstermins auf den 03.06.2012 in der Aufsichtsratssitzung vom 25.06.2010 gingen der Aufsichtsrat und die Parlamente davon aus, dass an diesem Tag der BER mit all seinen Anlagen und Einrichtungen, ausgenommen die beiden Pavillons, mit allen 94 Check Inns, Fluggastbrücken, Gepäckanlagen, gastronomischen Einrichtungen und Shops in Betrieb gehen würde.
Spätestens aber im Herbst 2011 war allen Baubeteiligten und vor allem auch den Geschäftsführern Schwarz und Körtgen klar, dass das nicht gelingen werde. Baustopps, fehlende Zulassungen, ungeordnete Bauabläufe und vor allem die nicht vorhandene vollständige Baugenehmigung [216] führten zumindest zu der Erkenntnis, dass eine Eröffnung nur in Teilbereichen – wenn überhaupt – möglich sein werde. Damit verbunden ist aber ein gänzlich anderes Genehmigungsverfahren nach der Brandenburger Bauordnung, eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung. Mit dem bloßen Verweis, dass so etwas auch an anderen Großprojekten schon praktiziert worden sei, wurde auf eine explizite Darstellung der rechtlichen und sonstigen Sachverhalte, bezogen auf den BER, schlicht unterlassen. Aus den Äußerungen von Schwarz und Körtgen lässt sich erkennen, dass diese das ganze Problem nicht wahrhaben wollten oder als Geschäftsführer nicht in der Lage waren, das Unternehmen durch diese Situation zu führen. Bei einer Inbetriebnahme vor Fertigstellung geht das gesamte Risiko zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Anlagen auf das Unternehmen FBB über. Im anderen Fall bestätigt die Behörde die Funktionsfähigkeit der Anlagen durch die Genehmigung und trägt damit auch das Haftungsrisiko falls sich die Funktionsfähigkeit

[213] Vermerk Prahl v. 29.03.2012; Skzl Bd. 772, S. 63
[214] FBB Geschäftsbericht 2011, S.110.
[215] Geschäftsanweisung für die Geschäftsführer i.d.F. v. 17.09.2010, § 7 (f), FBB Bd. 553, S. 14
[216] Diese kam erst am 20. November 2012, siehe Zeuge Paap, Wortprotokoll v.14.03.2014, S.24

hinterher doch nicht erweisen sollte. Bei einer Inbetriebnahme vor Fertigstellung müssen trotzdem alle sicherheitsrelevanten Anlagen, insbesondere der Brandschutz, für das gesamte Gebäude funktionieren, zumal, wenn in diesem Fall, die gesamte Sicherheitstechnik nicht in einzelne Gebäudeteile geteilt wurde, sondern nur im Komplex geplant und gebaut wurde. Ein Ausweisen einzelner Etagen, Räume oder Gebäudeteile als noch im Bauzustand befindlich und deshalb für den Publikumsverkehr gesperrt, kann beim Nachweis der Sicherheitstechnik nicht vorgenommen werden. Daran scheiterte letztlich auch die Genehmigung des BOA.
Nicht von der Hand zu weisen sind auch die finanziellen Folgen einer beabsichtigten Teilinbetriebnahme. Die gesamte Finanzplanung und die Schuldendienstfähigkeit des Unternehmens hingen von der Erlösergiebigkeit des BER vom ersten Tag seines Betriebes ab, also von der Ausschöpfung der vollen Fluggastkapazität und dem Funktionieren aller Check Inns und Abfertigungsanlagen. Das sind drei wesentliche Gründe, weshalb die ab Februar 2012 verfolgte Strategie zur Erlangung einer behördlichen Abnahme unbedingt hätte dem Aufsichtsrat in aller Schärfe dargelegt werden müssen. Berichtet und beantragt durch die Geschäftsführung wurde hingegen nur über das Abhängen bestimmter Gebäudeteil durch Bauplanen in den ersten Betriebswochen sowie die als „Interimsmaßnahmen“ dargestellten zusätzliche Errichtung von Check -In- Anlagen in einem Zelt und die Beauftragung von 200 Leuten pro Schicht, die die Fluggastbrücken öffnen und schließen sollten da die automatische Türsteuerung nicht funktionierte.
Andere Sachverhalte, die dem Aufsichtsrat nur unvollständig zur Kenntnis gegeben wurden, lassen sich am Beispiel der Entscheidung über die erste Verschiebung des Eröffnungstermins, der Trennung von Dresse & Sommer oder dem Verlauf des ORAT-Prozesses nachzeichnen.

Verfehlungen Schwarz

Zum 01. Juni 2006 wurde Rainer Schwarz Sprecher der Geschäftsführung. Er gab sogleich sein unternehmerisches Ziel vor: er wolle die Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich am neuen Flughafen auf bis zu 50% steigern.[217] Viele der in den Folgejahren einsetzenden Planungsschwierigkeiten rührten vor allem von den „Optimierungswünschen“ des Geschäftsführers Schwarz, der neue Gebäudeteile (Pier Nord und Süd), doppelstöckige Fluggastbrücken, Laufbänder in den Hallen, eine Neuordnung der Etagen im fertigen Rohbau und anderes mehr als zusätzliche Bauleistungen durchsetzte und dabei die gesamte fertiggestellte und genehmigte Bauplanung immer wieder aufs Neue auf das Niveau der Entwurfsplanung zurückwarf.
Das Terminal wurde faktisch mehrmals geplant.[218]
Mit dem Übergang der Zuständigkeit für die Finanzierung des BER in den Geschäftsbereich von Schwarz nach dem Weggang von Weyer kam es dort zu Qualitätsmängeln, insbesondere was die Informationen gegenüber dem Aufsichtsrat betraf.
Nach der Absage der Eröffnung verstieg sich Schwarz darauf, jegliche Verantwortung für das Projekt BER von sich zu weisen.

> „Herr Körtgen war selbstständig für seinen Bereich zuständig, so wie ich selbstständig für meinen Bereich zuständig war, und ich hatte – ich habe das gerade, glaube ich ausgeführt – keine Weisungsbefugnis gegen Herrn Körtgen und Herr Körtgen berichtete auch nicht an mich.“[219]

[217] Wortprotokoll der Sitzung des Ausschuss für Bauen, Wohnen, Verkehr vom 21.06.2006, S.12
[218] siehe auch Kapitel „Entwicklung der Gesamtkosten 2004-2012“
[219] Zeuge Schwarz, Wortprotokoll v. 05.12.2014, S. 76

Dies trug er auch in dem von ihm angestrengten arbeitsrechtlichen Prozess vor dem Landgericht Berlin vor, bei dem er erfolgreich die Fortzahlung seiner Bezüge bis zum Ende des Vertragsverhältnisses mit der FBB am 30.05.2016 erstritt.[220]
Ein solches Geschäftsverständnis eines Geschäftsführers des öffentlichen Unternehmens FBB ist absolut unzulässig. Warum weder Aufsichtsrat noch Gesellschafter dem nicht Einhalt geboten, bleibt deren Geheimnis.
Der Anstellungsvertrag mit Schwarz als Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung wurde erst in der Sitzung des Aufsichtsrats im Januar 2013 aufgehoben. Damit war er jedoch nur von seinen Pflichten freigestellt und bezog weiter sein Gehalt. Nach der Vorlage der Haftungsprüfung durch die beauftragte Kanzlei Hengeler/Müller im Juni 2013[221] erfolgte durch den damals amtierenden AR-Vorsitzenden Platzeck die fristlose Kündigung an Schwarz. Diese wurde von Schwarz erfolgreich vor dem Berliner Landgericht beklagt und die FBB zur Fortzahlung seiner Bezüge bis zum Vertragsende am 31. Mai 2016 verurteilt. [222] Erst nach einer weiteren Kündigung des Vertragsverhältnisses durch die FBB vom März 2014 wurde das Vertragsverhältnis zum 31.12.2014[223] beendet. In wieweit Schwarz dennoch zu Schadensersatzleistungen entsprechend den Vorgaben der D&O-Versicherung herangezogen werden konnte, konnte der Untersuchungsausschuss bis zum Ende seiner Tätigkeit nicht aufklären, da die FBB diesbezügliche Beweisanforderungen mehrfach ablehnte.

Verfehlungen Körtgen

Als Körtgen am 01. September 2008 technischer Geschäftsführer der FBB wurde, hätte er Ende 2008 folgenden Sachstand konstatieren müssen: Es gab für das Fluggastterminal keine abgeschlossene Entwurfs- und Genehmigungsplanung und dementsprechend auch keine aktuelle Baugenehmigung. Die Ausführungsplanung lag auf Grund der späten Beauftragung erst rudimentär und inkonsistent vor. Der Rohbau war fünf bis sechs Monate im Verzug.
Die wichtigen Vergaben für Technische Gebäudeausrüstung, Innenausbau, Gebäudefunktionen u.a. waren von vornherein auf unsicheren Grundlagen. Das Nachtragsrisiko für die FBB war den ausführenden Firmen ein willkommener Grund, es auch weidlich auszunutzen. Körtgen hätte mit einer deutlichen Verbesserung des gesamten Nachtragsmanagements reagieren müssen, was aber unterblieb.
Die Beendigung der Vertragsbeziehung mit Drees & Sommer geht maßgeblich auf das Wirken von Körtgen zurück. Er hätte gar nicht gewusst, was dieser zusätzliche Projektsteuerer auf der Baustelle für Aufgaben gehabt hätte, berichtete ein völlig ahnungsloser Körtgen dem Untersuchungsausschuss.[224]
Körtgens Verständnis seiner Tätigkeit als Geschäftsführer beschrieb er dem Untersuchungsausschuss folgendermaßen:

> „..., dass natürlich ab 2008 der direkte Ansprechpartner – Leiter Planung un dBAu – also Herr Korkhaus und nicht ich, -- und insofern, Herr Paap ja, glaube ich, auch gesagt, da wäre das irgendwie abgebrochen. Das sehe ich nicht so, sondern der direkte Ansprechpartner war eben Herr Korkhaus , nicht ich.“[225]

---

[220] vgl. Rechenschaftsbericht der FBB vom 31.01.2013, FBB Bd. 55., S. 35.
[221] Rechtsgutachten zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der FBB v. 04.06.2013, SenFin Bd. 18, S. 1-126
[222] siehe Schriftliche Anfrage J. Matuschek, AGH-Drs. 17/15080
[223] Schriftliche Anfrage J. Matuschek, AGH-Drs. 17/18571
[224] Zeuge Körtgen, Wortprotokoll v. 17.10.2014, S. 31.
[225] Zeuge Körtgen, Wortprotokoll v. 21.11.2014, S. 19

Als Technischer Geschäftsführer wurde Körtgen im Juni 2012 von seinen Pflichten entbunden. Sein davon unabhängig fortbestehender Anstellungsvertrag mit der FBB wurde einvernehmlich aufgelöst.
In wieweit Körtgen zu Schadensersatzleistungen entsprechend den Vorgaben der D&O-Versicherung herangezogen werden konnte, konnte der Untersuchungsausschuss bis zum Ende seiner Tätigkeit nicht aufklären, da die FBB diesbezügliche Beweisanforderungen mehrfach ablehnte.

Projektstruktur

Die Projektstruktur wurde unter der Regie von Weyer aufgebaut.

> „Ja, gut, es gab für jedes Teilprojekt einen Teilprojektleiter innerhalb des Bereichs B, der mit seinen entsprechenden Subunternehmern planend natürlich im Dialogstand und die Inhalte erarbeitet hat, die dann in einer Runde von Herrn Körtgen, ich weiß nicht, wie das - Projektleitungsrunde, oder wie auch immer, wo die halt eben alle zusammengesessen haben, inklusive des Projektsteuerers und des kaufmännischen Leiters des Bereiches B, den gab es ja auch noch, um halt eben die Inhalte zu diskutieren, abzugleichen, Schnittstellen zwischen den einzelnen Teilprojekten halt eben zu optimieren oder überhaupt zu betrachten, zum Zugucken, dass da nichts schiefläuft. Ich habe da teilgenommen, ich meine, ich bin mir nicht mehr ganz sicher, einmal im Monat, wenn überhaupt, aber doch, einmal im Monat habe ich daran teilgenommen, um einfach zu gucken, wie es läuft, und habe parallel dazu natürlich noch Einzelgespräche mit Herrn Körtgen geführt, um mir von ihm berichten zu lassen, wo die wesentlichen Themen, die wesentlichen Juckepunkte liegen, und da, wo es eben halt nötig war, entsprechend dann auch eingegriffen.“[226]

Ab Ende 2008, nach dem Weggang von Weyer, unterstand dem neuen Technischen Geschäftsführer Körtgen der Bereich B „Planung und Bau BBI“, dessen Projektleiter 2008 zunächst Herr Thomas Schwarz war und ab 2009 Herr Korkhaus.
Der Projektbereich B war in fünf Teilprojekte untergliedert: Teilprojekt Hochbau (BT) für das Terminal und weitere Betriebsgebäude, Teilprojekt Tiefbau (BP) für die Flächenbauwerke (Landebahnen, Straßen etc.), Teilprojekt Technische Infrastruktur (BG) für die Ver- und Entsorgung des Flughafen (Wasser, Abwasser, Elektro, etc.), Teilprojekt Schienenanbindung/Drittinvest (BS) für Schienenanbindung, den unterirdischen Bahnhof und terminalnahe Gebäude, die über Leasingverträge finanziert wurden (Parkhäuser, Büros etc.) und das Teilprojekt Planung (BY), das für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zuständig war. Für jedes dieser Teilprojekte gab es einen Teilprojektleiter (TPL) seitens des Bauherren FBB, dem ein Teilprojektsteuerer (TPS) von WSP CBP zur Seite stand. Die Bauüberwachung war dementsprechend gegliedert, so dass sich eine gespiegelte Dreifachstruktur Bauherr – Projektsteuerung – Bauüberwachung daraus ergab.
Der Untersuchungsausschuss hat sich überwiegend mit den Problemen im Teilprojekt Hochbau und hier fast ausschließlich mit dem Thema Flugastterminal befasst. Innerhalb des Teilprojektes gab es Fachprojektleiter (FPL), die jeweils für bestimmte Bauthemen die Bauherrnfunktion ausübten: FPL Hülle/Außenanlagen, FPL Rohbau/Ausbau, FPL Mechanik, FPL Starkstrom, FPL Schwachstrom / Gepäckförderanlage, FPL Pavillon. Sie wurden bei der Wahrnehmung der Bauherrenfunktion unterstützt von den diesen Fachgebieten zugeordneten Mitarbeitern der Projektsteuerung (Fachprojektsteuerer von WSP CBP) und der Bauüberwachung durch pgbbi.[227]

---

[226] Wortprotokoll Zeuge Weyer vom 10.10.2014, S. 18-19
[227] siehe Organigramme aus der Zeit des Projektverlaufs, FBB Bd. 79

Vertragspartner
Die wichtigsten Vertragspartner der FBB für das Projekt BER waren die pg bbi als Generalplaner sowie als Bauüberwachung, die WSP-CBP als Projektsteuerer und die bauausführenden Firmen. Daneben wurden immer wieder externe Fachleute für Sonderbeauftragungen gebunden.

Pg bbi

Vorbemerkung
Die pg bbi wurde öffentlich durch die Geschäftsführung Schwarz/ Körtgen wie auch den Aufsichtsrat zur Hauptschuldigen an dem Desaster des BER erklärt. Dieses Ansinnen muss eindeutig als eine lang vorbereitete Strategie der Schuldzuweisung an einen Vertragspartner im Falle des Scheiterns des BER-Projekts gewertet werden. Die Motivation dafür liegt in dem Versuch, eigene Verantwortung, insbesondere der Geschäftsführung Schwarz /Körtgen von sich zu weisen und abzuschieben. Leider ist ihr das zu weiten Teilen bisher gelungen.
Die pg bbi hatte in mehreren Verträgen in Kenntnis und mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, die Bauüberwachung und die Ausführungsplanung für das Terminal übernommen. Erst im Nachhinein wurde durch Mitglieder des Aufsichtsrats die gleichzeitige Vergabe für Planung und Bauüberwachung an ein und dasselbe Unternehmen moniert und als Fehler bezeichnet.
Für Körtgen und Schwarz war die pg bbi ein Dienstleister, der ein fertiges Bauwerk zum Termin abzuliefern hatte. Jedoch griff die Geschäftsführung selbst immer wieder durch Änderungswünsche in den Planungsprozess ein, wodurch ein geordneter Projektverlauf völlig unmöglich wurde.
Die innere Struktur der Planungsgemeinschaft pg bbi war keineswegs der hierarchischen Verfasstheit eines Konzerns gleichzusetzen. Als Gemeinschaft waren die beteiligten Büros und Unternehmen jedoch gesamtschuldnerisch haftbar.

Gründung und Struktur
Das Zustandekommen der pg bbi ist eine Spätfolge des verpatzten Privatisierungsverfahrens, das von 1996 bis 2003 durch die Gesellschafter betrieben wurde. In diesem waren die beiden konkurrierenden Konsortien um Hochtief und IVG vom Gericht aufgefordert worden, sich zu einer Bietergemeinschaft zu verbinden[228]. Die jeweils beteiligten Architektenbüros Gerkan, Marg & Partner gmp und JSK bildeten später den Grundstock der pg bbi, um von vornherein die Chancen auf die Zuschlagserteilung zu erhöhen und weiterem vergaberechtlichen Streit aus dem Wege zu gehen. Durch die Vorgabe der FBB-Ausschreibung bezüglich der Einbeziehung eines TGA-Planers [229] kam als dritter Partner das Büro IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH dazu.
Die pg bbi war eine GbR mit den Geschäftsanteilen 35% gmp, 35% JSK und 30% IGK-IGR. Die drei Geschäftsführer waren Nienhoff, Bürk und Schulitz, die alle drei im Untersuchungsausschuss als Zeugen geladen waren[230].
Die architektonische und planerische Federführung lag bei gmp, die kaufmännische bei JSK und die gesamte TGA-Planung bei IGK-IGR.
Offenbar gab es intern schlecht geregelte Abläufe. So behauptete der Zeuge Nienhoff, er hätte keine Kenntnis über die Kontobewegungen des gemeinsamen Firmenkontos gehabt.[231]

[228] Näheres dazu im Abschlussbericht des Untersuchungsausschuss „Flughafen Schönefeld II“ des AGH in der 14. Wahlperiode, Drs. 14/1515
[229] Presseerklärung FBS v. 27.12.2004
[230] Wortprotokolle Nienhoff und Schulitz vom 25.10.2015, Bürk vom 29.01.2016
[231] Wortprotokoll Nienhoff vom 25.10.2015, S. 71

Das Vertragsmanagement zu allen Verträgen, einschließlich der Nachtragsbearbeitung und der Verfolgung von Zahlungsflüssen wurde von JSK betrieben. Diese Tätigkeiten wurden wohl eher formal abgewickelt, denn über die Schwierigkeiten und Planungsverzüge sowie deren Folgen wollte oder konnte der Zeuge Bürk im Ausschuss nichts aussagen. Der Zeuge Schulitz beklagte mangelndes Verständnis für die Belange der TGA-Planung bei den Architekten. Eine Gesamtverantwortung aller drei Partner für einander war bei den Befragungen nicht erkennbar.
Nach Aussage des Zeugen Nell[232], der den Bereich der Bauüberwachung in der pg bbi verantwortete, gab es jedoch innerhalb der pg bbi eine interne Projektsteuerung, die von dem beauftragten Büro Schüßler Plan erbracht wurde.

> „Die pg bbi hat in ihrer internen Struktur quasi wie eine, ich nenne das interne Projektsteuerung, also ein internes Controlling, und diese Stabsstelle einer sogenannten internen Koordination der pg bbi – Dafür hat die pg bbi das Büro Schüßler-Plan beauftragt, und der Leieter für diese Stabsstelle der internen Steuerung , das war Herr Mahnke.“[233]

Die pg bbi existiert inzwischen nicht mehr. Wegen der Insolvenz der IGK-IGR im Februar 2009 wurde diese aus der Planungsgemeinschaft ausgeschlossen. JSK wurde am 08.Juni 2012 ausgeschlossen und ging als JSK Berlin im November 2013 insolvent.[234] [235]
Die pg bbi in Gestalt des verbliebenen Büros gmp befindet sich mit der FBB im Rechtsstreit über die Beendigung der Verträge und gegenseitige Forderungen. Diese Verfahren ruht.

<u>Die Vertragsbeziehungen zwischen der FBB und der pg bbi</u>
Die vertraglichen Beziehungen zwischen der FBB und der pg bbi waren in 5 separaten Verträgen geregelt.

1. Generalplanungsvertrag Fluggastterminal (Entwurfsplanung) v. 06.01.2005 (VE A3300013), Leistungsphase 1-4 nach HOAI
2. Vertrag über Ingenieurleistungen zur Planprüfung, Bauüberwachung, Dokumentation BBI v. 20.06.2007 (VE A33000608), Leistungsphase 8 HOAI
3. General-Ausführungsplanung Fluggastterminal v. 16.01./ 05.03.2008 (VE A33001148), Leistungsphase 5,6,7,9 HOAI
4. Generalplanungsvertrag Betriebsspezifische Gebäude v. 12.12.2007, (VE A 33001068) .
5. Vertrag zur Planung des „Raums der Stille“ im Terminal.

Insbesondere zu den Verträgen 1-3 gab es ständig Unklarheiten. So schuldete die pg bbi zwar die termingerechte Fertigstellung des Terminals, hatte aber als Bauüberwacher keinerlei Durchgriffsrechte auf die ausführenden Firmen. Diese lagen allein bei der FBB, deren Durchsetzungswillen gegenüber etwaigen Schlechtleistungen der Baufirmen, z.B. der Firma ImTech, nicht erkennbar war. Ständige Mahnungen der pg bbi, nur durch entsprechende Regelungen mit den bauausführenden Firmen den Zeitplan überhaupt einhalten zu können, stießen bei der FBB auf zu wenig Unterstützung. Ebenso wurden die Zusatzleistungen der pg bbi, die maßgeblich durch Änderungswünsche der FBB determiniert waren, nur sehr

[232] Wortprotokoll Nell vom 13.06.2014
[233] Wortprotokoll Nell vom 13.06.2014, S. 10
[234] Wortprotokoll Bürk vom 29.01.2016, S. 60
[235] Nach Aussage von Nienhoff wollte gmp den von JSK bevorzugten Weg, sich nach dem Rauswurf der pg bbi durch die FBB in ein Insolvenzverfahren zurück zu ziehen mit dramatischen Folgen für die angeschlossenen Subunternehmer, nicht mitgehen.

zögerlich finanziell abgegolten, weswegen z.B. im Bereich der Bauüberwachung eine permanente Unterfinanzierung bestand.

Änderungswünsche der FBB und deren Auswirkungen auf die Leistungserbringung durch pg bbi

Siehe nichtöffentliche Anlage [236]

Auf dieser Grundlage wurde das Brandschutzkonzept als Bestandteil des Bauantrags von der Firma hhpberlin, einem weiteren Dienstleister der FBB, erstellt. Die Baugenehmigung zu diesem Antrag erfolgte am 05. April 2007.[237] Damit wäre im Grunde der Ursprungsvertrag mit pg bbi erfüllt gewesen. Auf dieser Grundlage erfolgte die erste Ausschreibung des Terminals samt Fluggastbrücken und Gepäckanlage im Volumen von 523 Mio. € im September 2006 [238] . Diese Ausschreibung zielte auf die Beauftragung eines Generalunternehmers und misslang. Sie wurde im Oktober 2007 aufgehoben[239].
Nunmehr fasste die Geschäftsführung der FBB den Entschluss, die Vergabe des Terminals in sieben großen Teillosen zu vorzunehmen. Daraus entstand erheblich höherer Aufwand für die Ausführungsplanung, die Baukoordination (Construction management) und die Bauüberwachung. Die Ausführungsplanung wurde unter großem Zeitdruck, nach einer gescheiterte Ausschreibung, direkt an die pg bbi mit nicht abschließend geklärten vertraglichen Rahmenbedingungen vergeben.[240] Mit dem Construction management wurde im März 2008 Drees & Sommer beauftragt. [241]
Schon vor der Vergabe der ersten Teillose für die Gepäckanlage und den Rohbau im Jahr 2007 wurden jedoch Baugenehmigungsänderungsanträge nötig, da auf Wunsch der FBB nunmehr die Retailflächen im Terminal vergrößert und ein Pier Nord sowie Pier Süd angebaut werden sollten. [242] Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch die pg bbi musste somit parallel zu den laufenden Ausschreibungen der einzelnen Teillose neu erstellt werden und wurde im April 2008 genehmigt.[243]
Die feste Verabredung, danach würde es keine Änderungswünsche der Geschäftsführung FBB mehr geben[244], hielt keinen Monat. Im Mai 2008 beschloss die Geschäftsführung den so genannten Ebenenshift und die doppelstöckigen Fluggastbrücken [245]. Dadurch wurde die Planung ein weiteres Mal auf das Niveau der Entwurfsplanung zurückgeworfen, eine neue geänderte Baugenehmigung musste erarbeitet und eingereicht werden. Für jeden Änderungsantrag musste das Brandschutzkonzept durch die Firma hhpberlin angepasst werden. [246]
Die TGA-Planungen gerieten deshalb in Verzug. Das wiederum veranlasste die FBB zur Kürzung der Honorare für die Planungsleistungen. Diese Zahlungsminderungen wurden von JSK nicht als finanzielles Problem für die Existenz des TGA-Ingenieurbüros und damit für den Fortbestand der pg bbi identifiziert. Eine Zahlung in Höhe von 350 T€ wurde

[236] Siehe nichtöffentliche Anlage
[237] Chronologische Zeittafel, FBB Bd. 552, S. 355
[238] AR-Sitzung v. 15.09.2006, FBB Bd. 68, S. 95
[239] siehe Protokoll der a.o. AR-Sitzung vom 09.10.2007, FBB S. 199 und 204-209
[240] siehe Abschnitt „Schwierigkeiten der Ausführungsplanung“
[241] siehe Kapitel zu Dress & Sommer
[242] Auflistung der Planungsänderungen siehe Kapitel Kostenentwicklung
[243] Wortprotokoll Dahlitz, S. 9
[244] Wortprotokoll Nell, S. 5
[245] Protokoll der 88.AR-Sitzung, 11.07.2008, FBB Bd. 70, S.144/45
[246] Für den Ebenenshift beispielsweise lag die Baugenehmigung erst am 30.10 2009 vor.

beispielsweise durch pg bbi nicht an IGK-IGR weitergereicht, sondern auf ein Notaranderkonto gezahlt[247]. Für uns ist es nicht glaubhaft, dass weder JSK noch gmp nach eigener Aussage etwas von den Schwierigkeiten des Ingenieurbüros IGK-IGR ahnten. Offenbar reichte die finanzielle Decke des kleinsten Partners der GbR nicht aus, um die Mittel für die Beschäftigung weiterer Ingenieure zur TGA-Planung faktisch in Vorkasse zu ungeklärten Nachtragsverhandlungen mit der FBB zur Verfügung zu stellen. Im Februar erfolgte der Insolvenzantrag des Ingenieurbüros, angeblich zur völligen Überraschung sowohl der pg bbi als auch der FBB.

> „Wir erhielten am 08.02.1020 völlig überraschend die Mitteilung, dass unser ARGE Partner für den Bereich der Technischen Gebäudeausrüstung, die Firma IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH, den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beim Amtsgericht Duisburg gestellt hat...Diese Entwicklung war für uns nicht absehbar.“[248]

Mit dem Ausscheiden des Ingenieurbüros aus der pg bbi wurden die Leistungsprobleme im TGA-Bereich potenziert. Zwar wurden Subunternehmen der IGK-IGR durch pg bbi weiterhin an das BER-Projekt gebunden, jedoch ist die Neuaufstellung unter höchstem Zeitdruck mit organisatorischen Schwierigkeiten und dem Verlust von Ingenieurswissen verbunden.

Inzwischen waren bis Ende 2008 Vergaben für Teillose zur Errichtung des Terminals erfolgt, obwohl dafür noch gar keine genehmigten Planungsgrundlagen vorlagen. Die sogenannte baubegleitende Planung war für die ausführenden Firmen von Anfang an die Grundlage für Behinderungsanzeigen und finanzielle Nachforderungen zu einem Bausoll, das in den Ausschreibungen nur unzureichend beschrieben war.

Obendrein hatte die FBB sich inzwischen in völliger Unkenntnis der Wichtigkeit und der Funktion des Construction managers von Drees & Sommer im Februar 2009 getrennt.[249] Diese fatale Entscheidung ist eine der wesentlichsten Ursachen für das Bauchaos auf der Terminal-Baustelle. Die Verantwortung der Geschäftsführung, insbesondere von Dr. Körtgen, dafür wurde jedoch durch den AR nie erkannt.[250],[251]

Die pg bbi schätzte die Situation Anfang 2010 als dramatisch ein, wollte eine neue Projektorganisation vorschlagen und schrieb diesbezüglich einen Brandbrief am 26. Februar 2010 an Schwarz, da sie die Kompetenz bei dem zuständigen Geschäftsführer Körtgen vermisste.

> „Die Anforderungen der späteren Nutzer des Terminals haben nach und nach zu mehr als 250 Planungsänderungen und beispielsweise beim Ebenenshift zu einem kompletten neuen Bauantrag geführt...Alle Faktoren zusammen haben das Projekt einen Status erreichen lassen, der eine Neuausrichtung der Projektorganisation notwendig macht und Entscheidungen erfordert, die sich weder technisch noch juristisch delegieren lassen.“[252]

---

[247] Aussage Paap im Hauptausschuss des AGH v. 16.06.2010

[248] Schreiben von pg bbi an FBB vom 11.02.2010, FBB Bd. 465, S. 6-7, am selben Tag fand ein Gespräch dazu statt

[249] Zeuge Kollenda Wortprotokoll, 30.01.2015,, S. 75

[250] Näheres im Kapitel „Wesentliche Entscheidungen im Projektverlauf“

[251] Siehe nichtöffentliche Anlage

[252] Schreiben pg bbi an FBB vom 26.02.1020, FBB Bd. 465, S. 8

Doch Schwarz verwies pikiert auf seine angebliche Nichtzuständigkeit.[253] Die pg bbi Geschäftsführer Nienhoff und Bürk gaben sich schließlich mit einem unerfreulichen Gespräch mit Schwarz und Körtgen zufrieden, das jedoch nicht zu gemeinsamen Anstrengungen zur Rettung des Projekts führte[254].
Die Planungsverzüge im Frühjahr 2010 betrugen 11 Monate. Im Mai 2010 entschied sich die Geschäftsführung der FBB, die Realisierung der Sicherheitskontrollen nach der EU-Verordnung VO Nr. 297/2010 zeitgleich mit der BER-Eröffnung umzusetzen.[255] Damit waren wieder erhebliche Umplanungen erforderlich, einschließlich der gesamten TGA-Gewerke. Die Entscheidung der Geschäftsführung und des AR [256], den Eröffnungstermin des BER auf den 03.06.2012 zu verschieben, war jenseits einer sachgerechten Prüfung der notwendigen Zeitabläufe, der Erfordernisse für Umplanungen und der Genehmigungen erfolgt.
Statt also Zeit zu gewinnen für die Aufarbeitung der Rückstände genau so wie für die Planung der neuen Gebäudeteile, wurde die Bausumme erhöht und damit de facto der Zeitdruck verschärft. Bei ihrer Entscheidung waren sich Geschäftsführung und Aufsichtsrat, trotz deutlicher Warnungen durch Paap in der Aufsichtsratssitzung, über einen nötigen 9-monatigen Baustopp wegen der Umplanungserfordernisse überhaupt nicht im Klaren. Die erst später vorliegenden Ausarbeitungen über den notwendigen baulichen und technischen Aufwand der Umsetzung der EU-Sicherheitskontrolllinien[257] wurde dem Aufsichtsrat in Gänze gar nicht vorgelegt. Der entsprechende Bericht lag nur den Mitgliedern im Projektausschusses Wowereit, Christoffers und Bomba vor.
Erst am 04. Juli 2011[258] gab es die Baugenehmigung für die Pavillons und die Umplanungen wegen der EU-Verordnung, auf deren Grundlage anschließend die fehlende TGA-Planung, insbesondere die Erstellung der erforderlichen Matrizen für Brandfallsteuerung und Entrauchungssteuerung erfolgen konnte. Spätestens da hätte allen Beteiligten klar sein müssen, dass die Zeit für eine Eröffnung zum 03.06.2012 mit allen Anlagen nicht mehr reichen würde.
Der letzte von der pg bbi verantwortete Antrag auf Änderung der Baugenehmigung (3. Nachtrag), der zugleich die Prüfgrundlage für die Inbetriebnahmeprozesse gewesen wäre, konnte erst am 15. Dezember 2011 eingereicht werden, seine Genehmigung erfolgte im November 2012, lange nach der abgesagten Eröffnung.[259]

Schwierigkeiten der Ausführungsplanung

Für die Übernahme der Ausführungsplanung hatte sich pg bbi am Vergabeverfahren Ende 2007 nicht beteiligt. Da die FBB aber keinen Auftragnehmer fand und die Zeit drängte, wurde die pg bbi aufgefordert, ein Angebot abzugeben.
Darüber sagte der Zeuge Paap aus:

> „Wir haben uns dann auch nicht beworben. Nachdem die Angebote nicht den Vorstellungen der Flughafengesellschaft entsprachen, trat der Bauherr im Widerspruch zu seinen Anfangsüberlegungen mit der dringenden Bitte wieder an uns heran, uns dann doch zu bewerben. Ausgangspunkt war eine Drucksituation, in die sich der Bauherr in den acht Jahren Planungs- und Bauzeit immer wieder selbst manövriert hat Zeitdruck, zu hohe Forderungen der Anbieter und ein zu kleines Budget. Es gab

[253] Schreiben Schwarz an pg bbi vom 03.03.2010, FBB BD. 465, S. 9
[254] FBB Bd. 482, S. 195
[255] siehe Kapitel „Wesentliche Entscheidungen im Projektverlauf“
[256] siehe Kapitel „Verschiebung 2010 – Mythen, Zwänge, Selbstbetrug I“
[257] siehe Vertrauliche Sachstandsinformation TGA und EU-SiKo vom Juli 2010, Skzl. Bd. 510, S. 85-106
[258] Zeuge Dahlitz, Wortprotokoll v. 16.05.2014, S. 10
[259] AGH-Drs. 17/13 943

> wochenlang kontroverse Verhandlungen über den Vertrag und seine Bedingungen. Noch heute streiten Juristen darüber, ob er überhaupt zustande gekommen ist, unser Vertrag der Ausführungsplanung. In einem Protokoll aus dem Jahr 2008wird festgehalten, dass es einen offenen Dissens über Form und Inhalt notwendiger Vertragsanpassungen gebe. Diesen aus der Welt zu schaffen, gelang nie. Das Protokoll wurde von beiden Seiten nie unterschrieben. Es erlaubt jedoch einen tiefen Einblick in unsere Einschätzung, welche Anstrengungen notwendig würden, um den Eröffnungstermin im Oktober 20ll zu halten. Die Ausführungsplanung sollte baubegleitend erfolgen. Bei der Vergabe von Aufträgen sollte notfalls auf vollständige Ausführungsunterlagen verzichtet werden.“ [260]

Schließlich wollte die pg bbi nicht Nein sagen, was der Geschäftsführer Nienhoff folgendermaßen erklärte:

> „Nachdem man vorher keinen Generalunternehmer gefunden hatte und den zweiten nicht gefunden hatte, fand man auch niemanden auf dem Markt, der die Ausführungsplanung macht. Das ist eine Frage von Kapazität. Wir waren ja durchaus als zwei große Büros auch mit einem großen, guten Verbund von Ingenieuren auf dem Markt dafür bekannt, dass wir das können, und danach hat es wohl niemand anbieten wollen. Jedenfalls bekamen wir dann den dritten Auftrag, den wir richtigerweise als Ausführungsplanung fortlaufend aus dem ersten Auftrag übernommen haben - in der gleichen Konstellation.“[261]

Der Vertrag zur Ausführungsplanung blieb bis zum Schluss zwischen den beiden Vertragspartnern strittig. Ein am 21.12.2007 durch die FBB vorgelegter Side-Letter, in dem wesentliche Rahmenbedingungen für den Gesamtvertrag geregelt werden sollten, blieb nur einseitig unterschrieben. [262] Kern des Streits war die Festlegung oder eben Offenhaltung einer vertraglich fixierten Kostenobergrenze für das Terminal. Ein Schreiben der pg bbi an die FBB vom 05. März 2008 verwies explizit darauf, dass die pg bbi eine Kostengrenze von 640 Mio. € für das FGT nicht garantieren könne. [263]
Dennoch ließen sich die pg bbi und die FBB auf die baubegleitende Ausführungsplanung ab Januar 2008 ein und damit auf die daraus resultierenden Schwierigkeiten. Der erheblich höhere Aufwand für die Ausführungsplanung nach der Entscheidung zur Errichtung des Terminals in mehreren Teillosen war von Planern und Bauherrn massiv unterschätzt worden. Statt eines Generalunternehmers mussten ca. 50 Einzelvergaben getätigt und koordiniert werden. Damit waren die ohnehin schon strittigen vertraglichen Rahmenbedingungen für die pg bbi sowohl zur Ausführungsplanung als auch zur Bauüberwachung dem nötigen Aufwand nicht adäquat und schon gar nicht finanziert. Bei der FBB, insbesondere bei den beiden Geschäftsführern Schwarz und Körtgen, wurde dennoch die Fiktion, man hätte im Grunde genommen mit der pg bbi ja einen Generalunternehmer für das Terminal, aufrecht erhalten.
Die Grundlagen für die ordentliche Ausführungsplanung wären die rechtzeitig vorliegenden Baugenehmigungen einschließlich eines aktualisierten Brandschutzkonzepts gewesen. Diese lagen jedoch bis zur Absage der Eröffnung im Juni 2012 nicht vor. Der Bauherr FBB ignorierte diese Zusammenhänge konsequent und hatte offenbar eine irrwitzige Vorstellung von den Genehmigungserfordernissen. So wurde statt auf die baulichen und sonstigen Voraussetzungen für eine Genehmigung zu drängen, immer wieder insbesondere von Körtgen

---

[260] Wortprotokoll Paap vom 14.03.2014, S. 7-8
[261] Wortprotokoll Nienhoff v. 02.10.2015, S. 97
[262] siehe Wortprotokoll Nienhoff v. 02.10.2015, S. 97
[263] Schreiben der pg bbi, v. 05.05.2008 an den GT Weyer und den Bereichsleiter B Körtgen zum Generalplanervertrag Ausführungsplanung Terminal (Sideletter), FBB Bd. 294, S. 2-4;

auf eine „politische Begleitung“ des BOA verwiesen, was nichts anderes war, als die Annahme, dass der Gesellschafter Brandenburg oder gar die Person des Ministerpräsidenten Platzeck selbst eine Genehmigung durch die Behörde würde anordnen können. (siehe Kapitel Fehlleistungen der GF). Wesentliche Planungen für die hochkomplexen technischen Systeme, nämlich die Software- und Steuerungsplanungen, die allerdings nicht durch pg bbi beizubringen waren, hatte der Bauherr FBB gar völlig aus den Augen verloren.

Schwierigkeiten der Bauüberwachung

Der Auftrag zur Bauüberwachung Terminal an die pg bbi war das ursprünglich Ergebnis einer separaten Ausschreibung 2006 im Volumen von 15 Mio. €. Diese Ausschreibung beruhte auf der Fiktion einer Generalunternehmer-Vergabe für das Terminal, was wie oben dargestellt ab Ende 2007 aufgegeben wurde. Der personelle und damit finanzielle Aufwand für eine qualitätsgerechte Bauüberwachung bei einer Vergabe von ca. 50 Einzellosen im Terminal war gegenüber der ausgeschriebenen Leistung mit einem GU ungleich höher. So gab es faktisch vom Baubeginn des Terminals an eine von der FBB selbst verschuldete Unterdeckung der Bauüberwachung, die von der GF der FBB zwar bemerkt, jedoch als „übliches Feilschen“ der pg bbi um Nachträge abgetan wurde. Die tatsächliche Bedeutung der Bauüberwachung wurde mindestens von der Geschäftsführung der FBB nicht ausreichend erkannt.
Erst im März 2011 kam es nach einem langwierigen Verhandlungen zur Unterzeichnung einer 3. Ergänzungsvereinbarung zum Vertrag zur Bauüberwachung mit der pg bbi und damit zur finanziellen Absicherung der Bauüberwachung.
Die Arbeitsweise[264] war so organisiert, dass die Bauüberwachung Missstände und Mängel identifizierte und ggf. mit den Firmen direkt Maßnahmen zur Korrektur verabredete. Sollten die Missstände so schwerwiegend sein, dass vertragliche Regelungen zwischen der FBB und den ausführenden Firmen betroffen waren, konnte die Bauüberwachung der pg bbi sich nur an die Bauherrin, in der Regel den Bereichsleiter B Korkhaus oder einen Teilbereichsleiter, wenden, der dann seinerseits die ausführenden Firmen zur Vertragserfüllung mahnen musste. Wir fanden eine Unmenge Briefe der pg bbi Bauüberwachung an die FBB, allein die Durchsetzung der Vertragserfüllung durch die FBB bei den ausführenden Firmen blieb häufig in den Papiermühlen stecken.
Aus den monatlichen Berichten der Bauüberwachung ging der tatsächliche Sachstand des schleppenden Baus hervor. Seit Oktober 2011 waren die Ampelkennzeichnungen in diesen Berichten insbesondere für die Ausführungsleistungen der ImTech und ImCa auf Rot gestellt. Ein dies unterstreichender Brief der pg bbi an Nozon und Manninger[265] blieb ohne Beachtung der Geschäftsführung und wurde dem AR nicht zur Kenntnis gebracht. Der Sachverhalt wurde in den aggregierten Berichten an die Geschäftsführung durch den Projektsteuerer einfach unterschlagen.
Ende 2011 wurden mehrmals Baustopps durch das Bauordnungsamt verhängt, da für eingebaute Teile der Brandschutzanlagen (Brandschutzklappen, Anschlussteile, so genannte Schnorchel u.a.m.) keine technischen Zulassungen vorlagen[266]. Diese hätten durch die ausführenden Baufirmen, nicht durch die pg bbi Bauüberwachung, eingeholt werden müssen. Auch das kümmerte die Bauherrin nur mäßig. In der Sitzung des Aufsichtsrats vom 07. Dezember 2011 wurde darüber zwar berichtet, aber nicht alle Sachverhalte dargelegt. Über die rote Ampel im Bauüberwachungsbericht der pg bbi vom Dezember 2011[267], bezogen auf

[264] siehe Wortprotokoll Nell v. 13. 06.2014 S. 4,5
[265] siehe Wortptotokoll Nell v. 13.06.2014, S. 7, 25, 63
[266] Schriftliche Anfragen AGH-Drs. 17/11062 und 17/17958
[267] Wortprotokoll Zeuge Paap v. 14.03.2014, S. 25

sicherheitsrelevante technische Systeme, u.a. die Brandschutz-Anlage 14, wurde dem AR nichts mitgeteilt.
Ab März 2012 wurde die pg bbi von der monatlichen Erstellung der so genannten Statusberichte durch die FBB und ihren Projektsteuerer WSP-CBP gar ausgeschlossen.

> „...dass die Geschäftsführung ab März 2012 auf die Zuarbeit der Planungsgemeinschaft für die Statusberichte verzichtete. Von diesem Zeitpunkt an wurde die pg bbi auch nicht mehr an den mit den Firmen geführten Terminsicherungsgesprächen beteiligt. Offenbar störten die kritischen Einschätzungen der Architekten und der Ingenieure der Planungsgemeinschaft in der Schlussphase.“[268]

Wie die Geschäftsführung zu einem realistischen Bild über das Baugeschehen ohne Bauüberwacher kommen wollte, bleibt ihr Geheimnis. Offenbar gab es aber zu diesem Zeitpunkt schon die stillschweigende Verabredung zwischen der FBB-Geschäftsführung und dem Projektsteuerer WSP-CBP oder einigen Personen ausdiesem Kreis, dass im Falle eines Scheiterns der Schuldige schon ausgemacht war. Das sollte die pg bbi sein.
Dass dennoch nach der Kündigung der pg bbi zunächst ca. 75% des Personals der Bauüberwachung [269] durch die FBB weiterbeschäftigt wurde, spricht dafür, dass die Unzufriedenheit nicht substantiell gewesen sein konnte. Die späte Erkenntnis, dass eine Weiterbeschäftigung nach europäischem Vergaberecht nicht möglich war, die Bauüberwachung also neu ausgeschrieben werden musste, ist ein weiterer Beleg dafür, wie überfordert die Geschäftsführung der FBB selbst bei den offensichtlichsten Sachverhalten war und wie leichtfertig die Entscheidung zu chaotischen Kündigung der pg bbi getroffen wurde..

Die Kündigung der pg bbi – ein fataler Fehler

Nach der Entscheidung vom 25. Juni 2010, den Eröffnungstermin von 2011 auf den 03. Juni 2012 zu verschieben, wollte die FBB-Geschäftsführung Vorkehrungen zu späteren Sanktionierung von bis dato festgestellten Schlechtleistungen und Mängeln bei der Vertragserfüllung durch die pg bbi treffen. Sie schaltete die Versicherung der pg bbi ein und beauftragte das Ingenieurbüro Hermann Kraft RKS mit der Erstellung eines Gutachtens über Planungsschäden durch die pg bbi. Dieses Gutachten untersuchte die von der pg bbi bis zum 29. Januar 2010 [270] vorgelegten Planungen, also bei Aussparung der wesentlichen Planungsänderungen, die sich durch den Pavillonbau und die Umsetzung der EU-Verordnung ab Juni 2010 ergaben. Der Aufsichtsrat der FBB wurde regelmäßig grob über den Fortgang dieser Aktivitäten unterrichtet.
Allein zu einer tatsächlichen Klärung etwaiger Schadensersatzansprüche gegen pg bbi für die Leistungen bis 2010 kam es nicht, obwohl Kraft sein Gutachten am 15. Februar 2011 vorlegte. Am 25. Oktober 2011 kam es zu einem Treffen zwischen der Geschäftsführung der FBB, pg bbi und den beteiligten Versicherungen. In der Folge lies pg bbi zu ihrer Verteidigung ein Gutachten von Ernst & Young erstellen, datiert vom 17. April 2012[271], in dem explizit auf die gestörten Planungsabläufe durch immer neue und immer wieder neue Änderungswünsche des Bauherren verwiesen wird. Damals überwog bei der Geschäftsführung der FBB die Ansicht, dass man eine Trennung von der pg bbi unbedingt

[268] Wortprotokoll Paap v.14.03.2014, S. 26
[269] siehe Wortprotokoll Nell v. 13.06.2014
[270] RKS Ingenieurgesellschaft (Dr.Ing. Kraft): Gutachten zu Schäden durch die Planungsgemeinschaft BBI beim Bauvorhaben Flughafen BBI, vo, 15.02.2011, FBB Bd. 478 - 480.
[271] gmp Bd. 2

vermeiden sollte und zielte vielmehr auf eine „einvernehmliche Zahlung“ der vollen Versicherungssumme in Höhe von 20 Mio. €[272].
Eine der Legenden, weshalb die Eröffnung des BER am 03. Juni 2012 scheiterte, stammt von Körtgen. Nach seinen Aussagen, die von Wowereit teilweise kolportiert wurden, sei die Absage der Eröffnung auf die Weigerung des Chefplaners Paap zur Unterzeichnung einer Fertigstellungsanzeige gegenüber dem Bauordnungsamt zurückzuführen.[273] Dies sollte die lange vorbereitete Schuldzuweisung an die pg bbi bekräftigen.
In der Krisensitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012 sollte dem Aufsichtsrat von der Geschäftsführung eine Ursachenanalyse vorgelegt werden. Das Bestreben der Geschäftsführung war es zugleich, einen Schuldigen zu präsentieren. Nun konnte auf das gesammelte Material der vermeintlichen Planungsfehler bis 2010 zurückgegriffen und dieses um weitere Ergänzungen aus jüngerer Zeit vervollständigt werden.[274] Mit der Erarbeitung der Vorlage war Manninger von WSP-CBP durch Körtgen beauftragt worden, der seinerseits alles unternahm, die eigene Rolle als Projektsteuerer als fehlerfrei darzustellen. Diese Zusammenstellung, von Manningerselbst vorgetragen und nicht etwa vom zuständigen Geschäftsführer Körtgen[275], muss als Grundlage für die Empfehlung des Aufsichtsrats, die Zusammenarbeit mit der pg bbi zu beenden, angesehen werden. Vor einer Kündigung wurden juristische Erkundigungen durch die FBB eingeholt, wie man diese begründen könnte. Das Rechtsanwaltsbüro Kapellmann legte am 18. Mai 2012 einen entsprechenden Entwurf vor, machte allerdings zugleich auf die von ihm nicht übersehbaren nichtjuristischen Folgen einer Kündigung des Generalplaners aufmerksam.

> „Wir hatten bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Beendigung des Vetragsverhältnisses zu pg bbi 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. Kündigung gegenüber pg bbi. In diese strategische Besprechung sind wir nicht eingebunden, wollen aber nicht versäumt haben, auf die nicht juristischen Folgerisiken einer Kündigung hingewiesen zu haben.“ [276]

In der AR-Sitzung wurde diese Aussage durch die Geschäftsführung allerdings nicht zur Kenntnis gegeben. Statt dessen trug Korkhaus seine Sicht vor, dass eine Kündigung der pg bbi ohne Weiteres machbar wäre, da die wesentlichen Firmen für die „Vervollständigung des Baus“ direkt gebunden werden könnten. So berichtete zum Beispiel der Zeuge Gatzer aus dieser Sitzung:

> „Wir haben im Aufsichtsrat – also ich kann nur für den Aufsichtsrat, ob das im Projektausschuss noch intensiver diskutiert wurde, weiß ich nicht – längere Zeit darüber diskutiert, ob wir es uns überhaupt leisten können, auf pg bbi zu verzichten. Da war aber die Meinun;, z. B. von Herrn Korkhaus, da kann ich mich ganz genau dran erinnern, dass das Unternehmen genug Kompetenz habe und auch den Sachverstand habe und auch die Informationen habe, um das selber fortzuführen.“[277]

Ob Korkhaus bei dieser Aussage auch die Bauüberwachung im Auge hatte, war aus seiner Aussage nicht zu entnehmen.

---

[272] siehe Protokolle der 98. AR-Sitzung v. 17.09.2010, FBB Bd. 265 S. 500 und 99. AR-Sitzung v. 08.12.2010, FBB Bd. 265, S. 343 ff.
[273] Zeuge Körtgen Wortprotokoll v. 21.11.2014, S.52
[274] Bericht der FBB-GF über „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER“ v. 15.05.2012, erstellt von Manninger, vorgetragen zur AR-Sitzung v. 16.05.2012, WSP Bd. 1
[275] AR-Protokoll vom 16.05.2012, FBB Bd. 254, S.110
[276] Email RAe Kapellmann an FBB v. 18.05.2012, FBB Bd. 553, S. 2
[277] Zeuge Gatzer Wortprotokoll v. 16.10.2015, S. 41

In der AR-Sitzung selbst unterzog Wowereit Paap einer ausgedehnten „inquisitorischen“ Befragung. Während einer Unterbrechung der AR-Sitzung und der dadurch ermöglichten ad hoc Zusammenkunft der „Spitzen der Gesellschafter“ Wowereit, Platzeck, Bomba und Gatzer, wurde sich über die Beendigung des Vertragsverhältnisses mit der pg bbi unter den Gesellschaftern geeinigt. Im Anschluss daran wurde eine entsprechende Beschlussfassung im Aufsichtsrat vorgenommen.
Bemerkenswert ist die Blauäugigkeit und Selbstanmaßung der Mitglieder des Aufsichtsrats bei dieser Entscheidung. Ohne eine gründliche Prüfung und Folgenabschätzung einer Kündigung des Generalplaners und Bauüberwachers vorgenommen zu haben, wurde die Entscheidung innerhalb weniger Stunden getroffen.
Der Aufsichtsrat hatte mitnichten eine fristlose Kündigung beschlossen. Nach dem Verständnis des Aufsichtsrats sollte es sich um eine geordnete Vertragsauflösung bei weitestgehender Sicherung des Know hows für den Bau handeln. Die fristlose Kündigung der pg bbi erfolgte in alleiniger Verantwortung von Schwarz offenbar in der irrigen Hoffnung, seine eigene Verantwortung für diesen schwerwiegenden Fehler auch in diesem Fall dem Aufsichtsrat zu zuschanzen.
In „Umsetzung“ des Auftrags des Aufsichtsrats lud Schwarz die Geschäftsführer der pg bbi Nienhoff und Bürk zu einem „klärenden Gespräch“ am 22. Mai 2012. Schwarz und Korkhaus gingen ohne jede Vorbereitung in dieses Gespräch. Die pg bbi - Geschäftsführung hatte in großer Eile ermitteln lassen, welche Leistungen bis zur Absage der Eröffnung von der FBB noch nicht geprüft und bezahlt worden waren. Gleichzeitig legten sie eine Überschlagsrechnung vor, was eine geordnete Übergabe bis zum Jahresende 2012 und bei Überlassung des sachkundigen Personals kosten würde. Diese als „Eckpunktepapier“ bezeichnete Vorlage wurde von Schwarz als Zumutung klassifiziert und als Begründung für die sofortige und fristlose, mithin ungeordnete und chaotische Kündigung der Planer und Bauüberwacher beim BER herangezogen.
Das Kündigungsschreiben an die pg bbi erging am 23. Mai 2012 morgens[278]. Der Eindruck, dass das Gespräch nur der Form halber durch Schwarz geführt wurde, die Kündigungsabsicht sich aber schon manifestiert hatte und nur noch eines willkommenen Anlasses bedurfte, lässt sich nicht von der Hand weisen.
Von einem Tag auf den anderen fiel die Baustelle zusammen, wurden Dokumente zwar übergeben aber offenbar nicht archiviert, wurde die gesamte Leitung der Bauüberwachung abgezogen.
Schon im September 2012 wurde die Katastrophe nach dem Skandal offenbar. Die vertragliche Bindung einer neuen Bauüberwachung gelang erst Monate später[279]. Die dem Aufsichtsrat suggerierte Bindung der wesentlichen Planersubunternehmen misslang zu großen Teilen. Das Tor für teure und unabsehbare neue Probleme wurde aufgestoßen und somit die weitere und diesmal langwierige Verzögerung der Fertigstellung in Kauf genommen.
Der Rechtsstreit auf Schadensersatz gegen die pg bbi, der sehr schnell nach der Kündigung durch die FBB angestrengt wurde[280], ruht und nimmt zum Teil skurile Züge an. Dabei hat die FBB nicht so sehr die Klärung von gegenseitigen Zahlungsforderungen mit pg bbi im Visier. Für die FBB ist die Offenhaltung dieses Rechtsstreit wichtig, um möglichen Schadensersatzansprüchen anderer betroffener Firmen, zum Beispiel der Fluggesellschaften, der DB AG oder der Mieter von Gebäuden und Anlagen des BER zu entgehen, wenigsten bis zu dem Zeitpunkt ihrer jeweiligen Verjährung.

---

[278] Zeuge Nienhoff, Wortprotokoll v. 22.10.2015, S. 67; FBB Bd. 287
[279] Schriftliche Anfrage J. Matuschek, AGH-Drs. 17/13433
[280] Feststellungsklage beim Landgericht Potsdam FBB./.JSK international Architekten Ingenieure GmbH und gmp Generalplanungsgesellschaft mbH v. 19.06.2012, FBB Bd. 141

Der Projektsteuerer WSP-CBP

Neben der Bauherrin FBB und der Planergemeinschaft pg bbi in ihrer Doppelrolle als Planer und Bauüberwacher kommt dem Projektsteuerer eine entscheidende Rolle für die Entwicklung des Projekts BER zu. Erstaunlicherweise ist diese Rolle in der öffentlichen Diskussion wie auch in den Äußerungen der Geschäftsführung und von Wowereit völlig unterbelichtet. Die folgenden Ausführungen sind der Versuch, den maßgeblichen Anteil des Steuerers WSP-CBP an dem Fiasko des Projekts BER aufzuklären.

Der Projektsteuerungsvertrag und seine Einschränkungen

Das Büro Cronauer Beratung Planung Beratende Ingenieure GmbH (CBP) hat im September 2004[281] die Ausschreibung zum Projektsteuerungsvertrag für die Errichtung des Flughafens BER gewonnen. Ungeachtet einiger Umfirmierungen ist der Projektsteuerer - heute WSP CBP - über den ganzen Untersuchungszeitraum konstant mit dieser Aufgabe befasst gewesen. Das im Projektsteuerungsvertrag vereinbarte Leistungsbild umfasste im Wesentlichen folgende Aufgaben des Auftragnehmers:

- Organisation und Koordination des Projekts (Projektstrukturierung, Verfahren, Kommunikation, Dokumentation, Berichtswesen); Management und Umsetzung der Organisation und Prozesse.
- Vertragsmanagement
- Planung, Steuerung und Kontrolle von Qualitäten und Quantitäten
- Planung, Steuerung und Kontrolle der Kosten
- Planung, Steuerung und Kontrolle von Terminen und Terminplänen
- Abschluss des Projektes und Abschlussdokumentation
- Unterstützung der Bauherrin bei der Projektdurchführung; Beratung, Entscheidungsvorbereitung und Umsetzung.[282]

Der Projektsteuerungsvertrag enthielt drei Stufen der Beauftragung. Die erste und zweite Stufe umfassten den Zeitraum der Objektplanung und der Zuschlagserteilung an die Generalunternehmer, die dritte Stufe bezog sich auf alle weiteren Steuerungsleistungen bis zur Inbetriebnahme des BER, die bei Vertragsabschuss noch für den 31. Oktober 2011 vorgesehen war. Im Verlauf der ersten beiden Stufen kam es zwischen der FBB und der CBP zu Differenzen hinsichtlich des vom Projektsteuerer zu erbringenden Leistungsumfanges, so dass die Beauftragung der 3. Stufe mit einer Reihe von Klarstellungen verbunden wurde.

Siehe nichtöffentliche Anlage [283]

[281] Skzl Bd. 725 S. 59, Kleine Anfrage AGH-Drs. 17/11491
[282] Projektsteuerungsvertrag vom 17.09.2004, FBB Bd. 277, S. 145/46
[283] Siehe nichtöffentliche Anlage

Zum Projektsteuerungsvertrag gab es regelmäßig Ergänzungsvereinbarungen und über 100 Nachträge.[284] Der Leistungsabruf gemäß 3. Ergänzungsvereinbarung wurde in jährlich zu vereinbarende Teilbeauftragungen vorgenommen.[285] Die ab 2011 de facto jährlich abgeschlossenen Ergänzungsvereinbarungen - die siebente für das Jahr 2015[286]- beinhalteten im wesentlichen nur noch die Anzahl, die Stundenzahl und den Stundensatz des einzusetzenden Personals, das auf Grund zunehmender Arbeitsumfänge aufwuchs. Eine Änderung der Qualität der Projektsteuerung im Sinne einer Ausweitung ihrer unmittelbaren Steuerungskompetenzen und -verantwortung war damit nicht verbunden.
Die Projektsteuerung war als unterstützende Dienstleistung für den mit der Projektrealisierung befassten FBB-Bereich B (Planung und Bau) angelegt. Da das Projekt zunächst mit umfassen Generalunternehmer-Vergaben realisiert werden sollte, standen für die Projektsteuerung das Berichts-, Informations- und Dokumentationswesen, die Koordinierung der Teilprojekte, die übergreifende Terminsteuerung und die Kostenkontrolle im Vordergrund. Von den 30 dafür vorgesehenen Personalstellen, die im Zusammenhang mit der 1. Ergänzungsvereinbarung 2007 exakt definiert worden waren, waren beispielsweise 3 für die Teilprojektsteuerung des Flugastterminals zuständig.
Die operative Steuerungsverantwortung des Projektsteuerers war nach Aussage des Geschäftsführers und zeitweiligen Projektleiters Manninger[287] begrenzt. Dies sei der Wille des Auftraggebers gewesen. Abgesehen davon, dass WSP CBP mit der Steuerung bestimmter Schnittstellen ausdrücklich nicht beauftragt wurde, z.B. zum Bauordnungsamt oder zum ORAT-Prozess, verstand der Projektsteuerer seine Aufgabe hinsichtlich der operativen Steuerung des Bauvorhabens vor allem als „Unterstützungsleistung“ der Bauherrin und der Projektleitung, also als „verlängerte Werkbank“[288]. Alles diesbezügliche Handeln geschah in enger Abstimmung mit der FBB, ohne sie ging nichts. Die Projektleiterin von WSP CBP Graf-Hertling formulierte:

> "Wir waren keine unabhängige Projektsteuerung in diesem Projekt, sondern waren bewusst ganz dicht an dem Bauherren angesiedelt, von Vertragsbeginn."[289]

Manninger betonte, dass der Projektsteuerer kein Generalübernehmergewesen sei. Träte der Projektsteuerer zu massiv eigenständig auf, würde er zum „Projektverhinderer“ werden [290].
Die operative Steuerungsverantwortung sei in der Praxis sogar von Teilprojekt zu Teilprojekt unterschiedlich ausgestaltet gewesen. Im Teilprojekt Hochbau war der Steuerungsauftrag lange Zeit zusätzlich eingeschränkt und betraf nur die Vergabe sowie die übergeordnete Termin- und Kostensteuerung, aber nicht die Fachsteuerung. Diese kam erst 2010 nach der ersten Absage hinzu.[291]
Nach Abschluss der 1. Ergänzungsvereinbarung 2007 entstanden durch das Scheitern der Generalunternehmer-Vergabe für das Terminal und die Umstellung der Vergabestrategie quantitativ und qualitativ weit höhere Anforderungen an die Projektsteuerung. Die FBB reagierte darauf zunächst mit dem Ausbau der eigenen Fachressourcen für das Teilprojekt Hochbau[292] und mit der Beauftragung eines Construction managers für das Terminal an Drees & Sommer, die bald wieder aufgehoben wurde.[293]

---

[284] siehe FBB Bd. 297, Bd. 298 die Nachträge 1 bis 98 (aus 4/2012); siehe auch Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 84.
[285] Siehe Zeuge Manninger, Wortprotokoll v. 09.01.2015, S. 5
[286] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 84
[287] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 12/13, S. 16
[288] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 09.01.2015, S. 7
[289] Wortprotokoll Graf-Hertling vom 30.01.2015, S. 46
[290] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 12
[291] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll v. 30.01.2015, S. 47.
[292] Das Teilprojekt Hochbau umfasste den Bau vom Terminal und den Betriebsspezifischen Gebäuden.
[293] Siehe Kapitel „Wesentliche Entscheidungen im Projektverlauf“

Die FBB beauftrage WSP CBP daraufhin,

> "ein Konzept vorzulegen, dass die Projektsteuerung für das Fluggastterminal sicherstellt, und soweit uns Mehrkosten entstehen, sollen wir die bitte aufführen."[294]

Das vorgelegte Konzept wurde von der FBB nicht im vollen Umfang akzeptiert, in der Folge wurde mit einem Teil der vakanten Steuerungsaufgaben die WSP CBP betraut und andere zog die FBS direkt an sich.

> "Wir haben dann in weiteren Gesprächen abgestimmt, dass in Form von Arbeitnehmerüberlassungen ein Teil der qualitätssichernden Maßnahmen, die ich eigentlich bei uns gesehen habe, durch den Flughafen in Form von ANÜ sichergestellt wird." [295]

Die Steuerungsaufgaben des Construction managers auf der Terminalbaustelle wurden nach dem Ausscheiden von Drees & Sommer zu keinem Zeitpunkt adäquat aufgebaut, weder auf Seiten der Bauherrin, noch des Projektsteuerers oder der Objektüberwachung. Das führte vor dem Hintergrund zahlreicher Planänderungen, des stetigen Wachsen des Bauvolumens und der damit verbundenen Zunahme der Komplexität des Bauvorhabens, der aufgelaufenen Terminrückstände und der daraufhin angeordneten Beschleunigungsmaßnahmen zu gravierenden Steuerungsdefiziten im Terminalbauprojekt.
Die Zusammenarbeit zwischen pg bbi und WSP CBP war für das Projekt von hoher Relevanz, hatte in der Praxis jedoch erhebliche Schwachstellen. Sie wurde vom Zeugen Paap folgendermaßen beschrieben:

> „Es gibt einmal die Ebene bei CBP um den Herrn Peterhänsel, der von Anfang an im Projekt drin war und eigentlich so die gute Seele ist und auch den sogenannten Bauherren-Jour-Fixe geleitet hat. Dem hat man auch mal verziehen, wenn er mal die eine oder andere Forderung etwas nachdrücklicher verfolgt hat, obwohl Terminsetzungen vielleicht hier und da auch mal unverschämt waren. Und dann gab es die andere Ebene um Herrn Manninger, der das eher so aus der Distanz heraus gemacht hat, also auch aus der persönlichen Distanz heraus und hier und da auch seine eigenen Wahrheiten gefunden hat, die jetzt nicht 100 Prozent mit uns abgestimmt waren. So will ich das kennzeichnen.
>
> Aber die Führung – Ich weiß nicht, ob Sie das Schriftstück von Herrn Amann, was ja bei der letzten Aufkündigung des Termins an die Gesellschafter gegangen ist – Da äußert er sich ja über die Projektsteuerung. Also ich – Im Sinne von Projektsteuerung, also Rahmenterminplan vorgeben, den zu monitoren, und wenn es aus dem Rahmen geht oder den Rahmen verlässt, entweder den Termin korrigieren oder so auf den Prozess einwirken, dass es in dem Rahmen geht – das haben sie nicht getan.“ [296]

Die Unzufriedenheit mit dem Projektsteuerer war auch im Aufsichtsrat bekannt, führte jedoch zu keinen Konsequenzen.[297]

„Hinweise“ statt Steuerung in den Jahren 2009/2010

Der Projektsteuerer WSP CBP stellt im Herbst 2009 erhebliche Rückstände in der TGA - Planung von bis zu 12 Monaten fest und bewertete diese als eine Gefährdung des Eröffnungstermins. Dies wurde der Projektleitung der FBB schriftlich mitgeteilt[298]. Diese

[294] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 09.01.2015, S. 32
[295] ebenda; siehe auch Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 85
[296] Zeuge Papp, Wortprotokoll v. 28.03.2014, S. 47
[297] siehe Zeuge Bomba, Wortprotokoll v. 01.11.2013, S. 32
[298] Schreiben WSP CBP (Graf-Hertling u.a.) an FBB (Bereichsleiter Th. Schwarz) vom 12.11.2009, FBB Bd. 338, S. 456-457

Einschätzung und Warnung fand in gemilderter Form auch Eingang in den Controllingbericht 4/2009. Sie wurde dort aber nicht mit der Feststellung einer Gefährdung des Eröffnungstermins verbunden, sondern mit dem Erfordernis von Gegensteuerungsmaßnahmen zu dessen Sicherung.

> "Im Teilprojekt Hochbau sind einzelne Teilleistungen als kritisch, aber ohne Gefährdung der Inbetriebnahme des Gesamtprojektes BBI einzustufen. …sowie die erheblichen Verzüge des GU I, 5 TGA I in Bezug auf die Werkstatt- und Montageplanung sowie der anschließenden Bauausführung."[299]

Mit einem Schreiben vom 10. Februar 2010 wiederholte der Steuerer seine Hinweise auf die gravierenden Planungsrückstände.[300] Die Insolvenz des TGA-Planers IGK-IGR[301] und die im April einsetzende Debatte um eine bauliche Umsetzung der neuen EU-Anforderungen an die Sicherheitskontrollen auf Flughäfen veranlassten den Projektsteuerer, in der Geschäftsleitungssitzung am 27. April 2010[302] auf die auch ohne Umbaumaßnahmen ohnehin schon bestehende prekäre Terminsituation hinzuweisen. Da die WSP CPB-Projektleiterin Frau Graf-Hertling den Eindruck gewann, dass die Geschäftsführung die kritische Lage des Projekts nicht angemessen realisierte, verfasste sie gemeinsam mit dem Geschäftsführer von WSP CBP Airport Herrn Manninger ein weiteres Schreiben vom 19. Mai 2010 an die Geschäftsführung der FBB, in dem auf die Einschätzung aus dem Februar bezugnehmend festgestellt wurde,

> "dass weitere, erhebliche Planungsverzüge bei der TGA-Planung eingetreten sind und wir Ihnen eine Eröffnung BBI zum 30.10.2011 nicht mehr empfehlen können."[303]

Der Projektsteuerer empfahl allein auf Grundlage dieser Verzögerungen eine Verschiebung um zwölf Monate und die Eröffnung des BER am 30. Oktober 2012.[304] Damit meinte er seine vertraglichen Verpflichtung gegenüber der Bauherrin und dem Auftraggeber hinlänglich erfüllt zu haben. Zu der Diskussion, ob und ggf. wie der Umbau der Sicherheitskontrollen gemäß der 2013 in Kraft tretenden neuen EU-Richtlinie erfolgen solle, nahm der Projektsteuerer eine ausdrücklich abwartende Haltung ein. Man erwartete die Entscheidung der Bauherrin, betonte der Zeuge Manninger. [305]

In der Debatte über die notwendige Frist einer Eröffnungsverschiebung begründete der Projektsteuerer das Erfordernis von mindestens 12 Monaten. Doch statt massiv auf die Durchsetzung seiner Einschätzung zu drängen, nahm Manninger die Entscheidung der Bauherrin zur Verschiebung um lediglich sieben Monate entgegen. Dass er nach eigenem Bekunden statt der durch die Geschäftsführung zunächst vorgeschlagenen sechs Monate noch einen zusätzlichen als „Reserve“ durchgesetzt habe[306], schmälert nicht das Versagen der Projektsteuerung in dieser kritischen Entscheidungssituation.

Vor dem Untersuchungsausschuss rechtfertigte der Zeuge Manninger dieses Agieren mit einem Verweis auf das Grundverständnis der Firma WSP CBP über die Aufgaben der Projektsteuerung. Der Projektsteuerer habe seine fachliche Einschätzung des Sachverhalts mitgeteilt. Wenn der Bauherr davon abweichend etwas anderes entscheide, habe der Projektsteuerer dies zu akzeptieren auch dann, wenn er das eigentlich für nicht möglich hielte. Manninger räumte allerdings vor dem Untersuchungsausschuss ein, dass WSP CBP dem

---

[299] Controllingbericht 4/2009, S. 5, FBB Bd. 119
[300] Schreiben WSP CBP (Teilprojektsteuerer FGT Peterhänsel) an FBB (Teilprojektleiter FGT Nozon) v. 10.02.2010; FBB Bd. 339, S. 90-92
[301] siehe Abschnitt pg bbi
[302] Protokoll GFS zum Statusbericht April 2011, WSP Bd. 2, o.S.
[303] Schreiben WSP CBP (Manninger/Graf-Hertling) an den Bereichsleiter B (J.Korkhaus) v. 19.05.2010, WSP CBP, Bd. 2, (nicht paginiert)
[304] ebenda
[305] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 7
[306] ebenda, S. 8/9

Vertrag nach formell Bedenken hätte anmelden und eine Behinderungsanzeige einreichen müssen.[307]

Projektsteuerer als Projektbeobachter (2011/12)

Nach dem Verschiebungs- und Umbaubeschluss im Juni 2010 verstärkte der Projektsteuerer sein Fachpersonal im Bereich des Terminals. Insbesondere für die Vergabeeinheit VE 1,7 (TGA II) wurden als Fachprojektsteuerer Ingenieure herangezogen, die Erfahrungen beim Flughafenbau[308] hatten. Dennoch verschärfte sich die Situation auf der Baustelle, weil Ende 2010 erkannt wurde, dass die geplanten und beschlossenen Umbaumaßnahmen in der Terminalhalle mit weit gravierenderen Umplanungs- und Umbauerfordernissen in der TGA verbunden waren, als man bei der Beschlussfassung gedacht hatte. Der Projektsteuerer sah den neuen Eröffnungstermin damit als gefährdet an und teilte dies der Geschäftsführung pflichtgemäß[309] mit. Allerdings wurden zugleich Gegensteuerungsmaßnahmen beraten und letztlich beschlossen, die die Terminerreichung vorgeblich dennoch ermöglichen sollten. Dies waren insbesondere Umstellungen im Bauablauf und Beschleunigungsmaßnahmen durch eine Verdichtung der Montagearbeiten.

In Folge des massiv gestörten Bauablaufs wegen der Umplanungen, Umbauten und Beschleunigungsmaßnahmen schnellten die Kosten in die Höhe. Auch hinsichtlich dieses Sachverhalts sah sich der Steuerer lediglich in der Rolle des Warners und Hinweisgebers der Geschäftsführung. WSP CBP fertigte zur Kosten- und Finanzsituation des BER-Projekts drei vertrauliche Sachstandsberichte[310], die der Geschäftsführung zur Information der Spitzen der Gesellschafter dienten. Wowereit, Platzeck und Bomba wurden mit diesen Darstellungen von WSP CBP bereits ab Mitte 2011 (!) von der Geschäftsführung der FBB darauf vorbereitet, dass der Finanzierungsrahmen nicht mehr ausreichte, um die für die Fertigstellung des BER erforderlichen Budgets zu finanzieren. Spätestens nach der Eröffnung des BER müssten die Gesellschafter der FBB neue Zuschüsse bereitstellen.[311]Der Projektsteuerer hatte mit diesem Material für die Geschäftsführung nach seinem Verständnis seine Aufgabe erfüllt. Dabei gehörte die Kostensteuerung zweifellos zu seinen vertraglichen Aufgaben.

Im Dezember 2011 war den verantwortlichen Projektbeteiligten endgültig klar, dass der BER nicht wie geplant am 3. Juni 2012 eröffnet werden konnte. Die aus dem mangelhaften Fertigstellungsgrad resultierenden Bauarbeiten behinderten und blockierten die technische und die operative Inbetriebnahme des BER. Der für die Inbetrieb- und Abnahme der sicherheitstechnischen Anlagen des Terminals erforderliche Zeitraum war bis zum 03. Juni 2012 nicht mehr vorhanden. Ohne die erfolgreiche Durchführung der Wirk- und Verbundtests dieser Anlagen würde das Bauordnungsamt keine Nutzungsfreigabe für den BER erteilen.

Dennoch sah der Projektsteuerer sich nicht veranlasst, dies mit aller Deutlichkeit in den Entscheidungsgremien der FBB zum Thema zu machen. Vielmehr verband er die Feststellung einer kritischen und die Inbetriebnahme gefährdenden Situation mit der Darstellung von "Gegensteuerungsmaßnahmen", die zwar ambitioniert, aber geeignet seien, eine Eröffnung am 3. Juni 2012 zu ermöglichen.[312] Die Leiter der Projektsteuerung Frau Graf-Hertling und Herr Manninger erklärten im Untersuchungsausschuss zum mehrmals und übereinstimmend, dass es nicht die Aufgabe des Projektsteuerers sei, die Reißleine zu ziehen. Seine Aufgabe sei es vielmehr bis zum letzten Moment das Projekt voranzutreiben und Vorschläge zu machen,

[307] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 106
[308] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 8 u. 86
[309] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 10
[310] Rechenschaftsbericht FBB über die Verschiebung der Eröffnung v. 31.01.2013, FBB Bd. 552, S. 142.
[311] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 20/21
[312] CB 4/2011, S.12/13, FBB Bd. 121, BBI-Statusbericht f. GF-Sitzung am 14.12.2011, WSP CBP Bd. 1, ohne Paginierung, Folien 26-29

wie es doch noch zum Erfolg geführt werden könne.[313] Die vorgeschlagenen "Gegensteuerungsmaßnahmen" waren nicht einmal gründlich auf Umsetzbarkeit und Wirksamkeit geprüft worden. Viel mehr wollte man offenbar auch die kleinste Chance benennen, die der vertragsgemäß festgelegten Eröffnung des BER am 3.Juni 2012 dienlich sein könnte.

Die FBB wechselte zum Jahreswechsel 2011/2012 die Inbetriebnahmestrategie. Da der Flughafen zum geplanten Termin nicht fertigzustellen war, strebte man nunmehr eine „Inbetriebnahme vor Fertigstellung“ gem. § 76 Absatz 3 der Brandenburger Bauordnung an. Diese beinhaltete, dass man Teile des Terminalgebäudes nicht zum Eröffnungstag in Betrieb nehmen wollte und noch nicht funktionstüchtige und nicht abgenommene Anlagen der Gebäudetechnik, soweit sie zum Betrieb des Terminal zwingend notwendig waren, durch geeignete Maßnahmen zu substituieren versuchte. Die bedeutsamste temporäre Ersatzlösung sollte die sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle sein, die die nicht funktionsfähige vollautomatische Steuerung der Brandschutzanlagen (Löschung, Entrauchung, Entfluchtung) ersetzen sollte. Der Projektsteuer schien in dieser Situation und bei den folgenden Beratungs- und Entscheidungsprozessen nur noch passiver Beobachter zu sein. Zwar arbeiteten die Fachprojektsteuerer von WSP CBP an der Erarbeitung der sogenannten Mensch-Maschine-Schnittstelle mit, aber bei den internen Grundsatzentscheidungen zur Umstellung der Inbetriebnahmestrategie hat Manninger - auch nach seiner eigenen Darstellung - nicht maßgeblich mitgewirkt. Zwar war die Schnittstelle zum Bauordnungsamt nicht Bestandteil des Steuerungsvertrages war, so waren doch Fertigstellung, Inbetriebnahme, Abnahme und Dokumentation nicht losgelöst von den Genehmigungsprozessen zu steuern. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Projektsteuerer bei der sogenannten Task force[314] Brandschutz von FBB und Baugenehmigungsbehörde nach Aussage von Manninger nur als Beobachter und ohne Steuerungskompetenz nur informativ zugeladen war.

In den Wochen bis zur Absage der Eröffnung war es das Hauptbestreben des Projektsteuerers, das Projekt solange als möglich am Laufen zu halten. So wurde jeder ausgesprochene Zweifel unter Mitwirkung des Steuerers von der Geschäftsführung sofort aktiv „zerstreut“. Als Anfang März 2012 der externe Berater Dr. Fretter in einem Schreiben[315] an den Projektleiter Korkhaus feststellte, dass nach seiner Einschätzung der Termin nicht mehr zu halten sei, wurde der Steuerer beauftragt, diese Einschätzung zu entkräften und gemeinsam mit Dr. Fretter einen Lösungsweg aufzuzeichnen.[316] Wie schon zuvor basierte, der dargestellte Lösungsweg auf einer vollkommen illusorischen Abfolge von Arbeitsschritten auf einem Terminband[317], von denen jeder einzelne eingehalten werden musste, um das Ziel noch irgendwie zu erreichen. Manninger benutzte das Bild einer "Perlenschnur", bei der jede Perle zum richtigen Zeitpunkt grün hätte zeigen müssen. Träfe das einmal nicht zu, sei der Eröffnungstermin nicht zu halten.[318]

Retrospektiv erklärte der Projektsteuerer alles getan zu haben, um den Bauherren von der "äußerst" oder auch "absolut" kritischen Lage ins Bild zu setzen. Allerdings habe er wie schon zwei Jahre zuvor auch diesmal den Eindruck gehabt, dass die Geschäftsführung die Brisanz der Lage nicht wahrhaben wollte und den Fall einer nochmaligen Eröffnungsverschiebung völlig ausschloss. Die Formulierungen, die er bereits in dem gemeinsamen Brief mit Dr. Fretter vom 21. März 2012 benutzt hatte, wiederholte Manninger im Monatsbericht März

---

[313] Zeugin Graf-Hertling, Wortprotokoll vom 30.01.15, S. 8; Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 47 und 66
[314] Zur Arbeit der Task force Brandschutz siehe Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses, S. 266-269
[315] Schreiben Dr. Fretter an FBB (Korkhaus) vom 08.03.2012, WSP CBP 1, o.S.
[316] Schreiben von WSP CBP an die FBB v. 14.03.2012, FBB Bd. 462, S. 17-19
[317] Schreiben von Dr. M. Fretter und Ch. Manninger an FBB (Korkhaus) v. 21.03.2012, ebenda, S. 20/21
[318] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 09.01.2015, S. 26

2012. Als in der Beratung dieses Berichts in der Geschäftsführungssitzung am 31. März 2012 die entsprechende Stelle diskussionslos übergangen werden sollte, habe er auf einer Behandlung bestanden.

> "Und dann hat sich eine Diskussion losgetreten, auch mit dem Herrn Schwarz, der das erst mal gar nicht wahrhaben wollte: Ja, wie können Sie jetzt den Eröffnungstermin in Frage stellen?"[319]

Die Erklärung Mannigers als Steuerer WSP CBP für sein Agieren in den Monaten vor der zweiten Absage der Eröffnung 2012 ist identisch mit der für die erste Verschiebung 2010. WSP CBP nahm wieder für sich in Anspruch, die Geschäftsführung über die sehr kritische Lage hinreichend informiert zu haben, aber die "Reißleine zu ziehen", sei nicht die Aufgabe der Projektsteuerung. Sie habe das Vorhaben bis "zum letzten Atemzug" am Laufen zu halten.[320]

Die die von WSP CBP empfohlene Taktik, das Bauvorhaben soweit als möglich voranzutreiben, beruhte auf der Einschätzung, dass man nach der Absage der Eröffnung innerhalb weniger Wochen und Monate den BER fertigstellen und in Betrieb nehmen könne. Dieser Gedankengang des Projektsteuerers offenbart seine Unkenntnis über die tatsächlichen Verhältnisse auf der BER-Baustelle wie auch der notwendigen Abläufe der Inbetriebnahme eines Flughafens samt der notwendigen Vorbereitungen durch die Fluggesellschaften für den Flugbetrieb, so als ob es sich um den Bau eines Warenhauses handelte.

Selbst wenn man unterstellt, dass der Steuerungsvertrag eine auf Beratung und Unterstützung der Projektleitung reduzierte Aufgabenstellung beinhaltete, ist die Leistung des Projektsteuerers bei der Zuspitzung der Krise 2011/12 zu beanstanden. Die FBB hat es bis heute unterlassen, Regress wegen der Schlechtleistungen des Projektsteuerers geltend zu machen.

Gemeinsame Heimlichtuerei von Projektsteuerer und Geschäftsführung FBB

Stellt der Projektsteuerer Manninger in der Rückschau sein Tun hauptsächlich als beratend und unterstützend dar, so bekennt er sich in einer Hinsicht doch zu einer aktiven Einflussnahme. Er habe darauf gedrängt, dass die Entscheidung über die Absage des Eröffnungstermins erst zum letztmöglichen Zeitpunkt erfolgte. Dafür hatte man frühzeitig die 19. Kalenderwoche benannt.[321] Das begründete Manninger seinerzeit und rückblickend mit der Auffassung, dass man den Fertigstellungsprozess soweit als möglich vorantreiben müsse, um die Zeit- und Geldverluste auch bei einer Verschiebung der Eröffnung zu minimieren. In dem Augenblick, in dem die Absage bekannt werden würde, würde der Bauprozess nach Manningers Erwartung sofort zum Erliegen kommen. Schon das Bekanntwerden von Erwägungen einer Verschiebung führe zu schwerwiegenden negativen Folgen. WSP CBP drängte deshalb auf eine streng vertrauliche Kommunikation über brisante Probleme und eine mögliche Verabredung im engsten Kreis.[322]

Der Projektsteuerungsvertrag war durchaus umfassend ausgelegt. In der Praxis sah sich der Projetsteuerer in der Rolle des „verlängerten Schreibtisches“ oder „verlängerten Arms“ des Bauherren. Dabei war stets als Bauherr die Projektleitung FBB gemeint, die Bereichsleitung B, mit Korkhaus an der Spitze.[323] Diese Zuständigkeit resultierte zum einen aus der Geschäftsverteilung innerhalb der FBB, zum anderen aber auch aus der strikten Praxis

---

[319] Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 09.01.2015, Seite 61, siehe auch Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 14
[320] Zeuge Manninger Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 47 u. S. 66
[321] Schreiben von Dr. M. Fretter und Ch. Manninger an FBB (Korkhaus) v, 21.03.2012., FBB 462, S. 21
[322] siehe ebenda und Zeuge Manninger, Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 14 und Wortprotokoll vom 09.01.2015, S.26
[323] Mit der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen kommunizierte Herr Manninger regelmäßig nur bei der Schlusslesung der Controllingberichte und ab Juni 2010 bei der Beratung der Statusberichte TGA/Siko sowie der Monatsberichte.

Körtgens, der sich nicht als Ansprechpartner für direkt Projektbeteiligte, sondern nur für Geschäftsführer sah. So nahm Körtgen nur sporadisch an den regelmäßigen Baubesprechungen mit dem Projektsteuerer teil.

> „Das ist eine Organisationsstruktur. Es gibt eine klare Zuordnung, dass der Bereichsleiter Planung und Bau BBI – wie er noch bis zum Schluss heißt – in der letzten Funktion Herr Korkhaus war, und damit der oberste Ansprechpartner aller Planer, Ausführer, Ausführungsfirmen, Behörden usw. als zentrale Figur.“[324]

Es sei immer ein „Geben und Nehmen“ gewesen, der Projektsteuerer versuchte stets, „mit dem Bauherren einen gemeinsamen Weg zu finden“. [325] Dabei enthielt man sich massiver „Negativdarstellungen“.
Diese Art und Weise der Ausübung der Projektsteuerung durch die WSP CBP ist eine fragmentierte. Steuerung im direkten Wortsinn fand kaum statt, auch nicht vermittelt über die Verantwortung für die Rahmenterminpläne, das Nachtragsmanagement oder die Kostenkontrolle, da auch diese Aufgaben de facto stets „berichtend“ erfüllt wurden.

Allerdings war dies die Auslegung des Projektsteuerungsvertrages, die die FBS/FBB für gut und richtig hielt. Der Projektsteuerer war seit 2004 im Projekt und seine Mitwirkung wurde stets verlängert und umfänglich honoriert. Die FBB hat gegen den Projektsteuerer keine wesentlichen Regressforderungen für Schlechtleistungen geltend gemacht. Offensichtlich hat er die Leistungen erbracht, die die Flughafengesellschafft bestellt und erwartet hatte. Insofern fällt das unübersehbare Steuerungsdefizit auf der Flughafenbaustelle vollumfänglich in die Verantwortung der Geschäftsführung Prof. Schwarz / Dr. Körtgen.
Es mutet mehr als merkwürdig an, wenn Manninger erst in der Sitzung des Bauausschuss im Januar 2013, nachdem das Projekt vollends gescheitert war, zu einer kritischen Gesamtbetrachtung kam.

> „...man muss natürlich klar attestieren, dass wir nicht nur mit der Entrauchungsanlage Probleme haben, sondern dass wir da draußen sehr viele Themen haben. Wir differenzieren das klassischerweise in drei große Cluster. Der erste Cluster sind für uns die systemischen Mängel, der zweite große Cluster sind vertragliche Themen, und der dritte große Cluster sind die organisatorischen Defizite.“[326]

<u>Der „Irrtum“ des Aufsichtsrats</u>
Der Aufsichtsrat hatte bei seiner Vergabeentscheidung im September 2004 beschlossen, dass Aufsichtsrat und Gesellschafter ein eigenständiges Informationsrecht haben.

> "Es wird vereinbart, dass der Projektsteuerer gegenüber dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern direkt zum Bericht verpflichtet wird." [327]

Das unterblieb bei der endgültigen Vertragsgestaltung, so dass der Aufsichtsrat die Informationen des Projektsteuerers über den Projektverlauf stets nur in einer der Geschäftsführung dienlich erscheinenden Fassung erhielt.[328] Die Geschäftsführung verlangte vom Projektsteuerer Loyalität und Verschwiegenheit auch gegenüber den Aufsichtsgremien des Unternehmens. Der Projektsteuerer verwies mehrfach vor dem Untersuchungsausschuss darauf, dass seine Verschwiegenheitsverpflichtung gegenüber der FBB ihn daran hinderte,

---

[324] Zeuge Körtgen, Wortprtotokoll v. 17.10.2014, S. 21
[325] Zeuge Manninger Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 12; siehe auch ebenda S. 44
[326] Wortprotokoll Ausschuss Bauen und Verkehr v. 23.01.2013, S.8
[327] Protokoll der 66. AR-Sitzung v. 13.September 2004, FBB Bd. 66, S. 177.
[328] In der Leistungsbeschreibung im Projektsteuervertrag heißt es: "Unterstützung der Projektgruppe BBI bei der Berichterstattung an Aufsichts- und Entscheidungsgremien (Geschäftsführung, Projektausschuss und Aufsichtsrat)". FBB Bd. 277, S.186.

dem Aufsichtsrat direkt und eigenverantwortlich Auskünfte über Unternehmensrisiken oder Probleme zu geben. [329]
Der Projektsteuerer betrachtete den Aufsichtsrat - nach Maßgabe der Geschäftsführung - eher als ein externes, „politisches“ Gremium, dem brisante Informationen nur in homöopathischer Dosis zukommen sollten. Deshalb habe man Probleme in den Controllingberichten zwar angesprochen, aber sehr nebulös, denn die Controllingberichte waren in den Augen des Projektsteuerers angesichts des großen Verteilerkreises "öffentliche Berichte"[330].
Die Controllingberichte wie auch verschiedene Sachstandsberichte enthielten Indikatoren, aus denen der aufmerksame Leser eine problematische Entwicklung auf der BER-Baustelle hätte ableiten können, so war z.B. in den tabellarischen Anhängen der Controllingberichte die alarmierende Entwicklung der Kosten und der Nachträge für die Teilprojekte und Vergabeeinheiten ablesbar. Auch der sich 2011 auftuende Finanzierungsengpass wäre bei kontinuierlicher Verfolgung der Berichte für die Aufsichtsratsmitglieder erkennbar gewesen. Insgesamt aber vermittelten die Controllingberichte in den Zusammenfassungen, den Ampelsetzungen wie in den Textkapiteln Probleme - wenn überhaupt –sehr verschwommen und „weich“ gespült. Ansätze von Problemdarstellungen wurden immer mit der Botschaft verknüpft, dass an deren Lösung schon gearbeitet werde.
Besonders hybrid war die Darstellung, wenn die „Problemlösung“ ein angestrebter Aufsichtsratsbeschluss war. So wurde in mehreren Controllingberichten des Jahres 2011 den Aufsichtsratsmitgliedern dargelegt, dass sich eine zu beschließende kostenintensive Maßnahme im Rahmen von Budget oder Prognose befände, sofern in einer anderen Aufsichtsratsvorlage über deren Erhöhung beschlossen werden würde. Im Rückblick haben alle auf diese Beschlussfassungen angesprochen Aufsichtsratsmitglieder die Auffassung bekundet, dass sich das Projekt bis zur Absage der Eröffnung 2012 im Kosten- und Finanzierungsrahmen bewegt habe. Der Projektsteuerer hat eindeutig dazu beigetragen, die Aufsichtsratsmitglieder in diesen Irrglauben zu setzen.
Letztlich muss man feststellen, dass der Projektsteuerer der Geschäftsführung geholfen hat, dem Aufsichtsrat ein trügerisches Bild über Realitäten zu vermitteln. Andererseits verfügte der Aufsichtsrat über alle Möglichkeiten, sich die erforderlichen Informationen zu verschaffen. Er hat die Informationen der Geschäftsführung ungeprüft hingenommen, was spätestens nach der 2010 erforderlich gewordenen ersten Verschiebung der Eröffnung unakzeptabel war. Der Vorwurf, dass die Geschäftsführung und der Projektsteuerer dem Aufsichtsrat die ganze Wahrheit vorenthalten hätten, fällt somit auf den Aufsichtsrat zurück, weil er ein solches Agieren der Geschäftsführung über Jahre ermöglicht und geduldet hat.

<u>In der Krise nach dem Crash nur noch Zuschauer</u>
Stand der Projektsteuerer unmittelbar nach der Absage im Mittelpunkt der Krisenbewältigung, er sollte die Ursachen erklären und Auswege aufzeigen, geriet er schnell an den Rand der operativen Krisenbearbeitung. Manninger sagte aus, dass vom Juni bis Dezember 2012 die Rolle und die Aufgaben der Projektsteuerers unbestimmt blieben. Erst dann teilte der Geschäftsführer Amann ihm mit, dass der Projektsteuerer seine Aufgaben im bisher vereinbarten Umfang weiterführen solle. Allerdings wären die Reaktionen auf ihre Vorschläge gering gewesen.[331] Amann hingegen berichtete dem Aufsichtsrat in der Sitzung vom Januar 2013, dass es ein unklare Vertragslage zum Projektsteuerer gäbe.

> „Diese laufe eher auf eine buchhalterische Verwaltung als ein Controlling des Projekts hinaus. Dennoch sei bei WSP/CBP die für die Fortführung des Prozesses erforderliche

[329] Zeuge Manninger Wortprotokoll vom 09.01.2015, S. 27
[330] ebenda
[331] Zeuge Manninger Wortprotokoll vom 07.11.2014, S. 22

Datengrundlage vorhanden. Zwischenzeitlich sei der Personaleinsatz bei WSP/CBP zurückgeführt worden."[332]

Schlussfolgerungen für die Projektstruktur, die die Geschäftsführung oder der Aufsichtsrat aus dieser Darstellung gezogen haben, konnten vom Untersuchungsausschuss nicht nachverfolgt werden.

Wesentliche Entscheidungen im Projektverlauf

An vielen Punkten lassen sich schwerwiegende Fehler der Geschäftsführung und daran anknüpfende Fehlentscheidungen des Aufsichtsrats festmachen. Die ständigen Änderungswünsche während der Planungsphase und noch während der Bauphase gehören zweifellos dazu. Darüber hinaus sind u.E. fünf wesentliche Entscheidungssituationen auszumachen, an denen das Versagen der Geschäftsführung besonders exemplarisch sichtbar wird. Diese sind:

1. Änderung der Vergabestrategie 2007 und deren Folgen
2. Festlegung des neuen Eröffnungstermins auf den 03. Juni 2012 im Juni 2010
3. Verpassen der letzten Möglichkeit, das Projekt geordnet zu Ende zu führen im Frühsommer 2011
4. Rettungsversuch der Eröffnung durch eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung
5. Zusammenbrechen der Projektstrukturen nach der Eröffnungsabsage

Deshalb werden im Folgenden an diesen fünf Kulminationspunkten die Entscheidungsgründe, die Geschäftsführervorlagen und die Entscheidungsabläufe in den Gremien aufgearbeitet.

Änderung der Vergabestrategie 2007

Aufteilung in kleinteilige Vergabeeinheiten und Ausschreibung ohne Ausführungsplanung

Die Vergabestruktur zu Projektbeginn war im Groben klar und angemessen. Die 15 großen Vergabepakete für den unterirdischen Bahnhof, die luftseitigen Anlagen (Rollbahnen, Hangarvorflächen usw.), technische Infrastruktur, Straßen u.a.m. gingen in der Regel an leistungsfähige Generalunternehmer. Auch dort kam es zu Kostenüberschreitungen und Zeitverzügen[333]. Die Generalplanerleistung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) ging am 27.Dezember 2004 problemlos an pg bbi. [334] Fristgerecht konnten die Planungen am 30. Juni 2006 beim Bauordnungsamt eingereicht werden. Baustart sollte im Mai 2008 sein.

Am 16. April 2007[335] lag die ursprüngliche Baugenehmigung für das Terminal vor. Diese stellte die Grundlage für die geplante Vergabe eines Generalunternehmervertrages zur Errichtung des Terminals dar. Die Suche nach dem Generalunternehmer war Ende 2006 gestartet worden und hielt zu diesem Zeitpunkt noch an. Die Vergabe war für Dezember 2007[336] geplant. Bis dahin sollten die ersten wesentlichen Planänderungen (Retailflächen, Pier Nord, Erweiterung Mainpier) in die Genehmigungsplanung noch integriert werden und in

[332] Protokoll der AR-Sitzung v. 16.01.2013, FBB Bd. 526, S. 12

[333] Der Zeuge Oettel berichtete von 500, z.T. sachlich nicht belegten Nachträgen an dem einfachen Bauwerk einer Rollbahn. Zeugenaussage Oettel v. 29.01.2016, S. 15

[334] www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2004/2004-12-27-bbi-planungen/index.php oder aus FBB Akten?

[335] Presseerklärung der FBB vom 16.04.2007 , www.berlin-airport.de/presse/pressemitteilungen/2007/2007-04-16-baugenehmigung/indes.php

[336] 82. AR-Sitzung vom 29.06.2007, FBB 69, S. 298,

einem Nachtrag zur Baugenehmigung vom 02.Juli 2007 beantragt werden.[337] Insofern hätte nach Weyer auch kein Zeitverlust aufgrund von Planungsänderungen eintreten sollen.
In der 83. Sitzung des AR im September 2007 wurde darüber berichtet, dass alle präqualifizierten Anbieter für den Terminalbau bei den technischen Belangen im Rahmen der Kostenschätzung der FBB lägen, bei den übergeordneten Leistungen und Baunebenkosten (Steuerung, Überwachung, u.ä.) jedoch deutlich über dem Budget, weshalb eine Aufhebung der Ausschreibung zu erwägen sei.[338] Über die Tragweite einer solchen Entscheidung waren sich die Mitglieder des Aufsichtsrats bewusst und Wowereit verwies deswegen auf die Einbeziehung der Gesellschafter.[339] Die Aufhebung des Vergabeverfahrens wurde schließlich in der außerordentlichen 84. Sitzung des Aufsichtsrats am 09. Oktober 2007 beschlossen.
Während die Kostenschätzung der FBB für das Terminal bei 619 Mio. € gelegen hatten, lagen die Angebote bei 1040 Mio. € mit nur einer Differenz untereinander von 0,2 %.[340] Die Vermutung, es handele sich um Preisabsprachen, wurde nicht belegt. Der Grund für die Aufhebung des Vergabeverfahrens war die Unwirtschaftlichkeit der Angebote. Aus Sicht der Geschäftsführung sei eine Weiterführung des Verfahrens auf dieser Grundlage nicht zu empfehlen, da die erhöhten Kosten ohne zusätzliche Finanzierungsmittel nicht gedeckt werden könnten.[341] Bei einer Aufteilung der Gesamtvergabe in sieben Teillose hingegen könnten die Kosten im bisherigen Finanzierungsrahmen gehalten werden. Allerdings müsste die Ausführungsplanung durch die FBB übernommen und schnellst möglich ausgeschrieben, die Projektleitung verstärkt, ein externes Projektmanagement einbezogen und die Objektüberwachung entsprechend neu ausgerichtet werden.[342]
Als eine zu erwartende Auswirkung der veränderten Vergabestrategie machte Weyer auf die Überlappung der Endausbauphase mit dem Probebetrieb aufmerksam. [343]
Der Aufsichtsrat folgte der Empfehlung der Geschäftsführung und beauftragte diese, sogleich die Vergabe der Ausführungsplanung zum Dezember 2007 vorzubereiten.[344]
Vorgezogen wurden die Vergaben VE 1.1 Gepäckförderanlage und VE 1.2 Rohbau, mit denen noch im November begonnen wurde. [345]
In der 85. Sitzung des Aufsichtsrats am 07.12.2007 wurden alle weiteren Beschlüsse zur Änderung der Vergabestrategie für das Terminal vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschafterversammlung vollzogen. Für die Teillose wurden folgende Budgets freigegeben:

Ausführungsplanung	25 Mio. €,
Construction Management	30 Mio.€,
VE I.1 GFA	51 Mio. €,
VE I.2 Rohbau	107 Mio. €,
VE I.3 Hülle	139 Mio. €,
VE I.4 Ausbau I	42 Mio. €,
VE I. 5TGA I	91 Mio. €,
VE I.6 Ausbau II	90 Mio. €,
VE I.7 TGA II	107 Mio. €.[346]

[337] ebenda
[338] 83. AR-Sitzung vom 14.09.2007, FBB 69, S. 221 und S. 240
[339] FBB 69, S. 222
[340] 84. AR-Sitzung vom 09.10.2007, FBB 69, S. 204
[341] 84. AR-Sitzung vom 09.10.2007FBB Bd. 69, S. 199
[342] 84. AR-Sitzung vom 09.10.2007FBB Bd. 69, S. 209
[343] 84. AR-Sitzung vom 09.10.2007FBB Bd. 69, S. 200
[344] 84. AR-Sitzung vom 09.10.2007, FBB Bd. 69, S. 202
[345] Email vom 02.11.2007 an FBB –Geschäftsführung über das Ergebnis des Beschlusses des Aufsichtsrats im Umlaufverfahren, FBB Bd. 69, S. 181

Die Vergabe der Ausführungsplanung sollte im Umlaufverfahren[347] beschlossen werden. Die Berichterstattung auf dieser Klausurtagung wurde von Weyer, Bereichsleiter B Körtgen und Teilprojektleiter Terminal Nozon vorgetragen. Zeitgleich wurden jedoch auch die Erweiterung des Mainpiers und das Walkboarding Pier Süd als Erweiterungsmaßnahmen des Terminals beschlossen. Damit könne die Eröffnungskapazität auf bis zu 30 Mio. Passagiere pro Jahr erhöht werden.[348]
Das Budget für das Terminal (ohne Ausführungsplanung und Construction management) wurde auf 627 Mio. € erhöht (im Jan. 2007 betrug es 555 Mio. €)[349]. Selbst unter Berücksichtigung der Erweiterungen des Bausolls in Höhe von 73 Mio. € sei dieses Budget deutlich unter den Angeboten aus dem abgebrochenen Vergabeverfahren, wurde im Votum der Senatskanzlei vermerkt. Deshalb sei diesem Vorgehen zuzustimmen.[350] Trotz der von Wowereit im AR betonten Wichtigkeit der Entscheidung zur Umstellung der Vergabestrategie tagte die Gesellschafterversammlung im Dezember 2007 nicht. Der nötige Beschluss wurde per Umlaufverfahren ohne weitere Beratung getroffen, seitens des Gesellschafters Berlin erfolgte die schriftliche Zustimmung durch Herrn Bunde aus dem Beteiligungsreferat.[351]
Über die tatsächliche Auftragsvergabe zur Ausführungsplanung wurde der AR im Controllingbericht 01/2008 informiert durch die Mitteilung, dass am 21.12.2007 dieser Auftrag an pg bbi erteilt worden sei.[352] Über die nötige Anpassung des Bauüberwachungsauftrags wurde nur pauschal ohne Nennung von Kosten berichtet.[353] Dem AR wurden diese Informationen sowie die Auftragsvergabe des Construction Managements an Drees & Sommer durch die GF in der 86. Sitzung vom 11.04.2008 mitgeteilt.
In der außerordentlichen AR-Sitzung vom 03.06.2008 musste durch die GF eingestanden werden, dass die Vergabe des Rohbaus erheblich über dem Kostenrahmen liege. Dies resultiere aus einer „deutlich veränderten Marktlage“[354], aber auch aus nötigen Beschleunigungsmaßnahmen, um den Bauverzug wegen des verpatzten GU-Vergabeverfahrens von 3 Monaten aufzuholen.[355]

Mangelnde Anpassung der Projektsteuerung und Bauüberwachung – Das traurige Kapitel über Dress& Sommer

Am 01. September 2008 fand der Wechsel in der Geschäftsführung von Weyer auf Körtgen statt.[356]

---

[346] 85. AR-Sitzung vom 07.12.2007, FBB Bd. 69, S. 8-9
[347] FBB Bd. 69, S. 146
[348] 85. AR-Sitzung vom 07.12.2007, FBB Bd. 69, S. 6
[349] 85. AR-Sitzung vom 07.12.2007, FBB Bd. 69, S. 34
[350] Vermerk Mende, Skzl Bd. 621, S. 2
[351] Skzl Bd. 728, S. 172
[352] Controllingbericht 01/2007, S. 4 und S. 20
[353] Controllingbericht 01/2007, S. 21
[354] Vermerk Mende, Skzl. Bd. 629, S. 90
[355] ebenda
[356] Weyer hatte im Untersuchungsausschuss berichtet, vor einer Berufung Körtgens gewarnt zu haben. „Zeuge Thomas Weyer: Es gab Überlegungen, Herrn Körtgen zum Geschäftsführer zu machen, die ich persönlich nicht nachvollziehen konnte, und zwar aus folgendem Grund: Er war damit nicht nur zuständig für das Thema BBI, sondern auch für viele operative Themen, unter anderem für den Bereich Real Estate, der was mit Immobilienentwicklung zu tun hat, was wiederum was mit Finanzthemen zu tun hat. Es ist immer schwierig, jemanden in so eine Verantwortung zu bringen, wenn er nicht weiß, was ein Barwert ist, wenn er Investitionstheorien nicht kennt, auch in der Praxis nie gemacht hat. Deswegen habe ich damals einen anderen Vorschlag gemacht, den ich auch nach wie vor für richtig halte, dass man Herrn Körtgen von mir aus zum Generalbevollmächtigten für dieses BBI-Projekt macht und dass man gleichzeitig Herrn Dr. Schwarz einen

In Körtgens Verantwortung fiel die weitere Vergabe der Teillose zum Terminal. Unterstützung hätte er durch den beauftragten Construction Manager Dress & Sommer erfahren können, der seine Tätigkeit im Juni 2008 nach erfolgreicher Ausschreibung aufgenommen hatte. Innerhalb kürzester Zeit legten die 20-25 beteiligten Ingenieure unter der Leitung von Gisbert Kollenda eine erste Projektanalyse vor, die bezüglich des eingetretenen Zustands und Zeitverlusts deutliche Risiken für die Terminplanung wie für die Kosten identifizierte. Der Rohbau hatte fünf bis sechs Monate Verzug, die Ausführungsplanung lag nicht vor, die Baugenehmigung musste wegen der Änderungswünsche der Geschäftsführung neu beantragt werden. Außerdem enthielten die bisherigen Kostenprognosen weder Preisgleitüberlegungen noch ausreichende Vorsorge für Unvorhersehbares.[357]
In einer Zeit der Hochkonjunktur und eines heiß gelaufenen Baumarktes konnten die geplanten sieben Vergabepakete nicht wie vorgesehen platziert werden. Bei manchen Angeboten gab es nur einen oder zwei Bieter oder die Angebote lagen weit über den kalkulierten Kosten. Drees & Sommer empfahl deshalb eine noch kleinteiligere Vergabestrategie einzuschlagen, die Aufgabenpakete besser zu planen und die Verträge mit den bauausführenden Firmen stringenter an die Detailplanung zu knüpfen. Dadurch hätte das Nachtragsrisiko erheblich gemindert werden können.
Drei Varianten wurden der Geschäftsführung im Herbst/Winter 2008 vorgestellt, die sich durch die Höhe der erwarteten Kosten und den zeitlichen Verzug bei der Fertigstellung des BER unterschieden. Würde an dem gesetzten Termin festgehalten werden, fielen die höchsten Kosten an, würde der Termin, damals galt noch der 30. Oktober 2011, verschoben werden, könnten bessere Planungen und geringere Kosten generiert werden.[358]
Die Geschäftsführung war von den vielen roten Ampel im Sachstandsbericht vom Dezember 2008 nicht begeistert, von den Berichten und Vorschlägen von Drees &Sommer auch nicht. Dem Aufsichtsrat legte sie in der Sitzung vom 12. Dezember 2008 Vorschläge vor, die nur zum Teil die Empfehlungen von Dresse & Sommer aufnahmen. Der Eröffnungstermin wurde nicht infrage gestellt.
Angesichts dieser Situation verlangte der AR eine erneute Kostenüberprüfung.[359] [360] Der Aufsichtsrat bestätigte die Vergaben von Teillosen für das Terminal, bekam aber auch Kenntnis über die sich verschärfenden Probleme mit dieser Vergabestrategie. Das Vergabelos VE 1.5 TGA I wurde trotz eines unwirtschaftlichen Angebots des einzigen Bewerbers, einer Arge von ImTech und Caverion, beschlossen. Die Vergabe des Teilloses VE 1.7 TGA II wurde ein weiteres Mal verschoben, da sich kein Anbieter gefunden hatte. Eine weitere Aufsplittung dieses Teilloses sollte vorgenommen werden.
Der Wirtschaftsplan für das Jahr 2009 wurde in dieser Sitzung nur unter Vorbehalt mit 6 Stimmenenthaltungen beschlossen, was als deutliches Zeichen für die vorhandene Skepsis im Aufsichtsrat gegenüber der Geschäftsführung gelten muss. Das Budget für das Terminal wurde inzwischen mit 844 Mio. € angegeben, von weiteren Kostensteigerungen, insbesondere durch zu erwartende Nachträge der Baufirmen musste ausgegangen werden. Diese Nachträge

---

Finanzkaufmann, einen kaufmännischen Geschäftsführer mit Zuständigkeiten für Finanzen und kaufmännische Themen dort zur Seite stellt...Wortprotokoll Zeuge Weyer v. 10.10.2014, S. 27

[357] siehe Wortprotokoll Kollenda v. 30.01.2015
[358] Drees & Sommer, Vorlage für die Geschäftsführung Projektstatusbericht Nr. 12/2008,
[359] AR-Sitzung vom 12.12.2008, FBB Bd. 70, S. 1 ff.
[360] Ahnend, dass hier etwas bei der Geschäftsführung im Argen lag, beschlossen die Gesellschafter, einen weiteren Geschäftsführer für kaufmännische Angelegenheiten zu suchen. Die Suche wurde vom Präsidialausschuss des AR unter Wowereits Ägide getätigt und in dessen Sitzung vom 07.09.2009 eingestellt. (Skzl Bd. 665, S. 77, siehe auch Protokoll der AR-Sitzung vom 17.09.2009, FBB Bd. 264, S. 283 ff.

ergaben sich insbesondere aus dem Sachverhalt, dass die Ausschreibungen auf sehr groben Planungsgrundlagen beruhten und die Leistungsbeschreibung demzufolge unvollständig war.
Der Zeuge Nozon nahm im Untersuchungsausschuss zu dem Sachverhalt der Umstellung der Vergabestrategie folgendermaßen Stellung:

> „Vielleicht noch weiter zum Vergabekonzept'. Auch dieser Zuschnitt auf die sieben Pakete er- wies sich als nicht unbedingt marktgerecht. Für die gesamte Stromversorgung wurde ursprünglich avisiert, nur ein Paket zu machen, das heißt, den ganzen Starkstrom und die verschiedenen Schwachstromgewerke in einem Paket zu bündeln. Hier gab es dann letztendlich nur einen einzigen Bieter, der hier infrage gekommen wäre, also bei der Bewerbung alleine schon, und man hat sich dann dazu entschlossen, das noch mal aufzuteilen, und zwar in den Starkstromgeteilt in den Fluggastterminal und die Piere Nord und Süd sowie dann die komplette Datentechnik, also die passiven Netze, Glasfaser und Kupfer, die Brandmeldeanlage und Sicherheitstechnik, also Kamera, Einbruchmelde- und Brandmeldeanlage, und die Gebäudetechnik. Darüber hinaus gab es noch das Paket der Aufzüge und Fahrtreppen. _ Das waren unsere sogenannten 7er-Pakete.
>
> Bei der Mechanik_ sprich: die Entrauchungsanlage, Lüftung, Heizung, Klima, Sanitär, die sogenannten mechanischen Gewerke _ gab es im ersten Schritt noch einen Bewerbermarkt. Und im Rahmen des Bieterverfahrens ist letztendlich nur ein Bieter noch da gewesen. Zu dem Zeitpunkt gab es dann ernsthafte Überlegungen, auch dieses Vergabeverfahren aufzugeben und noch einmal neu auszuschreiben, zumal auch die Kosten eine deutliche Abweichung nach oben hatten gegenüber dem damals kalkulierten Budget. Das wurde aber verworfen, um ins- besondere den Terminplan, der seinerzeit bestand, nämlich die Fertigstellung zum 30.Oktober 2011 zu bewerkstelligen, aufrechtzuerhalten. Eine Neuausschreibung hatte zwangsläufig zu einer späteren Inbetriebnahme geführt _ möglicherweise zu reduzierten Kosten.“[361]

In der 91. AR-Sitzung vom 04. Februar 2009 wurde eine vorläufige Bilanz der Vergaben zum Terminal gezogen.

Die einzelnen Lose wurden nunmehr wie folgt gegliedert:

1.1	Gepäckanlage	42 Mio.	(51 Mio.)
1.2	Rohbau	176 Mio.	(107 Mio.)
1.3	Fassade in vier Unterlosen	202 Mio.	(139 Mio.)
1.4	Ausbau I in sieben Unterlosen	62 Mio.	(42 Mio.)
1.5	TGA I	105 Mio.	(91 Mio.)
1.6	Ausbau II in acht Unterlosen	117 Mio.	(90 Mio.)
1.7	TGA II in fünf Unterlosen	126 Mio.	(107 Mio.)

(alle Zahlen aus Protokoll der AR-Sitzung v. 04.02.2009[362]. Die Vergleichszahlen in Klammern aus dem Protokoll AR-Sitzung v. 07.12.2007[363])

Gleichzeitig wurde endlich der angekündigte Nachtrag zur Bauüberwachung in Höhe von 13

[361] Zeuge Noton, Wortprotokoll v. 14.02.2014, S. 9-10
[362] Protokoll der AR-Sitzung v. 04.02.2009, FBB Bd. 264, 481 ff.
[363] FBB Bd. 69, S. 8-9

Mio. € beschlossen, womit sich die Baunebenkosten aus der Umstellung der Vergabestrategie auf 68 Mio. erhöhten.

Die Kosten für die zeitgleich beauftragten Planungsänderungen wurden mit 69 Mio. angegeben.[364]

In der Beschlussfassung des Aufsichtsrats zur Finanzierung dieser Mehrkosten hieß es:

> „Dabei geht der Aufsichtsrat davon aus, dass der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH dafür Finanzierungsmittel in ausreichender Höhe auf Grundlage der erwarteten Brücken- und Langfristfinanzierung zur Verfügung stehen.“[365]

Die nötige enge und auf das Terminal konzentrierte Projektsteuerung /Construction management wurde aus fadenscheinigen Gründen von Körtgen im Februar 2009 beendet. Dazu lief zwischen Körtgen und dem für die übergeordnete Projektsteuerung gebundenen WSP CBP klammheimlich schon Ende 2008 Vorbereitungen. Der Vertrag mit Drees & Sommer, der eine stufenweise Beauftragung vorsah, wurde zum 01. März 2009 einfach nicht verlängert, wovon der Projektleiter von Drees &Sommer Kollenda erst einen Tag vorher erfuhr. [366]
In einem anschließenden Gerichtsverfahren konnte D&S wenigstens die ausstehenden Honorare erstreiten.
Die bisherigen Aufgaben von Drees &Sommer sollten durch eine Auftragserweiterung an WSP CBP übertragen werden. Merkwürdiger Weise wechselte genau zu diesem Zeitpunkt ein verantwortlicher Mitarbeiter von WSP CBP, Herr Thomas Schwarz, auf die Seite der FBB und wurde technischer Bereichsleiter.
Im Ergebnis hat sich die FBB aus Dummheit oder Berechnung genau desjenigen Steuerers entledigt, der sowohl eine klare Sicht auf die schon aufgelaufenen Probleme hatte als auch nicht gewillt war, den ständigen Änderungswünschen der Möchtegern-Bauherrenriege kritiklos zu folgen.
Merkwürdig ist auch das Schweigen des Aufsichtsrats zu nennen. Obwohl die Einschaltung von Drees &Sommer beim Scheitern der Generalunternehmerbeauftragung eine Forderung der Banken war, konnte oder wollte sich weder in der Geschäftsführung noch im Aufsichtsrat jemand daran erinnern. Den Banken selbst war diese Vorgabe inzwischen nicht mehr so wichtig, da die 100%ige Bürgschaftsübernahme durch die öffentliche Hand das Bankenrisiko auf Null senkte. Die bloße Mitteilung der Geschäftsführung, man sei mit den Empfehlungen von Drees & Sommer nicht zufrieden gewesen, genügte dem Aufsichtsrat, den Wegfall dieses wichtigen Projektsteuerers für das Terminal hinzunehmen.[367]
Der Kritiker war weg, die Änderungswünsche der Geschäftsführung konnten weiter gepflegt werden.
Die Trennung von Drees & Sommer ist einer der wesentlichsten Managmentfehler der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen
Die erhofften, Kosten mindernden Effekte aus der Umstellung der Vergabestrategie auf kleinteilige Lose waren zu diesem Zeitpunkt nachgewiesener Maßen nicht eingetreten. Ein Vergleich der angenommenen Budgets zu den Teillosen und den Kosten für Steuerung, Ausführungsplanung und Bauüberwachung, hätte folgendes Ergebnis gebracht:

Kosten für

[364] Protokoll der AR-Sitzung vom 04.02.2009, FBB Bd. 264, S. 503
[365] Protokoll der AR-Sitzung vom 04.02.2009, FBB Bd. 264, S. 488
[366] Zeuge Kollenda, Wortprotokoll vom 30.01.2015,
[367] FBB Bd. 119, Controllingbericht 2/2009, S. 25 (von 99)

Ausführungsplanung, Constructionmanagement, Bauüberwachung	68 Mio. €[368]
Sieben Teillose und deren weitere Aufsplittung	883 Mio.€[369]

Ein Vergleich zu den Angeboten in Höhe von ca. 1 Mrd. € aus der aufgehobenen Generalunternehmerausschreibung lässt sich nicht mehr seriös ziehen, da inzwischen durch die Planänderungen zum zusätzlichen Bau der Piere Nord und Süd und zur Erweiterung des Mainpiers die Baumasse seit 2007 deutlich erhöht wurde. Die Kostenprognosen für das Terminal stiegen insgesamt von 555 Mio. € am Beginn der Ausschreibung für einen Generalunternehmer 2006 auf 844 Mio. € Anfang 2009.
Die Behauptung, dass diese Kostensteigerung allein aus der Erweiterung Baumasse resultierten, wie es durch Geschäftsführung und Aufsichtsrat, in den letzten Jahren vermehrt durch Wowereit und Mehdorn vorgetragen wurde, ist falsch. Vielmehr ist zu konstatieren, dass sich die angekündigten Kostenminderungseffekte aus der Umstellung der Vergabestrategie auf kleinteilige Vergabelose nicht nachweisen lassen. Die Kostensteigerungen aufgrund von aktuellen Marktentwicklungen ließen sich durch die Umstellung der Vergaben möglicherweise eingrenzen, nicht jedoch gegenüber den im Generalunternehmer-Vergabeverfahren gemachten Aussagen zu den technisch-baulichen Projektbestandteilen verringern. Die Schwierigkeiten für die Projektsteuerung und die Bewältigung der Schnittstellen zwischen den Vergabelosen wurde massiv unterschätzt, die eigene Kompetenz als Bauherr überschätzt.
Schon Ende 2008 hätte die Frage einer Verschiebung des geplanten Eröffnungstermins sorgfältig abgewogen werden müssen, wie es Drees & Sommer in ihrer Vorlage vorgeschlagen hatten. Statt dessen wurde das Risiko eingegangen, die Bauphase mit dem Probebetrieb überlappen zu lassen. Diese Entscheidung wurde in den Folgejahren nicht mehr infrage gestellt oder gar korrigiert. Sie erwies sich in der Endphase des Projekts 2011/2012 als fatal.

Verschiebung 2010 - Mythen, Zwänge, Selbstbetrug

Bau- und Planungsverzüge bis Juni 2010

Bei der Entscheidung zur Aufhebung der GU-Ausschreibung für das Terminal wurde schon darauf hingewiesen, dass Zeitpuffer im Projekt nicht mehr vorhanden waren. Dennoch traten weitere Verzögerungen aufgrund der schleppenden Vergaben der Bauleistungen für das Terminal ein. Außerdem war der Winter 2009/2010 sehr schneereich, was die Bauarbeiten behinderte. Zu Beginn des Jahres 2010 war insgesamt ein erheblicher Bau- und Planungsrückstand zu verzeichnen. Dieser wurde durch weitere Änderungswünsche der FBB verschärft. Besonders folgenschwer für den erhöhten Planungsbedarf war der so genannte Ebenenshift, durch den eine ganze zusätzliche Etage in die vorhandene Kubatur des Terminals eingefügt werden sollte. Der entsprechende Bauantrag wurde am 31. März 2009 eingereicht.[370] Am 30. Oktober 2009 wurde die Baugenehmigung für den Ebenenshift, das Pier Süd, die Erweiterung der Retailflächen und andere Planänderungen erteilt. [371] Erst auf dieser Grundlage konnte die Ausführungsplanung begonnen werden. Der Planungsverzug war erheblich. Durch die schon getätigten Vergaben von Einzellosen setzte eine so genannte baubegleitende Planung ein, die hinsichtlich möglicher Baufehler und vor allem von

[368] Die Kostenerhöhung für die Bauüberwachung wurde erst im Feb. 2008 in Höhe von 13 Mio. € dem AR zur Kenntnis gegeben.
[369] Protokoll der Referentenrunde am 29.01.2009, Skzl. Bd. 642, S. 21
[370] Aus Unterlagen des Zeugen Paap, die dem UA BER bei dessen Vernehmung übergeben wurden.
[371] Zeuge Dahlitz Wortprotokoll v. 16.05.2014, S. 9

Kostensteigerungen durch Nachtragsforderungen der ausführenden Firmen höchst risikovoll war.
In der Sitzung des AR am 26.03.2010 trug die GF über die Verzüge im Bereich der TGA I vor und verwies auf die Notwendigkeit weiterer, kostenträchtiger Beschleunigungsmaßnahmen, die mit den Firmen vereinbart werden müssten. In einem vertraulichen Sachstandsbericht vom 19.07.2010, der auf Veranlassung des Projektausschusses von WSP-CBP erstellt wurde, wurde die Situation bezüglich der Bauausführung deutlich. Dort wurde darauf verwiesen, dass die Arge ImCa als Auftragnehmer der Vergabeeinheit I,5 (TGA I) darauf bestünde, dass zunächst alle ihre Nachforderungen beglichen sein müssten, bevor sie bereit wäre, im Zuge einer Ergänzungsvereinbarung die Aufstockung ihrer Baukapazitäten vorzunehmen.[372]

Insolvenz des TGA-Planers

Eine Vorgabe der FBB bei der Ausschreibung der Generalplanung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung des Terminals war die feste Einbeziehung eines TGA-Planers in die Planungsgemeinschaft als Partner, nicht - wie sonst üblich - als Subunternehmer. Über die Ursachen der Insolvenz des TGA-Planers Ingenieurbüro Kruck IGK-IGR erhielt der Untersuchungsausschuss unterschiedliche Aussagen. Unbestritten ist, dass wegen des ständigen Planänderungsbedarfs die TGA-Planung hinter den Terminsetzungen hinterher hing. Deshalb wurden Zahlungen der FBB an die pg bbi gekürzt und demzufolge nur gekürzt an den TGA-Planer ausbezahlt. Dieser Umstand wurde von der kaufmännischen Geschäftsführung der pg bbi nicht als finanzielles Problem für die Existenz des TGA-Ingenieurbüros und damit für den Fortbestand der pg bbi identifiziert. Eine Zahlung in Höhe von 350 T€ wurde beispielsweise durch pg bbi nicht an IGK-IGR weitergereicht, sondern auf ein Notaranderkonto gezahlt. [373] Für uns ist es nicht glaubhaft, dass weder JSK noch gmp nach eigener Aussage etwas von den Schwierigkeiten des Ingenieurbüros IGK-IGR ahnten. Offenbar reichte die finanzielle Decke des kleinsten Partners der GbR nicht aus, um die Mittel für die Beschäftigung weiterer Ingenieure zur TGA-Planung faktisch in Vorkasse zu ungeklärten Nachtragsverhandlungen mit der FBB zur Verfügung zu stellen. Im Februar erfolgte der Insolvenzantrag des Ingenieurbüros, angeblich zur völligen Überraschung sowohl der pg bbi als auch der FBB. [374]
Mit dem Ausscheiden des Ingenieurbüros aus der pg bbi wurden die Leistungsprobleme im TGA-Bereich potenziert. Zwar wurden Subunternehmen der IGK-IGR durch pg bbi weiterhin an das BER-Projekt gebunden, jedoch ist die Neuaufstellung unter höchstem Zeitdruck mit organisatorischen Schwierigkeiten und dem Verlust von Ingenieurswissen verbunden.
Am 26. Februar 2010 schrieben die Geschäftsführer der pg bbi Nienhoff und Bürk an den Sprecher der Geschäftsführung der FBB Schwarz einen „Brandbrief“, in dem sie auf die entstandene Situation aufmerksam machten und eine Neuaufstellung des Projekts anmahnten.[375]
Die Projektsteuerung sah aus ihrer Sicht ebenfalls erhebliche Verzüge von ca. zehn Monaten und den vorgesehenen Eröffnungstermin als extrem gefährdet an, worauf Frau Graf-Hertling in der GF-Sitzung am 27. April 2010 eindrücklich hinwies.[376] Selbst mit umfangreichen Beschleunigungsmaßnahmen bestünde das Risiko fort,

[372] Skzl. Bd. 510, S. 103-104
[373] Aussage Paap im Hautausschuss des AGH vom 16.06.2010
[374] Schreiben pg bbi an FBB v. 11.02.2010, FBB Bd.465, S. 6-7
[375] FBB Bd. 465, S. 8
[376] Protokoll GFS v. 27.04.2010, FBB Bd. 482, S. 210, siehe auch Zeugin Graf-Hertling Wortprotokoll v. 30.01.2015

„da der Ausbau der technischen Hauptgewerke im Terminal während des laufenden Probebetriebs erfolgen würde.“[377]
Dies wurde in einem Schreiben der WSP CBP vom 26. April 2010 an die Geschäftsführung der FBB nochmals untersetzt, da der mündliche Vortrag über diese Probleme von der Geschäftsführung zurückgewiesen wurde.[378]
In einem weiteren Schreiben von WSP-CBP an die GF der FBB vom 19. Mai 2010 wurde nachdrücklich auf den eingetretenen Planungs- und Bauverzug hingewiesen und ein neuer Termin genannt:

> „...empfehlen wir Ihnen eine Verschiebung um 12 Monate mit der Eröffnung am 28.10.2012.“[379]

Das Schreiben gelangte damals auch in die Presse, gab jedoch weder Geschäftsführung noch Aufsichtsrat Anlass, die eigenen Kenntnisse zum Projektstand zu hinterfragen. Im Gegenteil, nach Aussagen von Manninger seien die Verfasser durch Körtgen einbestellt und das Vertrauensverhältnis infrage gestellt worden.[380]
Am 19.03.2010, 11.05.2010 und 27.05.2010 erfolgten weitere Schreiben der pg bbi an die GF mit einer deutlichen Warnung hinsichtlich der eingetretenen Terminrisiken.[381]
In der Sitzung des Projektausschusses vom 11. Juni 2010 bestätigte Manninger einen Gesamtverzug von 10 Monaten.[382]

Neue EU-Sicherheitsrichtlinie

Körtgen will angeblich am 08. März 2010 erstmals von der Bundespolizei erfahren haben, dass zum 01. April 2013 eine neue EU-Sicherheitsrichtlinie in Kraft treten würde. Die Konsequenz daraus wäre, dass die geplanten 36 Kontrollinien im BER in der bisherigen Form nicht mehr realisiert werden hätten können und sich daraus eine Gefahr für den Eröffnungstermin ergeben würde. Darüber unterrichtete Mende in einem Vermerk vom 09. März 2010 auch Wowereit.[383]
Nach Aussage des Zeugen Manninger unternahm der Projektsteuerer von sich aus keinerlei Aktivitäten, die neuen EU-Sicherheitsvorschriften in die Termin- und Bauplanung des BER aufzunehmen, so lange die Geschäftsführung sich selbst dazu nicht geäußert hätte.[384]
In der Sitzung des Aufsichtsrats vom 26.03.2010 stellte Körtgen die Umsetzung der neuen Sicherkeitskontrolllinien als schwerwiegend für das Terminal dar. Die Personenkontrollstellen würden sich von 36 auf 18 verringern, was die Durchlasskapazität erheblich einschränke. Bei einer baulichen Umsetzung der Forderungen der Bundespolizei sei der Eröffnungstermin im Oktober 2011 gefährdet. Die Geschäftsführung präferiere eine sukzessive Umsetzung der neuen Anforderungen, die den Inbetriebnahmetermin nicht gefährde.[385] Schwarz sekundierte, die FBB könne „kein Erprobungsfeld für derzeit noch nicht ausreichend getestete Geräte“ sein. Die Terminalkonfiguration könne nicht kurzfristig geändert werden.[386]

---

[377] Protokoll GFS v. 27.04.2010, FBB Bd. 482, S.210
[378] Schreiben WSP-CBP an FBB vom 26.04.2010, WSP-CBP Bd. 2, ohne Paginierung
[379] Schreiben WSP an FBB vom 19.05.2010, WSP-CBP Bd. 2, ohne Paginierung
[380] Zeuge Manninger, Wortprotokoll v. 07.11.2014, S. 66
[381] Landgericht Potsdam Bd. 2, S. 267
[382] Protokoll Projektausschuss v. 11.06.2010, FBB Bd. 255, S. 282
[383] Vermerk Mende, Skzl Bd. 665, S. 167
[384] siehe Zeug Manninger Wortprotokoll, v. 07.11.2014, S. 7
[385] Protokoll der AR-Sitzung vom 26.03.2010, Skzl Bd. 668, S. 103
[386] Protokoll der AR-Sitzung vom 26.03.2010, Skzl Bd. 668, S. 103

In einem Schreiben der pg bbi vom 03.05.2010 an die Geschäftsführung mahnte auch der Generalplaner eine „unverzügliche“ Entscheidung des Bauherrn an, wie mit den Vorgaben der EU-VO umzugehen sei.[387]
Am 25.05.2010 fand schließlich das entscheidende Gespräch mit der Bundespolizei und der Arbeitsebene der FBB statt.[388]
In einem Schreiben an die FBB vom 26.05.2010 attestierte pg bbi eine notwenige Verschiebung der Eröffnung auf den 30.11.2012, wenn die SiKo-Variante ohne Pavillons umgesetzt werden würde, mit Pavillons verschiebe sich die Eröffnung auf den 01. April 2013.[389]

Siehe nichtöffentliche Anlage [390]

Dem Projektausschuss des AR wurde am 11.06.2010 eine Präsentation vorgelegt. Bei dieser Sitzung verwies der anwesende Vertreter der Bundespolizei darauf, dass auf den größeren Platzbedarf für die Sicherheitskontrolllinien schon seit 2008 hingewiesen worden sei.[391] Den Ausschussmitgliedern wurden verschiedene Varianten zur Umsetzung der EU-Richtlinie vorgestellt, darunter eine Vorzugsvariante der Bundespolizei, die allerdings die Durchlasskapazität für die Passagierabfertigung auf 4.500 pro Stunde reduziere. Demgegenüber wurden mehrere Vorschläge der Geschäftsführung vorgetragen, zu deren Umsetzung größerer Planungs- und Bauaufwand als beim Vorschlag der Bundespolizei nötig wäre, jedoch durch den Anbau zweier Pavillons in Zukunft eine höhere Durchlassfähigkeit der Abfertigungskapazitäten möglich sei. Der Projektausschuss gab keine Empfehlung für den AR ab, sondern beauftragte die GF, die Vor- und Nachteile von 3 Umsetzungsvarianten aufzubereiten.[392]

Meinungsbildung in der GF
Obwohl in der GF-Sitzung vom 20.01.2010 über massive Terminverzüge hinsichtlich der TGA-Arbeiten berichtet worden war, gab es danach keine erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber diesem Problem. Erst in der Sitzung vom 01.03.2010 wurde über die Insolvenz des TGA-Planers in Zusammenhang mit der Berichterstattung über witterungsbedingte Bauverzüge debattiert.[393]

In der GF-Sitzung vom 08.03.2010 berichtete Körtgen über seine Gespräche mit der Bundespolizei und seine Befürchtungen, dass bei Umsetzung der Verordnung der Eröffnungstermin nicht zu halten sei.

> „Nach Auffassung von GS (Schwarz – Anm. JM) ist alles zu unternehmen, die Inbetriebnahme BBI nicht zu gefährden. Es ist zu klären, was ist bereits gesetzlich vorgegeben...und im Anschluss sind entsprechende Gespräche auf Ebene Staatssekretär des Bundesinnenministeriums und Bundespolizei zu führen.“[394]

Erst sechs Wochen später wurden die Problemlagen hinsichtlich der TGA-Bauten sowie der Umsetzung der EU-Verordnung in der GFS wieder besprochen. Herr Korkhaus bezifferte den Verzug im TGA-Bereich auf 8,5 Monate und die Kosten für eventuelle

[387] pg bbi, Schreiben an die GF vom 03.05.2010, LG Potsdam 7, Anlage CBH 33, S. 3
[388] Protokoll Projektausschuss vom 11.06.2010, FBB Bd. 255, S. 277
[389] Schreiben pg bbi an FBB vom 26.05.2010, LG Potsdam Bd. 7, CBH 35
[390] Siehe nichtöffentliche Anlage
[391] Protokoll Projektausschuss vom 11.06.2010, FBB Bd. 255, S. 280
[392] Protokoll Projektausschuss vom 11.06.2010, FBB Bd. 255, S. 281
[393] Protokoll der GF-Sitzung v. 01.03.2010, FBB Bd. 482, S. 186
[394] Protokoll GFS v. 08.03.2010, FBB Bd. 482, S. 192

Beschleunigungsmaßnahmen auf ca. 70 Mio.€. In diesem Zusammenhang veranlasste die GF eine Überprüfung der Folgen einer Inbetriebnahmeverschiebung um 12 bzw. um 6 Monate. Bezüglich der Umsetzung der EU-Verordnung und eines sich daraus ergebenen Verzugs um 18 Monate hatten Körtgen und Schwarz unterschiedliche Meinungen. Während Körtgen den nun Verzug in Kauf nehmen würde, weil ansonsten es schwer vermittelbar sein würde, dass unmittelbar nach der Eröffnung wieder umfangreiche Umbaumaßnahmen stattfinden müssten, beharrte Schwarz auf seiner Meinung, dass eine Verschiebung aus den Gründen der EU-VO nicht hinnehmbar sei.[395]
Aus dieser Berichterstattung ergibt sich eindeutig, dass die GF eine Umsetzung der EU-VO zum Eröffnungstermin verhindern wollte, um diesen nicht zu gefährden. Ihre Konzentration richtete sich auf die nicht mehr zu verbergenden Bauverzüge insbesondere im TGA-Bereich. Dies bestätigte sich in der GFS vom 04.05.2010.

> „Die GF sieht noch weiteren Prüfungsbedarf, welches Szenario, nämlich Terminsicherung Eröffnung am 30.10.2011 oder Terminverschiebung in Betracht kommen könnte.“[396]

Am 07.05.2010 wurde mit großem Presserummel das Richtfest für das Terminal gefeiert. Sowohl Schwarz als auch Wowereit, Platzeck und xxx betonten Ihre Freude über die Einhaltung des Kosten- und Terminrahmens. Diese Euphorie erstaunte die beteiligten Bau- und Planungsfirmen.

> „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 strenge Winterkeine Nachteile hervorgerufen hat und der Bauprozess termingerecht vorangetrieben werde.“[397]

Nach diesem Erlebnis wurde in der GFS am 12.05.2010 die Option einer Verschiebung unter dem Tagesordnungspunkt „Öffentlichkeitswirksame Termine“ besprochen. Die Protokollnotiz dazu ist bezeichnend, unter welchen Prämissen sich offenbar die Meinungsbildung in der GF abspielte-

> „Für die GF ist von Bedeutung, dass bei einer Verschiebung der IBN eine glaubwürdige und nachvollziehbare Begründung darzustellen ist und welche Ansprechpartner für den Fall der Verschiebung der IBN von der GF persönlich informiert werden müssen...Den (Fehler im Original) Ansatz von GT, auch die Thematik „Bodyscanner/ Getränkescanner“ in die Begründung für eine mögliche Verschiebung der IBN aufzunehmen, da Umbaumaßnahmen und Rückbau kurz nach IBN nicht zu vermitteln seien, wird von GS nicht geteilt.“[398]

Nach einer kurzfristig eingeholten Expertise von Herrn Fretter stellte sich der GF die Situation hinsichtlich der TGA-Verzüge folgendermaßen dar: nach Fretters Meinung müsste selbst bei umfangreichen Beschleunigungsmaßnahmen um 5 Monate verschoben werden, nach nicht näher benannten „internen Bewertungen“ der FBB jedoch um 12 Monate. Eine Entscheidung sollte am 25.05.2010 getroffen werden. Ein Zusammenhang der Verzüge aus dem TGA-Bereich und der Notwendigkeit der Umsetzung der EU-Verordnung wird ausweislich des Protokolls nunmehr folgendermaßen gesehen:

---

[395] Protokoll GFS v. 14.04.2010, FBB Bd. 482, S. 206-207
[396] Protokoll GFS v. 04.05.2010, FBB Bd. 482, S. 213
[397] Zeuge Nell, Wortprotokoll v. 09.05.2014, S.5-6
[398] Protokoll GFS v. 12.05.2010, FBB Bd. 482, S. 219-220

> „Grundsätzlich besteht Konsens, dass neben der Problematik TGA auch das Thema Sicherheitskontrollstellen bei der Bewertung einer möglichen Terminverschiebung nach außen kommuniziert werden sollte....Nach Angaben von GT sind bereits jetzt die baulichen Voraussetzungen für die nach EU-Vorgaben einzusetzenden Scanner für die Sicherheitskontrollstellen zu schaffen. Ein kostenintensiver Umbau sei nicht vermittelbar. Deshalb sei der erforderliche Zusatzbau jetzt umzusetzen und der Innenausbau kann dann anschließend auch nach der IBN vorgenommen werden. Allerdings sei dieses nur mit einer IBN-Verschiebung um 12 Monate machbar. Nach Auffassung von GS wären zusätzliche Baumaßnahmen für Sicherheitskontrollstellen, wenn überhaupt, mit der Maßgabe verbunden, dass Flächen und Zuwegungen für den Duty Free unverändert bleiben...“[399]

Die Entscheidung der GF blieb auch bei der GFS am 25.05.2010 uneinheitlich.[400] Als Gäste nahmen daran Herr Fretter und Herr Paap teil. Der Projektsteuerer jedoch war nicht eingeladen. Zunächst fand die Diskussion zur TGA-Problematik statt. Während Herr Fretter seine Meinung, eine Verschiebung um 5 Monate (ohne EU-Kontrolllinien) verteidigte, glaubte man den Ausführungen von Paap, dass mit erheblichen Beschleunigungsmaßnahmen eine Fertigstellung zum 30.10.2011 noch möglich wäre nicht. Weder bei pg bbi noch beim Projektsteuerer WSP-CBP sei ausreichendes Personal und die erforderliche Leistungsfähigkeit vorhanden, dies zu bewältigen. Außerdem sei aus den Erfahrungen mit pg bbi hinsichtlich der TGA-Planungen und deren Qualität der letzten Zeit keine Sicherheit über die Einhaltung der Zusagen gegeben.

> „Für die GF bestehen auf Grund der dargelegten TGA-Risiken begründete Zweifel, dass der IBN 30.10.2011 nicht mehr zu realisieren sei. Auf Nachfrage von GS bestätigen Herr Dr. Körtgen sowie Herr Korkhaus und Herr Nozon, dass außer der TGA-Problematik keine weiteren Probleme betreffend der anderen Bauwerke und Gewerke vorhanden seien, die Auswirkungen auf Kosten und IBN haben könnten. Auf Grund der TGA-Problematik wird daher von der GF eine Terminverschiebung um ein halbes Jahr präferiert.“[401]

In dem separat aufgerufenen Tagesordnungspunkt „Sicherheitskontrolllinien“ wurde dann, als hätte es die bisherige Diskussion gar nicht gegeben, die Problematik der EU-VO besprochen. Körtgen wiederholte seinen Vorschlag, links und rechts neben dem Terminal Erweiterungsrohbauten zu errichten, die nach der IBN ohne Störung des Flugverkehrs vollendet werden könnten.

> „Nach Angaben von Herrn Paap würden solche Umbauten zu einer IBN-Verzögerung von mindestens einem Jahr führen.“[402]

Schließlich wurden zu den Umbauten wegen der EU-VO an diesem Tag keine Beschlüsse getroffen.
Obwohl nach dieser Geschäftsführersitzung weitere Schreiben von pg bbi und WSP CBP die Geschäftsführung erreichten und die Presse ausführlich über die Bauverzüge berichtete, sahen sich Schwarz und Körtgen veranlasst, dem AR-Vorsitzenden per Email die Einhaltung des Eröffnungstermins zu bestätigen.

---

[399] Protokoll GFS v. 20.05.2010, FBB Bd. 482, S. 223
[400] Das Protokoll zu dieser GFS musste vom Untersuchungsausschuss erst nachträglich angefordert werden, es war „versehentlich“ vergessen worden.
[401] Protokoll der GFS v. 25.05.2010, FBB Bd. 462, S. 25
[402] Protokoll der GFS v. 25.05.2010, FBB Bd. 462, S. 26

> „Die Berliner Flughäfen sind beim Bau des BBI auf zwei Probleme gestoßen, deren Auswirkungen auf den Zeitplan des Flughafen-Neubaus geprüft werden. ...Bei den Problemen handelt es sich zum Einen um die Insolvenz der Fa. IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck, neben GMP und JSK einer der drei Generalplaner, die für die Planungen des Flughafenterminals verantwortlich sind. Ein externer Gutachter prüft eventuelle Auswirkungen auf den BBI-Zeitplan. Thema Nummer zwei ist die Absicht der EU-Kommission, 2013 wieder Getränke und andere Flüssigkeiten im Handgepäck von Passagieren zuzulassen. ...Gemeinsam mit den Architekten und der Bundespolizei bewerten wir die Folgen der künftigen Handgepäck-Regeln und suchen intensiv nach Lösungen, die im Zeit- und Budgetrahmen liegen, wenn bei der Kontrolle deutlich breitere Scanner als bisher eingesetzt werden müssten. Nach dem bisherigen Planungsstand wird der BBI am 30.Oktober 2011 in Betrieb gehen. Sollten sich aus den Prüfprozessen zu den beiden Themen IGH-Insolvenz und neue EU-Sicherheitsvorgaben neue Erkenntnisse ergeben, werden wir dies umgehend bekanntgeben.“[403]

Im Unterschied zu sonstigen Unterlagen, die dem Untersuchungsausschuss zur Verfügung gestellt wurden, trägt diese Email keine Hinweise des Referats der Senatskanzlei über Vorlage oder Kenntnisnahme.

Am 02.06.2010 fand die nächste GFS, wieder unter Teilnahme von Paap und Fretter, aber bei Fehlen des Projektsteuerers, statt. Zunächst berichteten Schwarz und Körtgen über ein zuvor geführtes, aber nicht näher bestimmtes Gespräch mit Wowereit. Schließlich wurde folgendes beschlossen.

> „Eine etwaige Terminverschiebung der IBN wird sich zunächst ausschließlich an den Szenarien aus der bekannten TGA-Problematik orientieren. Sollte eine Terminverschiebung aus diesen Gründen unausweichlich werden, so soll dann die Thematik Sicherheitskontrollstellen bei den Umplanungen mitberücksichtigt werden. Die GF hält an folgender Vorgehensweise fest.
>
> - Zunächst ist zwischen den Beteiligten (pgbbi, cbp, Dr. Fretter, FBS) kurzfristig eine einheitliche nachvollziehbare Aussage über die zeitlichen Verzögerungen betreffend der TGA Planungen herbeizuführen,
> - Bei Nichteinhaltung des IBN-Termins 30.10.2011 ist ausführlich und nachvollziehbar zu begründen, weshalb dieser Termin nicht zu halten ist...
> - Bei Terminverschiebung aus Gründen der TGA-Problematik ist das Thema Sicherheitskontrollstellen ebenfalls aufzubereiten und darzustellen.“[404]

Herr Paap mahnte eine unverzügliche Entscheidung zu den Sicherheitskontrollstellen an, da deren Umsetzung unweigerlich zu einem Baustopp führen würde.[405]

Schließlich wurde die AR-Vorlage zum Thema „Neue EU-Sicherheitsvorschriften und Planung Technische Gebäudeausrüstung“ erstellt, in der GFS vom 21.06.2010 besprochen und am 24. Juni 2010 an den AR versandt. Außerdem wurde der Pressesprecher Kunkel beauftragt, den avisierten neuen Eröffnungstermin 2./3. Juni 2012 mit Herrn Mende vorzubesprechen.

Gremienentscheidungen auf mangelhafter Basis über bauliche und technologische Wirkungen

Vor der turnusmäßigen Sitzung des Aufsichtsrats tagten wie üblich die entsprechenden Gremien: am 04.06.2010 die Referentenrunde, am 11.06.2010 der Projektausschuss, am

---

[403] Email von Schwarz an Wowereit vom 31.05.2010, Skzl. Bd. 668, S. 234
[404] Protokoll der GFS vom 02.06.2010, FBB Bd. 482, S. 226
[405] Protokoll der GFS vom 02.06.2010, FBB Bd. 482, S. 227

17.06.2010 der Finanzausschuss. Schon am 03.06.2010[406] musste Wowereit in der Debatte des Abgeordnetenhauses zu den öffentlich gewordenen Diskussionen über die Notwendigkeit einer Terminverschiebung Stellung nehmen. Gleiches tat er zusammen mit Paap und Schwarz im Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses am 16.06. 2010[407].
Beim üblichen Vorbereitungsgespräch zur AR-Sitzung zwischen Wowereit und der GEschäftsführung konnten offenbar nicht alle Fragen zu den vorgeschlagenen Varianten der Umsetzung der EU-VO geklärt werden, weshalb am 24.06.2010 per Email weitere Informationen an Wowereit geschickt wurden. Daraus geht hervor, dass der als „Minimal-invasive Variante“ bezeichnete Umsetzungsvorschlag der Bundespolizei „früh“ verworfen worden sei. Bauzeitliche Unterschiede bei der Realisierung der verschiedenen Pavillonvarianten seien hingegen nicht vorauszusehen, da das entscheidende Kriterium das in jedem Fall langwierige und mit Risiken behaftete Antrags- und Genehmigungsverfahren sei. Und schließlich zu den Kostenprognosen:

> „Die Umbaukosten auf Basis voraussichtlicher erkennbarer Eingriffe konnten bisher lediglich überschlägig ermittelte werden. Kostenschätzungen/ -berechnungen werden erst im Abschluss der Vorplanung (+/- 20%, Ende August d.J.) und der Entwurfsplanung (+/- 10%, Anfang Dezember d.J.) ermittelt.“[408]

Am 17. 06. 2010 tagte der Finanzausschuss des AR. Dort stellte Körtgen zum Thema EU-Sicherheitsvorgaben zunächst die Varianten, die am 25.05.2010 mit der BundesPolizei verabredet worden waren, vor. Da die BundesPolizei keine Garantien über Abfertigungskapazitäten geben konnte, habe man sich im Ergebnis der Projektausschusssitzung vom 11.06.2010 nunmehr auf drei möglichen Pavillonvarianten konzentriert.

> „Aufgrund der erforderlichen Ausschreibungsverfahren und Genehmigungsanforderungen sei hierdurch von einer Verzögerung des IBN bis Mai 2012 auszugehen...In diesem optimierten Ablauf seien keine weiteren zeitlichen Spielräume mehr vorhanden.“[409]

Danach wurde die Situation der TGA-Planung besprochen.
„Erst im Zuge der Insolvenz sei der gesamte Planungsverzug sichtbar geworden. Auch durch einen externen Gutachter sei inzwischen bestätigt worden, dass der Planungsrückstand bis zu dem geplanten IBN-Termin nicht mehr aufholbar sei....Eine Verkürzung des Probebetriebes sei nicht möglich. Somit ergebe sich ein frühest möglicher IBN-Termin unter dem Gesichtspunkt TGA für Ende Mai 2012.“[410]
Aus einem Vermerk von Mende vom 23.06.2010 lässt sich die von der GF geforderte Absprache hinsichtlich eines Eröffnungstermins zum 03.06.2012 nachvollziehen. Dieser Termin sei vorrangig aus Gründen des Marketings und der prominenten Berichterstattung auf diesen Tag gelegt worden und nicht auf das Pfingstwochenende, dem ein zeitungsloser Montag folgen würde. So ganz nebenbei berichtete Herr Mende auch über die Möglichkeit, einer noch kürzeren Verschiebung:
„Der zuständige Bereichsleiter für den Bau des Flughafens BBI hält auch eine IBN des Flughafens schon ein bis zwei Monate früher für möglich. Voraussetzung hierfür ist, dass eine Genehmigung für den Umbau im Terminalbereich nicht – wie von der FBS veranschlagt – 6 Monate benötigt, sondern in 4 Monaten erteilt werden kann. ...Die Staatskanzlei

[406] AGH Protokoll der Plenarsitzung vom 03.06.2010
[407] Sitzung des Hauptausschuss vom 16.06.2010, Wortprotokoll, siehe auch Rote Nummer 2095, 2095 A, 2095 B, die zur Sitzung vorlagen.
[408] Email von Ralf Wagner an Bodo Mende v. 24.06.2010, Skzl Bd. 668, S. 242-243
[409] Protokoll des Finanzausschuss v. 17.06.2010, FBB Bd. 275, S. 113
[410] Protokoll des Finanzausschuss v. 17.06.2010, FBB Bd. 275, S. 115

Brandenburg ist jedoch dagegen, sich auf eine derartige Terminreduzierung festzulegen. Verwiesen wird darauf, dass normaler Weise eine Baugenehmigung 9 Monate dauert und schon die Reduzierung auf 6 Monate ein erhebliches Zugeständnis bedeute."[411]
Die Vorlage zur Sitzung des AR kam erst unmittelbar vor der Sitzung „aufgrund der hohen Vertraulichkeit".[412] Gegen die geübte Praxis fand vor der AR-Sitzung keine Besprechung der Anteilseigner statt.[413]
In der Vorlage der GF werden nunmehr beide Themen zusammen aufgerufen, aber getrennt dargestellt. Die Empfehlung hinsichtlich der TGA-Problematik (ohne Berücksichtigung weiterer Umplanungserfordernisse durch die Umsetzung der EU-VO) war ein frühestmöglicher IBN-Termin Ende Mai 2012 unter Inkaufnahme einer weiteren Überlappung der Bauphase mit der technischen Inbetriebnahme.[414]
Zur Umsetzung der EU-VO wird als Vorzugsvariante die Errichtung der Pavillons mit einer direkten Anbindung zu den Shoppingbereichen im Terminal vorgeschlagen, für deren Umsetzung ein 6-7 Monate dauerndes Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sei und das Risiko einer baubegleitenden Ausführungsplanung. Deswegen sei auch dafür ein frühestmöglicher IBN-Termin für Mai 2012 vorzusehen.[415]
Die Diskussion im AR, bei der des Fehlen des Projektsteuerers kritisiert wurde, bezog sich zunächst auf die TGA- Rückstände und machte das Unverständnis mehrere AR-Mitglieder deutlich, zu spät und unzureichend über die seit längerer Zeit schon aufgelaufenen Bau- und Planungsverzüge Kenntnis erlangt zu haben. Auch zur sich anschließenden Diskussion zur Umsetzung der EU-VO wurde Unverständnis darüber geäußert, dass die Eu-Sicherheitsvorschriften keineswegs überraschend gekommen seien und die Bundespolizei seit längerem auf die Platzprobleme bei den Sicherheitskontrollen hingewiesen hätte.[416]
Trotz mehrfach geäußerter Zweifel bezüglich der Auswirkungen auf den Baufortschritt und der Kostenfolgen aus den bisher aufgelaufenen Bauverzügen wie auch der geschätzten Aufwendungen für den Pavillonneubau kam es gegen die Stimmen der Arbeitnehmer im AR zu folgender Beschlussfassung:

> „Der AR stimmt der Umsetzung der vorgestellten Vorzugsvariante B (2 Pavillons mit Anbindung an den zentralen Marktplatz) zu.
> Der AR stimmt einer Verschiebung des IBN-Termins BBI um 7 Monate zu. ...Die Mehrkosten werden ohne Erhöhung des Kreditrahmens aus Krediten und Einsparungen gedeckt."[417]

Noch am selben Tag trat für sechs Minuten die Gesellschafterversammlung zusammen, verhielt sich aber nicht zur Terminverschiebung.[418]
In der gemeinsamen Presseerklärung von FBB und den führenden Vertretern der Gesellschafter Wowereit, Platzeck und Bomba wird der Grund für die Verschiebung nun eindeutig mit der Umsetzung der EU-VO gesehen und die Verzüge im TGA-Bereich könnten deswegen gleich mit aufgearbeitet werden.

---

[411] Vermerk Mende vom 23. Juni 2010 über mögliche IBN-Termine, Skzl Bd. 668, S. 245
[412] Protokoll des Finanzausschuss v. 17.06.2010, FBB Bd. 275, S. 116
[413] Leitvermerk zu AR-Sitzung am 25.06.2010, Skzl Bd. 669, S. 89
[414] Unterlagen zur AR-Sitzung am 25.06.2010, FBB Bd. 264, S 23-27
[415] Unterlagen zur AR-Sitzung am 25.06.2010, Skzl. Bd. 669, S. 158
[416] Protokoll der AR-Sitzung vom 25.06. 2010, FBB Bd. 264, S. 21
[417] Protokoll der AR-Sitzung vom 25.06. 2010, FBB Bd. 264, S. 12
[418] In der folgenden Gesellschaftersitzung vom 25.10.2010 wird die Investitionssumme für den Pavillonsausbau in Höhe 112 Mio. bestätigt, zu Verschiebung des Eröffnungstermin gibt es in dem Beschluss keinerlei Bezug. Protokoll der Gesellschafterversammlung vom 25.10.2010, Skzl Bd. 803, S. 271

Fazit

Die Terminfestlegung auf den 03.06.2012 war nicht frei von politischer Einflussnahme. Dennoch ist die Grundlage für die Verschiebung in erster Linie in den bis dato aufgelaufenen Planungs- und Bauverzügen zu sehen, die sich durch die Insolvenz des TGA-Planers zwar verschärften, jedoch auch ohne diese Insolvenz nicht mehr aufzuholen warn.

Durch die Umstellung der Vergabestrategie (s.o.) kam es schon 2008 zu erheblichen Planungs- und Bauverzügen bei der Errichtung des Terminals.

Durch Planungsänderungen aus den Jahren 2007-2009 war die Planungsphase des BER erheblich gestört. Der schon vorliegende genehmigte Bauantrag zum Terminal musste mehrfach grundlegend geändert und wiederholt zur Genehmigung eingereicht werden. Die sich daraus ergebenden Planungsverzüge wurden von der GF einseitig den Planern von pg bbi zugeschrieben. Diese machten zwar auf die Schwierigkeiten aufmerksam, sicherten jedoch gleichzeitig immer wieder die Einhaltung des vorgegebenen Eröffnungstermins zu. Dies geschah möglicherweise vorsorglich aus vertragsrechtlichen Gründen. Dessen ungeachtet war der Verzug im TGA-Bereich Mitte 2010, verschärft durch die Insolvenz des TGA-Planers, auf keinen Fall mehr im Zeit- und Kostenrahmen aufzuholen.

Die Beschlussfassung zur EU-VO im April kam keineswegs überraschend. Die Notwendigkeit ihrer Umsetzung wurde jedoch vom Bauherrn FBB so lange es möglich schien negiert. Deswegen war der Auftrag zur Berücksichtigung dieser Sicherheitsvorgaben weder an die Planer noch an den Projektsteuerer erteilt worden.

Zunächst ging die GF auch weiterhin davon aus, dass die Umsetzung nicht zur Eröffnung des BER zwingend sei, und wollte ihrerseits um jeden Preis am vorgesehenen Eröffnungstermin festhalten.

Über die Gründe der Meinungsänderung in der GF zwischen dem 02.06.2010 und dem 21.06.2010, von einem Festhalten am Eröffnungstermin zu einer Verschiebung um 7 Monate konnte der Untersuchungsausschuss keine weiteren Unterlagen finden.

Die Diskussionen und vorgelegten Unterlagen beweisen, dass erst sehr spät eine Verquickung dieser beiden benannten Problemfelder durch die Geschäftsführung vorgenommen wurde. Die einzige Erklärung für diesen Sachverhalt ist, dass die Geschäftsführung einer offenen Diskussion über eigenes Mitverschulden der Planungs- und Bauverzüge aus dem Weg gehen wollte, in dem sie auf die Unvermeidlichkeit der Erweiterung des Terminals wegen der Umsetzung der EU-VO verwies. Somit konnte dem AR und seinen Gremien die von der GF erstrebte „nachvollziehbare und glaubwürdige Begründung“ (s.o. GFS v. 12.05.2010) für eine Verschiebung geliefert werden.

Dem AR sind höchst unvollständige und nur sehr grobe Planungen, insbesondere zu den nötigen Erweiterungen durch die Pavillons und den Umbauten des Terminalgebäudes sowie der sich notwendigerweise anschließenden Umplanungen der TGA vorgelegt worden. Die beigefügten Kostenschätzungen wiesen einen so hohen Unsicherheitsgrad auf, dass man sie keinesfalls als Entscheidungsgrundlage bezeichnen konnte.

Über die Möglichkeiten, den Planungs- und Baurückstand ohne Erweiterungsbauten aufzuholen, wurden von der Geschäftsführung eher verwirrende, als klärende Informationen vorgelegt. Beispielsweise wurde gern auf das Gutachten von Fretter über einen Bauverzug von 5 Monaten verwiesen[419], obwohl er die Auswirkungen der Pavillonproblematik gar nicht berücksichtigen konnte.

Im Ergebnis muss kritisiert werden, dass die Geschäftsführung keine klare Analyse der Bausituation vorgelegt hatte und auch keinerlei Veranlassung sah, eine substantiierte Entscheidungsvorlage aufgrund von Grobplanungen und belegbaren Kostenanalysen dem Aufsichtsrat vorlegte.

---

[419] siehe Abschlussbericht des Untersuchungsausschuss BER, Abschnitt „Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Fretter“, S. 225 ff.

Der pg bbi muss ein gewisses Eigeninteresse an der Umsetzung der EU-VO unterstellt werden, war doch als eine Maßnahme die direkte Beauftragung der pg bbi mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorgesehen und die Beauftragung mit der Ausführungsplanung für die Pavillons in Aussicht gestellt.
Der Aufsichtsrat entschied wenn auch unter großen Zweifeln im Sinne der GF-Vorlage. Er hat seinerseits keinerlei Überprüfungen oder Plausibilisierungen der Angaben eingefordert und auch nicht eine Abwägung vorgenommen, ob eine so kurze Verschiebungsfrist überhaupt sachgerecht gewesen war. Es ist in keiner Weise nachzuvollziehen, wie bei einem nachgewiesenen Bauverzug von mindestens 10 Monaten und einer gleichzeitigen Baumassevergrößerung sowie dem Erfordernis einer nochmaligen Bauantragstellung eine Verschiebung um nur 7 Monate auch nur ansatzweise einer logischen Überlegung standhalten konnte.
Trotz deutlicher Kritik an der Geschäftsführung und dem Projektsteuerer unterließ es der AR vollständig, deren Leistungen einer kritischen Untersuchung zu unterziehen, sondern veranlasste auf Empfehlung der GF lediglich gegenüber der pg bbi die Feststellung von Leistungsmängeln.
Völlig unverständlich ist, warum die Gesellschafter sich ihrerseits jeglicher Kontrolle der Sachverhalte entledigten. Nach den Rechten und Pflichten der Gesellschafterversammlung wäre eine Sonderprüfung der Entscheidungsgrundlagen für die Terminverschiebung angebracht, wie auch die Überprüfung der Projektstruktur. Die Einleitung einer Haftungsprüfung gegenüber der Geschäftsprüfung drängte sich schon allein deshalb auf, weil die Auskünfte und Unterlagen zu so einer wichtigen Entscheidung Sorgfalt und Nachvollziehbarkeit vermissen ließen. Die kurze Frist, in der die Entscheidung durch den Aufsichtsrat erzwungen wurde, ist ein weiteres Indiz zu einer Überprüfung der Tätigkeit der Geschäftsführung. Schon allein, um ein mögliches und zu vermutendes Fehlverhalten der Geschäftsführung auszuschließen, hätte eine solche Prüfung durch die Gesellschafter eingeleitet werden müssen.

Nachsatz:
1. Im Anschluss an die AR-Entscheidung wurde ein 9 monatiger Baustopp verhängt.
2. Im Controllingbericht 3/2010 wurde durch die Geschäftsführung selbst, die Ampelsetzung zum Thema „Umsetzung der EU-VO und TGA“ von gelb auf grün vorgenommen mit der Begründung, dass der gerade gesetzte neue Termin nicht schon wieder durch eine gelbe Ampel als problematisch eingestuft werden könne. [420]
3. Siehe nichtöffentliche Anlage [421]

Allerdings wurde in der AR-Sitzung im Dezember 2012 für beide Geschäftsführer eine Erhöhung der festen Gehaltsbezüge und für Schwarz eine Verlängerung seines Vertrages bis 31. Mai 2016 beschlossen.[422]

2011 – letzte Ausfahrt vor dem Crash verpasst

Angesichts der seit vier Jahren andauernden, teilweise chaotischen Versuche, seit der Absage des Eröffnungstermins am 08. Mai 2012 das Projekt irgendwie zu Ende zu bringen, stellt sich die Frage, ob es vor der erfolgten Absage eine erkennbare Situation gegeben hat, in der man – vorausgesetzt der Blick wäre darauf nicht verstellt gewesen – das Projekt rechtzeitig in geordnete Bahnen hätten bringen können, indem man den Eröffnungstermin zwar ein weiteres

[420] Protokoll GFS v. 21.07.2010, FBB Bd. 482 S. 257
[421] Niederschrift der Präsidialausschusssitzung v. 24.06.2011, Skzl Bd. 763, S. 103
[422] Siehe nichtöffentliche Anlage

Mal verschoben hätte, durch eine Neuordnung des Projekts eine Eröffnung in einem sinnvollen Zeitrahmen dadurch möglicherweise realisiert hätte werden können. Die LINKE ist der Auffassung, dass eine solche Entscheidung im Zeitraum Juni 2011, spätestens im September 2011hätte erfolgen müssen.

Planungsdesaster

In dem gemeinsam von FBB und Projektsteuerer WSP-CBP erstellten „Sachstandsbericht Juli 2010 Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung TGA“ [423] wurden die konkreten Beeinträchtigungen der schon beauftragten Vergabepakete zur Errichtung des Terminals aufgezeigt und die Bedingungen genannt, unter denen die Fertigstellung zum neuen Eröffnungstermin überhaupt möglich erschien.[424] Zur engeren Kontrolle wurden Herr Fretter als Sachverständiger für Bauablaufstörungen und Prof. Diemand als Spezialist für Kostenkontrolling an die FBB gebunden.

Die pg bbi wurde ohne Ausschreibung im Zuge von Nachtragsverhandlungen am 05. Juli 2010 mit der Planung des Umbaus beauftragt. Die Bauüberwachung hingegen sollte zunächst ausgeschrieben werden, sie wurde später aber auch ohne Ausschreibung an pg bbi übertragen[425]. Die neu zu erstellende Genehmigungsplanung für das Terminal wie für die Pavillons sollte bis Dezember 2010 fertig, die Ausführungsplanung parallel zum Genehmigungsverfahren in Angriff genommen werden. Die Genehmigung selbst sollte Mitte 2011 vorliegen. Das Brandschutzkonzept samt neuer Entrauchungsszenarien musste durch hhpberlin fortgeschrieben und ebenfalls zur Genehmigung eingereicht werden. Bis Oktober 2011 wollte man mit den Ausführungsplanungen und ggf. den Anpassungen wegen zu erwartender Auflagen aus der Genehmigung fertig sein, um dann in die Bauausführung gehen zu können. [426] Jedoch sollten die ausführenden Firmen schon vor dem Vorliegen der Genehmigung und der Ausführungsplanung gebunden werden, um auch die Werk- und Montageplanung, die von den ausführenden Firmen zu erbringen war, parallel zur Ausführungsplanung zu beginnen. Planänderungen, die sich nicht aus den Erfordernissen der Errichtung der Sicherheitskontrolllinien ergaben, sollten konsequent unterbunden werden.

Der Bauantrag zum Umbau der Terminalhalle und zur Errichtung der Pavillons wurde von pg bbi planmäßig am 22. Dezember 2010 beim Bauordnungsamt[427] eingereicht. Jedoch fehlte die Fortschreibung des Brandschutzkonzepts, die durch hhpberlin zu erbringen war, für deren Erstellung allerdings neuerliche Entrauchungssimulationen erforderlich waren.

Im „Sachstandsbericht Januar 2011“ wurde dem Projektausschuss des Aufsichtsrats mitgeteilt, dass hhpberlin mit einer weiteren Entrauchungssimulation beauftragt worden sei, die bis Januar 2011 noch andauere.[428] Für die zusätzliche Kontrolle der Planunterlagen im TGA-Bereich war Canzler Ingenieure zwischenzeitlich beauftragt worden. Diese externe Kontrolle wurde im Januar 2011 beendet, da die Ausführungsplanungen „bis auf Restleistungen“ fertiggestellt seien.[429]

---

[423] „Sachstandsbericht Juli 2010 Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung der Technischen Gebäudeausrüstung“, Skzl. Bd. 510, S. 85-106

[424] Dieser Bericht hätte dem AR am 25.06.2010 vorliegen müssen, um auf dieser Grundlage eine Entscheidung zu treffen. Er wurde aber erst am 19.07.2010 vorgelegt.

[425] Vergl. Folien zum Projektausschuss am 16.06.2011, FBB Bd. 255, S. 131

[426] Ebd. S. 9

[427] siehe „Sachstandsbericht Januar 2011 Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung der TGA für den Projektausschuss“, Skzl. Bd. 758, S. 24-36

[428] „Sachstandsbericht Januar 2011 EU-Sicherheitsvorschrift und Technische Gebäudeausrüstung“, Skzl Bd. 758, S. 27

[429] „Sachstandsbericht Januar 2011Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung für den Projektausschuss des AR der FBB“, Skzl Bd. 758, S. 28

Im Juni 2011 wurde im Projektausschuss von erheblichen Verzögerungen bei der TGA berichtet, da durch neuerliche Brandschutzsimulationen neuer Änderungsbedarf entstanden sei.[430] In derselben Sitzung wurde verabredet, künftig auf gesonderte Berichterstattungen zum Thema EU-Sicherheitsvorschriften und TGA zu verzichten.[431] Das ist schwer nachzuvollziehen, war es doch offensichtlich, dass der Zeitplan zur Vorlage fertiger Planungen gemäß der im Juni 2010 genannten Voraussetzungen zur Einhaltung des neuen Eröffnungstermins längst geplatzt war.
Die Abgabe der neuen Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der Umbauten wegen der EU-Sicherheitskontrolllinien war für Juli 2011[432] vorgesehen, dem sich das Genehmigungsverfahren durch das BOA anschließen musste. Die Baugenehmigung für die geplanten Umbauten lag am 11. Juli 2011[433] vor. Die in der Aufsichtsratssitzung zur Verschiebung des Eröffnungstermins genannte Bedingung zur Termineinhaltung einer Genehmigungsverkürzung, statt neun nur sechs Monate, wurde somit verfehlt.
Eine weitere Baugenehmigung für den zusätzlichen Einbau einer VIP-Brücke, den Anpassungsbedarf der Non-Schengenbereiche und die Errichtung des Piers Süd lag gar erst am 16. August 2011 vor.[434]
Da die nötige Ausführungsplanung erst nach der Baugenehmigung fertiggestellt werden konnte und sich zusätzliche Anpassungen aus den Mietereinbauten erst noch ergeben würden, hätte eine ehrliche Analyse zu dem Schluss kommen müssen, dass die Bauverzüge nicht mehr aufholbar sein werden.

Bauverzögerung unaufholbar

Für fast alle Gewerke und Vergabepakete im Terminal wurden Baustopps im Juni 2010 verhängt[435]. Diese konnten erst sukzessive ab Februar 2011 aufgehoben werden.[436] Als eine der wichtigsten Bedingungen zur Erreichung des neuen Eröffnungstermins wurde schon im Sachstandsbericht Juli 2010 die vertragliche Bindung der Bauausführenden Firmen auf die Terminsicherung und den nötigen Personaleinsatz genannt.[437]

> „Aus Sicht der Baufirmen ist eine bauliche Umsetzung ohne Abschluss einer Terminsicherungsvereinbarung nicht möglich.“[438]

Dies betraf insbesondere den Auftragnehmer ImCa für das Vergabepaket VE I.1,5 (TGA). Schon in der Sitzung des Projektausschuss am 10. September 2010 musste Körtgen eingestehen, dass der Abschluss der nötigen Ergänzungsvereinbarung zur Terminsicherung „schwierig“ sei.

> „Arge ImCa versucht, aufgrund besonderer Bedeutung ihres Gewerkes überzogene Nachtragsforderungen durchzusetzen.“[439]

Eine vertragliche Sicherung der Bauleistungen durch ImCa gelang nur teilweise zum 17. September 2010.[440] Diese bezog sich darüber hinaus nur auf Bereiche, die nicht von den

---

[430] FBB Bd. 255, S, 132, Folie 194
[431] Protokoll des Projektausschuss v. 16.06.2011, FBB Bd. 255, S. 106
[432] siehe Berichterstattung Aufsichtsrat im Dezember 2010, FBB Bd. 269, S. 338
[433] GF-Cockpitbericht 6/2011, FBB Bd. 536, S. 127
[434] Rechenschaftsbericht FBB v. 31.01.2013; FBB Bd. 552, S.361
[435] siehe „Sachstandsbericht Januar 2011Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung Technische Gebäudeausrüstung für den Projektausschuss des AR der FBB“, Skzl Bd. 758, S. 25-36
[436] Protokoll der Projektausschusssitzung,v. 01.04.2011, FBB 255, S. 172,
[437] „Sachstandsbericht Juli 2010 Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung TGA für den Projektausschuss des AR“ v. 19.07.2010, Skzl. Bd.510, S. 18
[438] „Sachstandsbericht Juli 2010 Neue EU-Sicherheitsvorschrift und Planung TGA für den Projektausschuss des AR“ v. 19.07.2010, Skzl. Bd.510, S S. 19
[439] Protokoll des Projektausschusses vom 10.09.2010, Präsentation der GF, Folie 238, FBB Bd. 255, zwischen S. 269 u. S. 270

Umplanungserfordernissen durch die EU-Sicherheitskontrolllinien betroffen waren, beinhaltete zudem die Ausführungsplanung der Technikzentralen und die Erstellung der wichtigen 3D-Planungen. Doch trotz Vertrags kam die ImCa ihren Verpflichtungen nicht nach. Am 19. November 2010 schrieb der Teilprojektleiter Terminal Nozon an die ImCa:

> „Wir lassen derzeit parallel prüfen, ob wir nicht berechtigt sind, die 3. Ergänzungsvereinbarung nebst Zusatzvereinbarung wegen arglistiger Täuschung anzufechten....Wir sind nicht bereit zu dulden, dass Sie die für die Baustelle vorgesehenen Mitarbeiter auf anderen Baustellen einsetzen, die für Sie offenbar dringlicher sind.“ [441]

Die Terminsicherung mit ImCa war die notwendige Grundlage für weitere Ergänzungsvereinbarungen mit fast allen Gewerken der Technischen Gebäudeausstattung. Dies schlug sich beispielsweise auf die Leistungserbringung durch SIEMENS durch. Am 06. Dezember 2010 schrieb SIEMENS an die FBB[442] über Zeitverzüge von 13,5 Monaten. Auch mit SIEMENS wurde eine Ergänzungsvereinbarung über 4,5 Mio. € abgeschlossen.[443] Dem Projektausschuss am 03. Dezember 2010 wurde folgerichtig über anhaltende Schwierigkeiten mit der Arge ImTech/Caverion berichtet. Eine einvernehmliche Lösung der Probleme konnte nicht gefunden werden.[444]
Laut Sachstandsbericht vom Januar 2011 deuteten sich weitere Schwierigkeiten mit der Arge ImTech/Caverion an.

> „Durch die unzureichenden Montagekapazitäten der Arge ImTech/Caverion im November 2010 werden die Zwischentermine gemäß dem beschleunigten Bauablaufplan zurzeit nicht eingehalten. In Teilbereichen bestehen in den Ausführungsleistungen der Arge ImTech/Caverion derzeit bauliche Verzüge von bis zu acht Wochen. ...Die Arge ImTech/Caverion hat im Dezember 2010 und im Januar 2011 ihre Montagekapazitäten massiv erhöht und nähert sich den durch die FBS als notwendig erachteten Montagekapazitäten an. ..Zudem setzt die Arge ImTech/Caverion zur Förderung des Baufortschritts seit Anfang Januar 2011 deutlich besser qualifiziertes Montagepersonal sowie zusätzliche Obermonteure ein.“[445]

In der Referentenrunde vom 23. März 2011 berichtete Körtgen, dass die Bauverzögerungen trotz größeren Personaleinsatzes der Baufirmen nicht wie geplant zum Mai 2011 aufgeholt werden könnten, dies solle nun bis Juli/August 2011 erfolgen.[446]
Im Projektausschuss vom 01. April 2011 wurde die Dramatik der Situation noch deutlicher.

> „...sind die Arbeiten im Bereich der Technischen Gebäudeausrüstung immer noch im Verzug. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die ersten zwei Monate des sogenannten ORAT-Betriebes dazu genutzt werden müssen, diesen Verzug auszugleichen.“[447]

Im Leitvermerk der Senatskanzlei zur Aufsichtsratss am 08. April 2011 wird von Mende zu dem von der Geschäftsführung neu benannten Risiko EU-Sicherheitsbestimmungen erstaunt vermerkt:

---

[440] Protokoll des Projektausschusses vom 03.12.2010, FBB Bd. 255, Präsentation der GF, Folie 103, zwischen S. 209 und S. 210
[441] Schreiben FBB an ImCa vom 19.11.2010, LG Potsdam Bd. 7, CBH 6, S. 3
[442] siehe Schreiben SiemensAG an FBB, Planung und Bau, v.06.12.2010,FBB 530, S. 405 ff.
[443] 1,Ergänzungsvereinbarung FBB - Siemens v. 07.12.2010, FBB 530, S. 301 ff.
[444] Protokoll des Projektausschuss vom 03.12.2010, Skzl 758, S. 127
[445] Sachstandsbericht Januar 2011 EU-Vorschriften und Technische Gebäudeausrüstung, Skzl Bd. 758, S. 35
[446] Protokoll der Referentenrunde vom 23.03.2011, Skzl Bd. 758, S. 100
[447] Vermerk Mende zum Projektausschusses vom 01.04.2011, Skzl. Bd. 758, S. 105

> „Warum hieraus entstehende Mehrkosten dem AR nunmehr als „neues Risiko“ präsentiert werden, bleibt zu hinterfragen.“[448]

Laut „Vertraulicher Sachstandsinformation“ von WSP CBP vom 19. Mai 2011 wurden spätestens zu diesem Zeitpunkt die erheblichen Planungs- und Bauprobleme und damit die nicht mehr aufholbaren Verzüge aus der Umsetzung der EU-Sicherheitskontrolllinien deutlich.

> „Aus der im Juni 2011 voraussichtlich vorliegenden Baugenehmigung und insbesondere aus der ...durchgeführten Entrauchungssimulation ergibt sich ein erheblicher Nachrüstungsbedarf für die Entrauchung des FGT. Daraus entstehen vorrangig bei den TGA-Gewerken Mehrkosten aus Leistungsänderungen und Massenmehrungen.“[449] (S.6)

Darüber hinaus seien weitere Beeinträchtigungen und Auswirkungen auf das komplette System der Gebäudetechnik zu erwarten, da die Mieterausbauten im Shoppingbereich bisher weder vollständig geplant noch vertraglich geregelt waren.
Laut „Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung“ [450] lag dieser Bericht außer der Geschäftsführung auch dem AR-Vorsitzenden Wowereit sowie den Mitgliedern des Aufsichtsrats Platzeck, Bomba und Gatzer, also den Spitzen der Gesellschafter vor.
Am 01. Juni 2011 teilte Fretter in einem Schreiben an Korkhaus seine Einschätzung über ein „sehr hohes Risiko“ zur Einhaltung des Eröffnungstermins mit. Nebenbei wird aus dem Schreiben deutlich, dass es offenbar zwar Abstimmungen zwischen den bauausführenden Firmen SIEMENS, Bosch und T-Systems gäbe, bei denen jedoch der Projektsteuerer WSP CBP nicht eingebunden wäre.[451]
Schließlich musste Körtgen am 16. Juni 2011 im Projektausschuss berichten, dass es wegen der Umsetzung der EU-Sicherheitsvorschriften zu erheblichen Veränderungen der Entrauchungsanlage kommen müsse, die sich aus den neuerlichen Brandschutzanforderungen ergaben.[452] Bezogen auf die wichtigen TGA –I- Bereiche hieß es dazu:

> „Die Erhöhung des Handlungsrahmens sei nicht nur durch Nachträge seitens des Bauherren oder des AN, sondern auch durch erhebliche, zusätzliche Auflagen der Behörden in den umzuplanenden Terminalbereichen bedingt. Beispielhaft sei hier das Entrauchungskonzept genannt.“ [453]

In den Vermerken der Senatskanzlei wurde deutlich auf die widersprüchlichen Darstellungen durch die Geschäftsführung hinsichtlich der Bauverzüge und des Umbaubedarfs hingewiesen.

> „Die Aussagen der GF aus letzter AR-Sitzung, mit zunehmendem Fertigstellungsgrad würden Kostensteigerungen unwahrscheinlicher werden, schlägt sich nicht nieder. Vielmehr treten verstärkt zusätzlich erforderliche Bauleistungen zutage, die in bisherigen Planungen unberücksichtigt geblieben waren.“[454]

Nicht zuletzt wegen der zur Aufsichtsratssitzung am 24. Juni 2011 eingereichten Vorlagen zur Deckung erheblicher Mehrkosten wegen angeblich unvorhergesehener Baumehrleistungen und Umbauerfordernissen in den Entrauchungsanlagen hätte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung eine Revision seiner eigenen Beschlüsse vom Vorjahr vornehmen müssen. Dies jedoch unterblieb.

---

[448] Leitvermerk zur AR-Sitzung am 08.04.2011, Skzl Bd. 758, S. 157
[449] Vertrauliche Sachstandsinformation vom 19.05.2011, WSP-CBP Bd. 2,
[450] Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung der FBB vom 31.01.2013, FBB Bd. 552, S. 291
[451] Schreiben Fretter an Korkhaus, Fretter Bd. 1, S. 117-122
[452] Protokoll des Projektausschusses vom 16.06.2011, FBB Bd. 255, S. 105
[453] Protokoll des Projektausschusses vom 16.06.2011, FBB Bd. 255, S. 102
[454] Vermerk des Referenten Mende(Kreuch) zur Vorbereitung 101.Aufsichtsratssitzung am 24.06.2011, Skzl Bd. 762, S. 35,

Die mangelnde Verantwortung der Geschäftsführung zur Erfüllung der Beschlüsse nach der Verschiebungsentscheidung aus 2010

Nach der Festlegung des neuen Eröffnungstermins auf den 03.0 Juni 2012 hat die Geschäftsführung insgesamt versucht, den Projektverlauf beschönigend und unvollständig dem Aufsichtsrat darzustellen. Dies geschah im vollen Bewusstsein, dass der neue Termin keineswegs eine Entspannung der Bauabläufe mit sich bringen konnte, da er als der frühestmögliche benannt worden war und die Planungs- und Bauverzüge im TGA-Bereich sowie die Auswirkungen der Umsetzung der EU-Sicherheitskontrolllinien zum Zeitpunkt der Verschiebungsentscheidung nicht erhoben worden waren.

Die Geschäftsführung hätte bei Vorlage des „Vertraulichen Sachstandsberichts EU-SiKo und TGA im Juli 2010 den Aufsichtsrat nachdrücklich auf die darin gemachten Aussagen zu den Voraussetzungen für die Erreichung des neuen Eröffnungstermins hinweisen müssen sowie die konkreten Auswirkungen auf den Umbaubedarf im Terminal und die daraus resultierenden Beauftragungen für die einzelnen Gewerke darlegen müssen.

Im Controllingbericht 03/2010 wurde durch die Geschäftsführung die Ampelsetzung von Gelb auf Grün vorgenommen. Dies geschah ausdrücklich mit dem Hinweis, dass der gerade gesetzte neue Termin nicht durch eine gelbe Ampel infrage gestellt werden dürfe.[455]

In den folgenden Controllingberichten wurde nur pauschal und sehr oberflächlich darauf hingewiesen, dass die Verzüge im TGA-Bereich immer noch bestünden und weiterhin aufgeholt werden müssten. Die tatsächlichen und nachvollziehbaren Gründe für die anhaltenden Planungs- und Bauverzüge wurden nicht benannt.

In der Geschäftsführersitzung am 12. Januar 2011 entschieden sich die beiden GF Schwarz und Körtgen ausdrücklich gegen die Aufnahme der erkannten Baurisiken in die Berichterstattung an den Aufsichtsrat.[456]

Über die notwendigen Ergänzungsvereinbarungen mit den bauausführenden Firmen, deren Umfang und die Schwierigkeiten, die sich aus der Verzögerung ihrer Unterzeichnung ergaben, wurde sowohl in den Controllingberichten wie auch in den jeweiligen Gremiensitzungen des Aufsichtsrats nur sehr oberflächlich durch die Geschäftsführung berichtet. Dabei war die sofortige und schnelle vertragliche Bindung der Firmen für die neue Terminsetzung als Bedingung zur Einhaltung des Eröffnungstermins 03. Juni 2012 ausdrücklich hervorgehoben worden.

Ende 2010 wurde durch den TÜV, der inzwischen als übergeordneter Sachverständiger in das Projekt eingebunden worden war, der Prüfzeitraum für die vorgeschriebenen Wirkprinzipprüfungen mit 6-8 Wochen festgelegt und die Geschäftsführung darüber in Kenntnis gesetzt. Diese Prüfungen mussten in den Terminplan zusätzlich eingerechnet werden, um überhaupt eine Genehmigung zur Inbetriebnahme erhalten zu können. Die Geschäftsführung unterließ es jedoch, diese wichtige Information dem Aufsichtsrat zur Kenntnis zu geben.

In der Geschäftsführungssitzung vom 10. Mai 2011 wurde hinsichtlich des Genehmigungsprozesses die Anzahl der Auflagen allein für den Baubereich mit 730 angegeben.[457] Daraus wurde der enorme Bedarf an Nachbereitung zu vorhandenen Planungen und Bauabläufen deutlich, der dem Aufsichtsrat jedoch in dieser Eindeutigkeit nicht mitgeteilt wurde.

---

[455] Protokoll der Sitzung der GF vom 21.07.2010, FBB Bd. 482, S.252
[456] Protokoll der GF-Sitzung v. 12.01.2011, FBB Bd. 483, S. 8
[457] Rechenschaftsbericht der GF vom 31.01.2013, FBB Bd. 552, S. 221

Das Versagen des Aufsichtsrats und die Untätigkeit des Gesellschafters

Der Aufsichtsrat hat es insgesamt versäumt, seine Entscheidung zur Verschiebung des Eröffnungstermins im Nachhinein durch entsprechende Maßnahmen auf Realisierungschancen zu überprüfen und ggf. bei Erkennen von weiteren Störfaktoren im Projektfortschritt zu hinterfragen.

Mit Vorlage des „Sachstandsberichts TGA und EU-Sicherheitsverordnung“ vom Juli 2010 und der darin erstmals benannten Voraussetzungen zu einer Eröffnung am 03. Juni 2012 hätte der Aufsichtsrat sich selbst und der Geschäftsführung einen Zeitplan zur Kontrolle der benannten Meilensteine auferlegen müssen. Der Verzicht darauf ist ein Vernachlässigen der Aufsichtspflicht.

Überhaupt hätte der „Sachstandsbericht TGA und EU-Sicherheitskontrolllinien Juli 2010“ sowie die nachfolgenden Berichte dieser Art vom Oktober 2010 und Januar 2011 nicht nur dem Projektausschuss vorgelegt werden dürfen, sondern in die Beratungen des Aufsichtsrats insgesamt einbezogen werden müssen. Diese Berichte befinden sich ausschließlich in den Unterlagen, die der Untersuchungsausschuss bei verschiedenen Stellen anforderte, lediglich in den Unterlagen der Senatskanzlei. Ob sie an die zu beteiligenden Referate in der Finanzverwaltung oder die anderen Aufsichtsratsmitglieder auf Seiten Berlins überhaupt gelangten, muss bezweifelt werden. Nicht einmal in den Protokollen der Projektausschusssitzungen lassen sich Bezüge auf diese Berichte wiederfinden. Wowereit als einziges Mitglied seitens Berlins im Projektausschuss zog offenbar keine adäquaten Schlussfolgerungen daraus. Die Verabredung im Projektausschuss vom 16.04.2011, zukünftig auf diese gesonderten Sachstandsberichte zu verzichten, ist angesichts der zum Juni 2011 nachgewiesenen Rückstande gegenüber den im Juni 2010 gesetzten Rahmenbedingungen zu einer Eröffnung am 03. Juni 2012 nicht zu verstehen.

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2010 sowohl den Anstellungsvertrag mit Schwarz verlängert wie auch die Bezüge für Körtgen erhöht. Die Grundlage für diese Entscheidung hätte eine eingehende Prüfung der Tätigkeit beider Geschäftsführer in den Jahren zuvor, insbesondere jedoch nach der Aufsichtsratssitzung vom 25. Juni 2010 sein müssen. Obwohl aus den Protokollen aus dieser Sitzung eindeutig auch Zweifel einzelner Aufsichtsratsmitglieder an der Arbeit der Geschäftsführung deutlich wurden, unterließ es der Aufsichtsrat, die Geschäftsführer Schwarz und Körtgen einer Haftungsprüfung für die eingetretene Projektverschiebung zu unterziehen. Beide konnten demzufolge davon ausgehen, dass ihr bisheriges Wirken der Verschleierung und Beschönigung von Problemen aus Planung und Bau von Aufsichtsrat akzeptiert wurde.

Obwohl dem Aufsichtsrat pauschal von Schwierigkeiten mit bauausführenden Firmen berichtet wurde, ging er den Ursachen und Folgen dieser Probleme nicht nach. Dabei wäre die Tätigkeit der FBB als Bauherrin insbesondere im Vertragsmanagement mit den bauausführenden Firmen zu beaufsichtigen gewesen. Der Verzicht darauf war eindeutig ein Kontrollverlust des Aufsichtsrats gegenüber der Geschäftsführung.

Der Aufsichtsrat beschränkte sich selbst in der Möglichkeit, die Ursachen und die Verantwortung einzelner Projektbeteiligter für den Baufortschritt zu ermitteln und zu bewerten. Langfristig wurde die Schuldfrage für das eventuelle Scheitern des Projekts durch die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat allein auf die pg bbi kapriziert. Dem Aufsichtsrat hätte bewusst sein müssen, dass eine abermalige Vergabe sowohl der Ausführungsplanung als auch der Bauüberwachung ohne ordentliches Vergabeverfahren an die pg bbi für die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien und die Errichtung der Pavillons aus strukturellen Erwägungen ein hohes Risikos für die Bauherrin mit sich brachte, weil möglicherweise schon erkannte Leistungsmängel der pg bbi aus dem bisherigen Projektfortschritt sich verstärkt auch auf diese Bereiche neiderschlagen würden.

Bei den ersten, aber nachdrücklichen Informationen über weitere Störfaktoren für das Projekt, z.B. aus weiteren genehmigungsrelevanten Sachverhalten beim Mieterausbau, hätte der Aufsichtsrat sofort eine Überprüfung der eingetretenen Situation veranlassen und ggf. der Geschäftsführung Auflagen erteilen müssen.
Der „Vertrauliche Sachstandsbericht TGA und EU-Sicherheitskontrolllinien“ vom 19. Mai 2011 an die Spitzen der Gesellschafter hätte zum Gegenstand der Aufsichtsratssitzung gemacht werden müssen. Dieser Bericht war die einzige erkennbare Überprüfung der Ereignisse seit der Verschiebungsentscheidung vom Juni 2010 und hätte die Grundlage für eine ehrliche Diskussion im Aufsichtsrat eine Jahr nach dieser Entscheidung sein müssen.
Angesichts der im September 2011 anstehenden Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin war seitens des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit eine vorbehaltlose und ehrliche Analyse des Gesamtprojekts BER offenbar nicht gewünscht.

2012 – hilflose Rettungsversuche oder kalkulierter Crash im Mai

Die Task Force Brandschutz

Zur Begleitung der Problembewältigung insbesondere beim Brandschutz wurde ab Ende Februar eine so genannte Task force Brandschutz eingerichtet. Dazu trafen sich Vertreter der Bauherrin (Körtgen, Korkhaus, Nozon), der pg bbi (Paap), des Bauordnungsamtes (Zimmermann, Meißner), des Brandschutzgutachters und Erstellers des Brandschutzkonzepts hhpberlin (Dahlitz). Ständiger Teilnehmer war auch der Referent aus der Brandenburger Staatskanzlei Seidel, der auf diesem Weg direkte Informationen zum Stand der Brandschutzprobleme bekam. Der Projektsteuerer Manninger nahm nach eigener Aussage als "Beobachter" an den Beratungen teil.[458] Insgesamt gab es fünf Treffen, das letzte am 03. Mai 2012. [459] Aus den Protokollen geht eindeutig hervor, dass weder der Grad der Baufertigstellung noch die Rahmenbedingungen, die für eine Genehmigung durch das Bauordnungsamt nötig gewesen wären, eine Eröffnung am 03. Juni 2012 möglich erscheinen ließen. Auch der Generalplaner Paap hatte schon in der ersten Sitzung am 29. Februar 2012 erklärt, dass er keine Fertigstellungsanzeige unterzeichnen könne, wenn die sicherheitstechnischen Anlagen nicht funktionierten. [460]
Doch Körtgen, Korkhaus und Seidel wollten davon nichts mitbekommen haben und sagten im Ausschuss aus, dass keiner der Anwesenden den Eröffnungstermin infrage gestellt hätte.

Der Rettungsversuch auf eigenes Risiko durch eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung

Um trotz der vorhandenen Bauverzüge und des Ausstehends einer fortgeschriebenen Baugenehmigung den Eröffnungstermin 3. Juni zu halten, wurde Anfang 2012 von der Geschäftsführung auf Anregung der pg bbi eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung nach Brandenburger Bauordnung §76 (3) als letzter Rettungsversuch des Eröffnungstermins gesehen.
Allerdings war der gesamte Inbetriebnahmeprozess von der Geschäftsführung völlig unterschätzt worden. Dazu seien folgende systemische Schwachstellen benannt:

- Aus unerklärlichen Gründen war der Projektsteuerer WSP CBP zur Steuerung dieses Prozesses gar nicht beauftragt worden. Auftragnehmer für die Planung und die

[458] Siehe Darstellung im Abschnitt WSP CBP
[459] Über die einzelnen Sitzungen dieser Task force wird im Abschlussbericht des UA BER S. 266-269 berichtet.
[460] Siehe Schreiben vom 12.03.2012 von Meißner zu Richtigstellung des Protokolls der Task force Brandschutz, FBB Bd. 462, S. 68

operative Durchführung der operativen Inbetriebnahme (ORAT-Prozess) war die Unternehmensberatung McKinsey.

- Die Überlagerung von Baufertigstellung, technischer Inbetriebnahme und ORAT-Prozess führte zu chaotischen Abläufen.
- Der 3. Nachtrag zur Baugenehmigung war erst im Dezember 2011 beim Bauordnungsamt[461] eingereicht worden. Zum Eröffnungstermin im Juni hätte keine aktuelle Baugenehmigung vorgelegen.
- Drei Monate vor der geplanten Inbetriebnahme hätte nach dem genehmigten Brandschutzkonzept ein funktionierendes Brandmanagementsystem vorhanden sein müssen.[462]

Zur Erlangung einer Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt hätte der Nachweis der Funktionsfähigkeit der sicherheitstechnischen Anlagen in jedem Fall erbracht werden müssen. Dies wärenur nach Vorliegen der Prüfberichte der Prüfsachverständigen der ausführenden Firmen möglich gewesen, auf deren Grundlage eine übergeordnete Wirk- und Verbundprüfung durch den übergeordneten Sachverständigen hätte erfolgen müssen. Dies war eine wichtige Auflage aus dem ursprünglichen Brandschutzkonzept und sollte durch die Beauftragung des TÜV, der die komplexen Wirkprinzipprüfungen vornehmen und letztlich die Funktionsfähigkeit aller Anlagenteile im Zusammenspiel dokumentieren sollte, erfolgen. Frühzeitig, seit Vorlage des Prüfkonzepts durch den TÜV vom 18.01.2011[463], war der Aufwand und der zeitliche Rahmen für diese Prüfungen der Bauherrin FBB bekannt. Dies wurde jedoch völlig unterschätzt, ja sogar ignoriert.[464] Bei einem Treffen am 09. November 2011 wurde nachdrücklich durch die Vertreter vom übergeordneten Sachverständigen TÜV Klups, des Bauordnungsamts Zimmermann und des Brandsachverständigen Dahlitz der FBB, dem Vertreter der pg bbi und den anwesenden Prüfsachverständigen der ausführenden Firmen auf alle im Zusammenhang mit der Abnahme der technischen Anlagen bestehenden Probleme hingewiesen. [465]

Dass auch bei einem besseren Baufertigstellungsgrad die dafür notwendigen Prüfzyklen nicht mehr eingehalten werden konnten und deshalb die Bestätigung der Betriebssicherheit und Wirksamkeit der Anlagen durch den übergeordneten Sachverständigen auf keinen Fall zum 03. Juni 2012 erbracht hätte werden können, war spätestens Ende Februar 2012 klar. Darauf wurde sogar im Statusbericht Februar 2012, der der GF-Sitzung vom 27. Februar 2012[466] vorlag, verwiesen, jedoch ohne erkennbare Schlussfolgerung der Geschäftsführung. Noch deutlicher wurde bei den Treffen sowie in den Protokollen der TÜV-Besprechungen dieser Zusammenhang betont.

> „Aufgrund der späten Fertigstellung sind die Wirkprinzipprüfungen bis zum 3.6.2012 nicht durchführbar, da dafür die Prüfberichte der SV der ausführenden Firmen vorliegen müssen.“ [467] Prüfungen von Sachverständigen erfolgen ohne aktuelle Genehmigungsgrundlage durch das BOA auf volles Risiko der FBB.“[468]

Auf eigenes Risiko verfügte die FBB, dass anstelle einer aktuellen Baugenehmigung der bloße Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung die Grundlage für Sachverständigenprüfungen sein sollte.[469]

---

[461] Rechenschaftsbericht der FBB v. 31.01.2013, FBB Bd. 552, S.361
[462] Ergänzung zum Rechenschaftsbericht der FBB, SenFin Bd. 17, Abschnitt Brandschutz, S. 41
[463] LT Brdbg Drs. 6/582, S.2
[464] siehe Protokolle Jour Fix des übergeordneten Sachverständigen mit SV der AN vom Januar bis Mai 2012, FBB Bd. 486, S. 1-80
[465] FBB Bd. 157, S. 340 ff., Zeuge Klups, Wortprotokoll v.16.05.2014, S. 69
[466] WSP CBP 1, ohne Paginierung,
[467] Protokoll Jour Fix des übergeordneten Sachverständigen mit SV der AN v. 28.02.2012, FBB Bd. 486, S. 40
[468] Protokoll Jour Fix des übergeordneten Sachverständigen mit SV der AN v. 13.03.2012, FBB Bd. 486, S. 48
[469] Protokoll Jour Fix des übergeordneten Sachverständigen mit SV der AN v. 20.03.2012, FBB Bd. 486, S. 52.

Zudem hätte für die Inbetriebnahme die Fertigstellungsanzeige durch den Generalplaner Paap spätestens am 18. Mai 2012[470] vorliegen müssen. Auch diese hätte nur auf der Grundlage der Prüfbescheide, insbesondere des übergeordneten Sachverständigen unterzeichnet werden können, was Paap auch immer wieder betonte.[471]
Weder Körtgen noch Schwarz konnten ernsthaft über die angebliche „Weigerung des Planers", am 07.05.2012 eine Fertigstellungsanzeige zu unterzeichnen, überrascht worden sein.
Wegen der Parallelität von Bauarbeiten und technischen Prüf- und Einsteuerungsprozessen gab es keine Übersicht über den tatsächlich Fertigstellungsgrad der Anlagen, standen sich bauausführende Firmen und Sachverständige ständig im Weg. Prüfsachverständige standen vor halbfertigen Anlagen, schon geprüfte Abluftschächte wurden wieder geöffnet. Eine Anweisung von Körtgen an den TÜV zur Durchführung von Wirkprinzipprüfungen in noch nicht fertiggestellten Gebäudeteilen, musste logischer Weise abgebrochen werden.[472] Das letzte Treffen des übergeordneten Sachverständigen des TÜV mit den Firmensachverständigen zur Vorbereitung der Prüfzyklen vor der Absage des Eröffnungstermins fand am 27. März 2012 statt.[473]
Dennoch wurde der Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung nach §76 (3) BrdbgBO am 16. März 2012[474] eingereicht. Ziel des Antrags war die Nutzungsaufnahme des Terminals auf der Grundlage einer vorrübergehenden Abweichung von der beantragten Baugenehmigung, indem dargelegt werde, dass die Schutzziele durch Interimsmaßnahmen abgesichert werden könnten. Dazu gehörte im Wesentlichen die so genannte Mensch-Maschine-Schnittstelle zwischen der Brandmeldeanlage und den Entrauchungsanlagen, also einem Steuerungselement innerhalb der komplexen Brandschutzeinrichtungen. Zudem sollten alle nicht fertiggestellten Gebäudeteile der Terminalhalle als Baustelle ausgewiesen, abgesichert und dem Publikumsverkehr entzogen werden.
Mit dieser Änderung der Inbetriebnahmestrategie ging das baurechtliche Risiko der Inbetriebnahme vollständig auf die FBB über.

> „Nach § 76 Abs. 3 BbgBO kann die Bauaufsichtsbehörde gestatten, dass die bauliche Anlage ganz oder teilweise schon vor Fertigstellung genutzt wird, wenn wegen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung keine Bedenken bestehen. Das heißt, die Bauaufsichtsbehörde wird eine Nutzung vor Fertigstellung nur zulassen, wenn auf ihrer Seite Sicherheitsbedenken nicht bestehen."[475]

Der Mitarbeiter des Bauordnungsamtes Zimmermann hatte zuvor bereits in Besprechungen mehrfach auf die Voraussetzungen dieser Kannbestimmung und die Konsequenzen des Fehlens derselben hingewiesen.[476] Vor dem Untersuchungsausschuss bestätigte er, dass auch das Interimskonzept die Fertigstellung der sicherheitstechnischen Anlagen, der Gebäudeautomation, der Brandschutz- und Entrauchungsanlagen samt Sprinkleranlagen und den Nachweis ihrer Wirksamkeit und Betriebssicherheit voraussetzte.[477]
In einer Stellungnahme vom16. März 2012 stellte der Brandschutzsachverständige Dahlitz von der Firma hhpberlin zum Antrag der FBB auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung fest, dass er als Brandschutzkonzeptersteller bei Einhaltung einer Reihe von Maßgaben zustimmen

---

[470] Schriftliche Anfrage, AGH Drs. 17/14329, S.1
[471] Schreiben Herr Meißner BOA LDS an FBB, Herrn Nozon,v. 12.03.2012; FBB 462, S. 69
[472] Zeuge Klups, Wortprotokoll v. 16.05.2014, S. 80/81
[473] Protokoll Jour Fix der übergeordneten Sachverständigen mit SV der AN,27.03.2012, FBB 486, S. 76 ff
[474] FBB Bd. 499
[475] Schreiben Herr Meißner BOA LDS an FBB, Herrn Nozon,v. 12.03.2012; FBB 462, S. 69
[476] Siehe auch den Verweis auf sein Schreiben vom 10.02.2012, im Protokoll der Besprechung des übergeordneten Sachverständigen mit den SV der AN v. 21.02.2012, erstell von WSP CBP, WSP-CBP Bd. 21; Datei-Nr. 90087724
[477] Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll v. 17.04.2015, S. 54.

könne. Allerdings waren die formulierten Voraussetzung für die FBB zu diesem Zeitpunkt bis zum genannten Eröffnungstermin 3. Juni absehbar nicht mehr realisierbar.[478]
Die vorläufige Antwort des Bauordnungsamtes an die FBB erging am 19. März 2012.

> „Der vorliegende Antragsentwurf begründet in keiner Weise, dass die Anforderungen für die Inanspruchnahme des § 76 Abs. 3BbgBO erfüllt sind. Aus dem Antragsentwurf kann nicht abgeleitet werden, dass wegen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit keine Bedenken bestehen. Eine vorzeitige Nutzung kann nicht bescheinigt werden.“[479]

Statt aus diesem Schreiben die richtigen Schlussfolgerungen zu ziehen bzw. wenigstens den Aufsichtsrat über die Sachlage zu informieren, reichte die FBB einen „modifizierten“ Antrag beim Bauordnungsamt am 04. April 2012[480] ein. Zwei Wochen später erging ein Brief per Einschreiben vom Brandschutzplaner hhpberlin Dahlitz persönlich an Körtgen[481], in dem dieser die Unmöglichkeit einer Genehmigung verdeutlichte. Diese Auffassung trug Dahlitz auch am 19. April 2012 zur vierten Sitzung der Task force Brandschutz im Beisein von Körtgen und Seidel vor. Doch beide wollten „den Druck auf dem Kessel lassen“ und keinen Zweifel am Eröffnungstermin zulassen und unterließen eine Information über diesen Sachstand in der Aufsichtsratssitzung am folgenden Tag. Schließlich wurde der Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung mit Schreiben vom 27. April 2012 vom Bauordnungsamt abgelehnt.[482]
Doch auch dieses Schreiben gab Schwarz und Körtgen keine Veranlassung, die einzig richtige Entscheidung zu treffen und den Eröffnungstermin abzusagen. Statt dessen wurde das Schattenspiel noch bis zum 08. Mai 2012 weitergespielt.
Erst am 06. Juli 2012, einen Monat nach der Eröffnungsabsage, erfolgte durch die FBB die Rücknahme des Antrags auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung.[483]
Durch die folgenden Geschäftsführer Amann und Mehdorn wurde später versucht, eine Projekteinheit „Genehmigungsprozesse“ zu installieren, um künftig zielgerichteter die notwendigen Prozesse zu steuern.

Die Mensch-Maschine-Schnittstelle

Die so genannte Mensch-Maschine-Schnittstelle sollte die von Bosch errichtete Brandmeldeanlage mit der Entrauchungssteuerung, die von Siemens zu liefern war, zusammenschalten. Im Brandschutzkonzept war eine vollautomatische Lösung vorgegeben. Wegen des Fehlens vollständiger Planungsgrundlagen (Brandfallsteuermatrix und Entrauchungsmatrix) war jedoch schon Ende November 2011 absehbar, dass diese Verknüpfung vollautomatisch nicht gelingen würde. Der Experte für solche komplexen Steuerungssysteme Müller, der eigentlich als Bauüberwacher von pg bbi am BER tätig war, entwickelte die Idee, mit Hilfe eines Handtableaus die Lücke zwischen Signaleingang durch die Brandmeldeanlage und dem Auslösen eines Entrauchungsszenarios zu überwinden.

> „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 dazwischengeschalteten Menschen die Entrauchungsanlage

[478] Brandschutztechnische Stellungnahme von hhb berlin v. 16.03.2012, zum Inbetriebnahmekonzept der FBB v. 15.03.2012, FBB 499, S. 07.
[479] Email Meißner BOA an Korkhaus vom 19.03.2012, LG Berlin, Bd. 8, Anlage 18
[480] FBB 527
[481] Einschreiben hhp berlin (Dahlitz) an Dr. Körtgen vom 17.04.2012, FBB 537, S. 60/61, vgl. auch Zeuge, Dahlitz, Wortprotokoll 16.05.2014, S. 41.
[482] Schreiben BOA LDS v. 27.04.2012 an FBB (Korkhaus); FBB 484
[483] Landtag Brandenburg, Kleine Anfrage Drs. 6/1176

> 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 funktionier -, 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.“[484]

Das hätte jedoch nur Erfolg gehabt, wenn sowohl die Brandmeldeanlage wie auch alle Teile der Entrauchungsanlage fertiggestellt und funktionsfähig gewesen wären.
Eine Baubeschleunigung, wie sie fälschlicherweise vom Projektleiter Korkhaus[485] behauptet wurde, wäre so nicht erreichbar gewesen. Im Gegenteil, es mussten vier Brandüberwachungsräume errichtet werden, in denen rund um die Uhr geschultes Brandschutzpersonal die Anlagen überwacht hätte. Allerdings wären die Prozesse zur Einsteuerung der Anlagen vereinfacht worden.
Das Bauordnungsamt hatte diese Lösung als Interimslösung bis zur Fertigstellung der Vollautomatischen Brandschutzanlagensteuerung mit Schreiben vom 27. April 2012 abgelehnt und im Schreiben vom 09. Mai 2012 [486] eine Genehmigung dafür gänzlich ausgeschlossen.

Parallelität von Bau, Inbetriebnahmeprozessen und Probebetrieb ORAT
Schon mit der Änderung der Vergabestrategie 2007 war beschlossen worden, dass es beim Festhalten des engen Terminplans zu Überschneidungen und Parallelitäten der Bauausführung, der technischen Inbetriebnahmeprozesse und des Probebetriebs ORAT kommen würde. [487] Für ORAT waren nach einschlägigen Erfahrungen und den entsprechenden vertraglichen Beauftragungen an die Firmen Flughafen München und Mc Kinsey sechs Monate vorgesehen. Ein sinnvoller Probebetrieb findet üblicherweise erst statt, wenn alle Bauarbeiten und Abnahme- bzw. Genehmigungsprozesse erfolgreich beendet wurden. Beim BER hat sich die Geschäftsführung auch über diese Notwendigkeiten hinweggesetzt.
Für den Fall, dass der Umzug aus Tegel und die BER-Eröffnung am 03. Juni 2012 aus welchen Gründen auch immer nicht vollzogen werden könnten, wurde im ORAT-Protokoll vom 05. Dezember 2011 vermerkt:

> „10 Wochen vor Inbetriebnahme müssen ggf. Fallback-Optionen aktiviert werden. Dazu wird am 26.03.2012durch die GF der Umzugstermin bestätigt...Am 02.05.2012 entscheidet die GF abschließend über die Umsetzung möglicher Fallback-Optionen.“[488]

Dem Aufsichtsrat wie auch der Öffentlichkeit wurde ein wahres Schauspiel geliefert, dass der „pünktliche Beginn“ des Probebetriebs im November 2011 den erfolgreichen Baufortschritt beweisen würde. Tatsächlich erfolgte die baustellenbedingte Sondergenehmigung für den ORAT-Prozess unter großen Schwierigkeiten und erheblichen Einschränkungen.
In wöchentlichen Berichten wurde der Geschäftsführung der FBB über den ORAT-Prozess berichtet.

---

[484] Zeuge T. Müller, Wortprotokoll vom 27.06.2014, S. 9.
[485] Zeuge Korkhaus, Wortprotokoll vom06.12.2013 S. 91.
[486] vgl. Rechenschaftsbericht der FBB v. 31.01.2013, FBB 552, S. 337
[487] Protokoll der 84.AR-Sitzung, 09.10.2007, FFB 69, S. 200.
[488] ORAT-Statusbericht v. 05.12.2011, FBB Bd. 464, S. 5

Die zweite Phase des Probebetriebs ab Februar 2012 mit Hunderten Komparsen wurde gar als Event durch die Geschäftsführung gefeiert.

> „Heute fiel der offizielle Startschuss für den Probebetrieb mit Komparsen: 116 Tage vor der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg checkten bereits die ersten Passagiere am neuen Airport ein. Rund 250 Flughafentester wurden in Shuttlebussen zum BER gebracht, wo sie probeweise schon einmal abfliegen durften. Getestet wurden alle Abläufe einer ganz normalen Flugreise: vom Check-in über die Sicherheitskontrolle bis zum Boarding.“[489]

Aus den Protokollen zum ORAT-Betrieb geht hervor, welche Komponenten für eine Erprobung gar nicht zur Verfügung standen. Die Erprobungen liefen nur mit einer baustellenbedingte Sondergenehmigung durch das Bauordnungsamt.

Die ORAT-Berichte gelangten auch zum von den Kreditbürgen eingesetzten Bürgenmandatar PwC. Der Bürgenmandatar entnahm den Berichten ein zunehmendes Risiko für die Inbetriebnahme am 03. Juni 2012 und sah darin wegen möglicher Einnahmeausfälle ein relevantes Risiko für die Schuldendienstfähigkeit der FBB.[490] Deshalb teilte PwC diese Einschätzung in einem Schreiben vom 06. März 2012 den zuständigen Bürgschaftsreferaten der drei Bürgen mit. Dies war der Anlass für ein Treffen des Bürgenmandatars und der Bürgen mit der Geschäftsführung am 21. März 2012[491] zum Thema ORAT. Dort stellte die FBB dar, dass schon Abnahmeprozesse liefen, der Abschluss derselben aber erst Ende Mai erfolge. Das sei üblich, wie auch der Umstand, dass die Inbetriebnahme nur „teilautomatisch“ erfolge.[492] In dem Protokoll von PwC ist nicht vermerkt, dass diese sich nur auf bestimmte Teile des Flughafens oder des Terminals bezog. Hinsichtlich des Terminals stimmte diese Aussage nicht mit den Feststellungen des Untersuchungsausschusses aus der Beweiserhebung überein.[493]

In einem weiteren Protokoll zu dieser Beratung, erstellt von der FBB, wird Körtgen mit der Aussage wiedergegeben, dass der 03. Juni 2012 weiterhin stehe:

> „Allein schon um Kostenrisiken zu minimieren, ist kein anderer Termin denkbar.“[494]

Ferner hätten Schwarz und Körtgen nach diesem Protokoll gesagt, dass ihnen keine Hinweise für eine „Nichtabnahme“ vorlägen. Eine Aussage, die angesichts der Gespräche mit dem Bauordnungsmat, in dem dieses auf die Nichtgenehmigungsfähig des Antrages auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung aufgrund des Fehlens der dafür notwendigen Voraussetzungen hinwies, jeder Glaubwürdigkeit entbehrt.

Im April 2012 wurde der ORAT-Prozess schließlich abgebrochen.

Im ORAT-Abschlussbericht wurde eine vernichtende Bilanz gezogen:

> „Von den geplanten 428 zu erprobenden Ereignissen bzw. Prozessen wurden jedoch nur 232 Prozesse erfolgreich durchgeführt; 127 Prozesse konnten aufgrund von nicht erbrachten Vorleistungen nicht im Probebetrieb dargestellt werden...
>
> Insgesamt muss festgehalten werden, dass der knapp sechsmonatige Probebetrieb nicht zielführend durchgeführt werden konnte. Wesentliche Anforderungen der

---

[489] PE der FBS vom 07.02.2012, http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-02-07-komparsenbetrieb/index.php

[490] Die Einnahmeausfälle wurden durch mangelnde Abfertigungskapazitäten und andere Störungen des Flugbetriebs begründet. Dies hätte den unterstellten Businessplan und die darin vorgesehene Relation zwischen Einnahmen und Ausgaben der FBB belastet.

[491] Mail von Hummel v. 28.03.2012 Prahl Skzl Bd. 772, S. 69

[492] PWC-Protokoll der IMA-Beratung vom 21.03.2012, SenFin 7, S.159

[493] siehe Zeuge Klups, Wortprotokoll v. 16.05.14, S.69/70, S.93; Protokoll der Beratung der Prüfsachverständigen Februar bis April 2012; TÜV 4, S. 11-31; Statusbericht TÜV v. 05.06.2012, FFB 461, S. 40 ff; Situationsbericht TÜV zum ORAT 2 - Betrieb v. 17.4.2012, TÜV 4, S.107 ff)

[494] FBB-Protokoll der IMA-Beratung am 21.03.2012, SenFin Bd. 7, S.227

> baulich / technischen Bereiche wurden für den Probebetrieb nicht bereitgestellt...Etwa 50 Prozent der Terminal-Bereiche konnten nie im Probebetrieb genutzt werden...
> Mit Abschluss des Probebetriebs am 08. Mai wurde die operative Betriebsfähigkeit des Flughafens BER mit 56,2 Prozent bemessen (Sollwert 100 Prozent). Auch mit funktionsfähigen Brandschutzanlagen hätten sich aus dieser Wertung sehr hohe Risiken für eine erfolgreiche Inbetriebnahme ergeben...“[495]

Letztlich waren also weder die Inbetriebnahmeprozesse noch der Probebetrieb ORAT unter den baulichen Mängeln beherrschbar. Beide Prozesse behinderten sich gegenseitig und banden Personal.
Die Entscheidung, beide Prozesse parallel zu betreiben, muss als Fehler der Geschäftsführung Schwarz/ Körtgen mit Wissen und Billigung durch den Aufsichtsrat bezeichnet werden.

Kenntnis des Aufsichtsrats und der Gesellschafter von der Änderung der Inbetriebnahmestrategie

Nach § 10 Abs. 5 e) des Gesellschaftervertrages darf die "Einleitung behördlicher Verfahren von besonderer Bedeutung" durch die Geschäftsführung nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommen werden.[496]
Der Aufsichtsrat beschäftigte sich regelmäßig, jedoch mit unterschiedlicher Detailtiefe, mit Sachverhalten, die die Baugenehmigung und die Inbetriebnahmeprozesse betrafen.
Die Parallelität von Baufertigstellung und technischer Inbetriebnahme war bei der Entscheidung zur Umstellung der Vergabestrategie zum Terminal auf Teilvergaben zur beschlossen worden.[497] Eine Vorgabe zum besonderen Monitoring dieser risikoreichen Entscheidung wurde vom Aufsichtsrat indes nicht gefasst.
Bei der Entscheidung, den Eröffnungstermin um 7 Monate zu verschieben, wurde auf die Risiken für den baurechtlichen Genehmigungsprozess und dessen Verkürzung von 9 auf 6 Monate zur Planung der Pavillons explizit verwiesen.
In der AR-Sitzung vom Dezember 2011 wurde zwar auf die fehlenden baurechtlichen Zulassungen für Brandschutzklappen und Zuströmkanäle („Schnorchel“) hingewiesen, doch unterblieb die unmissverständliche Unterrichtung des Aufsichtsrates durch die Geschäftsführung über die Absicht einer geänderten Inbetriebnahmestrategie. Körtgen erklärte en passant bei der Begründung einer weiteren Prognoseerhöhung auf Nachfrage, dass eine Inbetriebnahme des BER am 03. Juni 2012 "weiterhin realistisch" sei. Zu diesem Zeitpunkt würden die inbetriebnahmerelevanten Einrichtungen fertiggestellt sein. Außerhalb dieses Bereiches würden die Arbeiten fortgesetzt werden. Genau genommen deutete er dem Aufsichtsrat an, dass der BER zur Eröffnung nicht fertiggestellt sein würde und fügte, um Nachfragen eventuell verunsicherter Aufsichtsratsmitglieder vorzubeugen, an, dass das bei Vorhaben dieser Größenordnung auch eine gängige Vorgehensweise sei.[498] Zur endgültigen Ablenkung von der problematischen Situation schob er die Anmerkung nach, dass die Pavillons sowie so planmäßig erst im März 2013 fertig sein würden.[499]
Der Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung wurde am 15.03. bzw. in einer Neufassung am 04. April 2012 durch die FBB beim Bauordnungsamt Dahme-Spreewald **OHNE** vorherige Unterrichtung und Zustimmung des Aufsichtsrates eingereicht.
Wichtige Schreiben des Bauordnungsamtes (Schreiben vom 19.03.2012 zum Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung v. 15.03.2012 und vom 27.04.2012 zum überarbeiteten

---

[495] Abschlussbericht Probebetrieb BER v. 31.07.2012, FBB Bd. 456, S.129
[496] Gesellschaftsvertrag der FBB i.d.F. vom 17.11.2011, FBB Bd. 82, S.107
[497] Protokoll der 97. AR-Sitzung v. 09.10.2007, FBB Bd. 69, S. 202/203
[498] Protokoll der 103.Aufsichtsratssitzung v. 09.12.2011, FBB Bd. 265, S.8
[499] ebenda

Antrag) und von hhpberlin (negative) Stellungnahme vom 17.04.2012 zum Antrag auf Inbetriebnahme vor Fertigstellung v. 04.04.2012) wurden dem Aufsichtsrat nicht zur Kenntnis gegeben.
Allerdings hätte der Aufsichtsrat über die Teilnahme des Referenten der Brandenburger Staatskanzlei Seidel an der so genannten Task force Brandschutz über die dramatische Entwicklung informiert sein können, wenn Seidel diese Information an alle Aufsichtsratsmitglieder weitergegeben hätte. Er unterließ es jedoch, Hinweisen zur Problematik der geänderten Inbetriebnahmestrategie und der behördlichen Zusammenhänge nachzugehen. Obwohl Seidel an allen Sitzungen der Task force Brandschutz teilnahm und über die Unmöglichkeit der Inbetriebnahme wegen der ausbleibenden Prüfberichte grundsätzlich informiert war, bat er ausweislich des Protokolls erst am 04. April 2012, diese Problematik dem Aufsichtsrat aufzubereiten.

Siehe nichtöffentliche Anlage[500]

Jedoch war dies dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit kein Anlass, dem Problem in der AR-Sitzung am 20. April 2012 nachzugehen. Der Aufsichtsrat in dieser Sitzung durch die Geschäftsführung im Nachhinein über die geänderte Inbetriebnahmestrategie viel zu spät und unzureichend in Kenntnis gesetzt. Der Aufsichtsrat unterließ es seinerseits, auf die Einhaltung des Gesellschaftervertrages und die Zustimmungspflicht derartiger Vorgänge zu drängen. Statt dessen wurde bereitwillig auf eine verfälschende und irreführende Erklärung zur Mensch-Maschine-Schnittstelle zurückgegriffen und der Eindruck vermittelt, dass durch den massiven Einsatz zusätzlichen Personals der Eröffnungstermin unmittelbar bevorstünde, weshalb die Freigabe zusätzlicher Gelder folgerichtig sei. Eine Befassung mit diesen Vorgängen in der Gesellschafterversammlung ist nicht dokumentiert. Ob die Spitzenvertreter der Gesellschafter in anderen informellen Zusammenhängen dieses Problem diskutierten, konnte der Untersuchungsausschuss nicht aufklären.

Die (nicht) überraschende Absage am 08. Mai 2012

In der Aufsichtsratssitzung vom Dezember 2011 wurde durch die Geschäftsführung über Probleme beim Brandschutz berichtet, die Informationen dazu waren jedoch völlig unvollständig.
Über Schwierigkeiten des Probebetriebs ORAT, die der Geschäftsführung in aller Deutlichkeit am 05. Dezember 2011 zur Beratung des ORAT-Statusberichts berichtet wurden,[501] erfuhr der AR nichts. In diesem Kontext wurden auch sogenannte "Fallback"-Maßnahmen vorbereitet, die im Fall von Systemausfällen bei der Inbetriebnahme den Flugbetrieb aufrecht erhalten bzw. zumindest eine "reduzierte Inbetriebnahme" ermöglich sollten.[502]
Der Projektpartner für den Probebetrieb McKinsey hatte neben der regelmäßigen Berichterstattung die GF in Schreiben vom 05. Januar 2012, 15. März 2012 und 13. April 2012 darüber in Kenntnis gesetzt, dass ein reibungsarmer Flugbetrieb im Juni nicht möglich sein würde.[503] Mehrmals wurde auf eine Letztendscheidung Anfang Mai oder in der 19. Kalenderwoche (Woche vom 6.-11.Mai) hingewiesen.

---

[500] Siehe nichtöffentliche Anlage
[501] Protokoll der Beratung des ORAT-Statusberichtes am 05.12.2011, FBB Bd.459, S.224 ff
[502] Fallbackszenarien 3.6. (Stand 19.12.2011);FBB Bd. 464, S. 227 ff
[503] Zeuge Stern, Wortprotokoll, 02.10.2015, S. 13-15 und S. 18; Rechenschaftsbericht FBB vom 31.01.2013, FBB Bd. 552, S.287/88

Die so genannte B5-Runde, ein adhoc-Gremium der Flughafengesellschaft, in dem die fünf für die Inbetriebnahme verantwortlichen Bereichsleiter ab 29. Februar 2012 alle Prozesse und Entscheidungskompetenzen bündelten, hatte sich ebenso auf eine Endscheidung zu einem eventuellen Stopp des Umzugs aus Tegel **spätestens** für die 19. Kalenderwoche verabredet.
Der Projektsteuerer WSP CBP erwog zusammen mit dem FBB-Bereichsleiter Korkhaus und dem Sachverständigen Fretter auch eine Entscheidung zu einem eventuellen Abbruch, die allerdings aus deren Verständnis **frühestens** in der 19. Kalenderwoche fallen sollte, um den Druck auf die Baufirmen so lange wie möglich aufrecht zu halten.
Die Gründe, dass es zu dieser Entscheidung kommen musste, waren längst nicht mehr zu übersehen.
Am 30. März 2012 kam es zu einem extra anberaumten Gespräch zwischen Wowereit und den beiden Geschäftsführern Schwarz und Körtgen, über das es sowohl im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses als auch im Prozess vor dem Landgericht zur Wirksamkeit der Kündigung an Schwarz ausführliche Berichte gibt.[504] Auch wenn es wegen der tatsächlichen oder vorgeschobenen Erinnerungslücken der Teilnehmer an diesem Gespräch keine Gewissheit über die Gesprächsinhalte geben kann, ist es doch sehr unwahrscheinlich, dass dabei „nur“ über mehr Geld für den BER gesprochen worden sei. Vielmehr ist zu vermuten, dass in verschleiernder Form von den Geschäftsführern auf ein mögliches Scheitern der Eröffnung hingewiesen wurde. Vielleicht trugen beide auch die Hoffnung in sich, dass Wowereit ihnen die Absageentscheidung abnehmen würde und sie damit für das Scheitern ja nicht belangt hätten werden können. Doch Wowereit reagierte wohl in seiner bekannten Art. Am selben Tag, an dem die Eröffnungskampagne für den BER unter dem Titel „Flughafen Berlin Brandenburg: Willy Brandt begrüßt die Welt“[505] von Wowereit und Platzeck der Presse vorgestellt wurde, wäre das Eingeständnis der Eröffnungsabsage durch Wowereit schwer zu vermitteln gewesen. Nach dem Motto, Geschäftsführer werden dafür bezahlt, Probleme zu lösen und nicht zu haben[506], wurden Schwarz und Körtgen davon geschickt.
Am Mittwoch, 02. Mai 2012 tagte die Geschäftsführung fast fünf Stunden[507] lang ohne die bis dahin sich weiter zugespitzten Probleme lösen zu können. Auf einer Klausur am darauf folgenden Wochenende sollte versucht werden, irgendeinen Weg zu finden, doch noch eine Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt zu erlangen. Darüber wurde Wowereit auch telefonisch von Schwarz unterrichtet.[508] Von dem Treffen war auch Landrat Loge informiert.[509]
Am Donnerstag, 03. Mai 2012, tagte zum letzten Mal die Task force Brandschutz, bei der auf die Frage von Seidel nach dem Eröffnungstermin Korkhaus im Beisein von Körtgen den 03. Juni 2012 wider besseren Wissens pauschal bestätigte.
Am Freitag, 04. Mai 2012 gab es ein Krisentreffen zwischen den Verantwortlichen der pg bbi und der Bereichsleitung Bau, in dessen Ergebnis Körtgen und Korkhaus die Unmöglichkeit einer Eröffnung Schwarz „offenbarten“[510].
Während der Wochenendklausur erklärte Paap definitiv, dass die Fertigstellungsanzeige von ihm angesichts des Projektstandes nicht unterzeichnet werden könne. Trotzdem wurde durch

---

[504] siehe auch Wowereits Zeugenaussage vom 19.06.2015, S. 4
[505] PE der FBB vom 30.03.2012, http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-03-30-eroeffnungskampagne/index.php
[506] So auch Wowereit: „Das ist ja richtig, und das ist ja aus meiner Sicht ja das Minimum, was eine Geschäftsführung und die Beteiligten vor Ort alle machen müssen, nicht einfach zu sagen: Jetzt habe ich ein Problem, und das Problem ist nicht zu lösen -, sondern umgekehrt, dazu sind sie da, kriegen sie alle viel Geld, sie sollen Probleme lösen.“, Zeuge Wowereit, Wortprotokoll 24.05.2013, S.28
[507] Protokoll der GF-Sitzung vom 02.05.2012, FBB 483, S. 245-247
[508] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll v. 19. Juni 2015, S.51
[509] Zeuge Loge Wortprotokoll 17.04.2015, S.5
[510] Aussage von Schwarz im Verkehrsausschuss des AGH v. 18.5.2012

Korkhaus noch ein außerordentliches Treffen mit dem Bauordnungsamt für Montag, 07. Mai 2012 verabredet.[511]
Ein Stück aus dem Schmierentheater war die Übergabe des Wartungshangars an Air Berlin am 07. Mai 2012 durch Geschäftsführer Schwarz, der gegenüber dem damals bei Air Berlin tätigen Mehdorn nichts von den laufenden Krisenterminen durchblicken ließ.
Am Abend desselben Tages rief Schwarz Wowereit um 19.30 Uhr an und teilte ihm mit, dass der BER nicht in Betrieb gehen könne.[512]
Über Nacht wurde sich überlegt, wie dieses Fiasko der Öffentlichkeit beigebracht werden könne. Am Morgen des 08. Mai 2012 hatte man die unschlagbare Erklärung:
Es läge nicht an einer schlechten Geschäftsführung, es läge nicht an monatelangen Bauverzügen, es läge nicht an der fehlenden Stromversorgung, den nicht vorhandenen Abfertigungskapazitäten, den instabilen Datennetzen, den nicht nutzbaren Parkhäusern.
Das Argument, weshalb niemand eine Eröffnung riskieren könne, war der fehlende Brandschutz.[513] Die "Sicherheit der Menschen" gehe vor. Nachdem man monatelang eine hoch riskante Inbetriebnahme unter Inkaufnahme vielfacher Gefährdungen vorangetrieben hatte, wollten die für diese Situation Verantwortlichen sich als verantwortungsbewusste Manager und Politiker darstellen.

Dauerkrise nach dem Crash

Bis Januar 2013 - Ein schneller Termin muss her

In seiner Regierungserklärung vom 10. Mai 2012 gab Wowereit die Interpretation des Desasters vor.

> „Aber es gibt eben Dinge, die man dann ganz schwer beeinflussen kann. Dazu gehört die Frage der Sicherheit. Sicherheit muss oberste Priorität haben...Bei den Brandschutzmaßnahmen müssen Sie das ganze Terminal im Auge haben...-das ist ein hochkomplexer Vorgang, der schwer zu steuern ist und so eingeschätzt wurde, dass in der Kürze der Zeit bis zum 3. Juni die Genehmigungsfähigkeit nicht mehr mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit erreicht werden kann. Das war der Hintergrund für die Notbremse.“[514]

In seiner Rede ließ er durchblicken, dass er sowohl wusste, dass die Funktionsprüfungen gar nicht durchgeführt werden konnten und deshalb ein Antrag auf Genehmigung gar keinen Sinn gehabt hätte. Er bestätigte auch seine Kenntnis darüber, dass die Abfertigungskapazitäten nur zu einem Bruchteil zur Verfügung gestanden hätten. Doch beim Brandschutz „gibt es kein Vertun“. Das sollte der Öffentlichkeit suggerieren, hier wurde nicht wegen Missmanagements der Termin abgesagt, sondern aus „Verantwortung“.
Diese Argumentation konnte umso besser verfangen, je schneller ein neuer Termin genannt werden könnte. Doch mit Interimsmaßnahmen á la Mensch-Maschine-Schnittstelle ging das nicht mehr[515].
Am 16. Mai 2012 tagte vormittags der Projektausschuss des AR, dem Wowereit auch angehörte, und nachmittags bis zum frühen Morgen der Aufsichtsrat[516] selbst. Dies war die

[511] Nach Aussage von Zimmermann wollte Korkhaus, dass das Bauordnungsamt den beiden Geschäftsführern direkt, und nicht durch ihn vermittelt, die Aussichtslosigkeit der Genehmigung mitteile. Wortprotokoll Zimmermann vom 17.04.2015, S. 74
[512] Zeuge Wowereit, Wortprotokoll v. 24.05.2013, S. 8,
[513] PE der FBB vom 08.05.2012
[514] Plenarprotokoll 17/13 der Sitzung des Abgeordnetenhaus vom 10.05.2012, S. 1003 und 1004
[515] Schreiben des BOA vom 09.05.2012, siehe Rechenschaftsbericht der FBB v. 31.01.2013, S. 337
[516] siehe Protokoll der AR-Sitzung vom 16.05.2012, FBB Bd. 254

Gelegenheit, Handlungsstärke zu demonstrieren. Der Projektsteuerer Manninger hatte eine „Ursachenanalyse“[517] vorbereitet und vorgetragen, in der versucht wurde, die alleinige Schuld an pg bbi zuzuweisen [518]. Nur auf dieser Grundlage und dem Eindruck, den eine inquisitorische Befragung des Generalplaners Paap durch Wowereit hinterlassen hatte, kam der AR zu Entscheidungen. Aber erst nach einer ca. 3 stündigen Besprechung zwischen den Anteilseignern, über die es keine weiteren Informationen gibt. So wurde der Technische Geschäftsführer Körtgen von seinen Aufgaben entbunden und der Geschäftsführer Schwarz beauftragt, eine Trennung vom der pg bbi vorzubereiten. Eine Überprüfung der tatsächlichen Gründe für die entstandene Situation und möglicher Verfehlungen der Geschäftsführung wurde von Aufsichtsrat weder besprochen noch beauftragt. Die Weiterbeschäftigung Schwarz begründete Wowereit mit der lapidaren Aussage, man könne ja nicht alle entlassen.[519]
Flugs wurde auch der neue Termin 17. März 2013 vorgegeben.
Der Aufsichtsrat hatte mit der Kündigung des Generalplaners und der Festsetzung des neuen Termins[520] eindeutig Entscheidungen getroffen, die in die Sphäre der Unternehmensführung gehören. Er hatte keinerlei Prüfungen vorgenommen oder eingeholt, die die Risiken der Trennung vom Generalplaner dargestellt oder die baulichen, genehmigungsrechtlichen und sonstigen Voraussetzungen für die Eröffnung im Frühjahr 2013 eruiert hätten.
In den folgenden Wochen kamen immer mehr gravierende Baumängel zutage[521], die faktisch in allen Bereiche zu konstatieren waren. Eine Untersuchung von hhpberlin listete 36 Sachverhalte auf, bei denen Änderungen zum genehmigten Brandschutzkonzept zu registrieren waren. [522]
Die Bauarbeiten waren indessen vollständig zum Erliegen gekommen
Einschlägige Wirkung hatte das Urteil des OVG Brandenburg für die Umsetzung und Kosten der Schallschutzmaßnahmen. Demzufolge waren keine Überschreitung Lärmgrenze 55 dB(A) innerhalb des Tagschutzgebiets zulässig, so wie es im Planfeststellungsbeschluss festgelegt worden war.[523]
Am 01. August 2012 kam als neuer Geschäftsführer Horst Amann ins Unternehmen FBB, in dessen Verantwortung die Vergabe eines „Inbetriebnahmemanagements“ an die Firma HTC am 03. August 2012[524] vorgenommen wurde.
Der Aufsichtsrat war in dieser Situation gänzlich überfordert, sah der Untätigkeit Schwarz zu, gestattete Amann weitest gehende Handlungsfreiheit bei der Zerstörung der Projektstrukturen und musste bei seiner außerordentlichen Sitzung am 16. August 2012 die Zuführung von 1,2 Mrd. € aus Gesellschaftermitteln beschließen, um die drohende Pleite des Unternehmens zu verhindern.[525]
Die angeblich problemlose Übernahme von ehemals durch die pg bbi gebundenen Vertragspartnern, die der AR seiner Entscheidung zur Kündigung unterstellt hatte, entpuppte sich als massenweise Umwandlung von Werkverträgen in sehr teure Dienstleistungsverträge. Der nicht gekündigte Projektsteuerer WSP CBP hatte keine Aufgabe und wurde dennoch bezahlt. Die weiterhin gebundenen bauausführenden Firmen nutzen die Situation zu

---

[517] „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER“ v. 15.05.2012, WSP CBP Bd. 1 (ohne Paginierung)
[518] siehe Kapitel „pg bbi“
[519] siehe Zeuge Wowereit, Wortprotokoll v. 19.06.2015, S. 56
[520] Die Terminfestsetzung durch den AR untersuchte auch der LRH Brandenburg .
[521] siehe TÜV Statusbericht vom 05.06.2012, FBB Bd. 486 S. 231-291 sowie Schreiben von hhpberlin vom 20.06.2012, FBB 161, S. 13-17
[522] siehe FBB Bd. 486 S. 144-150
[523] Zum Schallschutz siehe Kapitel „Kollektives Versagen beim Schallschutz“
[524] Siehe Protokoll der 108. Aufsichtsratssitzung v. 7.9.2012, FBB 254, S. 6.
[525] siehe Skzl 907, S. 170 ff.

Nachtragsrechnungen in ungeahnter Höhe und begründeten diese üblicherweise mit Behinderungsanzeigen.[526]
Den Schlusspunkt der ersten Chaoswochen, die nachweislich auf das Konto des Aufsichtsrats gingen, war die Absage des gerade als gesichert verkündeten Eröffnungstermins vom 17. März 2013 und dessen Verschiebung um weitere 7 Monate auf den 27. Oktober 2013 in der Aufsichtsratssitzung vom 07. September 2012.[527] Des weiteren wurden abermalige Kostenerhöhungen beschlossen, z.B. für die problematischen Vergabeeinheiten VE 1, 5 TGA I auf 226,5 Mio. € (ursprünglich in 2007 = 91 Mio.€), VE 1,6 Ausbau auf 14,7 Mio. € (ursprünglich 90 Mio.€) und VE 1,7 TGA II auf 222,3 Mio. € (ursprünglich 107 Mio. €).[528]
Bizarrer Weise weist Schwarz, befragt hinsichtlich seiner Verantwortung für ein mögliches „Organisationsverschulden" für die entstandene Situation, genau diese Verantwortung zurück..

> „Herr Prof. Dr. Schwarz weist auf die bestehende Geschäftsverteilung hin. Die Verantwortung für den Bau des BER und die Organisation der von Herrn Amann geschilderten Prozesse liegen beim Geschäftsführer Technik."[529]

Dass er zwischenzeitlich alleiniger Geschäftsführer war, hatte Schwarz wohl vergessen. Der Aufsichtsrat gab sich mit der Auskunft zufrieden.
Der Aufsichtsrat hatte seine Sitzungsfrequenz nach der Eröffnungsabsage dramatisch erhöht. Tagungen fanden im Mai, Juni, August, September, November, Dezember 2012 statt. Die Tagungshäufigkeit verfehlte das möglicherweise damit verbundene Ziel, das Projekt BER vor einem weiteren Kollaps zu bewahren. Das scheiterte mit der Absage jeglichen Eröffnungstermins im Januar 2013.

Neue Besen kehren nicht gut – die Geschäftsführer Amann, Mehdorn, Fölster und der neue Technikchef Großmann

Zu den ersten Maßnahmen, die Amann in der FBB durchführte, gehören neben der Implementierung der Firma HTC als „technischem" Projektsteuerer und der Einbindung eines Francis Ganet, der sich bis heute einer Anklage wegen Korruption stellen muss, die Entfernung weiterer Wissensträger aus dem Projekt. So wurden der Bereichsleiter B Korkhaus und der Teilbereichsleiter für das Terminal Nozon versetzt, wichtige Ingenieure, die bisher per Arbeitnehmerüberlassungsvertag gebunden waren, wurden aus dem Projekt entfernt.[530] Die Bauüberwachung, die man mit der Kündigung der pg bbi auch entfernt hatte, wurde im Oktober in sechs Losen neu ausgeschrieben.[531]
Zur Festlegung des neuen Eröffnungstermins auf den 27.Oktober 2013 sagte er bei seiner Vernehmung im Untersuchungsausschuss:

> „Es war der Wunsch des Aufsichtsrats, einen Termin zu nennen. Das war der Wunsch, und die einzige Basis, einen Termin zu nennen, war - jetzt mache ich es mal noch deutlicher - nicht, das Projekt in Augenschein zu nehmen und zu gucken, was notwendig ist, sondern sich darauf zu verlassen, was Sie an Aktenlage, an vorhandenen Plänen vorfinden und was Ihnen die vorhandenen Mitarbeiter, die Führungskräfte, berichten. Dafür war drei Wochen Zeit- vielleicht drei Wochen und zwei Tage. Wir haben mit dieser Prämisse, dass wir nichts anderes haben als die Aussagen der Mitarbeiter und das, was wir an Papier vorfinden, gesagt: Wenn dies

[526] sieh Artikel in „Die Zeit" vom 06.09.2012
[527] Protokoll der AR-Sitzung v. 07.09.2012, FBB Bd. 254, S. 3
[528] Protokoll der AR-Sitzung v. 07.09.2012, FBB 253, S. 27. Alle Angaben zu den ursprünglichen Budgets von 2007 siehe Protokoll des AR-Sitzung v. 10.12.2007, FBB Bd. 69
[529] Protokoll der AR-Sitzung v. 07.09.2012, FBB Bd.254, S. 4
[530] Zeuge Nozon Wortprotokoll v. 14.02.2014, S. 49 und 67
[531] EU-Amtsblatt v. 27.10.2012

> alles zutrifft, was wir hier vorfinden, dann gilt es, noch einige - ich wiederhole die zwei wichtigsten - Prämissen zu bilden.“[532]

Inzwischen verstärkte sich die Kritik an Schwarz Geschäftsführungstätigkeit. Dennoch unterließ es der Aufsichtsrat - trotz eines inzwischen öffentlichen Streits über dessen Rolle bei der Nichtvorlage wichtiger Informationen an den Aufsichtsrat im Frühjahr 2012, inbesondere der McKinsey-Briefe, - seine Tätigkeit einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Der Aufsichtsrat ließ auch völlig unbeanstandet, dass Schwarz den Wirtschaftsplan 2013 in der Dezember-Aufsichtsratssitzung lediglich als Tischvorlage einreichte. Dieser laxe Umgang mit einem Geschäftsführer, der maßgeblich am ganzen BER-Desaster beteiligt war, entbehrt bis heute einer Begründung. Er ist nur durch die persönliche Unterschutzstellung des Geschäftsführers Schwarz durch Wowereit zu erklären.
Amannsetzte alles auf die im Dezember 2012 geplanten Heißgasrauchversuche, die die Funktionsfähigkeit der Brandschutzanlagen testen sollten. Zu diesen Versuchen sagte der Zeuge Manninger im Bauausschuss des AGH aus:

> Die wurden am 4. Dezember 2012 gestartet, liefen über eine ganze Serie am 5., 6. Dezember und noch mal am 12., 13. und 14. Dezember, und die letzten Heißgasrauchversuche wurden am 18. Dezember, also kurz vor Weihnachten, durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass die angenommenen Szenarien ohne eine entsprechende händische Steuerung nicht in der Lage sind, diese sogenannte geforderte rauchfreie Schicht im Fluggastterminal herzustellen.[533]

Nach Abschluss der Heißgasversuche, eines Treffens Amanns mit den bauausführenden Firmen und eines weiteren Schreibens von hhpberlin, wonach die Abweichungen vom genehmigten Brandschutzkonzept und die mangelnde Dokumentation der Bauausführung das Kardinalproblem für die Genehmigung darstellten[534], zog Amann die Reißleine.
In einem Schreiben an die Gesellschafter musste er die Unmöglichkeit einer Fertigstellung des BER zum 27.10.2013 konstatieren.

> „Mit den bis heute gewonnenen Erkenntnissen aus den gutachterlichen Stellungnahmen und Heißgasrauchversuchen sind jedoch umfangreiche Umplanungen und Umprogrammierungen der Steuerung bzw. Umbaumaßnahmen auch an den Entrauchungsanlagen unumgänglich...Insbesondere wurde der Kern des Projektes durch Kündigung der pg bbi als Generalplaner und Objektüberwacher aufgelöst und nicht adäquat ersetzt. Auch der Ansatz durch Rekrutierung der Fachbeteiligten und deren Steuerung durch die FBB Abhilfe zu schaffen, ist gescheitert. Hieraus resultierte ein Projektstillstand über mehrere Monate.“[535]

In der anschließenden außerordentlichen und turbulenten AR-Sitzung wurde die Amtsrochade des AR-Vorsitzenden Wowereit und seines Stellvertreters Platzeck vollzogen. Nach monatelangem Streit wurde endlich Schwarz von der Funktion eines Geschäftsführers abberufen, sollte aber im Unternehmen verbleiben.[536] Gleichzeitig sollte ein Rechtsgutachten die Prüfung der Geschäftsführungstätigkeit Schwarz vornehm, um eventuelle Haftungsansprüche zu klären. Die Suche nach einem neuen Geschäftsführer und einem weiteren Geschäftsführer für das Finanzressort sollte eingeleitet werden.

---

[532] Wortprotokoll Amann v. 06.03.2015, S. 67
[533] Wortprotokoll Ausschuss BW vom XXX, S.9
[534] Schreiben hhp vom 30.12.2012, FBB 141
[535] Schreiben Amann v. 04.01.2013, FBB Bd. 561, S. 65-66
[536] Bemerkenswert ist die Äußerung Wowereits, dass er diese Abberufung für „riskant“ halte. Siehe Protokoll des Präsidialausschusses v. 16.01.2013, Skzl Bd. 914, S. 79

In derselben Sitzung kündigte Amann eine „umfassende Bestandsanalyse“[537] an, über deren Nutzwert im Nachhinein Zweifel angebracht sind. Bis September 2013 wurde unter Einbeziehung externer Sachverständiger eine Bestandsaufnahme der technischen und baulichen Sachverhalte vorgenommen, worüber dem Aufsichtsrat auch in jeder Sitzung berichtet wurde. Bei seiner Zeugenaussage gab Amann folgende Einschätzung dazu ab:

> „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 Bestandaufnahme 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 Bestandaufnahme 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.“[538]

Mehdorn, der zum März 2013 neuer Vorsitzender der Geschäftsführung wurde, bewertete das Ergebnis hingegen als nicht besonders nutzbar.

> „Die Bestandsaufnahme ist damals, ich glaube, mit 15, 20 verschiedenen Unternehmen ge macht worden. Ich sage mal ganz, ganz deutlich: Bis heute habe ich noch nicht irgendwo einen richtigen produktiven Mehrwert dieser Bestandsaufnahme gefunden. Sie hat zum Teil -, oder sie sind gar nicht in eine zentrale Datenbank eingeflossen. Sie sind zum Teil doppelt gemacht worden - gleiche Untenehmen waren in gleichen Räumen -, sie waren zum Teil nicht verortet - wo sind denn diese Fehler? -, und es waren eine ganze Menge Fehler, die auch nicht katalogisiert waren. Zum Beispiel wäre es ja für mich immer interessant gewesen: Welche dieser Fehler muss man vor Inbetriebnahme machen, und welche Fehler - - Ich sage mal, die letzte Toilette in irgendwo im Duschraum, die kann man ja auch noch nach der Inbetriebnahme - - Es war also keine Indikation, wie geht man mit diesen Bergen von Listen um, und dementsprechend waren die auch nicht sehr hilfreich.“[539]

Schon aus dieser Gegenüberstellung der Aussagen der beiden gemeinsam und zur gleichen Zeit tätigen Geschäftsführer der FBB geht hervor, dass sie an einem Strang zogen, nur nicht in dieselbe Richtung.

Für die Abarbeitung der in der Bestandsaufnahme identifizierten Mängel wurde eigens eine Datenbank errichtet, Im Oktober 2015 berichtete die Geschäftsführung, das von den dort genannten ca. 91.000 Datensätzen etwa 48.000 bearbeitet seien.[540]

Der Streit zwischen beiden Geschäftsführern Mehdorn und Amann eskalierte in den nächsten Wochen und Monaten und belastete den Fortgang des BER-Projekts wieund die Kassen der

[537] siehe AR-Sitzung vom 16.01.2013, FBB Bd. 526, o.S.
[538] Wortprotokoll Amann v. 06.03.2015, S. 80
[539] Wortprotokoll Mehdorn v. 20.03.2015, S. 8
[540] AGH-Drs. 17/17148

FBB in erheblichem Maße. Amann wurde schließlich im Oktober 2013 als technischer Geschäftsführer abberufen.

Mehdorns Strategie hieß SPRINT und war nicht weniger teuer als die „Bestandsaufnahme“.[541]

Nach eigener Darstellung übernahm Mehdorn im März 2013 ein „desolates“ Unternehmen.

> „Der Eröffnungstermin mehrfach verschoben, der Generalplaner entlassen, die Mannschaft demotiviert, die besten Köpfe abgesprungen. Das damalige Management (unter Amann – Anm. JM) war mit Fehlersuche beschäftigt. Es gab keine Idee, wie der Flughafen jemals ans Netz gebracht werden könnte. Auf der Baustelle herrschte Stillstand.“ [542] Die Bauherrenfunktion sei de facto nicht vorhanden gewesen.

SPRINT war eine so genannte Projektmanagementorganisation, in der alle Prozesse, die mit dem Fertigbau, der Genehmigung und der Inbetriebnahme des BER verbunden waren, zusammengeführt werden sollten.[543] Im EU- Amtsblatt vom 06.Juni 2013 unter der Nr. 2013/S 108-185440 wurde eine Ausschreibung platziert, ca. 30 verantwortliche interne und externe Mitarbeiter sollten im Lenkungskreis des SPRINT-Programms die nächsten Aufgaben abstimmen.

Unterdessen tagte der Aufsichtsrat inzwischen monatlich. Am 08. Mai 2013 wurde Heike Fölster zur Geschäftsführerin Finanzen berufen.[544]
In der Sitzung des Aufsichtsrats am 12. Juni 2013 wurden die vorläufigen Ergebnisse eines Rechtsgutachtens zur Feststellung von Fehlleistungen der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen vorgestellt und diskutiert. Daraufhin wurde der Vertrag mit Schwarz fristlos und aus wichtigem Grund gekündigt.[545] [546]
Bemerkenswert war im Zusammenhang mit der Diskussion über den Jahresabschluss in dieser Sitzung, dass der Aufsichtsrat sich zu einer Klarstellung seiner Rolle bei der Kündigung der pg bbi und der Festsetzung des geplanten Eröffnungstermins auf den 17. März 2013 sah:

> "… zu dem Lagebericht stellt der Aufsichtsrat fest:
> a) die in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 erörterte Vertragsauflösung mit der Firrma pg bbi ist eine originäre Entscheidung der Geschäftsführung, die der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen hat.
> b) Entscheidungen über einen Inbetriebnahmetermin des BER sind solche Maßnahmen des operativen Geschäfts und sind in der Verantwortung der Geschäftsführung erfolgt."[547]

Amann hatte den Spezialisten für Technische Anlagen Joachim Großmann ins Unternehmen geholt, der unter Mehdorn zum Retter der TGA aufsteigen sollte. Sein wesentlicher Anteil an der Lösung der Brandschutzprobleme sei die Aufteilung der Anlage 14 ind 3 Teile und die Einführung einer übergeordneten Steuerung für die gesamten Entrauchungsanlagen gewesen.

---

[541] siehe dazu das Kapitel „Das Sprint-Programm“ im Abschlussbericht des Untersuchungsausschuss, S. 321-324
[542] Sachstandsbericht vom November 2014, S. 3
[543] Ab Januar 2013 gab es Sachstandsberichte der FBB, die auf den Internetseiten der FBB veröffentlicht wurden und grobe Informationen zum SPRINT, zu Verkehrsentwicklung an den Flughägen Tegel und Schönefeld und andere wesentliche Informationen aus dem Unternehmen enthielten.
[544] FBB Sachstandbericht v. 13.05.2013, S. 3-4
[545] Protokoll der AR-Sitzung v. 12.06.2013, S. 4 v. 16, FBB Bd. 526 (unpaginiert)
[546] Die Kündigung wurde jedoch durch Schwarz erfolgreich vor dem Landgericht angegriffen, weil die vorgebrachten Gründe, insbesondere die Ereignisse aus dem Jahr 2012, lange zurücklagen und eine fristlose Kündigung juristisch nicht begründen könnten.
[547] Protokoll der 116. AR-Sitzung v. 12.06.2013, S. 8 v. 16; FBB Bd. 526, (unpaginiert)

Dass die Idee einer Aufteilung der Entrauchungsanlage 14 auf Großmann zurückginge, bestritt Amann im Untersuchungsausschuss:

> „Das mag er gesagt haben, aber die Erkenntnis, dass die Entrauchungsanlage 14 aufgeteilt werden muss in die - lassen Sie mich die Begriffe nennen - 16,16.1 und 17, also in zusätzliche Entrauchungsanlagen, die in der Lage sind, die kleineren Raumvolumina auch zu entrauchen, ist viel früher erkannt und getroffen worden. Das war am Anfang des Jahres 2013. Da war Herr Großmann noch gar nicht da. Da haben wir in Abstimmung mit der Baubehörde auf der Grundlage der Erkenntnisse, die wir hatten, festgestellt und auch festgelegt, dass es nicht genügt, die Leistung der großen Ventilatoren zu beanspruchen für die unterschiedlichen Volumina, sondern dass wir weitere Entrauchungsanlagen bauen müssen. Ich habe die Entscheidung damals schon getroffen in Abstimmung mit der gesamten Mannschaft und Abstimmung mit der Behörde, die Planung anzustoßen für diese weiteren Entrauchungsanlagen. Also das war eigentlich erledigt, das Thema. Das ist dann immer wieder wiederholt worden, aber der Planungsauftrag und die Erkenntnis, dass andere oder weitere Entrauchungsanlagen notwendig sind, die war längst gegeben.“[548]

Seinen Anteil an der Entwicklung der übergeordneten Steuersoftware ÜSSPS relativierte Großmann selbst bei seiner Vernehmung.

> „Auch die Entscheidung z.B. zur ÜSSPS, also erst mal, dass sie gemacht wird, die ist vor meiner Zeit gefallen, lange vor meiner Zeit. Wo ich kam, lag die Studie für die ÜSSPS schon vor. Also, diese Entscheidung war lange vor meiner Zeit. Ich bin gekommen, da war die ÜSSPS letztendlich als solche gesetzt, und es ging um die Fortführung der Planung. Und für die Auslegung - ich bin kein MSR-Spezialist - war in der Form der Planer zuständig.“[549]

Über die Art und Weise, wie Großmann erfolgreich die Entscheidungen der Geschäftsführung unter Mehdorn beeinflusste und auch dem Aufsichtsrat zu vermitteln vermochte, wie wichtig sein Anteil an der Lösung der Probleme gewesen sei, berichtet „Der SPIEGEL“ am 05. Mai 2014 ausführlich und zutreffend.[550] Letztlich gehen viele Planungsaufträge an Firmen auf die Empfehlungen Großmanns zurück. Eine Fertigstellung der ursprünglich geplanten und fast fertig gebauten Anlage wurde verworfen.

Großmann wurde wegen Bestechlichkeit und Betrugs verurteilt.

Mehdorn hielt an den grundsätzlichen Umbauplänen der Entrauchungsanlagen fest und forcierte die Fertigstellung der anderen Anlagen und Gebäude des BER. Am Ende 2014 fasste er die Erfolge seiner Tätigkeit zusammen: Das nicht ausreichende Datennetz BER-LAN sei zu einem leistungsfähigen System machgerüstet worden. Die Umplanung der Entrauchungsanlagen und deren Aufteilung in drei kleinere Anlagen sei in Auftrag gegeben worden. Die Sprinkleranlage, die inzwischen wegen der Baumassemehrung an die Kapazitätsgrenzen gestoßen war, sei ebenfalls in drei Teile aufgeteilt und mit redundanten Versorgungssystemen ausgerüstet worden. Das inkonsistente Raumnummernsystem, das einer Genehmigung des BER entgegenstand, sei in Ordnung gebracht worden. Die Gesellschaftsstrukturen der FBB seine neu geordnet und 415 neue Mitarbeiterinnen und

---

[548] Wortprotokoll Amann v. 06.03.2015, S. 84
[549] Wortprotokoll Großmann v. 18.09.2015, S. 61
[550] Der vergessene Schornstein, Der SPIEGEL v. 05.05.2014

Mitarbeiter eingestellt worden. Schließlich hielt er sich auch die Neufassung des Berichtswesens an Aufsichtsrat, Geschäftsführung und Öffentlichkeit zugute.[551]
Im Dezember 2014 legte Mehdorn sein „Terminband“ als neue Zeitplanung für die Fertigstellung des BER vor.

Auch Wowereit verließ im Dezember 2014 den Aufsichtsrat, nachdem er alle seine politischen Ämter niedergelegt hatte.

Empfehlungen

Empfehlungen an das Parlament zur Stärkung der Gesellschafterposition des Landes Berlin

1. Das Land Berlin sollte eine Haftungsprüfung für noch nicht verjährte Sachverhalte und Verfehlungen der Geschäftsführer Schwarz und Körtgen vornehmen und die Ergebnisse dem Parlament zur Kenntnis geben. Insbesondere kollektive Gesamtverantwortung der Geschäftsführer sollte überprüft werden.
2. Eine Haftungsprüfung sollte auch für die Tätigkeit des AR hinsichtlich der Absage des Eröffnungstermins 03.06.2012, der Kündigung der pg bbi und der Festsetzung der Eröffnungstermine auf den 17.03.2013 bzw. 27.10.2013 vorgenommen werden.
3. Das Land Berlin sollte seine Rolle als Gesellschafter in wesentlichen landeseigenen Unternehmen überprüfen und die Handhabung seiner Rechte und Pflichten in der Gesellschafterversammlung ändern. Eine formale Tätigkeit der Gesellschafterversammlung als bloße Bestätigung der vorher getroffenen Entscheidungen des Aufsichtsrats, wie bei der FBB praktiziert, widerspricht der Verantwortung und den Kontrollpflichten der Gesellschafter.
4. In die Berichterstattung an das Parlament ist die Ausübung der Rechte und Pflichten durch den/die Gesellschafter in geeigneter Form aufzunehmen.
5. Die zuständige Senatsverwaltung für Finanzen sollte darauf achten, dass es zwischen den in die Gesellschafterversammlung entsandten Vertretern und den Referenten für Mitglieder des Aufsichtsrats keine Personenidentität gibt, um von vornherein eine Vermischung der Sphären von Gesellschafterrolle und Wahrnehmung von Aufsichtsratsmandaten zu verhindern.
6. Im Gesellschaftervertrag der FBB ist die Aufgabenverteilung zwischen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat dahingehend zu konkretisieren, welche „grundsätzlichen Maßnahmen“ nach § 13 Satz 1, (m) durch die Gesellschafterversammlung in jedem Fall zu beschließen sind. Zur Entscheidungsfindung sind durch die Gesellschafter in geeigneter Form Unterlagen, Prüfungen und erforderlichenfalls Beschlüsse des Parlaments einzuholen.
7. Das Land Berlin sollte hinsichtlich der Kontrollpflichten durch Gesellschafterversammlungbzw. Aufsichtsrat eine Konkretisierung in den Beteiligungsrichtlinien vornehmen.
8. In den Geschäftsanweisungen für die Geschäftsführungen durch die Gesellschafterversammlung ist die kollektive Gesamtverantwortung der Geschäftsführungen, so sie aus mehr als einer Person bestehen, zu verdeutlichen.
9. Beim Abschluss von D&O-Versicherungen für Geschäftsführer ist ein Selbstbehalt zu vereinbaren, der mindestens das 1,5 –fache eines Jahreseinkommens aus dieser Geschäftsführungstätigkeit umfassen sollte. Eine entsprechende Regelung ist bei allen Beteiligungsunternehmen Berlins durchzusetzen.

[551] siehe Sachstandsbericht vom November 2014

10. Bei Verfehlen wesentlicher Unternehmensziele bzw. von Meilensteinen bei Projekten sollte durch die Gesellschafter die Überprüfung der Unternehmens- bzw. Projektstruktur durch geeignete Maßnahmen, ggf. durch Hinzuziehung externen Sachverstands erfolgen. Bei der Aufhebung von Anstellungsverträgen von Geschäftsführern aus wichtigem Grund ist die Haftungsprüfung vorzunehmen.
11. Das Abgeordnetenhaus sollte überprüfen, ob und wie die Empfehlungen der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ Anwendung auf Berliner Bauprojekte mit einem Investitionsaufwand von über 100 Mio. € finden können und ob die zurzeit geltenden Verwaltungsvorschriften zur Anmeldung von solchen Projekten und deren Bewilligung durch das Parlament überarbeitet werden müssen.
12. Bei mehrheitlich im Eigentum des Landes stehenden Unternehmen ist eine weitestgehend transparente Unternehmensführung und eine umfassende Auskunftspflicht der Unternehmensführung über alle wirtschaftlichen Belange des Unternehmens gegenüber dem Parlament sicherzustellen. Die Ergebnisse eines vom Aufsichtsrat durchgeführten Unternehmenscontrollings sind vollständig dem Parlament zur Verfügung zu stellen. Über die Einsetzung des Unternehmenscontrolling ist Einvernehmen mit dem Parlament herzustellen.

Empfehlungen an die Verwaltung zur Verbesserung der Tätigkeit im Aufsichtsrat

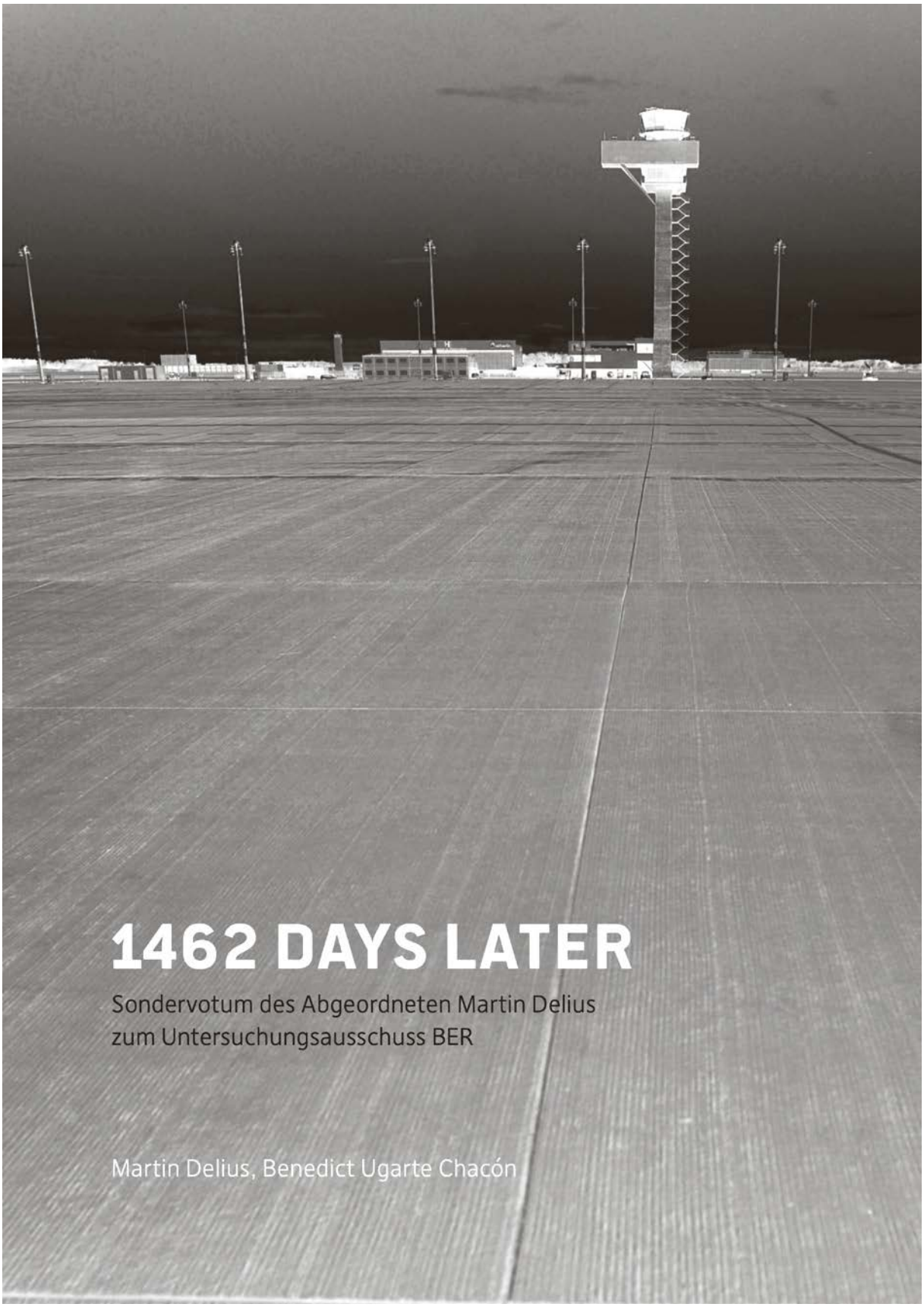
1. Den Aufsichtsratsmitgliedern des Landes Berlin ist für die Wahrnehmung des Mandats fachkundiges Personal mit hinreichendem Arbeitszeitvolumen zur Verfügung zu stellen. Diese Mitarbeiter sind kontinuierlich in betriebswirtschaftlichen Fragen fortzubilden und müssen sich zu Beratungen an eine fachkundige Stelle wenden können.
2. Koordination und Abstimmung durch die Referenten der verschiedenen Mitglieder im Aufsichtsrat der FBB sind zu verbessern. Unabhängig von einer jeweils eigenständigen Bewertung der Unterlagen und Entscheidungsvorlagen durch die Aufsichtsratsmitglieder ist ein verbindlicher Austausch der Voten zwischen den jeweiligen Referaten zu gewährleisten, damit ALLE Berliner Mitglieder im Aufsichtsrat mindestens auf gleicher Informationsgrundlage agieren können.
3. Über Absprachen, Verständigungen und Grundlagen einer Meinungsbildung im Rahmen von Referentenrunden oder Treffen der Anteilseigner ist in geeigneter Form ein Beschlussprotokoll zu erstellen.
4. Ist die Fachzuständigkeit für die Beteiligung wegen der Übernahme der Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden durch den Regierenden Bürgermeistergemäß der Beteiligungsrichtlinien bei der Senatskanzlei angesiedelt, ist darauf zu achten, dass die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Finanzen für das Beteiligungsmanagement und -controlling dennoch gewahrt bleibt und die Prüfung der entsprechenden Unterlagen durch geeignetes Fachpersonal zu erfolgen hat.
5. Von allen Aufsichtsratsmitgliedern ist eine strenge Kontrolle hinsichtlich der Berichtspflichten der Geschäftsführungen gegenüber dem Aufsichtsrat sowie der Einhaltung der Grundsätze für Vollständigkeit und Fristwahrung durchzusetzen.
6. Bei Entscheidungen im Aufsichtsrat ist streng darauf zu achten, dass die Trennung von unternehmerischer Verantwortung der Geschäftsführung und der Aufsichtspflicht durch den Aufsichtsrat gewahrt bleibt. Bei zustimmungspflichtigen Entscheidungen durch den Aufsichtsrat ist an die Entscheidungsgrundlage hohe Sorgfalt anzulegen, bei nicht plausiblen oder unklaren bezüglich der Auswirkungen einer solchen Entscheidung sind Nachbesserungen zu verlangen.

7. Der Aufsichtsrat sollte der Geschäftsführung Hinweise über die schriftliche Vorlage wichtiger Stellungnahmen, Briefe, Bescheide u.ä geben, damit sich der Aufsichtsrat ggf. selbst eine Meinung über die Relevanz der Unterlagen bilden kann.

Empfehlungen für die Realisierung von Großprojekten durch die öffentliche Hand

1. Vor Beginn eines Bauprojektes muss die Bauherrenfunktion klar definiert und ausgestattet sein. Bei einem öffentlichen Unternehmen muss entschieden werden, in welcher Struktur diese Funktion am besten ausgeübt werden kann und welche personellen , funktionalen und finanziellen Rahmenbedingungen dafür nötig sind. Die Entscheidung, ob die Bauherrenfunktion durch einen Geschäftsbereich oder z.B. durch eine Unternehmenstochter ausgeübt werden soll, ist nach wirtschaftlichen, rechtlichen und sonstigen Erwägungen und nach sorgfältiger Prüfung letztlich durch die Gesellschafter zu treffen.
2. Bei der Entscheidung über die angestrebte Projektstruktur ist zu prüfen, ob die Vergabe an einen Generalunternehmer sinnvoll ist oder ob durch die kleinteilige Vergabe einzelner Projektbestandteile eine bessere Projektsteuerung und höhere Kostensicherheit erzielt werden kann.
3. Im Falle der Vergabe in Teillosen ist ein erfahrener Projekt-/Constructionmanager nach den einschlägigen Vergaberegeln einzubeziehen, dem eine direkte Berichtspflicht gegenüber dem Aufsichtsrat und dem Gesellschafter aufzuerlegen ist.
4. Das Leistungsprofil für die Projektsteuerung ist vor der Ausschreibung und der Projektsteuerungsvertrag vor seinem Abschluss dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorzulegen.
5. Bei Großprojekten ist von Anfang an eine Projekteinheit „Genehmigungsmanagement“ unter der direkten Verantwortung der Geschäftsführung einzuführen und über den Sachstand der Genehmigungsprozesse den Gremien regelmäßig zu berichten.
6. Vor Baubeginn muss die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorliegen. Spätere Planungsänderungen, die zu einem Rückfall in diese Ebene führen, sind nur im äußersten Fall und nur in Kenntnis der baulichen, finanziellen und sonstigen Folgen für das Projekt im Aufsichtsrat und ggf. durch Entscheidung durch die Gesellschafterversammlung vorzunehmen.
7. Von Projektbeginn an sollte eine transparente und ständig zu ergänzende Risikoberichterstattung und ein entsprechendes Risikomanagement durch den Bauherren aufgestellt werden und darüber als ständigem Tagesordnungspunkt dem Aufsichtsrat berichtet werden.
8. Um höhere Kostensicherheit zu erlangen, sollten Ausschreibungen nur auf der Grundlage vollständiger Ausführungsplanungen erfolgen.
9. Je größer und komplexer ein Bauprojekt, je aufwendiger die nötige Technische Gebäudeausstattung ist, je mehr Aufwand ggf. für Softwarelösungen u.ä.betrieben werden muss, um so mehr Puffer in zeitlicher und kostenmäßiger Hinsicht müssen vorgesehen werden.

C. Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius



1462 DAYS LATER

Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius
zum Untersuchungsausschuss BER

Martin Delius, Benedict Ugarte Chacón

I. Inhaltsverzeichnis

I. Inhaltsverzeichnis 4
II. Personen 6
III. Unternehmen 10
IV. Abkürzungsverzeichnis 12
V. Einleitung 16
VI. Offenbarung der Krise 18
1. Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 18
2. Einsetzung des Untersuchungsausschusses 22
3. Parlamentarischer Vorgang zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses 27
4. Ablauf der Ausschussarbeit von 2012 bis 2016 31
VII. Frühphase des Projekts BBI/BER 42
1. Gutachten „Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld“ 42
2. Der Weg zum Konsensbeschluss 44
3. Der Konsensbeschluss von 1996 49
4. Die Haltung von Bündnis 90/Die Grünen und PDS zum Standort Schönefeld 55
5. Planfeststellungsverfahren 58
6. Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die Anhörungsbehörde? 64
7. Der Vermerk von Günter Gaentzsch vom 22.03.2003 65
8. Kritik am Planfeststellungsverfahren 68
9. Flugrouten 69
VIII. Erste Skandale 79
1. Fehlinvestitionen der Flughafengesellschaft – Baufeld Ost 79
2. Die gescheiterte Privatisierung von Flughafengesellschaft und Flughafenbau 87
IX. Frühe Warnungen 92
1. Der Construction Manager Drees & Sommer 92
X. Störungen des Projektablaufs 101
1. Das Gutachten von Ernst & Young von April 2012 101
2. Die Verschiebung im Jahr 2010 105
a. EU-Verordnung Nr. 297/2010 106
b. Die Insolvenz der IGK IGR 107
c. Ankündigungen der pg bbi 110
3. Der Ablauf der Verschiebung 2010 114
XI. Die Krise des Projekts 2012 125
1. ORAT 2012 125
2. Das Schreiben von PricewaterhouseCoopers vom 6. März 2012 126
3. Die Schreiben von McKinsey 130
4. Das Treffen von Wowereit und Schwarz am 30. März 2012 136
5. Die Taskforce Brandschutz 142
6. Das Bauordnungsamt und die „Interimslösung“ 148
XII. Das Ignorieren der Krise 152
1. Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 152
2. Die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 167
XIII. Versuchtes Krisenmanagement 171
1. Die außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 171
2. Kurzfristige Folgen der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 181

3. Die Trennung von der pg bbi ... 182
4. Die Folgen der Trennung von der pg bbi ... 184
XIV. Verschiebung der Verschiebung ... 188
1. Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 17.03. 2013 ... 188
2. Die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 27.10.2013 ... 192
XV. Die Verarbeitung der Krise ... 195
1. Ursachenanalyse der Projektsteuerung ... 195
2. ProDataS ... 197
3. Exkurs: Das Mängelerfassungssystem ConManS ... 198
4. Der Kündigungsvorgang Rainer Schwarz ... 205
5. Freistellung und Kündigung von Schwarz ... 206
6. Das Kündigungsverfahren ... 207
7. Mangelhafte Haftungsprüfung ... 214
a. Der Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft ... 214
b. Prüfung des Rechenschaftsberichts durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG ... 220
c. Das Haftungsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller ... 224
XVI. Das Versagen des Aufsichtsrats ... 228
1. Aufgabenstellung der vom Land Berlin entsandten Aufsichtsratsmitglieder ... 228
2. Mangelhafte Kooperation der Berliner Senatsverwaltungen und mangelnde Kooperationsbereitschaft der Flughafengesellschaft ... 230
3. Mangelhafte Eignung des Innensenators ... 233
4. Verzicht auf ein externes Controlling für den Aufsichtsrat ... 237
XVII. Exkurs: Das Beschleunigungsprogramm SPRINT ... 240
XVIII. Begleitung des Projekts BER ... 245
1. Die Soko BER ... 245
2. Der Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg ... 249
3. Die Begleitung des Projekts durch Transparency International und Prof. Peter Oettel ... 253
4. Externe Berater ... 258
XIX. Die Arbeit der Rechnungshöfe zum Projekt BER ... 261
1. Der Bundesrechnungshof ... 261
2. Der Landesrechnungshof Brandenburg ... 267
3. Der Rechnungshof Berlin ... 271
XX. Korruption und Betrug ... 276
1. Der Fall Großmann ... 276
2. Der Fall Imtech ... 278
3. Der Fall Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband ... 280
4. Überschrift Der Fall Siemens ... 280
5. Schadensersatzforderungen gegen die Flughafengesellschaft ... 281
XXI. Die merkwürdige Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft ... 283
XXII. Exkurs: Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel? ... 287
XXIII. Parlamentarische Anfragen und die abgewälzte Verantwortung des Regierenden Bürgermeisters ... 294
XXIV. Fazit ... 300

II. Personen

Amann, Dipl.-Ing. Horst:
Von August 2012 bis 31. Oktober 2013 Technischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Danach Geschäftsführer der GmbH bis 31. Mai 2014.

Bayr, Michael:
Leiter des Referats Luftfahrt im Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.

Bomba, Dipl.-Ing. Rainer:
Seit 2009 Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium; seit März 2010 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Bretschneider, Rainer:
Seit 2010 Staatssekretär im Brandenburger Ministerium für Infrastruktur; seit Januar 2013 Staatssekretär in der Staatskanzlei Potsdam als Flughafenkoordinator; seit Dezember 2013 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Dahlitz, Andreas:
Seit 2008 Niederlassungsleiter der hhp berlin; zuständig für die Planung von Brandschutzmaßnahmen und die Qualitätskontrolle von Brandschutzkonzepten.

Delius, Martin:
Seit Juli 2014 Vorsitzender der Piratenfraktion; Vorsitzender des Untersuchungsausschusses BER.

Diepgen, Eberhard:
Von 1984 bis 1989 und von 1991 bis 2001 Regierender Bürgermeister von Berlin; vom 21. Mai 1996 bis zum 27. Juli 2001 Aufsichtsratsvorsitzender der Berlin Brandenburg Flughafen Holding.

Egger, Gottfried:
Justiziar der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Protokollant bei den Geschäftsführerrunden Schwarz/Körtgen.

Fölster, Heike:
Seit 21. Mai 2013 Geschäftsführerin für Finanzen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Gerkan, Prof. Dr. h.c. mult. Dipl.-Ing Meinhard von:
Architekt und Gründungspartner des Architektenbüros gmp.

Graf-Hertling, Ariane:
Von Herbst 2009 bis März 2012 Leiterin für das operative Geschäft bei WSP CBP.

Großmann, Jochen:
Seit 2013 Technikchef der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Henkel, Frank:
Seit Dezember 2011 Bürgermeister und Senator für Inneres und Sport; seit Dezember 2011 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Herberg, Dr. Götz:
Von 1994 bis 2002 Geschäftsführer Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg.

Höfinghoff, Oliver:
Stellvertretendes Mitglied für die Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss BER.

Wagner, Joachim:
Medienberater bei gmp.

Korkhaus, Joachim:
Seit 2005 Mitarbeiter der Flughafengesellschaft im Bereich Schiene; ab 2010 Bereichsleiter und Gesamtprojektleitung BER.

Körtgen, Manfred:
Ab 2004 Leiter des Gesamtbereichs Planung der Flughafengesellschaft; ab 2008 Technischer Geschäftsführer; Freistellung durch den Aufsichtsrat am 16. Mai 2012.

Loge, Stephan:
Von 2002 bis 2008 1. Beigeordneter im Landkreis Dahme-Spreewald; Dezernent für Planung, Bauwesen und Umwelt; seit 2008 Landrat des Landeskreises Dahme-Spreewald; seit 2010 Landesvorstand der SPD.

Manninger, Christian:
Bis Juni 2014 Geschäftsführer bzw. Projektleiter für den Projektsteuerer WSP CBP.

Markov, Helmuth:
Von 2009 bis 2014 Minister für Finanzen und stellvertretender Ministerpräsident des Landes Brandburg; von 2014 bis 2016 Minister der Justiz und für Europa und Verbraucherschutz für das Land Brandenburg; von 25. März 2011 bis Januar 2014 war er Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und war dort zugleich der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses.

Marks, Jörg:
Seit 2014 Technikchef der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Mende, Bodo:
Referent der Senatskanzlei von Berlin bei der Arbeitseinheit Flughafenkoordination in der Abteilung Politische Koordination.

Mehdorn, Hartmut:
Ab März 2013 Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; erklärte im Dezember 2014 seinen Rückzug aus der Geschäftsführung. Schied Ende März 2015 aus der Flughafengesellschaft aus.

Mühlenfeld, Karsten:
Seit 2015 Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Müller, Michael:
Seit 2014 Regierender Bürgermeister von Berlin und Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Müller, Torsten:
Seit 2009 Oberbauleiter der Objektüberwachung der pg bbi für die technische Gebäudeausrüstung; seit 2014 bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH angestellt.

Nell, Knut:
Bis 2012 stellvertretender Leiter Baumanagement; dann Oberbauleiter für gmp/pg bbi.

Nienhoff, Hubert:
Seit 1993 Partner bei gmp; war von 2005 bis Mai 2012 Geschäftsführer des Planungsgesellschaft pg bbi.

Nozon, Olaf:
Projektleitung Bau und Technische Gebäudeausrüstung; Mitarbeiter von Joachim Korkhaus.

Odenwald, Michael:
Seit 20.10.2012 Staatssekretär des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Leiter der SoKo-BER.

Oettel, Peter:
Diplom Ingenieur. Arbeitete von 1968-1999 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; u.a. Stabstelle Projektsteuerung Hochbau; Leiter des Referats Bauliche Grundsatzangelegenheiten. Nach Großmann-Affäre im Juni 2014 als Leiter der Anti-Korruptions-Taskforce der FBB genannt. Nach Rückzug von Transparency International nach wie vor „externer Beobachter“/Prüfer von Auftragsvergaben (Sachstandsbericht 1/2015).

Paap, Hans-Joachim:
Partner bei gmp; seit 2004 Projektleitungsfunktion bei der Errichtung des BER auf Planerseite.

Platzeck, Matthias:
War von 2002 bis 2013 Ministerpräsident von Brandenburg; war von 2003 bis 2013 stellvertretender Vorsitzender und von Januar bis August 2013 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Schwarz, Rainer:
Ab 2006 Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Beurlaubung im Januar 2013; fristlose Kündigung im Juni 2013. Die Kündigung wurde vom Landgericht Berlin im Oktober 2014 für unwirksam erklärt.

Stern, Sebastian:
Von Juli 2010 bis Mai 2012 Leiter für das ORAT-Projekt bei McKinsey.

Weyer, Thomas:
Von 2004 bis 2008 als Technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft zuständig für die Errichtung des BBI/BER.

Willner, Erik:
Projektleiter Technische Gebäudeausrüstung, Objektüberwachung/Oberbauleiter, im Auftrag der pg bbi tätig.

Wowereit, Klaus:
Regierender Bürgermeister von 2001 bis 2014; Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH von 2003 bis 2014; Aufsichtsratsvorsitzender 2006 bis 2014.

III. Unternehmen

BDO: Seit 2012 für die Abschlussprüfung und Steuerberatung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH verantwortlich.

Drees & Sommer: Construction Manager, warnte in Berichten an die Flughafengesellschaft schon 2008 vor Verschiebungen der Inbetriebnahme, ausgelöst durch zahlreiche Nutzungsänderungen. Die Flughafengesellschaft hat den Vertrag mit Drees & Sommer daraufhin nicht verlängert.

Ernst & Young: Ersteller des Gutachtens „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen“ vom 27. April 2012 im Auftrag der pg bbi.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB): Bis zum Jahreswechsel 2011/2012 Flughafen Berlin Schönefeld GmbH; Betreiberin der Flughäfen Schönefeld und Tegel sowie Bauherrin des Flughafens BER.

Flughafen München GmbH: Auftragnehmer von McKinsey im Rahmen des Projekts ORAT, mit dem die Betriebsfähigkeit des BER getestet werden sollte.

gmp: Architekten von Gerkan, Marg und Partner; Federführung bei der Objektplanung des Flughafens BER innerhalb der pg bbi (s. u.). Der Entwurf für den BER stammt von Meinhard von Gerkan, Hubert Nienhoff und Hans-Joachim Paap.

Hengeler Mueller Partnerschaft von Rechtsanwälten: Vertrat die beklagte Flughafengesellschaft im Gerichtsprozess zur fristlosen Kündigung des ehemaligen Geschäftsführers Rainer Schwarz. Wurde im Zusammenhang mit der gescheiterten Eröffnung des BER von der Flughafengesellschaft im Jahr 2013 beauftragt ein Haftungsgutachten über die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat zu erstellen.

IGK IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH: Bis zur Insolvenz 2010 Teil der pg bbi und zuständig für die Innenausbauplanung des BER.

JSK International Architekten und Ingenieure mbH: Bis 2012 innerhalb der pg bbi federführend für die Generalplanung; Insolvenz Ende 2013.

Kapellmann Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB: Hat die Flughafengesellschaft seit 2006 zu baurechtlichen Fragen beraten und vertrat diese bei baurechtlichen Klagen vor Gericht.

KPMG: Wurde von 2006 bis 2008 von der Flughafengesellschaft mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt. KPMG hat von Juni 2011 bis März 2012 sowie im September 2013 das Risikomanagement-System der FBB geprüft. Von Februar bis Mai 2013 war KPMG an der Haftungsprüfung beteiligt.

McKinsey: Von 2010 bis 2012 mit der Begleitung des Projekts ORAT von der Flughafengesellschaft beauftragt.

pg bbi: Planungsgemeinschaft BBI; zunächst bestehend aus den Unternehmen gmp, JSK und IGK IGR, nach der Insolvenz der IGK IGR bis 2012 aus gmp und JSK. Die Kündigung der pg bbi durch die Flughafengesellschaft erfolgte fristlos am 23. Mai 2012.

PricewaterhouseCoopers AG (PWC): Fungiert als gemeinsamer Bürgenmandatar für die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der von den Anteilseignern übernommenen 100-prozentigen Bürgschaft für die Kredite der Flughafengesellschaft zur Errichtung des BER in einer Höhe von 2,4 Milliarden Euro. PwC war von 2009 – 2011 für die Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt worden.

Roland Berger: Seit 2013 von der Flughafengesellschaft mit Management- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Projekt-SPRINT betraut.

TÜV Rheinland: Ende November 2011 als unabhängiger Sachverständiger zuständig für das technische Abnahmeverfahren für das Terminal des BER sowie weitere Gebäude; die Abnahme durch den TÜV wäre die Voraussetzung für eine behördliche Freigabe gewesen.

WSP CBP: Seit 2004 Projektsteuerer für Planung und Bau des BER.

IV. Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
a.o.	außerordentlich
Abg.	Abgeordneter
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft
AG	Aktiengesellschaft
AGH	Abgeordnetenhaus von Berlin
AN	Auftragnehmer
Anm.	Anmerkung
AR	Aufsichtsrat
ARGE/Arge	Arbeitsgemeinschaft
Aufl.	Auflage
AZ	Aktenzeichen
B	Bereich Planung und Bau BBI, Bereichsleiter
BAF	Bundesamt für Flugsicherung
BauO Bbg	Brandenburgische Bauordnung
BBF	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Bbg	Brandenburg
BbgBO	Brandenburgische Bauordnung
BBI	Flughafen Berlin Brandenburg International
BBIP	Berlin Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG
BER	Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“
Beschl.	Beschluss
betr.	betreffs
BFG	Berliner Flughafengesellschaft
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Bl.	Blatt
BMA	Brandmeldeanlage
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOA	Bauordnungsamt
BRH	Bundesrechnungshof
BsG	Betriebsspezifische Gebäude
BSK	Brandschutzkonzept
bspw.	beispielsweise
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzgl.	bezüglich
BZW	Barclays de Zoete Wedd
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CBP	Cronauer Beratung Planung
CdS	Chef der Senatskanzlei
CDU	Christlich Demokratische Union
CGK	Corporate Governance Kodex
ConManS	Construction Management System

CSU	Christlich-Soziale Union
d.h.	das heißt
d.V.	der Verfasser
D&O	Directors & Officers
ders.	derselbe
DES	Datenerfassungssystem
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DM	Deutsche Mark
Dr.	Doktor
Drs.	Drucksache
e.V.	eingetragener Verein
ebd.	ebenda
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EIB	Europäische Investitionsbank
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
evtl.	eventuell
f./ff.	folgende
Fa.	Firma
FAG	Flughafen Frankfurt am Main AG
FBB	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
FBS	Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
FDP	Freie Demokratische Partei
FEW	Flughafen Energie & Wasser GmbH
FGT	Fluggastterminal
FPS	Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH
GEKO	Gesamtkoordination
GF	Geschäftsführer, Geschäftsführung
GFA	Gepäckförderanlage
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
gmp	Architekten Gerkan, Marg und Partner
GU	Generalunternehmer
GZ	Geschäftszeichen
ha	Hektar
Haupt	Hauptausschuss
hhpberlin	hhpberlin Ingenieure für Brandschutz GmbH
HLSK	Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär
HMC	Handel Management Consult
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
Hrsg.	Herausgeber
HTA	Hochtief Airport GmbH
HTAC/HTC	Hadi Teherani Airport Consultans GmbH
i.d.F.	in der Fassung
i.E.	im Einzelnen
i.H.v.	in Höhe von
i.O.	im Original

i.V.	in Vertretung
IATA	International Air Transport Association
IBN	Inbetriebnahme
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrumentenflugregeln
ImCa	Arbeitsgemeinschaft Imtech/Caverion
inkl.	inklusive
IVG	Industrieverwaltungsgesellschaft mbH
JF	Jour-Fixe
Kap.	Kapitel
LBVS	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg
LEP	Landesentwicklungsplan
LEP FS	gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
LEP SF	gemeinsamer Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen
LEPeV	Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum
LEPro	gemeinsamer Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg
LG	Landgericht
LRH	Landesrechnungshof
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LVerfGH	Landesverfassungsgerichtshof
m	Meter
m²	Quadratmeter
MAWV	Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarden
MSWV	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
NGO	Non-Governmental Organisation
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannt(e)
OLG	Oberlandgericht
ORAT	*Operational Readiness and Airport Transfer*
OVG	Oberverwaltungsgericht
p.a.	per anno
PAX	persons approximately (Passagiere)
PDS	Partei des Demokratischen Sozialismus
pg bbi	Planungsgemeinschaft BBI
ppa.	per procura
PPS	Projektplanungsgesellschaft Schönefeld
PR	Public Relations
PwC	PricewaterhouseCoopers
RBB	Rundfunk Berlin-Brandenburg
RBm	Regierender Bürgermeister
rd.	rund

RLT	Raumlufttechnik
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverfahren
RWE	Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG
S.	Seite
s.a.	siehe auch
s.o.	siehe oben
s.u.	siehe unten
Sen	Senator/Senatorin
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenInnSport	Senatsverwaltung für Inneres und Sport
SFB	Sender Freies Berlin
Skzl	Senatskanzlei
SLB	Start- und Landebahn
sog.	sogenannt(e)
Soko	Sonderkommission
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
StadtUm	Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz
StGB	Strafgesetzbuch
Sts	Staatssekretär
TGA	Technische Gebäudeausstattung
TI	Transparency International
TOP	Tagesordnungspunkt
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.	und
u.a.	unter anderem
u.g.	unten genannt
uBER	Untersuchungsausschuss BER
UntABER	Untersuchungsausschuss BER
UntAG	Untersuchungsausschussgesetz
ÜSV	Übergeordneter Sachverständiger
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v.	von
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
WestLB	Westdeutsche Landesbank
WIB	Wirtschafts- und Ingenieurberatungsgesellschaft
WP	Wahlperiode
WPD	Wissenschaftlicher Parlamentsdienst
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZiE	Zustimmung im Einzelfall
zit. nach	zitiert nach
ZPO	Zivilprozessordnung

V. Einleitung

Als der Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel im Herbst 2012 seine Arbeit aufnahm, kursierte auf den Fluren des Abgeordnetenhauses das geflügelte Wort, dass es wohl eine interessante Frage sei, ob zuerst der Untersuchungsausschuss oder der Flughafen fertig sein würde. Diese Frage hat sich mittlerweile beantwortet. Dass sie sich auf diese Weise beantwortet hat, war wohl im Jahr 2012 noch nicht absehbar. Das Debakel um den nach wie vor nicht funktionsfähigen Flughafen Berlin Brandenburg hat mittlerweile eine Größenordnung erreicht, die mit dem Bankenskandal von 2001 durchaus mithalten kann. Auch die Bankgesellschaft wurde im Metropolenrausch der Nachwendezeit erdacht und konstruiert. Auch hier waren Landespolitiker für die Aufsicht mitverantwortlich, auch hier wurde ein milliardenschweres Projekt offenen Auges gegen die Wand gefahren. Was das BER-Debakel vom Bankenskandal unterscheidet, ist die schier endlose Abfolge kleinerer und größerer Skandale, die sich seit der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens im Mai 2012 bis heute immer wieder ereignen. Die Meldungen über weitere Baumängel, Verzüge auf der Baustelle und korruptive Vorgänge sind mittlerweile so alltäglich, wie die Beschönigungen und Beschwichtigungen von Geschäftsführern, Landespolitikern und Flughafenkoordinatoren. Die Alltäglichkeit des BER-Skandals, dessen man früher oder später überdrüssig wird, darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich bei dem Flughafenbau um ein Projekt handelt, welches nahezu komplett auf Kosten der öffentlichen Hand in den märkischen Sand gesetzt wurde. Die Kosten für die Errichtung des einst als „Intercountry-Drehscheibe“ gedachten Großflughafens haben die Grenze von sechs Milliarden Euro überschritten. Es mag plakativ aussehen, diesen Summen die Tatsache entgegen zu halten, dass in Berlin fast jedes dritte Kind von Hartz IV leben muss, wie unlängst mitgeteilt wurde. Oder dass zahlreiche Schulgebäude Berlins in einem erbärmlichen Zustand sind, weil die öffentliche Hand die Ausgaben für die Sanierung scheut. Ja, es ist plakativ. Aber diese Tatsachen sollten, ebenso wenig wie der nach wie vor immense Schuldenberg Berlins, im Hinterkopf behalten werden, wenn ehemalige Geschäftsführer einer Flughafengesellschaft, die seit Jahren am Tropf der öffentlichen Haushalte hängt, im Parlament und in der Öffentlichkeit in arroganter Art und Weise auftreten. Oder wenn Politiker von einer Erfolgsgeschichte BER und von „unserem Berlin“ schwafeln, welches sie durch Ignoranz und Unfähigkeit im Umgang mit der Flughafengesellschaft geschädigt haben.

Der Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses - den wir im Folgenden „Mehrheitsbericht“ nennen - ist ein umfangreiches Dokument geworden. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ausschussbüros ist es zu verdanken, dass die analytischen und dokumentierenden Berichtsteile einen guten Einblick in das gescheiterte Projekt BER geben. Allerdings wurden die Wertungen und Schlussfolgerungen durch die Ausschussmehrheit von SPD und CDU deutlich entschärft - insbesondere wenn es um die Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten des ehemaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit und des amtierenden Innensenators Frank Henkel geht. Die Koalition versuchte und versucht nach wie vor, an der Legende zu stricken, dass innerhalb der Flughafengesellschaft erst im Mai 2012 klar geworden sein soll, dass die geplante Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 nicht würde stattfinden können. Und sie versuchte und versucht nach wie vor Wowereit und Henkel aus der Schusslinie zu nehmen, indem sie deren Behauptungen, man habe im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die sich anbahnende Krise nicht erkennen können, ständig öffentlich wiederholt.

Dass diese Sichtweise eindeutig falsch ist, belegen nicht zuletzt die von uns in mehreren Kapiteln wiedergegebenen Aussagen und Dokumente. Demnach war die Krise des Projekts BER schon Monate vor Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme absehbar. Es gab zahlreiche schriftliche Hinweise und eindeutige Warnungen. Klar ist für uns: Die ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen haben das Projekt mit Rückendeckung von Klaus Wowereit und Frank Henkel zum Scheitern gebracht. Wowereit sträubte sich bis zum Schluss gegen eine Entlassung von Schwarz, dessen Verfahren zur Kündigung von der Flughafengesellschaft absichtlich lasch geführt worden ist. Frank Henkel hatte offensichtlich keinen tieferen Einblick in das Projekt, die Senatsverwaltungen kooperierten nur mangelhaft miteinander. Eine vernünftige Abstimmung zur Aufsicht über das Projekt fand nicht statt. Hierdurch haben Wowereit und Henkel dem Projekt BER und dem Land Berlin massiv geschadet.

Abweichend vom Mehrheitsbericht legen wir das folgende Sondervotum vor. Wir setzen dabei eigene Schwerpunkte bei Themenbereichen, die uns besonders wichtig erscheinen, und vernachlässigen Bereiche, die an anderer Stelle besser erklärt werden. So verweisen wir, was das Thema „Finanzierung“ angeht, gerne auf das Sondervotum der Linksfraktion, deren Abgeordnete Jutta Matuschek sich seit Jahren in verschiedenen Ausschüssen des Abgeordnetenhauses damit beschäftigt. Die Bezeichnungen, Funktionen und Hintergründe zu den zahlreichen am Projekt BER beteiligten Gremien der Flughafengesellschaft sind im Mehrheitsbericht ausführlich dargestellt. Ebenso findet sich dort eine Zeittafel, die einen guten Überblick über die bisherige Projekthistorie bietet.

In unser Sondervotum ließen wir zwei Zwischenberichte[1] einfließen, die wir im Laufe unserer Arbeit im Untersuchungsausschuss erstellt haben. Manche Teile davon haben wir übernommen, manche aktualisiert oder ergänzt. An der einen oder anderen Stelle mögen die in unserem Sondervotum angeführten Zitate durch ihre Länge überraschen. Wir haben uns bewusst für eine ausführliche Zitierweise entschieden, da die Unterlagen, die dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel vorlagen, auch künftig nicht oder nicht ohne weiteres öffentlich zugänglich sein werden. Gleiches gilt für die protokollierten Aussagen der zahlreichen Zeugen. Auch wenn diese in öffentlicher Sitzung erfolgten, werden die entsprechenden Wortprotokolle schließlich dem Berliner Landesarchiv übergeben, wo sie unter Umständen einer jahrzehntelangen Sperrfrist unterliegen werden.

Eine der gängigen Fragen, mit denen sich ein Untersuchungsausschuss immer wieder konfrontiert sieht, ist jene, was am Ende „dabei herausgekommen“ sei. Herausgekommen ist zumindest ein umfangreicher Einblick ins Innenleben eines Großprojekts - in Entscheidungsstrukturen und -abläufe, die an der Eignung so mancher Akteure zweifeln lässt. Herausgekommen ist auch eine Dokumentation von Uneinsichtigkeit, Arroganz und Unfähigkeit von Managern und Politikern von denen bis heute keiner seine eigenen Fehler und sein eigenes Versagen einzugestehen vermag. Und es ist eine Dokumentation über das historisch anmutende Scheitern eines weiteren größenwahnsinnigen Berliner Projekts herausgekommen. Einen Teil dieser Geschichte wollen wir hier erzählen.

Berlin, im Juni 2016

---

[1] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013 u. Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, Außer Kontrolle. Zweiter Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2015

VI. Offenbarung der Krise

1. Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012

Am 23. Februar 2012 vermeldete die Flughafengesellschaft den „Endspurt“ zur Eröffnung des Flughafens BER. „Noch 100 Tage bis zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg“[2] war der Titel der entsprechenden Pressemitteilung. Darin heißt es:

> *„Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg wird das bestehende Flughafensystem abgelöst und der Flugverkehr am neuen Standort im Südosten Berlins konzentriert. Die Flughäfen Tegel und Schönefeld schließen am Abend des 2. Juni. Am Morgen des 3. Juni geht der neue Flughafen mit dem IATA-Code BER an den Start.“*[3]

Zum Stand der Bauarbeiten teilte die Flughafengesellschaft mit, dass Flugbetriebsflächen und Betriebsgebäude fertig gestellt seien. Auch „unterirdische Anlagen, Bahnhof und Bahnanbindung und die Energiezentralen“[4] seien bereits errichtet. Mit den „abschließenden Arbeiten auf der Baustelle des Flughafens Berlin Brandenburg“ seien derzeit 5000 Bauarbeiter beschäftigt.[5] In den bis zur geplanten Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 verbleibenden 100 Tagen stehe nunmehr noch der „weitere Innenausbau des Terminals an“. Hinzu komme der „Ausbau der Mieterflächen und die Herstellung der Außenbereiche inklusive der Grünanlagen. Baustelleneinrichtungen werden zurückgebaut, die Endreinigung wird durchgeführt und die Gebäude möbliert.“[6] Von der in diesem Zeitraum bereits intern diskutierten "Interimslösung", also der auch als „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ bezeichneten angedachten Zwischenlösung für die nicht mehr zum geplanten Inbetriebnahmetermin fertig zu stellende Entrauchungsanlage, verlor die Flughafengesellschaft kein Wort. Auch zu den Anfang 2012 festgestellten Problemen beim Probebetrieb teilte die Flughafengesellschaft nichts mit. Im Gegenteil, die Pressemitteilung liest sich wie der Zwischenbericht eines erfolgreich durchgeführten Verfahrens:

> *„Halbzeit für den Probebetrieb am Flughafen Berlin Brandenburg: Im November 2011 haben die Probeläufe am BER begonnen. Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienste, der Sicherheit, der Airlines und des Flughafens haben im so genannten Basisprobebetrieb an insgesamt 17 Tagen zunächst die Systeme getestet, Kofferbänder in Bewegung gesetzt und ihre neuen Arbeitsplätze kennengelernt. [...] Bis Mitte Mai wird der Flughafen Berlin Brandenburg noch an 24 weiteren Probebetriebstagen auf Herz und Nieren getestet.“*[7]

Im April, so kündigte die Flughafengesellschaft in ihrer Pressemitteilung an, werde der Umzug der Flughäfen Tegel und Schönefeld zum BER mit der Einrichtung einer Umzugsleitstelle beginnen. „Erste Anlagen und Geräte“ würden „von den beiden Bestandsflughäfen zum Flughafen Berlin Brandenburg transportiert“, in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni 2012 solle dann „innerhalb weniger Stunden“ die „Zusammenlegung der

---

[2] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 23.02.2012
[3] Ebd.
[4] Ebd.
[5] Ebd.
[6] Ebd.
[7] Ebd.

Bestandsflughäfen am BER erfolgen".[8] Anlässlich dieses beabsichtigten Umzugs hatten Bürgerinitiativen Proteste angekündigt. Sie wollten auf den Brücken über die Stadtautobahn, auf der sich der Umzugstross bewegen sollte, Kundgebungen abhalten. Auch eine Mahnwache während der geplanten Eröffnungsveranstaltung sei geplant und am ersten Flugtag sollte es eine Menschenkette geben. Die Bürgerinitiativen wollten mit diesen Aktionen u. a. für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr demonstrieren.[9]

Am 24. April 2012, als die Warnungen von McKinsey und die Feststellung des Bauordnungsamts, dass man die „Interimslösung" bei der Entrauchungsanlage wohl nicht ohne weiteres genehmigen würde bereits intern bekannt waren, gab die Flughafengesellschaft wiederum eine Pressemitteilung heraus, die die Inbetriebnahme des Flughafens BER zum 3. Juni 2012 ankündigte. So seien mittlerweile über 6000 Bauarbeiter an der Fertigstellung des BER beteiligt. Ähnlich wie in der Pressemitteilung vom 23. Februar hieß es am 24. April 2012:

> *„In der verbleibenden Zeit bis zur Eröffnung stehen der weitere Innenausbau des Terminals an, der Ausbau der Mieterflächen und die Herstellung der Außenbereiche inklusive der Grünanlagen. Baustelleneinrichtungen werden zurückgebaut, die Endreinigung wird durchgeführt und die Gebäude möbliert."*[10]

Noch am 7. Mai 2012 ließ sich der damalige Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz im Zusammenhang mit einem an diesem Tag in Betrieb genommenen Wartungshangar mit folgenden Worten zitieren:

> *„Die Fertigstellung des großen Wartungshangars ist ein wichtiges Zeichen für den Investitionsstandort BER und gleichzeitig bedeutender Baustein für die Etablierung des BER als Hubflughafen. In weniger als einem Monat geht Ostdeutschlands größte Arbeitsstätte an den Start. Das wirtschaftliche Schwungrad wird nach Inbetriebnahme weiter an Fahrt gewinnen."*[11]

Am 7. Mai 2012 schrieb die Berliner Zeitung, dass der BER am 3. Juni wohl nicht vollständig in Betrieb würde gehen können. Dies hätten auch die Geschäftsführer der Flughafengesellschaft bestätigt. Allerdings würde das, was „für einen störungsarmen Betrieb notwendig ist, […] pünktlich fertig und von den Behörden abgenommen sein", hieß es laut der Zeitung von der Flughafengesellschaft. Einige „nicht betriebsrelevante Bereiche" würden allerdings nicht fertig gestellt werden, dort würde es noch „Restarbeiten" geben.[12] Einen Tag nach der vermeintlichen Erfolgsmeldung zur Fertigstellung des Wartungshangars gab die Flughafengesellschaft bekannt, dass der BER später eröffnen würde „als bisher geplant". Man komme „angesichts der Erkenntnisse der vergangenen Tage" zu diesem Schluss:

> *„Bis zuletzt waren die Projektbeteiligten davon überzeugt, dass auch die für die Inbetriebnahme notwendigen sicherheitstechnischen Voraussetzungen bis zur Eröffnung des Flughafens am 03. Juni 2012 zu realisieren sein werden. Nach*

---

[8] Ebd.
[9] Vg. Berliner Zeitung (Flughafen-Kritiker planen Proteste zur BER-Eröffnung) v. 08.05.2012 u. Berliner Kurier (Sie wollen Wowi die Feier verderben) v. 08.05.2012
[10] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 24.04.2012
[11] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 07.05.2012
[12] Berliner Zeitung (BER wird im Juni noch nicht komplett fertig sein) v. 07.05.2012

> *mehreren Krisensitzungen übers Wochenende kamen die Projektverantwortlichen zu der Erkenntnis, dass Fertigstellung und anschließende bauliche Abnahme der sicherheitstechnischen Anlagen bis zum geplanten Eröffnungstermin nicht mehr zu realisieren ist. Die Flughafengesellschaft musste daher angesichts möglicher Sicherheitsdefizite 27 Tage vor der geplanten Eröffnung umsteuern.“*[13]

Man werde deshalb zum einen die Verlagerung des Flugverkehrs von Tegel und Schönefeld zum BER stoppen und zum anderen die Eröffnung des Flughafens „auf einen Termin nach den Sommerferien“ verschieben.[14] Bei der Pressekonferenz[15] zur Bekanntgabe der Verschiebung am 8. Mai 2012 wies der damalige Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen darauf hin, dass es Aufgabe der Flughafengesellschaft sei, beim Bau des BER die „Schutzziele für Leib und Leben“ sicherzustellen. Was die Entrauchungsanlage angehe, so hätten erforderliche Sachverständigenprüfungen noch nicht im notwendigen Maß erfolgen können, diese würden jedoch „in den nächsten Wochen“ durchgeführt,

> *„so dass also auch dann bei der nächsten Gelegenheit – und wir rechnen, Herr Schwarz hat es schon gesagt – dann nach dem Sommer damit, dass diese volle Funktionsfähigkeit dann erreicht ist, um die Sicherheit im Terminal zu gewährleisten.“*

Die Herstellung der Funktionsfähigkeit der Anlage war demnach laut dieser Aussage des Technischen Geschäftsführers lediglich ein Problem, das in einigen Wochen zu lösen gewesen wäre. Sollte Körtgen diese Aussage damals ernst gemeint haben, so wäre dies ein Beleg dafür, dass dem Technischen Geschäftsführer jeglicher Überblick über die in seiner Verantwortung errichteten Anlagen fehlte. Sollte die Aussage nicht ernst gemeint gewesen sein, hätte Körtgen die Öffentlichkeit falsch informiert. Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende der Flughafengesellschaft Klaus Wowereit sagte auf der Pressekonferenz, dass noch in der letzten Aufsichtsratssitzung, jene am 20. April 2012, „kostenintensive Maßnahmen“ beschlossen worden seien, um den Flugbetrieb ab dem 3. Juni sicherstellen zu können. Zum Zustand der Entrauchungsanlage ließ Wowereit sich ähnlich wie vorher Körtgen ein und sprach lediglich von Prüfungen, die noch ausstünden, bevor der Flughafen in Betrieb gehen könne: „[…] wenn Brandschutzanlagen hier einer Überprüfung unterzogen werden müssen und diese Überprüfung zeitlich nicht rechtzeitig abgeschlossen werden kann.“ Im Zusammenhang mit dem ursprünglich geplanten Inbetriebnahmetermin am 3. Juni sagte Wowereit: „Es könnte sein, dass das noch klappen könnte.“ Allerdings könne man die Lage insgesamt nicht ignorieren und „auf volles Risiko“ gehen. Eine kritische Entwicklung im nun vorgefundenen Ausmaß hätte man nicht erkennen können:

> *„Dass aber das Ding scheitert an der Frage, ob hier diese Entrauchungsanlage – auch wenn es die größte der Welt sein soll – dass da bei deutschem Ingenieurtum und auch profilierten Firmen, die das machen, und auch die Planer, die ja große Büros repräsentieren, namhafte Architekten die dahinter stehen, dass die nicht in der Lage sind, rechtzeitig so ein Ding hinzukriegen oder dann rechtzeitig auch so einen Alarm zu schlagen, dass das zur Gefährdung des Eröffnungstermins führen kann, da muss ich sagen, da hat mir die Phantasie bislang nicht ausgereicht. Und deshalb ist das in der Tat etwas, was ich glaube, dass wir das jedenfalls nicht erkennen konnten.“*

---

[13] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[14] Ebd.
[15] Alle folgenden Zitate aus dem Video-Mitschnitt auf http://www.morgenpost.de/brandenburg-aktuell/article106274141/BER-Dann-muss-die-Party-wohl-verschoben-werden.html (Stand: 19.03.2016)

Der damalige Ministerpräsident des Landes Brandenburg Matthias Platzeck, ebenfalls Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, sagte auf der Pressekonferenz, dass er bisher der Auffassung gewesen sei, dass der 3. Juni als Inbetriebnahmetermin gehalten werden könne. Dies sei er „auf der Basis realistischer Annahmen“ gewesen. Platzeck äußerte zudem deutliche Kritik am Projektmanagement der Flughafengesellschaft, da solche „Überraschungen“ nicht hätten passieren dürfen. Bezüglich eines neuen Inbetriebnahmetermins sagte Platzeck, „[…] dass wir spätestens in der zweiten Augusthälfte diesen Flughafen eröffnen können.“ Dies werde „aus jetziger Sicht als realistisch angesehen“.

Anlässlich der Verschiebung der Inbetriebnahme begrüßte der Fraktionsvorsitzende der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin Raed Saleh das Vorgehen der Flughafengesellschaft und des Berliner Senats mit den Worten, dass Sicherheit vor Schnelligkeit gehe.[16] Den Oppositionsfraktionen warf er „Besserwisserei“ vor, die in der „schwierigen Situation“ nicht weiter helfe. „Wir gehen davon aus, dass die Flughafengesellschaft die bestehenden Probleme schnell aufarbeitet.“[17] Senatschef Wowereit gab am 10. Mai 2012 vor dem Parlament eine Regierungserklärung ab. Darin betonte er abermals, dass er sich so kurz vor der geplanten Inbetriebnahme nicht hätte vorstellen können, dass „diese Verschiebung möglich wäre“.[18] Der Aufsichtsrat sei während des Projekts „mit umfangreichen Controllingberichten bestückt“ gewesen. Im Zusammenhang mit dem Thema Brandschutz habe man gewusst, „dass man die vollautomatisierte Anlage nicht pünktlich zum 3. Juni in Betrieb nehmen kann – dies ist seit Längerem bekannt“.[19] Allerdings sei der „Kenntnisstand aus dem Aufsichtsrat bei der Bearbeitung und Diskussion über den Controllingbericht“ gewesen, „dass dort ein Problem vorherrscht, dass dieses Problem aber auch gelöst werden kann und die Eröffnung des Flughafens nicht gefährdet ist.“[20] Um diese Aussage zu belegen zitierte Wowereit aus einem Bericht an den Aufsichtsrat, den dieser für seine Sitzung am 20. April 2012 erhalten hatte:

> *„Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorher genannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 3.6.2012 sichergestellt, jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.“*[21]

Trotz der ausgemachten Probleme beim Projektverlauf stellte sich Wowereit in seiner Regierungserklärung ausdrücklich hinter das Projekt BER:

> *„Ich bin der festen Überzeugung, dass dieses großartige Flughafenprojekt nicht diskreditiert werden darf und wir alle eine Verantwortung dafür tragen, dieses wichtigste Infrastrukturprojekt in ganz Ostdeutschland für die Region Berlin-Brandenburg zum Erfolg zu bringen und es nicht selbst schlechtzureden. Es ist eine gemeinsame Verantwortung, zum Gelingen dieses Projektes beizutragen!“*[22]

Der Abgeordnete der Piratenfraktion Oliver Höfinghoff entgegnete Wowereit in der Debatte:

---

[16] SPD Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[17] Ebd.
[18] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/13, S. 1003
[19] Ebd. S. 1004
[20] Ebd. S. 1004
[21] Zit. n. ebd. S. 1004
[22] Ebd.

> *„Doch eins wenigstens ist mit Klaus Wowereit garantiert: Metropolengeschwätz, begleitet von größenwahnsinnigen Bauprojekten, die schließlich in die Hose gehen und das Land einen Haufen Geld kosten – das war schon bei Diepgen und Landowsky so. Wowereit steht wenigstens hier für Kontinuität.“*[23]

2. Einsetzung des Untersuchungsausschusses

Nach der Bekanntgabe der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins begannen die Oppositionsfraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus zum einen mit den Versuchen, den Senat entsprechend unter Druck zu setzen und zum anderen die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses vorzubereiten. So forderte zum Beispiel die Linksfraktion bereits Mitte Mai 2012 eine Offenlegung der Controllingberichte und der Aufsichtsratsprotokolle der Flughafengesellschaft. Allerdings machte die Fraktion nicht klar, ob diese „Offenlegung“ lediglich für das Abgeordnetenhaus erfolgen sollte oder ob die genannten Unterlagen allgemein öffentlich zugänglich gemacht werden sollten.[24] Die Fraktion der Grünen im Abgeordnetenhaus forderte anlässlich der Bekanntgabe der Verschiebung am 8. Mai 2012 eine Regierungserklärung des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit. Dieser solle dem Parlament u. a. darstellen, welcher Schaden der Berliner Wirtschaft und der öffentlichen Hand entstehe, welche Rolle der mangelnde Lärmschutz und Klagen von Anwohnern bei der Verschiebung spielten und welche Probleme schließlich im Einzelnen zur Verzögerung geführt hätten. Doch obwohl die Fraktion die Verschiebung als „vorläufige[n] Höhepunkt eines von Fehlplanungen, Intransparenz und Pannen begleiteten Flughafenbaus“[25] bezeichnete, war auch ihr das Ausmaß des BER-Debakels noch nicht klar. Die Verschiebung solle genutzt werden, „alle notwendigen Arbeiten sorgfältig auszuführen“, heißt es in der entsprechenden Pressemitteilung. Dass diese Arbeiten sich schließlich über vier Jahre lang hinziehen würden, war damals noch nicht absehbar.[26] Bereits einen Tag nach der Bekanntgabe der Verschiebung hatte die Grünen-Fraktion einen „Krisengipfel“ gefordert, den der Regierende Bürgermeister einzuberufen habe. Mit solch einer Zusammenkunft solle der Schaden auf die Berliner Wirtschaft möglichst gering gehalten werden, ein neuer Zeitplan müsse nun zügig erarbeitet werden.[27] Ähnlich wie die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen forderte auch die Linksfraktion im Mai 2012 zunächst, dass Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft dem Parlament umfassend Rede und Antwort stehen sollte. Dennoch umschrieb sie in einer Pressemitteilung vom 17. Mai 2012 bereits einen wesentlichen Aspekt, den der später eingesetzte Untersuchungsausschuss aufzuklären hatte:

> *„Wir verlangen vollständige Aufklärung darüber, wann die Probleme beim Bau wem bekannt waren und wird die Verantwortung dafür trägt, dass der Aufsichtsrat offensichtlich nicht wahrheitsgemäß und umfassend informiert wurde. Wir wollen wissen, welche Probleme dem Aufsichtsrat zu welchem Zeitpunkt bekannt waren und welche Maßnahmen er ergriffen hat.“*[28]

---

[23] Ebd. S. 1017
[24] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 17.05.2012
[25] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[26] Ebd.
[27] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 09.05.2012
[28] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 17.05.2012

Im Gegensatz zu den genannten Oppositionsfraktionen begrüßte der SPD-Fraktionsvorsitzende Raed Saleh das Agieren von Flughafengesellschaft und Senat und griff dabei auch die Argumentation der Flughafengesellschaft selbst auf: Sicherheit gehe vor Schnelligkeit.[29] Die „Besserwisserei" der parlamentarischen Opposition helfe in der „schwierigen Situation" nicht weiter. Seine Fraktion gehe davon aus, dass die Flughafengesellschaft „die bestehenden Probleme schnell aufarbeitet."[30] Am 18. Mai 2012 erklärten die Fraktionen von SPD und CDU in einer gemeinsamen Erklärung, dass der damals genannte neue Inbetriebnahmetermin am 17. März 2013 genug Raum biete, „den hohen Sicherheits- und Lärmschutzanforderungen verantwortungsvoll Rechnung zu tragen". Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft müsste nun „schnellstens Sorge dafür tragen, dass die notwendigen Voraussetzungen für die Eröffnung am 17. März 2013 sichergestellt sein werden."[31] Die Koalition war demnach noch im Mai 2012 der Auffassung, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft unter Rainer Schwarz in der Lage sein würde, den genannten Termin einzuhalten. Dies kann als ein offener Vertrauensbeweis für Schwarz durch die Fraktionen von SPD und CDU interpretiert werden.

Zu den parlamentarischen Mitteln, die die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen neben dem späteren Untersuchungsausschuss und der Diskussion in den zuständigen Fachausschüssen zur Aufklärung der Verschiebung als angebracht sah, gehörte das wiederholte Fordern von Regierungserklärungen des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit. Nach der parlamentarischen Sommerpause 2012 müsse Wowereit „Spekulationen Einhalt gebieten, Verantwortung übernehmen und endlich die Karten auf den Tisch legen. […] Deswegen beantragt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgende Aktuelle Stunde: ‚Regierungserklärung jetzt: Kein Geld, kein Termin, kein Plan – wer übernimmt Verantwortung für den BER?'".[32] Schon im Mai hatte eine Regierungserklärung Wowereits[33] entgegen der großen Erwartungen der Grünen-Fraktion „wenig Licht ins Dunkel gebracht", weshalb die Fraktion im Nachgang „Akteneinsicht in alle Unterlagen der Berliner Verwaltung, die Flughafenplanung betreffend"[34] verlangte. Am 18. Mai 2012 schließlich teilte die Fraktion mit, dass sie die Akteneinsicht tatsächlich beantragt habe, um „die Fehleranalyse transparent machen zu können" und dass sie „weiterhin alle parlamentarischen Mittel nutzen" werde, um sich mit dem Thema BER auseinanderzusetzen.[35] Die Einsichtnahme wurde durch die Fraktion der Grünen versucht, öffentlichkeitswirksam zu inszenieren. So teilte sie am 7. Juni mit, dass ihre Abgeordneten Ramona Pop und Andreas Otto zur Akteneinsicht schreiten würden, um Hinweise „auf Fehlverhalten der Geschäftsführung" und nach „Versäumnissen des Aufsichtsrats" zu suchen:

> *„Nach Wochen des Wartens öffnet sich an diesem Freitag endlich die Tür des Roten Rathauses zur Akteneinsicht rund um die BER-Verspätung. Die Berlinerinnen und Berliner warten darauf, dass endlich Fragen beantwortet werden können. Deshalb will die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen für Transparenz sorgen und ab 9 Uhr die Akten studieren. Wir wollen Licht ins Dunkel bringen, denn schließlich kann es nicht sein, dass am Ende niemand für dieses Debakel verantwortlich ist."*[36]

---

[29] SPD Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[30] Ebd.
[31] SPD Fraktion Berlin/CDU Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 18.05.2012
[32] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 27.08.2012
[33] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/13, S. 1002ff
[34] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 14.05.2012
[35] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 18.05.2012
[36] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 07.06.2012

Aus welchen Gründen die Fraktionsvorsitzende Ramona Pop von der Fraktion zur Akteneinsicht geschickt wurde, erschließt sich nicht, da sie i der 17. Wahlperiode weder Mitglied im Hauptausschuss noch im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr war, die sich beide mit dem Projekt BER befassten und befassen, und auch nicht als Mitglied im Untersuchungsausschuss vorgesehen war.

Dass die Berliner Senatskanzlei Abgeordneten überhaupt Einsicht in ihre Aktenbestände zum Flughafenbau genehmigte, geschah allerdings aus reiner Erklärungsnot. Problematisch war hierbei folgender Umstand, auf den die Piratenfraktion bereits in ihrem ersten Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss hingewiesen hatte:

> *„Selbst Abgeordnete durften keine Notizen machen und fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen bekamen überhaupt keine Einsicht. Eine vernünftige Bewertung der so vorgelegten Informationen war demnach für die gewählten Volksvertreterinnen und Volksvertreter gar nicht möglich. Darüber hinaus blieb die Öffentlichkeit vollständig ausgeschlossen.“*[37]

Zudem war die Einsichtnahme nur in einem Datenraum der Senatskanzlei möglich. Die an der Einsichtnahme interessierten Abgeordneten hatten zuvor eine Vertraulichkeitserklärung zu unterzeichnen, wonach es ihnen verboten war, bei der Einsichtnahme gewonnene Informationen an die Öffentlichkeit weiterzugeben. Martin Delius erklärte damals, dass Parlament und Öffentlichkeit ein Anrecht auf Informationen hätten, schließlich befinde sich die Flughafengesellschaft zu großen Teilen im Eigentum des Landes Berlin. Es nütze der öffentlichen Debatte nichts, wenn nur ein kleiner, zur Verschwiegenheit verpflichteter, Personenkreis Zugang zu den Informationen habe.[38] Wie vor diesem Hintergrund bei wenigen Terminen zur Akteneinsicht „Licht ins Dunkel“ gebracht werden sollte, wie es die Grünen-Fraktion öffentlich versprach, blieb unklar. In einer ähnlichen Weise wie ihre Akteneinsicht im Roten Rathaus inszenierte die Grünen-Fraktion ihren sonstigen Umgang mit dem im Bau befindlichen Flughafen. So teilte sie am 11. Oktober 2012 mit, dass eine „Gruppe um die Fraktionsvorsitzende Ramona Pop und die Mitglieder im Untersuchungsausschuss“ sich „ein Bild über die aktuelle Lage der Baustelle“ machen wolle. Offenbar waren Mitglieder dieser Gruppe um Ramona Pop auch entsprechend technisch ausgebildet, um mögliche Baumängel fachgerecht beurteilen zu können:

> *„Besonderes Interesse hat die Besuchergruppe angemeldet, die problematischen Kabeltrassen zu sehen, um sich einen Eindruck vom aktuellen Stand der Türsteuerungen, der Check-in-Bereiche und von der Entrauchungsanlage machen zu können.“*[39]

Am 8. Juni 2012 erklärte die Linksfraktion, dass sie gegenüber einem Untersuchungsausschuss zum BER aufgeschlossen sei. Mitglieder ihrer Fraktion würden in den folgenden Tagen eine Akteneinsicht im Roten Rathaus vornehmen. Sollte sich dabei bestätigen, „dass der übliche parlamentarische Weg nicht zur Aufklärung der Ursachen für das Flughafen-Debakel führt, werden wir die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses

---

[37] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013, S. 12
[38] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 01.06.2012
[39] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 11.10.2012

unterstützen."[40] Dabei meldete sie allerdings auch Bedenken hinsichtlich des parlamentarischen Instruments des Untersuchungsausschusses an. Ein solcher Ausschuss würde „nicht zu einer schnellen Aufklärung" beitragen. „Frühestens im Spätherbst" 2012 könne er mit seiner Arbeit beginnen.[41] Mit diesen Bedenken lag die Linksfraktion mehr oder weniger richtig. Eine falsche Prognose war allerdings folgende Vermutung: „Ergebnisse gibt es vermutlich erst, wenn der Flughafen schon in Betrieb ist".[42]

Am 12. Juni 2012 beschloss die Piratenfraktion in ihrer Fraktionssitzung, die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zum BER-Debakel zu fordern.[43] Ebenfalls am 12. Juni sprach sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen einstimmig für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses aus.[44] Am 13. Juni erklärte die Linksfraktion, dass dem Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses beitrete. Dies geschehe, nachdem der damalige Parlamentarische Geschäftsführer Uwe Doering und der damalige verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Harald Wolf Einsicht in die Aktenbestände der Senatskanzlei zum BER genommen hätten. Es werde nun zügig das Gespräch mit den anderen Oppositionsfraktionen gesucht, um einen Untersuchungsauftrag für den Ausschuss zu formulieren.[45] Nach einem Treffen aller fünf Fraktionen des Abgeordnetenhauses, welches am 9. August 2012 stattfand und zur Vorbereitung eines Untersuchungsausschusses dienen sollte, erklärte die Linksfraktion, dass aus ihrer Sicht in organisatorischen Fragen Einvernehmen hergestellt werden konnte. Die Oppositionsfraktionen hatten zu diesem Zeitpunkt bereits einen Fragenkatalog vorgelegt, aus dem sich der eigentliche Untersuchungsauftrag ergeben sollte. Um diesen Katalog bewerten zu können, bräuchten die Fraktionen von SPD und CDU allerdings „noch etwas Zeit". Dies dürfe jedoch nicht dazu führen, dass die Arbeit des Ausschusses erst nach den Herbstferien beginne.[46] Diese Darstellung der Linksfraktion ist recht milde. Denn die Vertreter der Koalitionsfraktionen, Thorsten Schneider für die SPD und Oliver Friederici für die CDU, waren denkbar schlecht vorbereitet zu besagtem Treffen erschienen. Eine Art Fragenkatalog der Koalition konnten sie nicht präsentieren, den Entwurf der Opposition hatten sie nicht einmal gelesen. Ihre Arbeitsweise begründeten die Koalitionsvertreter mit der zum Zeitpunkt des Treffens laufenden parlamentarischen Sommerpause.[47] Die Prioritäten von SPD und CDU bei der Vorbereitung des Untersuchungsausschusses waren demnach klar gesetzt.

Die Piratenfraktion nutzte die parlamentarische Sommerpause 2012, um die Arbeit im anstehenden Untersuchungsausschuss vorzubereiten. Hierzu wurden mehrere Arbeitsgruppen bestehend aus interessierten Fraktions- und Parteimitgliedern sowie externen Sachverständigen gebildet, die sich zunächst mit der Sammlung von Fragen und Fragenkomplexen für den Untersuchungsauftrag des Ausschusses befassten. „Bei der Arbeit halfen außerdem die vielen Bürgerinitiativen um das Thema BER mit Hintergrundmaterial und Debattenbeiträgen."[48] Parallel zur parteiinternen Abstimmung der erarbeiteten Fragen über das damals noch in Funktion stehende Meinungsbildungstool LiquidFeedback

---

[40] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 08.06.2012
[41] Ebd.
[42] Ebd.
[43] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 12.06.2012
[44] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 12.06.2012
[45] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 13.06.2012
[46] Vgl. Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 09.08.2012
[47] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 09.08.2012
[48] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013, S. 12

verhandelte die Piratenfraktion bei mehreren Treffen mit den anderen Oppositionsfraktionen über die künftige Stoßrichtung des Untersuchungsausschusses. Dabei einigte man sich auf eine grundlegende Untersuchung zur gesamten Planungs- und Baugeschichte des BER:

> *„Der Blick in die Vergangenheit, der in Teilbereichen schon durch die Arbeit von mittlerweile vier abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen in Berlin und Brandenburg erfolgt ist, ist nötig, um eine umfangreiche Betrachtung des gesamten Projekts zu erlauben. In Anbetracht der neuen, besonders unübersichtlichen Situation auf der Baustelle des BER und innerhalb der Flughafengesellschaft ist eine Generalrevision des gesamten Projekts und seiner Vorgeschichte zwingend notwendig.“*[49]

Unterstützt wurde die Piratenfraktion in einigen Recherchefragen vom damaligen Beauftragten der Piratenpartei Berlin für das Thema „BER“ Ingo Tischel. Bis zu seinem Tod im September 2015 gab es hierzu einen regelmäßigen Austausch.[50]

Die SPD-Fraktion unterstellte in einer Presseerklärung vom 30. August 2012, dass die Oppositionsfraktionen fälschlicherweise eine Verzögerung durch die Koalitionsfraktionen beklagen würden:

> *„Die SPD-Fraktion hatte den Oppositionsfraktionen bereits vor zwei Monaten, das heißt noch vor Beginn der parlamentarischen Sommerpause schriftlich angeboten, die Einsetzung des Ausschusses einvernehmlich vorzubereiten. Diesem Angebot ist die Opposition nicht nachgekommen, weil sie offenbar lieber eine Verzögerungstaktik beklagen möchte.“*[51]

Die Koalitionsfraktionen ließen allerdings in der Vorphase des Untersuchungsausschusses durchscheinen, dass sie nur eingeschränkt gewillt waren, in irgendeiner Weise einvernehmlich mit den anderen Fraktionen an der Aufklärung des BER-Debakels zu arbeiten. So erklärten beide Fraktionen am 19. September 2012 gemeinsam, dass innerhalb der Koalition angeblich „erhebliche rechtliche Bedenken“ gegen den von der Opposition erarbeiteten Untersuchungsauftrag für den Ausschuss bestünden.[52] Wohlgemerkt: SPD und CDU hätten diese angeblichen Bedenken zuvor durchaus anbringen und gemeinsam mit den anderen Fraktionen an einem Untersuchungsauftrag arbeiten können, der ihrer angeblichen Rechtsauffassung entsprochen hätte. Nach Auffassung der Koalitionsfraktionen beschäftige sich ein „Großteil des Fragenkataloges […] mit Vorgängen, die nicht im Einflussbereich des Landes Berlin, sondern in dem des Landes Brandenburg oder des Bundes oder seiner Behörden standen.“[53] So grundlegend, wie es der Öffentlichkeit dargestellt wurde, können die „erheblichen rechtlichen Bedenken“ der Koalitionsfraktionen allerdings nicht gewesen sein. Denn immerhin verzichteten sie auf die Einholung eines Gutachtens des Wissenschaftlichen Parlamentsdienstes. Sie taten dies vorgeblich, um der Opposition entgegen zu kommen und die Einsetzung des Untersuchungsausschusses nicht weiter zu verzögern: „Es ist auch in

---

[49] Ebd. S. 13
[50] Der Berliner Landesverband der Piratenpartei als solches verfügt mittlerweile, bis auf einige Mitglieder, leider weder über die fachlichen Kapazitäten noch über ein ernsthaftes Interesse am Themenkomplex BER, sodass von dieser Seite eine Unterstützung der Arbeit der Fraktion nicht stattfand.
[51] SPD-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 30.08.2012
[52] SPD-Fraktion Berlin/CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 19.09.2012
[53] Ebd.

unserem Interesse, dass der Untersuchungsausschuss möglichst schnell seine Arbeit aufnimmt“, hieß es in der gemeinsamen Pressemitteilung.[54] Sollten die rechtlichen Bedenken von SPD und CDU tatsächlich so gravierend gewesen sein, dann wäre es wohl als fahrlässig zu bezeichnen, den Untersuchungsauftrag ungeprüft vom Parlament abstimmen zu lassen. Dass die Koalition schließlich auf eine Prüfung verzichtete, deutet eher darauf hin, dass nach einem Argument gesucht wurde, der Einsetzung des Untersuchungsausschusses nicht zuzustimmen bzw. sich in der Abstimmung zu enthalten und dabei nicht den Verdacht aufkommen zu lassen, man wende sich gegen die von den Oppositionsfraktionen angestrebte Aufklärung des BER-Debakels. Gleichzeitig versuchten SPD und CDU Zweifel an der Tauglichkeit von Martin Delius für den Vorsitz des Untersuchungsausschusses zu säen. Dieser sei gefordert, eine „besondere Rechtssensibilität“ zu entwickeln, um ein „rechtlich einwandfreies Untersuchungsverfahren“ zu gewährleisten.[55] Wie wenig der Koalition an einer eigenen Aufklärungsleistung gelegen war, zeigt – wohl unbeabsichtigt – eine gemeinsame Pressemitteilung der Abgeordneten und Untersuchungsausschussmitglieder Ole Kreins (SPD) und Stefan Evers (CDU) vom 19. Oktober 2012. Darin heißt es, Ziel der Koalition sei, dass „der Fragenkatalog der Opposition seriös und gründlich beantwortet wird“.[56] Damit stellten Kreins und Evers eindeutig klar, dass ihre Fraktionen zu den Fragestellungen des Untersuchungsausschusses nichts beigetragen hatten. Gleichzeitig wiesen sie aber darauf hin, dass sie „Vorverurteilungen und die Vorwegnahme von Antworten auf Fragen, die vom Ausschuss noch gar nicht untersucht wurden“ ablehnten.[57]

3. Parlamentarischer Vorgang zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses

Die erste parlamentarische Debatte, die sich um die Einsetzung des Untersuchungsausschusses drehte, fand am 30. August 2012 statt. Die Redner der Regierungskoalition betonten dabei einerseits den Aufklärungswillen von SPD und CDU und machten andererseits deutlich, dass sie den Bau des Flughafens insgesamt keiner weiter reichenden Kritik unterziehen mochten. So verwies Ole Kreins gleich zu Beginn seiner Rede darauf, dass der BER „trotz der Verzögerung seiner Eröffnung das wichtigste Infrastrukturprojekt in Berlin und Brandenburg“ bleibe und darüber hinaus „die Metropole Berlin mit der Welt“ verbinden werde.[58] Zu den von den Oppositionsfraktionen erarbeiteten Fragen für den Untersuchungsauftrag äußerte Kreins, dass zumindest der Grund für die Absage der Inbetriebnahme im Mai 2012 bereits beantwortet sei: „Das war die Rauchabzugs- und Brandschutzanlage.“[59] Zu Verantwortlichkeiten innerhalb des BER-Projekts stellte der Abgeordnete Oliver Friederici in der Debatte für die CDU-Fraktion klar:

> *„Die operativen Geschäfte des Flughafens führt die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft. Der Aufsichtsrat kontrolliert dies und ist auf die Berichte der Geschäftsführung und der Wirtschaftsprüfer angewiesen. Dieses wird durch die Aktenlage und die Protokolle belegt. Das hat auch die Akteneinsicht gezeigt, die ich und einige Kollegen in der Sommerpause genommen haben.“*[60]

---

[54] SPD-Fraktion Berlin/CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 19.09.2012
[55] Ebd.
[56] SPD-Fraktion Berlin/CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 19.10.2012
[57] Ebd.
[58] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/16, S. 1433
[59] Ebd. S. 1434
[60] Ebd. S. 1438

Zu den Bedenken der Koalition, die diese gegen den Untersuchungsauftrag in der Plenardebatte vorbrachte, gehörten laut Kreins im Wesentlichen zwei Komplexe. Zum einen sei die Zuständigkeit des Untersuchungsausschusses zu klären, zum Beispiel wenn es um die Frage der Flugrouten gehe, die eine Bundesangelegenheit sei. Entscheidungen des Bundes sollten nicht Gegenstand eines Berliner Untersuchungsausschusses sein. Ähnlich verhalte es sich bei den Planfeststellungsbeschlüssen, die in die Zuständigkeit des Landes Brandenburg fielen. Weiterhin beträfe der von den Oppositionsfraktionen vorgelegte Fragenkatalog Sachverhalte, die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen waren. Zur Prüfung des Untersuchungsauftrages solle dieser in den Rechtsausschuss und den Hauptausschuss verwiesen werden, kündigte Kreins in seiner Rede an.[61] Gleichzeitig stellte er fest, dass sich seine Fraktion „aktiv an der Aufarbeitung der benannten Sachfragen beteiligen“ werde. „Woran wir allerdings nicht interessiert sind und woran wir uns nicht beteiligen werden, ist, den Flughafen und seine Bedeutung für die Region im Grundsatz infrage zu stellen, wahllos Rücktritte zu fordern und drittens, das Thema zu skandalisieren.“[62] Ebenso wie Kreins sicherte Oliver Frederici dem Projekt in der Debatte die Unterstützung seiner Fraktion zu: „Wir freuen uns auf BER. Wir stehen zu BER in guten wie in schlechten Zeiten.“[63] Der Abgeordnete der Piratenfraktion Oliver Höfinghoff zog in der Plenardebatte einen Vergleich zwischen dem Debakel um den BER und den „Berliner Bankenskandal“, der sich rund zehn Jahre zuvor ereignet hatte:

> *„Wieder war die SPD daran beteiligt, ein großes Prestigeprojekt in den Sand zu setzen. Wieder wurden alle Warnungen in den Wind geschlagen. Wieder schwatzt man lieber von Erfolgsgeschichten, anstatt die Probleme anzugehen. Und wieder steht ein beleidigter Politiker im Mittelpunkt der Affäre und gibt die Unschuld vom Lande. Er heißt dieses Mal Wowereit und nicht Landowsky.“*[64]

Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit kündigt in der Debatte die Unterstützung seines Senats für die parlamentarische Aufklärung an:

> *„Selbstverständlich ist es das ureigenste Recht des Parlaments, diesen Untersuchungsausschuss einzusetzen, und ich kann Ihnen versichern, dass der Senat alles tun wird, um Ihre Arbeit positiv zu begleiten und dort konstruktiv mitzuarbeiten. Ich sage auch für den Senat: Wir haben nichts zu verheimlichen, sondern wir stehen zu unserer Verantwortung und zu unseren Tätigkeiten, und wir werden auch auf Ihre Fragen die passenden Antworten geben.“*[65]

Das Abgeordnetenhaus beschloss schließlich auf Antrag und mit den Stimmen von SPD und CDU, den Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses an den Rechtsausschuss und den Hauptausschuss zu überweisen.[66] Mit diesem Beschluss wurde der Beginn der eigentlichen Ausschussarbeit um mehrere Wochen nach hinten verschoben. Der Ausschuss für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten, Verbraucherschutz, Geschäftsordnung – kurz Rechtsausschuss – befasste sich am 19. September mit dem von den Oppositionsfraktionen

---

[61] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/16, S. 1434
[62] Ebd. S. 1434
[63] Ebd. S. 1437
[64] Ebd. S. 1444
[65] Ebd. S. 1445
[66] Ebd. S. 1452

erarbeiteten Untersuchungsauftrag samt seines umfangreichen Fragenkatalogs. Der SPD-Abgeordnete Sven Kohlmeier wies in einem umfangreichen Vortrag auf die angeblich bei den Koalitionsfraktionen bestehenden rechtlichen Bedenken bezüglich des Fragenkataloges hin. So sei bspw. eine Thematisierung der Flugrouten bedenklich, da diese nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landes Berlin fielen. Fragen zum Genehmigungsverfahren fielen in die Zuständigkeit des Landes Brandenburg, solche zur Flugsicherung seien Bundesangelegenheit. Fragen nach einem konkreten Vorgehen des Berliner Senats könnten wiederum als nicht erlaubter Eingriff in die exekutive Eigenverantwortung verstanden werden.[67] Für die Koalition stellte Kohlmeier klar, „dass Zweifel bestehen an der Rechtmäßigkeit, teilweise kann man wohl sagen, auch erhebliche Zweifel.“[68] Es blieben dem Ausschuss nun drei Möglichkeiten, mit dem vorgelegten Antrag umzugehen: Erstens könne der Wissenschaftliche Parlamentsdienst zur Klärung herbeigezogen werden. Zweitens könne der Untersuchungsauftrag von den Oppositionsfraktionen geändert werden. Drittens könne der Ausschuss eine Verfassungswidrigkeit einzelner Fragen feststellen und die Oppositionsfraktionen könnten hernach den Landesverfassungsgerichtshof anrufen. All dies würde jedoch zu einer Verzögerung der Einsetzung zur Folge haben.[69] Als eine letzte Möglichkeit bliebe die folgende:

> *„Wir können heute hier die Einsetzung beschließen und im Rahmen der Untersuchung im Untersuchungsausschuss, der dann eingesetzt wird, die notwendige Sensibilität durch den Ausschussvorsitzenden und durch die Ausschussmitglieder fordern und darauf achten, dass eine Rechtskonformität sichergestellt wird. Die Koalition hat sich für den letzten Vorschlag entschieden.“*[70]

Man habe sich für diesen Weg entschieden, weil man einerseits ebenfalls an einer Aufklärung interessiert sei und man sich zudem nicht vorwerfen lassen wolle, „die Einsetzung des Untersuchungsausschusses zu verzögern.“[71] Auf Grund der vorgebrachten rechtlichen Bedenken werde sich die Koalition allerdings bei der Ausschussabstimmung enthalten.[72] Von den Fraktionen von Linken und Grünen wurde in der Sitzung des Rechtsausschusses bemängelt, dass die angeblichen rechtlichen Bedenken der Koalitionsfraktionen der Opposition nicht rechtzeitig mitgeteilt worden waren, um sich ggf. auf die Diskussion im Rechtsausschuss vorzubereiten. Weiterhin habe die Koalition entgegen der Ankündigungen von Oliver Friederici (CDU) in der Plenarsitzung keine eigenen Fragestellungen vorgelegt.[73] Sven Rissmann (CDU) wies darauf hin, dass es aus seiner Sicht „gut vertretbar“ wäre, die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses abzulehnen, denn „[b]einahe alle Fragen Ihres Untersuchungsauftrages sind in ihrer rechtlichen Zulässigkeit zweifelhaft, unter Umständen noch mehr.“[74] Die Oppositionsfraktionen sollten sich daher ob der angekündigten Enthaltung der Koalition „demütig dankbar“ zeigen.[75]

Beschlossen wurde der Untersuchungsausschuss schließlich in der Plenarsitzung am 27. September 2012. In der entsprechenden Debatte hatten sich nur die beiden Abgeordneten

---

[67] Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll Recht 17/12, S. 3ff
[68] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll Recht 17/12, S. 5
[69] Ebd. S. 6
[70] Ebd.
[71] Ebd.
[72] Ebd.
[73] Ebd. S. 7
[74] Ebd. S. 9
[75] Ebd. S. 9

Andreas Otto (Grüne) und Jutta Matuschek (Linke) zu Wort gemeldet, um für ihre Fraktionen die Notwendigkeit eines solchen Ausschusses zu unterstreichen.[76] Nachdem sich die Koalitionsfraktionen sowohl im Rechtsausschuss als auch im Hauptausschuss[77] bei der Abstimmung über den Untersuchungsauftrag enthalten hatten, stimmten sie am 27. September 2012 der Einsetzung des Untersuchungsausschusses zu, sodass dieser einstimmig durch das Abgeordnetenhaus eingesetzt wurde.[78] Dies ist vor dem Hintergrund der vormals in mehreren Debatten geäußerten angeblichen rechtlichen Bedenken gegen einige Fragestellungen des Untersuchungsauftrages bemerkenswert und mag damit zusammen hängen, dass Plenardebatten eine breitere Öffentlichkeit erreichen als Ausschusssitzungen. Es wäre wohl für die Fraktionen von SPD und CDU schwer darzustellen gewesen, sich einerseits an der Aufklärung des BER-Debakels interessiert zu zeigen, sich dann aber bei der Einsetzung des Ausschusses zu enthalten. Die von den einzelnen Fraktionen vorgeschlagenen Mitglieder des Untersuchungsausschusses sowie der Ausschussvorsitzende Martine Delius und die stellvertretende Ausschussvorsitzende Renate Harant (SPD) wurden ebenfalls einstimmig ohne Enthaltungen gewählt.[79]

Dass die Koalitionsfraktionen zwar einerseits den Untersuchungsauftrag für rechtlich so bedenklich gehalten haben wollen, dass sie, wie Sven Rissmann gar eine Ablehnung der Einsetzung des Untersuchungsausschusses ins Spiel brachten, andererseits der Einsetzung schließlich einstimmig zustimmten, lässt folgende Schlüsse zu: Zum einen scheinen die rechtlichen Bedenken, die die Abgeordneten der Koalition sich herausarbeiten ließen, nicht so gravierend gewesen zu sein, wie sie es öffentlich kundtaten. Ein Indiz hierfür ist auch, dass SPD und CDU entgegen der Ankündigung aus ihren Reihen darauf verzichteten, sich mit eigenen Fragestellungen in die Erarbeitung des Untersuchungsauftrags einzubringen oder zu versuchen, aus ihrer Sicht angeblich rechtlich bedenkliche Fragen unter Zuhilfenahme von Änderungsanträgen in eine andere Form zu bringen. Dies hätte jedenfalls das proklamierte Interesse an einer Aufklärung der Vorgänge um den Flughafen BER glaubwürdiger erscheinen lassen. Zum anderen ließen sich die Koalitionsfraktionen mit ihren mehrfach vorgebrachten Hinweisen, man verlasse sich auf die „Rechtssensibilität“ des designierten Ausschussvorsitzenden Martin Delius, ein strategisches Hintertürchen offen: Es sollte wohl die künftige Möglichkeit erhalten bleiben, bei einem angeblich erkannten Fehlverhalten des Ausschusses diesen juristisch und parlamentarisch angreifen zu können. Dass der Ausschuss von 2012 bis 2016 ohne solch eine Störung arbeitete, deutet erstens auf die tatsächlich vorhandene „Rechtssensibilität“ seines Vorsitzenden hin und zweitens auf eher schwachbrüstig vorbereitete Störmanöver der Koalitionsfraktionen.

[76] Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/18, S. 1729ff
[77] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Beschlussprotokoll Haupt 17/23, S. 15f
[78] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/18, S. 1731 u. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0460
[79] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/18, S. 1731 u. S. 1755ff

4. Ablauf der Ausschussarbeit von 2012 bis 2016

Die erste und konstituierende Sitzung des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Legislaturperiode des Berliner Abgeordnetenhauses fand am 19.10.2012 statt. Zunächst bestand für den Ausschuss und seine Mitglieder die Aufgabe darin, die drängendsten Verfahrensfragen zu klären. Im Vorfeld wurde über Art und Umfang sowie die Einstufung der zu beantragenden Beweismittel nach der Geheimschutzordnung[80] des Berliner Abgeordnetenhauses auch in den Medien spekuliert. Nicht zuletzt aufgrund der zurückhaltenden Informationspolitik der Senatskanzlei des Berliner Senats, die bis zum Jahr 2015 die Federführung in der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen für den Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH innehatte, seit der Bekanntgabe der geplatzten Eröffnung im Mai 2012 äußerten verschiedene Mitglieder des Ausschusses ihre Zweifel an einem vernünftigen und öffentlich vertretbaren Umgang des Senats mit den zu treffenden Beweisbeschlüssen. Insbesondere die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen kritisierte im Vorfeld der ersten Sitzung des Untersuchungsausschusses die Informationspolitik und die Aktenherausgabe durch die Senatskanzlei, sozusagen präventiv.[81]

Obwohl für die konstituierende Sitzung nach Berliner Untersuchungsausschussgesetz außer der Beratung der Ausschussregularien kein öffentlicher Tagesordnungspunkt vorgesehen war, war das Medieninteresse, vermutlich durch die verzögerte parlamentarische Beratung im Vorfeld der Einsetzung des Ausschusses, enorm und damit der Erwartungsdruck an die Mitglieder des Ausschusses, eine inhaltliche Zielstellung und Prioritätensetzung für die kommenden Beratungen zu formulieren. Der Vorsitzende des Ausschusses, Martin Delius, formulierte die wesentlichen Schwerpunkte der Ermittlungen:

> *„Planungschaos am Flughafen, Missmanagement und die Probleme beim Brandschutz, vor allem aber die Gründe für die mehrfach verschobene Eröffnung und die gestiegenen Kosten (...).“*[82]

Für die Linksfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, die den umfangreichen Untersuchungsauftrag gemeinsam mit Bündnis 90/Die Grünen und der Piratenfaktion erarbeitet und eingebracht hatte, kritisierte die Abgeordnete Jutta Matuschek die inhaltliche Breite des Auftrags und wies darauf hin, dass die Ermittlungen zur sogenannten Frühgeschichte, die dem Fragenkomplex A des Untersuchungsauftrags entspricht, ihrer Meinung nach nicht zielführend sei: „Wir wollen die Strukturen aufdecken, die beim Bau des BER versagt haben, und keine chronologische Abfolge erstellen.“[83]
Für die Koalitionsfraktionen pflichtete ihr der Abgeordnete Kreins, Sprecher für die SPD-Fraktion im Ausschuss, bei, gab aber an „bewusst keine Punkt ausgenommen“ zu haben, um Vorwürfen der Opposition zu entgehen. Der Abgeordnete Otto, Sprecher für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Untersuchungsausschuss, bekräftigte indes den gemeinsamen Fragenkatalog und verwies darauf, dass viele der aufgetretenen Probleme ihren Ursprung sehr wohl in der Planungsphase und der frühen Projektphase ab 1996 haben.

---

[80] Anlage 6 GO AGH, Geheimschutzordnung (GSO), 17. Legislaturperiode
[81] Berliner Zeitung (Mammutaufgabe für die Piraten) v. 19.10.2012
[82] Der Tagesspiegel (Airport-Chaos soll 2014 aufgeklärt sein) v. 19.10.2012
[83] Berliner Morgenpost (100.000 Blatt Papier) v. 19.10.2012

Bis zum Ende des Jahres 2012 führte der Ausschuss, neben einer Begehung der Flughafenbaustelle, ausschließlich sogenannte Beratungssitzungen durch. Diese dienten vor allem zur Befassung mit den von allen Fraktionen eingebrachten Beweisanträgen zur Sichtung von Akten und zur Befragung von Zeuginnen und Zeugen. Dabei wurden im wesentlichen alle eingebrachten Anträge angenommen, sodass bis zum Anfang des Jahres 2013 die Liste der benannten Zeuginnen und Zeugen auf mehrere Dutzend und der herbeizuziehenden Akten auf mehrere zehntausend Seiten angewachsen war.

In der fünften Sitzung am 11. Januar 2013 fand die erste Zeugenbefragung durch den Ausschuss statt. Der chronologischen Abfolge der Aufarbeitung des Projekts BER folgend, konzentrierte sich der Ausschuss in seiner ersten Befragung der Zeugen Straßmeir, Dr. Märtin und Böger auf die frühe Ideen- und Entscheidungsfindung zum Projekt, die Standortsuche und den sogenannten Konsensbeschluss zwischen den Gesellschaftern der späteren Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH, den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der Bundesrepublik Deutschland. Insbesondere durch die Befragung von an der Standortfindung, dem Planfeststellungsverfahren und der zunächst gescheiterten und dann abgesagten Privatisierung des Projektes beteiligten Zeugen wurde bis zum Juni 2013 das gesamte Spektrum der Fragen zur frühen Projektphase behandelt. Abgeschlossen worden ist dieser Abschnitt der Ausschussarbeit durch die Befragung des damaligen Regierenden Bürgermeisters von Berlin Klaus Wowereit, die sich nicht zuletzt aufgrund der hohen Relevanz und des starken öffentlichen Interesses am Zeugen Wowereit über zwei Sitzungen, am 24. Mai 2013 und 7. Juni 2013, hinzog.

Begleitet wurden die 12 Sitzungen des Untersuchungsausschusses durch öffentliche Aktionen der Fraktionen und verschiedener organisierter Anwohner*inneninitiativen zum Thema BER, Schallschutz und Standortwahl. Dass gerade diese Themen im Fokus der Auseinandersetzung der Betroffenen des Projektes BER standen, zeigen zum Beispiel Protestaktionen, wie jene der Bürgerinitiative Friedrichshagen am Rande des 13. Hoffestes des Regierenden Bürgermeisters von Berlin[84] am 4. Juni 2013. Der Protest der Anwohnerinnen und Anwohner richtete sich vor allem gegen die Person Klaus Wowereit, dem eine nicht „menschenfreundliche Politik“ vorgeworfen wurde, die sich nach Ansicht der Initiativen aus dem Einzugsgebiet des BER vor allem in der starken Belastung von Mensch und Umwelt durch bestimmte Flugrouten und mangelhafte Lärmschutzmaßnahmen manifestierte. Neben anderen Protestaktionen kam es so auch zu regelmäßigen Informationsveranstaltungen zum Thema BER im Allgemeinen und der Arbeit des Untersuchungsausschusses im Speziellen. Die Berliner und Brandenburger Betroffenen arbeiteten Presseberichte und Aussagen aus öffentlichen Sitzungen des Ausschusses auf und unterlegten ihre eigene Kampagnenarbeit mit diesen Erkenntnissen. Eine Kritik an der Beschäftigung des Ausschusses mit diesem Thema geht demnach insbesondere mit dem Anspruch des unmittelbaren Nutzens der Ermittlungstätigkeit für die betroffenen Berlinerinnen und Berliner fehl.

Neben dem Aktenstudium und der bisweilen mühsamen Befragung von Zeuginnen und Zeugen am Anfang des Jahres 2013 mussten sich die Mitglieder des Ausschusses, die in der öffentlichen Wahrnehmung inzwischen zu sogenannten Expertinnen und Experten zum Projekt BER aufstiegen, mit mehreren Verschärfungen der Krise der Flughafengesellschaft wegen des Flughafenbaus befassen. Nachdem in den ersten Tagen des Jahres 2013 der eilends

[84] Der Tagesspiegel (Kalte Getränke, Kaffee und ein Scherbengericht). Im Internet http://www.tagesspiegel.de/berlin/traditionelles-hoffest-am-roten-rathaus-kalte-getraenke-theater-und-ein-scherbengericht/8294088.html (Stand 04.06.2013)

gesetzte nächste Eröffnungstermin nach dem 3. Juni 2012, der 27. Oktober 2013, offiziell abgesagt wurde, führte ein Misstrauensantrag gegen den Regierenden Bürgermeister Wowereit im Abgeordnetenhaus am 12. Januar 2013 zu einer neuerlichen Verschärfung der öffentlichen Auseinandersetzung mit den Verantwortlichkeiten innerhalb der Flughafengesellschaft und des Senats von Berlin. Dem Regierenden Bürgermeister wurde von der Opposition im Berliner Abgeordnetenhaus eine schlechte Informationspolitik gegenüber dem Parlament und Ignoranz gegenüber der eigenen Verantwortlichkeit an inzwischen vier Terminverschiebungen vorgeworfen.[85] Das Misstrauensvotum scheiterte. Klaus Wowereit hatte zuvor seinen Rücktritt als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft angekündigt und dem brandenburgischen Ministerpräsident Platzeck den Vorsitz im Aufsichtsrat angeboten. Nicht zuletzt mit dieser Entscheidung begründete der Regierende Bürgermeister im Amt des Regierungschefs bleiben zu wollen. Die Berliner Koalition konnte daraufhin die nötigen Stimmen für eine Ablehnung des Misstrauensantrags im Abgeordnetenhaus von Berlin mobilisieren. Der Rücktritt Wowereits wurde allgemein als Teileingeständnis der eigenen Verantwortung am Scheitern der Eröffnung des Flughafens BER gesehen. Die Befragung des Zeugen Wowereit im Mai und Juni 2013 war so auch für den Ausschuss Anlass nach den genauen Gründen für dieses Schuldeingeständnis und den Details der Versäumnisse des ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden zu fragen. Die Bilanz der Ausschussmitglieder viel dennoch nüchtern aus. In seiner Aussage am 24. Mai 2013 wies der Zeuge Wowereit genau jene Verantwortung, die den ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden und Regierenden Bürgermeister öffentlich zum Teilrückzug gebracht hatte, zurück und behauptete „keine Informationen, dass der Eröffnungstermin nicht gehalten werden kann“[86], gehabt zu haben. In der anschließenden – selbst für ausgiebige Befragungspraxis im Ausschuss – langen und umfassenden Befragung konnte nicht abschließend geklärt werden, inwiefern eine Pflichtverletzung des Zeugen vorgelegen hat, darin waren sich alle Fraktion einig.[87]

Da auch in der zweiten Befragung Wowereits durch den Ausschuss offensichtlich wurde, dass der Ausschuss die offenen Fragen in der Zusammenarbeit zwischen den Projektbeteiligten Aufsichtsrat, Geschäftsführung, der Projektsteuerung und der Planungsgemeinschaft pg bbi sowie der Projektstruktur innerhalb der Flughafengesellschaft aufarbeiten muss, wurden ab dem Sommer des Jahres 2013 vermehrt Zeugen und Beweismittel aus diesen Bereichen beantragt und die Arbeit am Bereich der frühen Planungs- und Konzeptphase des Projektes wurde beendet. In den folgenden Sitzungen des Untersuchungsausschusses wurden sowohl die Spitzen als auch einzelne ausführende Angestellte aller Projektbeteiligten bis 2012 befragt. Bis zum Ende des Jahres 2014 erarbeitete der Ausschuss so ein detailliertes Bild der Arbeit am Projekt BER, der Berichts- und Controllingstrukturen und der Verantwortlichkeiten innerhalb der Projektorganisation zwischen den einzelnen Partnern der Flughafengesellschaft und innerhalb des sogenannten Bereiches B (Bau) der Flughafengesellschaft, die seit dem Umbau der Geschäftsführung Ende des Jahres 2008 und der Benennung des Zeugen Körtgen zum technischen Geschäftsführer hauptsächlich in dessen Verantwortungsbereich fiel. Der Ablauf der einzelnen Sitzungen änderte sich dabei nicht. Den öffentlichen und nicht

---

[85] ZEIT ONLINE (Misstrauensvotum gegen Wowereit gescheitert). Im Internet http://www.zeit.de/politik/deutschland/2013-01/wowereit-flughafen-misstrauensantrag (Stand: 12.01.2013)
[86] Der Tagesspiegel (Klaus Wowereit weist Verantwortung für Verschiebungen beim BER zurück). Im Internet: http://www.tagesspiegel.de/berlin/ber/untersuchungsausschuss-klaus-wowereit-weist-verantwortung-fuer-verschiebungen-beim-ber-zurueck/8249142.html (Stand: 24.05.2013)
[87] ZEIT ONLINE (Wowereit will von nichts gewusst haben). Im Internet: http://www.zeit.de/politik/deutschland/2013-05/ber-ausschuss-wowereit-verantwortung (Stand: 24.05.2013)

öffentlichen Zeugenbefragungen durch den Vorsitzenden und die übrigen Ausschussmitglieder schlossen sich sogenannte Beratungssitzungen an, die stets nicht öffentlich abgehalten wurden und bei denen das weitere Verfahren der Ermittlungen, die Zeugenladungen für die nächsten Sitzungen sowie die Aufnahme neuer Beweismittel in den Vorgang besprochen und beschlossen wurden. Die in den Regularien des Ausschusses seit der konstituierenden Sitzung durch die Koalitionsmehrheit festgelegte Sitzungsdauer bis maximal 14 Uhr wurde dabei regelmäßig überschritten. Dies änderte sich auch nicht, als diese später auf bis maximal 15 Uhr angehoben wurde. Während das Interesse an der offensichtlich komplexen und langwierigen Aufklärungsarbeit durch den Untersuchungsausschuss abnahm und immer weniger Pressevertreterinnen und Pressevertreter die Ausschusssitzungen besuchten, blieb das öffentliche und mediale Interesse an dem inzwischen als „Skandalprojekt“ bezeichneten Flughafenbau bestehen. Das war angesichts der umfassenden und regelmäßigen strukturellen und personellen Umwälzungen innerhalb der Flughafengesellschaft und der fortgesetzten Unfähigkeit der politisch und unternehmerisch Verantwortlichen der Öffentlichkeit einen Eröffnungstermin zu nennen plausibel. Aus diesen Gründen schlug die Piratenfraktion schon im frühen Sommer des Jahres 2013 eine Erweiterung des Auftrages des Ausschusses vor, um die fortgesetzte Krise der Projektgesellschaft FBB, die personellen Veränderungen und weitere Mehrkosten im Zeitraum nach dem – im September 2012 beschlossenen – ursprünglichen Auftrag aufarbeiten zu können. Im Juni 2014 wurde dann auf Antrag der Oppositionsfraktionen die Erweiterung des Auftrages um Fragestellungen zum Krisenmanagement nach der geplatzten Eröffnung 2012 und der Entlassung der Generalplaner pg bbi durch das Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen.[88] Obwohl sich spätestens mit dem Beginn des Jahres 2014 alle Oppositionsfraktionen über Gegenstand und Ziel der Erweiterung des Auftrages einig waren, kam es bis zur Beschlussfassung zu mehreren Verzögerungen. Zum einen mussten einzelne Fragestellungen durch die antragstellenden Fraktionen während der Beratung im Parlament verbessert werden, da sie sich außerhalb des Verfassungsgebiets des Landes Berlin bewegten und eine Formulierung abgeschlossener Vorgänge angesichts der andauernden Krise des Projektes eine Herausforderung darstellte. Zum anderen führte ein von der Koalition aus SPD und CDU vorgebrachter rechtlicher Klärungsbedarf über die Frage, ob für die Erweiterung das Quorum von einem Viertel der Mitglieder des Abgeordnetenhauses ebenso gilt wie für den ursprünglichen Einsetzungsbeschluss, zur Beauftragung eines Gutachtens des wissenschaftlichen Parlamentsdienstes und damit zur Verzögerung der Beratungen. Die Erweiterung des Auftrages wurde schlussendlich nach einer Sondersitzung des Rechtsausschusses am selben Tag durch das Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2014 einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen. Damit war es für die einzelnen Fraktionen und den Ausschuss nun grundsätzlich möglich, anhand der beschlossenen Fragen Vorgänge bis zum 19. Juni 2014 anzusprechen und aufzuklären, also entsprechende Beweise einzuholen und Projektbeteiligte, die erst nach dem 27. September 2012 – dem ursprünglichen Beschlusstag – zum Projekt gestoßen waren, zu befragen.

In der Schlussberatung zu diesem ersten Erweiterungsauftrag bemängelten vor allem die Redner der Koalitionsfraktionen das hohe Arbeitspensum des Ausschusses. Vor dem Hintergrund der Aufgabenerweiterung für die Mitglieder des Ausschusses führte der Sprecher der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuss aus:

[88] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/1717

> *„Ich erinnere daran, dass wir 2 500 Aktenordner zur Verfügung haben, mit mehr als 80 000 Blatt Aktenmaterial. Dazu kommt noch mal in ähnlicher Größe ein Datenvolumen in digitaler Form. Ich denke, wir sind schon jetzt mit diesem Ausschuss recht gut ausgelastet.“*[89]

Der hier ausgeführte große Aktenbestand und die erhebliche Arbeitsintensität für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Abgeordneten im Untersuchungsausschuss führte zu einem Antrag der Piratenfraktion an den Untersuchungsausschuss über die bereits abgeschlossenen Fragestellungen einen Zwischenbericht zu erstellen und damit insbesondere den sogenannten Bereich A des Fragenkataloges – also die frühe Planungsphase – abzuschließen. Dieser Vorschlag wurde von allen anderen Fraktionen mit Verweis auf die hohe Arbeitsbelastung abgewiesen. In der Folge erarbeitete die Piratenfraktion selbstständig mehrere Publikationen zur Arbeit des Untersuchungsausschusses. Der 1. Zwischenbericht in dieser Reihe wurde am 24. Januar 2014 unter dem Titel „Unten bleiben“ veröffentlicht.[90] Dieser Publikation folgte eine zweite im Juni 2015 veröffentlichte unter dem Titel „Außer Kontrolle“[91], in der die Piratenfraktion abermals einen ganzen Abschnitt der Ermittlungen im Ausschuss aufarbeitete. Der sogenannte 2. Zwischenbericht der Piratenfraktion beschäftigte sich gemäß des Ermittlungsfortschritts mit den strukturellen Schwächen der Flughafengesellschaft als Bauherrin des Flughafens BER, den Fehlern und Verfehlungen einzelner Projektbeteiligter in der Kommunikation von Sachständen an zum Beispiel den Aufsichtsrat der FBB und den offensichtlichen Fehlentscheidungen von Geschäftsführung und Aufsichtsrat in der Hochbauphase des Terminalbaus seit 2008/2009. Während der gesamten Ausschussarbeit begleitete auch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Untersuchungsausschuss durch verschiedene zusammenfassende Publikationen. Der erste Zwischenbericht der Fraktion der Grünen wurde am 10.09.2014 veröffentlicht,[92] der zweite und abschließende Bericht als eigene Publikation der Fraktion[93] wurde am 25.05.2016 der Presse vorgestellt. Hinzu kommt außerdem ein Plakat mit dem Titel „BER – Eine Leidensgeschichte“[94], das die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Februar 2015 anlässlich von 1.000 verstrichenen Tagen seit der geplatzten Eröffnung im Jahr 2012 der Öffentlichkeit präsentierte. Aufgrund der Tatsache, dass diese Veröffentlichungen nicht auf Beschlüssen des Untersuchungsausschusses beruhen und als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit der Fraktionen verstanden werden müssen, gestaltete sich der Umgang mit Belegen aus Beweismitteln des Ausschusses äußerst schwierig. In der Konsequenz und zur Wahrung der Rechtssicherheit der Ausschussermittlungen sowie der Einhaltung des verpflichtenden Geheimnisschutzes wurde sich schlussendlich auf die Verwendung von öffentlich zugänglichen und nicht im Beweisgang des Ausschusses befindlichen Quellen beschränkt. Der Umgang mit – auch öffentlichen – Beweismitteln des Ausschusses in öffentlichen Befragungen oder Publikationen war schon zuvor Thema im Untersuchungsausschuss

---

[89] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Legislaturperiode, Wortprotokoll der 50. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin, S. 5138
[90] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013
[91] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, Außer Kontrolle. Zweiter Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2015
[92] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Hrsg.), Das musste schiefgehen - Ein Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2014
[93] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Hrsg.), Unkontrolliert ins Chaos - Bericht zum BER-Untersuchungsausschuss, Berlin 2016
[94] Weblink: http://www.gruene-fraktion-berlin.de/sites/default/files/BER-Plakat-Download_0.pdf (Stand: 31.05.2016)

geworden. Anlässlich der Inbetriebnahme der Dokumentationsplattform „BERwatch“[95] durch die Piratenfraktion am 18. Januar 2013,[96] die laut dem Vorsitzenden des Ausschusses Martin Delius „zur Begleitung der Arbeiten rund um die Aufklärung des BER-Desasters“ dienen sollte, beschäftigte sich der Ausschuss mit den Auswirkungen und rechtlichen Problemen der strukturierten Veröffentlichungen von öffentlichen Beweismitteln im Internet. Hierzu wurde durch Beschluss ein Gutachten beim wissenschaftlichen Parlamentsdienst des Abgeordnetenhauses in Auftrag gegeben. Zu Beginn des Projektes wurden auch Dokumente aus dem Beweismittelbestand des Untersuchungsausschusses veröffentlicht, allerdings nicht solche, die als „vertraulich“ eingestuft waren. Der Wissenschaftliche Parlamentsdienst (WPD) sowie das Präsidium des Abgeordnetenhauses vertraten hierzu die Auffassung, dass eine Veröffentlichung solcher Beweismittel unter anderem zur Beeinflussung möglicher oder bereits geladener Zeugen beitragen könnte.[97] Gegenstand der Untersuchungen des WPD war, ob die Praxis der Piratenfraktion, nicht vertraulich eingestufte Dokumente aus den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses auf ihrer Plattform BERwatch zu veröffentlichen, zu beanstanden sei. In seiner konformistischen Sichtweise gelangte der WPD zu der Auffassung, dass die Veröffentlichung im Internet möglicherweise zur Folge hätte, dass

> *„sich Personen, die vom Untersuchungsausschuss als Zeugen vernommen werden, vorab aus den veröffentlichten Unterlagen informieren und in ihren Aussagen Bezug auf diese Unterlagen nehmen. Es erscheint fraglich, ob eine Veröffentlichung der Unterlagen zulässig ist.“*[98]

Zu den Vernehmungen der einzelnen Zeugen sei zudem gemäß § 25 Abs. 1 UntAG vorgeschrieben, dass diese „einzeln und in Abwesenheit der später zu hörenden Zeugen zu vernehmen“ sind.

> *„Durch die Einzelvernehmung soll die Unbefangenheit anderer Zeugen gesichert werden. Sie sollen ihre Aussage ohne Kenntnis dessen machen, was andere berichten, und eine selbstständige Darstellung geben.“*[99]

Aus dem genannten Paragrafen des Untersuchungsausschussgesetzes lasse sich herleiten, dass Unbefangenheit und Selbstständigkeit dieser Aussagen nur erhalten werden könnten, wenn derlei Aussagen „ohne spezifische Vorbereitung“[100] erfolgen. Demnach sei eine Veröffentlichung von Unterlagen „problematisch“, da dadurch den Zeugen „eine gezielte Vorbereitung auf ihre Vernehmung ermöglicht“ würde:

> *„Sie könnten sich auf die Befragung einstellen, um so zu verhindern, dass die Beweisaufnahme zu Ergebnissen führt, die für sie oder andere Personen unangenehm sind. Durch ein solches Verhalten könnte die Aufklärungsarbeit des Untersuchungsausschusses beeinträchtigt werden. Theoretisch könnte durch eine*

---

[95] http://ber.piratenfraktion-berlin.de
[96] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus Berlin, Pressemitteilung v. 8.01.2013
[97] Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst, Gutachten zu der Frage, ob Unterlagen, die einem Untersuchungsausschuss als Beweismittel zur Verfügung gestellt werden, von den Fraktionen oder Abgeordneten veröffentlicht werden dürfen v. 10. April 2013 (WPD-Gutachten) und Schreiben des Präsidenten des Abgeordnetenhauses an den Vorsitzenden des 1. Untersuchungsausschusses v. 17. April 2013
[98] WPD-Gutachten, S. 2
[99] Ebd. S. 5
[100] Ebd. S. 5

> *selektive Veröffentlichung von Unterlagen sogar der Versuch unternommen werden, die Vorbereitung von Zeugen auf ihre Befragung und damit auch den Inhalt ihrer Aussagen zu steuern. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass Zeugen, die sich mit Hilfe von gezielt ausgewählten Materialien auf ihre Vernehmung vorbereiten, in ihren Aussagen Schwerpunkte setzen, die auf die Auswahl der veröffentlichten Materialien zurückzuführen ist.“*[101]

Weiterhin sei ein Untersuchungsausschuss nicht befugt, Unterlagen „im Internet oder anderweitig zu veröffentlichen. Denn ein solches Vorgehen wäre nicht geeignet, um die parlamentarische Untersuchung der aufzuklärenden Tatbestände zu fördern.“[102] Was für den Untersuchungsausschuss insgesamt gelte, gelte „erst recht für Fraktionen und Abgeordnete.“[103]

Diese Auffassung des WPD übersieht jedoch, dass der verfassungsrechtliche Auftrag des Parlaments auch die Förderung der demokratischen Willensbildung einschließt. Die Piratenfraktion vertrat vor diesem Hintergrund die Meinung, dass grundsätzlich jeder parlamentarische Ausschuss auch die Aufgabe hat, die Öffentlichkeit zu informieren. Die vom WPD geäußerten rechtlichen Bedenken wurden sodann von den Fraktionen von SPD und CDU genutzt, um die Arbeitsweise der Piratenfraktion sowie ihre Plattform BERwatch generell anzugreifen.[104] Dass SPD und CDU sich an dieser Praxis störten, ist vor dem Hintergrund der Verwicklung beider Parteien in das BER-Debakel nachvollziehbar. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei den auf BERwatch veröffentlichten Dokumenten nicht um solche handelt, die als „Verschlusssache“ oder noch restriktiver eingestuft sind. Eine Veröffentlichung solcher Dokumente hätte strafrechtliche Folgen. Bei dem veröffentlichten Material handelt es sich vielmehr um solche Unterlagen, die keine Vertraulichkeits-Einstufung besaßen und in die somit – zumindest wenn es um die Akten der Senatskanzlei geht – jeder Bürger auf Antrag Einsicht hätte nehmen können und immer noch kann. Diese Möglichkeit wurde bereits von einigen Bürgern wahrgenommen. Potenzielle Zeugen oder ihnen nahestehende Personen könnten somit ebenfalls Einblick in dieses Material nehmen – unabhängig von einer Veröffentlichung im Internet. Zudem ist davon auszugehen, dass den meisten Zeugen die sie betreffenden Unterlagen zur Verfügung standen oder ohnehin bekannt waren. Weiterhin sei der Hinweis erlaubt, dass die theoretische Annahme des WPD, die vom Untersuchungsausschuss vorgeladenen Zeugen könnten in gänzlicher „Unbefangenheit“ aussagen, eben nur eine Annahme ist. Nicht berücksichtigt werden vom WPD zum einen die sogenannten neuen Medien, mit deren Hilfe zum Beispiel eine Berliner Tageszeitung eine Zeugenvernehmung quasi in Echtzeit per Live-Blog übertrug. Ähnliches gilt für die Anwendung Twitter, über die beispielsweise von anwesenden Zuschauern Aussagen von Zeugen wiedergegeben und kommentiert wurden. Zum anderen ist zumindest die Möglichkeit gegeben, dass sich Zeugen auf traditionellere Weise im Gespräch mit einzelnen, ihnen nahestehenden, Fraktionen vorbereiteten oder vorbereitet wurden. Zumindest in anderen Untersuchungsausschüssen des Abgeordnetenhauses war eine gewisse Nähe zwischen Zeugen und Mitgliedern des Untersuchungsausschusses bzw. dessen Vorsitzenden zu spüren.[105] In der Konsequenz entschied sich die Piratenfraktion

---

[101] Ebd. S. 5f
[102] Ebd. S. 6
[103] Ebd. S. 6
[104] SPD Fraktion Berlin/CDU Fraktion Berlin, Presseinfo – Gemeinsame Presseerklärung der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses v. 19. 4. 2013
[105] Der Tagesspiegel (Bankenaffäre: Ex-Finanzsenatorin vertraute Experten) v. 29. 5. 2004

schlussendlich freiwillig, nur noch solche Dokumente im Zusammenhang mit dem Projekt BER und dessen Aufklärung zu veröffentlichen, die sie nicht aus dem Beweisgang des Ausschusses erhalten, sondern von dritten Quellen bezogen hatte, so konnte sichergestellt werden, dass die Plattform BERwatch weiterhin verfügbar blieb und bis zum Ende der Ausschussberatungen und darüber hinaus einen Einblick in die Arbeit und Unterlagen im Zusammenhang mit dem BER-Skandal ermöglicht. Durch die intensive Beteiligung von Bürgerinitiativen und betroffenen Einzelpersonen an der Aufklärungsarbeit der Fraktionen konnten während der Dauer des Ausschusses eine Reihe von vertraulichen Informationen durch anonyme Quellen außerhalb des Ausschusses veröffentlicht werden. Diese wurden von allen Faktionen im Ausschuss sowie von Journalistinnen und Journalisten zur öffentlichen Auseinandersetzung mit den Ursachen des Flughafendebakels genutzt. Insbesondere in öffentlichen Befragungen konnten, durch anonyme Quellen befreite, Unterlagen als Vorhalte verwendet werden, um Zeuginnen und Zeugen auch in öffentlicher Sitzung mit bis dahin unter Verschluss gehaltenen Informationen zu konfrontieren. Die gemeinsame Aufklärungsarbeit mit der Öffentlichkeit konnte so gestärkt und die mediale Aufmerksamkeit stabil gehalten werden.

Während der gesamten Ermittlungen des Ausschusses war die effektive und sachgerechte Umsetzung von sogenannten Beweisbeschlüssen, also die Anforderung von Unterlagen bei den Projektbeteiligten, Thema für den Untersuchungsausschuss und die angeschlossene Verwaltung. Immer wieder mussten Beweisbeschlüsse präzisiert werden, zusätzliche Akten angefordert werden oder mit Nachdruck um die Herausgabe gebeten werden. Höhepunkt der Auseinandersetzung des Ausschusses mit herausgebenden Stellen war die Weigerung des Architekturbüros Gerkan, Mark und Partner (gmp) ein Gutachten aus dem Jahr 2010 vollständig zu Verfügung zu stellen. Diese Auseinandersetzung mündete in einer polizeilichen Maßnahme im Oktober 2013, bei der die Büros der Firma gmp in Hamburg und Berlin sowie die Privaträume Manfred von Gerkans in Hamburg besucht wurden und das entsprechende Dokument in den Räumen der Berliner Büros sichergestellt werden konnte. Die Maßnahme wurde vom Vorsitzenden und der stellvertretenden Vorsitzenden sowie Mitarbeitern der Parlamentsverwaltung in Berlin und Hamburg begleitet. Zuvor hatte der Ausschuss durch Beschluss einen entsprechenden Antrag auf Hausdurchsuchung an das Landgericht Berlin gestellt, welches auf Grundlage der vorgelegten Argumentation des Ausschusses eine entsprechende Maßnahme beschloss. Hauptgrund für die beantragte Maßnahme war nach Ansicht des Ausschusses die offensichtliche Täuschung über die Vollständigkeit der bei gmp angeforderten Unterlage.[106] Dieser Ansicht folgte das Landgericht zwar vollständig, der entsprechende Beschluss wurde aber in einer folgenden Auseinandersetzung des Ausschusses mit gmp vor dem Kammergericht Berlin nur teilweise bestätigt. Das Kammergericht bestätigte den Beschluss des Landgerichtes in dieser Sache zwar weitgehend, rügte aber die Entscheidung auch die Privaträume des Gründers und Eigentümers von Gerkan in die Durchsuchung miteinzubeziehen. Da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Firma in beiden Niederlassungen wider Erwarten kooperativ waren und eine Herausgabe des Dokumentes ohne eigentliche Durchsuchung durch die Vollzugsbeamtinnen und -beamten vor Ort nicht stattfand und somit auch eine Durchsuchung der Privaträume erfolgte, blieb der Beschluss des Kammergerichtes folgenlos für die Ausschussermittlungen.

[106] Berliner Zeitung (Untersuchungsausschuss BER: Polizeibesuch bei Architekten des Flughafens) Berliner v. 25.10.13

Für die gute Arbeit der Mitglieder des Ausschusses spricht, dass die Ermittlungen ab dem Jahr 2015 bis zum Ende der Ausschussarbeit am 03.06.2016, vier Jahre nach dem geplatzten Eröffnungstermin, der erst zu Einsetzung geführt hatte, im Wesentlichen reibungslos abliefen. Unterbrochen wurde diese nur durch ein kleines Strohfeuer der Koalitionsfraktionen, gemeinsam mit dem Reporter Lars Petersen (BZ) im März 2015. Petersen wollte recherchiert haben, dass ein anonymes Schreiben beim Ausschussvorsitzenden Martin Delius eingegangen sei. In dem Schreiben, das mittlerweile im Internet kursiert, werden Vorwürfe gegen eine Reihe von Personen erhoben, die im Zusammenhang mit korruptiven Vorgängen um das von der Flughafengesellschaft beauftragte Unternehmen Imtech stehen. Petersen warf Delius in seinem Artikel vor, dieser habe das Schreiben nicht umgehend weitergegeben, er habe gar „brisante Flughafen-Dokumente“ „verheimlicht“.[107] Was dem Boulevard-Reporter bei seinen vorgeblichen Recherchen allerdings entgangen war: Anonyme Schreiben, in denen ohne jegliche Belege Personen namentlich genannt und mitunter schwerer Straftaten bezichtigt werden, sind mitnichten „Flughafen-Dokumente“. Hätte es sich um ein Dokument gehandelt, welches mit der Flughafengesellschaft hätte in Verbindung gebracht werden können, wäre das Schreiben nicht mehr als anonym zu bezeichnen gewesen. Es ist zudem nichts Ungewöhnliches, dass bei parlamentarischen Ausschüssen oder bei einzelnen Abgeordneten Schreiben ohne Absender eingehen, die mitunter die wildesten Bezichtigungen enthalten. In einer Zeitungsredaktion wird dies wohl kaum anders sein, es kommt eher darauf an, wie mit solchen Schreiben umgegangen wird. Delius gab gegenüber Bild/BZ an, dass er zunächst eigene Recherchen anzustrengen gedenke, um zu prüfen, ob die anonym vorgebrachten Anwürfe überhaupt stichhaltig seien.[108] Dieser eher unaufgeregte Umgang mit einem solchen Schreiben schien dem auf Effekthascherei getrimmten Reporter wohl nicht sensationell genug, und er strickte sich eine Geschichte von einem Ausschussvorsitzenden, der angeblich brisante Unterlagen verheimliche, zusammen. Flankieren ließ sich Petersen dabei von den Abgeordneten Ole Kreins (SPD) und Stefan Evers (CDU). Kreins, in Sachen Parlaments- und Recherchearbeit scheinbar mit ähnlicher Sachkenntnis wie der Boulevard-Reporter ausgestattet, brachte sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe den Rücktritt des Vorsitzenden ins Gespräch, scheiterte damit aber nach Aussprache in der folgenden Sitzung des Untersuchungsausschusses. Evers wiederum verwies auf die der Piratenpartei zugeschriebene Rolle als „Transparenzpartei“ und prophezeite, dass der Vorgang „zum Verlust des Vertrauens in den Untersuchungsausschuss“ führen werde.[109] Der Ausschuss einigte sich nach diesem Vorfall im Einvernehmen, alle Dokumente, die per Post dem Ausschussbüro zugesandt wurden, an alle Mitglieder zu verteilen. Unterlagen, die den einzelnen Abgeordneten zugingen blieben weiterhin in der Verantwortung der Abgeordneten. Sie traf die Selbstverpflichtung zur Weitergabe nicht. Für Petersen, der einen Artikel in der BZ nachschob, stellte dies den Verlust einer „Kernaufgabe“ von Delius dar, denn schließlich obliege einem „Vorsitzenden die Organisation des Ausschusses“.[110] Für BZ-Reporter scheint demnach die Postverteilung der Kern von Ausschuss-Organisation zu sein. Im Nachgang wurde die fragwürdige Berichterstattung Petersens übrigens regelmäßig durch ein Grüppchen von vorgeblich privatisierungskritischen Verschwörungstheoretikern genutzt, um gegen Delius und einzelne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Piratenfraktion die abstrusesten Vorwürfe zu erheben.

---

[107] Bild (Warum verheimlichte der BER-Chefaufklärer brisante Flughafen-Dokumente?) v. 06.03.2015
[108] Bild (Warum verheimlichte der BER-Chefaufklärer brisante Flughafen-Dokumente?) v. 06.03.2015
[109] Zit. n. Bild (Warum verheimlichte der BER-Chefaufklärer brisante Flughafen-Dokumente?) v. 06.03.2015
[110] BZ (Strafaktion für BER-Chefaufklärer Delius) v. 06.03.2015. Im Internet: http://www.bz-berlin.de/berlin/strafaktion-fuer-ber-chefaufklaerer-delius (Stand: 08.02.2016)

Ähnlich wie beim Flughafenbau selbst war der Erwartungsdruck auf den Ausschuss, einen verbindliches Datum für die Vorlage des Abschlussberichtes zu setzen, hoch. Der Vorsitzende Delius gab zu Beginn der Ausschussarbeit das Jahr 2014 als Ende des Ausschusses an. Spätestens mit der beschlossenen 1. Erweiterung des Untersuchungsauftrages angesichts der fortgesetzten Krise beim Flughafenbau verwarf der Ausschuss diese Zielvorstellung aber wieder. Einen neuen Anlauf macht der Ausschuss Anfang des Jahres 2015, als von den Oppositionsfraktionen ein Zeitplan vorgelegt wurde, der das Ende der Beratungen für den Anfang des Jahres 2016 terminierte. Zu einem Beschluss über diesen Zeitplan kam es indes nie, da sich insbesondere einzelne Oppositionsfraktionen schlussendlich nicht für einen längeren Zeitraum auf verbindliche Zeugenbefragungen zu festen Daten festlegen lassen wollten. In einem Interview gab der Ausschussvorsitzende Delius im Juni 2015 an:

> *„Wir haben in den letzten Monaten große Fortschritte gemacht. Was noch fehlt ist Klarheit darüber wie sachgerecht die aktuellen Pläne für den Umbau der Entrauchungsanlage sind. Und wir müssen uns mit den Finanzen der Flughafengesellschaft beschäftigen. Das müssen wir aufklären, aber bis zum Ende des Jahres können wir die Beweisaufnahme abschließen und im Frühjahr [2016] unseren Bericht vorlegen.“*[111]

Da die Einhaltung dieses ehrgeizigen Zieles insbesondere vor dem Hintergrund des noch wenig bearbeiteten Finanzaspektes große Disziplin aller Beteiligter in Zeugenbefragungen und bei der Frage der Beantragung neuer Beweise erforderte, konnte das Frühjahr als Abschluss der Arbeit nicht gehalten werden. Aufgrund der offenen Fragen zur Finanzierung und insbesondere Nachtragsverhandlungen der FBB beim BER entschieden sich die Oppositionsfraktionen abermals gemeinsam eine Erweiterung des Auftrages zu beantragen. Die Erweiterung betraf den Fragenkomplex „Kostenentwicklung“ und beschränkte sich auf das Einfügen eines einzigen weiteren Punktes zu Nachvollziehbarkeit und Finanzierung im Rahmen Europäischen Rechtes sowie der Kreditwürdigkeit der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH.[112] Mit der zweiten Erweiterung sollten zwei Ziele erreicht werden: Erstens sollte die Aufarbeitung explizit auch die aktuellsten Kostenentwicklungen für die öffentlichen Haushalte einbeziehen. Zweitens wurde durch die neuerliche Erweiterung erreicht, dass auch Akten der Flughafengesellschaft nach dem Juni 2014, dem Zeitpunkt der letzten Erweiterung, angefordert werden konnten. Besonders brisant war dies, da der Aufsichtsrat der FBB nach Maßgabe eines neuen Kostenplanes der Geschäftsführung am 30. Juni 2014, kurz nach dem Beschluss der ersten Erweiterung des Untersuchungsauftrages, eine neue Bezuschussung des Projektes in Höhe von 1,1 Milliarden Euro billigte.[113] Auf die entsprechenden Unterlagen hatte der Ausschuss nach geltender Rechtslage nach der ersten Erweiterung keinen Anspruch mehr, da sie außerhalb des Untersuchungszeitraumes lagen. Die zweite Erweiterung wurde am 1. September 2015 von den drei Oppositionsfraktionen beantragt und am 14. Januar 2016 einstimmig bei Enthaltung der Koalitionsfraktionen im Plenum des Abgeordnetenhauses beschlossen. Mit der beschlossenen Erweiterung einigte sich der Ausschuss auf Vorschlag des Vorsitzenden im Frühjahr 2016 auf feste Tagesordnungen, die einen Abschluss der Beweisaufnahme zunächst am 29. April 2016 vorsah und die Schlussabstimmungen zum Abschlussbericht auf den 3. Juni 2016 terminierte. Auf Drängen einiger Oppositionsfraktionen wich der Ausschuss später von diesem Beschluss ab und kam

---

[111] Berliner Zeitung (Piratenpartei-Fraktionschef Martin Delius über den Lageso-Skandal „Mario Czaja handelt verantwortungslos) v. 25.06.2015

[112] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/2428

[113] Berliner Zeitung (Finanzierung des Berliner Flughafens Noch mehr Steuergeld für den BER) v. 13.03.2015

den Wünschen entgegen, indem er den Abschluss der Aufnahme neuer Beweismittel auf den 19. Mai 2016 festsetzte. Die schon im Vorfeld der Schlussabstimmung von Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion die Linke und der Piratenfraktion angekündigten sogenannten Sondervoten[114] wurden so abgegeben, dass die offizielle Drucklegung der gemeinsamen Drucksache des Ausschusses zum Plenum des Abgeordnetenhauses am 23. Juni 2013 fertiggestellt werden konnte. Der Ausschuss beendete seine Arbeit mit der letzten Sitzung am 3. Juni 2016.

[114] § 33 (2) Untersuchungsausschussgesetz Berlin, Stand 31.05.2016

VII. Frühphase des Projekts BBI/BER

1. Gutachten „Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld“

In den zahlreichen Aktenordnern der Senatskanzlei, die dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel vorlagen, fand sich auch ein auf den ersten Blick gutachterlich erscheinender Text mit dem Titel „Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld. Dezember 2004“. Als einzige Angabe, die auf einen oder mehrere Verfasser hindeuten könnte, ist auf dem Titelblatt das Kürzel „B. A. C.“ zu lesen. Bei dem Text handelt es sich um ein Fax, welches am 10. Mai 2005 an die Senatskanzlei gesendet worden war. Handschriftlich vermerkt ist auf dem Titelblatt der Satz „z. Hd. Frau Matuschek“. Zudem finden sich auf demselben Blatt die Kürzel der Referenten der Senatskanzlei Bodo Mende und Thomas Prahl. Der Text scheint demnach in der Senatskanzlei von den dort mit dem Bau des Flughafens befassten Stellen zumindest zur Kenntnis genommen worden zu sein. Anschließend landete er bei den Akten. Die auf dem Dokument lesbare Faxnummer, von der der Text an die Senatskanzlei gesandt wurde, gehörte zumindest zum damaligen Zeitpunkt zur Flughafengesellschaft. Der damals bei der TAZ beschäftigte Journalist Sebastian Heiser hatte im Sommer 2014 einen Artikel zu besagtem Text veröffentlicht.[115] Zuvor hatte er bei der Senatskanzlei einen Antrag auf Akteneinsicht nach dem Informationsfreiheitsgesetz gestellt und den Text schließlich auf den Internetseiten der TAZ gemeinsam mit seinem Artikel veröffentlicht.[116] Nach den Auskünften, die Heiser von der Senatskanzlei erteilt wurden, war der Verfasser des Dokuments dort unbekannt. Heiser fragte bei der Flughafengesellschaft nach, deren damaliger Pressesprecher Ralf Kunkel keine genaueren Angaben zu dem Text machen wollte. Das Unternehmen ließ sich schließlich nur durch eine Klage[117] des Journalisten zu einer Einschätzung über den Text hinreißen, die es in seiner Klageerwiderung vom 13. Juni 2014 wiedergab, die Heiser ebenfalls auf den Internetseiten der TAZ veröffentlichte. Darin heißt es zu dem Text, dass „interne Prüfungen“ ergeben hätten, dass das Schriftstück nicht bei der Flughafengesellschaft archiviert worden sei. Weiterhin könne man keine Auskunft zu möglichen Auftraggebern sowie zur Autorenschaft des Textes machen, da diese Umstände der Flughafengesellschaft „bis heute“ nicht bekannt seien. An Spekulationen wolle man sich darüber hinaus nicht beteiligen.[118] Zum Gehalt des Textes merkte die Flughafengesellschaft in ihrer Klageerwiderung an:

> *„Inhaltlich stellt es sich als eine bloße Aneinanderreihung von Meinungen dar, welche weder durch Fundstellenangaben oder Statistiken belegt, noch durch Verwendung oder Darstellung wissenschaftlich anerkannten* [sic!] *Vorgehensweisen fundierten* [sic!] *begründet werden. Vielmehr zeigt das Schriftstück polemische Züge und Darstellungen, die an der Einordnung als ‚Gutachten’ stark zweifeln lassen.“*[119]

---

[115] TAZ (Warnung landete im Müll) v. 13.07.2014
[116] http://blogs.taz.de/hausblog/2014/07/13/behoerden-muessen-auskunft-darueber-geben-was-sie-nicht-wissen/ (Stand: 11.02.2016)
[117] Vgl. http://blogs.taz.de/hausblog/2014/07/13/behoerden-muessen-auskunft-darueber-geben-was-sie-nicht-wissen/ (Stand : 11.02.2016)
[118] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Heiser ./. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Az.: VG 1 K 816/14, S. 2. Im Internet: https://assets.documentcloud.org/documents/1216523/140623-taz-01-ss-fbb-v-13-06-14.pdf (Stand: 11.02.2016)
[119] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Heiser ./. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Az.: VG 1 K 816/14, S. 2. Im Internet: https://assets.documentcloud.org/documents/1216523/140623-taz-01-ss-fbb-v-13-06-14.pdf (Stand: 11.02.2016)

Die „erheblichen gutachterlichen Mängel“ und der Umstand, dass der Text von der Flughafengesellschaft nicht archiviert wurde, verdeutlichten nach Auffassung der Flughafengesellschaft, dass es sich nicht um ein offizielles Schriftstück handeln könne. Die auf dem Dokument erkennbare Faxnummer sei dem Bereich Marketing der Flughafengesellschaft zuzuordnen.[120]

Auch wenn die Flughafengesellschaft und ihre Pressestelle die Herkunft des Textes nicht rekonstruieren konnten, so kann dennoch festgehalten werden, dass eine in irgendeiner Weise mit dem Projekt Flughafenbau befasste Person ihn zumindest für so wichtig hielt, dass sie ihn 2005 – wenn auch anonym – an die Senatskanzlei übersandte. Dass der Text laut seinem Titel im Dezember 2004 erstellt worden sein soll, das Fax an die Senatskanzlei aber erst im Mai 2005 übersandt wurde, lässt die Vermutung zu, dass zumindest die Möglichkeit besteht, dass das Schriftstück eine Weile innerhalb der Flughafengesellschaft kursierte, bis es dann von einem Faxgerät ihrer Marketingabteilung weitergeleitet wurde.

Vor dem Hintergrund der heutigen Erkenntnisse wirkt der Inhalt des Schriftstücks an der einen oder anderen Stelle geradezu prophetisch – auch wenn im Jahr 2004, als der Text mutmaßlich verfasst wurde, die heutigen Probleme mit der Flughafenbaustelle noch gar nicht absehbar sein konnten. Bemerkenswert ist dennoch, wie der oder die Verfasser die damaligen Planungen zum Flughafenbau beurteilten:

> *„Konzeptionell ist der Gedanke richtig, aus drei Standorten einen zu machen. Dieser ‚Single-Standort’ wird aber wirtschaftlich nur erfolgreich sein, wenn der [sic!] auch von den Kostenstrukturen konkurrenzfähig ist. Durch die opulente Ausbauplanung droht der neue Berliner Flughafen aber nicht nur als Drehkreuz eine Investitionsruine zu werden, die hohen Nutzungsentgelte drohen auch Berlins einzige Chance als ‚Low-Cost’-Drehscheibe die Basis [zu] entziehen.“*[121]

Zu den damals veranschlagten notwendigen Investitionen heißt es in dem Text:

> *„Es wird befürchtet, dass die veranschlagte Investitionssumme in Höhe von 1,983 Mrd. € nicht ausreichend sein wird (München hat die Kalkulation um 400% übertroffen) und die verbleibenden Gesellschafter erheblich nachschießen müssen, auch weil die FBS kaum eigene Finanzierungsbeiträge wird liefern können. Die Vorstellungen der Flughafengesellschaft, die Investitionen durch Gebühren refinanzieren zu können sind unrealistisch. […] Es wäre gegenüber dem Steuerzahler ehrlicher, schon jetzt den kalkulierten Eigenbetrag der FBS durch die Gesellschafter einstellen zu lassen anstatt zu einem späteren Zeitpunkt einzugestehen, dass die FBS ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann.“*[122]

Die damalige Planung sei „am Markt vorbei geplant“ und das von der Flughafengesellschaft vorgelegte Finanzierungskonzept solle „deshalb von einer neutralen Instanz nachgeprüft

---

[120] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Heiser ./. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Az.: VG 1 K 816/14, S. 3. Im Internet: https://assets.documentcloud.org/documents/1216523/140623-taz-01-ss-fbb-v-13-06-14.pdf (Stand: 11.02.2016)
[121] Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld. Dezember 2004; SKZL 747, S. 132
[122] Ebd. S. 135f

werden."[123] Vor dem Hintergrund, dass zum damaligen Zeitpunkt die ursprünglich beabsichtigte Privatisierung des Projekts noch nicht allzu lange gescheitert war, heißt es in dem Schriftstück zu der gefassten Absicht, den Flughafen nicht von Privaten errichten zu lassen:

> *„Eine nun im öffentlichen Besitz verbleibende Gesellschaft plant auf Kosten des Steuerzahlers einen opulenten Ausbau und kommuniziert den politischen Entscheidungsträgern, die Planung könne aus Zeitgründen nun nicht mehr geändert werden. Die bekannten Planer und Baukonzerne stehen bereit. Das Risiko einer zukünftigen ‚Negativen Rendite' verbleibt bei der öffentlichen Hand."*[124]

Diese Kritik an der damals auch von der Politik vertretenen Ansicht, die Flughafengesellschaft könne nach dem gescheiterten Privatisierungsverfahren den Bau des Flughafens in „Eigenregie" vornehmen, erweist sich in der Rückschau als recht stichhaltig.

2. Der Weg zum Konsensbeschluss

In den Jahren vor der Entscheidung der Anteilseigner der Flughafengesellschaft Bund, Berlin und Brandenburg, Schönefeld als Standort für einen neuen Flughafen zu wählen, wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt, die sich mit der Suche eines geeigneten Standorts befassten. So erfolgten eine Machbarkeitsstudie zur Standortsuche sowie ein Raumordnungsverfahren, bevor die eigentlichen Vorbereitungen für das später als notwendig erachtete Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurden. Bechmann verweist darauf, dass Schönefeld bereits in den frühesten Untersuchungen Schönefeld als ungeeignet für die Errichtung eines neuen großen Flughafens eingestuft wurde. Im Raumordnungsverfahren „wurde der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Berliner Hauptverkehrsflughafen nach eingehender Überprüfung aller pro- und contra-Argumente ausdrücklich und definitiv abgelehnt."[125] Im Anschluss daran habe die Flughafengesellschaft zunächst nicht weiter an einem Standort Schönefeld festgehalten. Allerdings seien dann in der Vorbereitung zum Planfeststellungsverfahren (1999) Standortalternativen gar nicht mehr erwogen worden. Aus diesem Grund könne beim Planfeststellungsverfahren von einer „sehr problematischen Vorgeschichte"[126] gesprochen werden. Bei der Absicht, den Flughafen in Schönefeld zu errichten habe die Flughafengesellschaft „erhebliche Unterstützung aus den Bereichen der Bundes- und Länderpolitik erhalten. Neue Sachargumente, die die eindeutigen und unmissverständlichen Vorbehalte gegen den Flughafenstandort Berlin-Schönefeld ernsthaft berühren, sind bislang jedoch nicht vorgebracht worden."[127] In seinem gutachterlichen Kommentar zum Anhörungsverfahren 2001 zum Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft stellt Bechmann fest, dass vieles – nicht zuletzt Erkenntnisse aus der Lärmforschung – gegen den Standort Schönefeld spreche: „Das Hauptargument […] liefert

---

[123] Ebd. S. 142
[124] Ebd.
[125] Arnim Bechmann, Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld". In: Arnim Bechmann (Hrsg.), Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, S. 105
[126] Ebd.
[127] Ebd.

seine zu stadtnahe Lage zu Berlin. Der geplante Ausbau des Flughafenstandorts würde erhebliche Auswirkungen auf die Südentwicklung Berlins entfalten, da er die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen massiv beeinträchtigen würde.“ Der gewählte Standort sei „aufgrund seiner geografischen Lage für die Ansiedlung eines Großflughafens äußerst ungeeignet“[128] und würde „auch weltweit im Vergleich mit anderen im letzten Jahrzehnt neu geschaffenen Großflughäfen eine ‚problematische’ Besonderheit darstellen“.[129] Eine Studie der Deutschen Bank, die diese Anfang 1996 erstellte und zumindest der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr zur Kenntnis gab, spricht sich ebenfalls klar gegen Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen aus. Unter anderem sei Schönefeld unter dem Aspekt des Bevölkerungsschutzes aus Sicht der Deutschen Bank nicht genehmigungsfähig. Zudem ergäben sich Probleme mit der Verkehrsanbindung, die weder per Schiene noch per Straße angemessen beseitigt werden könnten. Ein Standort Sperenberg hingegen hätte unter anderem positive Effekte auf die Arbeitsplatzsituation in der Region. Auch unter Berücksichtigung der Absicht, den Flughafen von privaten Investoren errichten zu lassen, sei die dafür notwendige Sicherheit nur in Sperenberg gegeben. In Schönefeld hingegen seien verschiedene Risiken bei Genehmigungsverfahren und Kosten sowie politischer Widerstand zu berücksichtigen. Eine private Errichtung des Flughafens sei aufgrund dieser Kalkulationsrisiken zumindest in absehbarer Zeit nicht möglich. Kritik an der Standortentscheidung zog sich auch durch das später für den Flughafenbau durchgeführte Planfeststellungsverfahren. Im dazugehörigen Anhörungsbericht heißt es, dass die Kritik am Standort Schönefeld „den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwender und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen“[130] gebildet habe. Zur Frage der Entscheidung für den Standort Schönefeld entgegen der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens stellte Welskop 2001 die Frage, „ob diese Entscheidung ein völliges Versagen der Verantwortlichen ist oder eine politische Klüngelei zu Gunsten Berlins bzw. zu Lasten des Landes Brandenburg. Letztlich geht diese politische Entscheidung für den Standort Schönefeld jedoch zu Lasten der zahlreichen Einwohner der BBI-Umlandgemeinden.“ [131] Man muss sich auch nach Abschluss des Untersuchungsausschusses mit der dürftigen Feststellung begnügen, dass es sich bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld um eine „politische“ und nicht um eine sachlich und fachlich begründete gehandelt hat. Ähnlich wird dieser Umstand auch im von der Koalitionsmehrheit durchgesetzten Wertungsteil des Abschlussberichts des Untersuchungsausschusses beschrieben. Die Vertreter der Piratenfraktion hatten versucht, eine klare Feststellung zur Standortentscheidung im Ausschussbericht festzuhalten, was von SPD und CDU nicht gewünscht war und entsprechend niedergestimmt wurde. Die Passage, die eingefügt werden sollte, lautet:

> *„Dennoch ist klar festzustellen, dass der Standort Schönefeld in frühen Untersuchungen als wenig geeignet für den Bau bewertet wurde. Die Kosten für Schallschutzmaßnahmen wären an einem anderen Standort deutlich geringer ausgefallen. Auch die Zahl der durch Fluglärm belasteten Anwohnerinnen und Anwohner hätte durch eine andere Standortwahl verringert werden können. Die*

[128] Ebd. S. 164
[129] Ebd. S. 165
[130] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 195
[131] Kommunalpolitisches Forum Land Brandenburg e. V., Großflughafenprojekt BBI. Vorläufiges Fazit nach 10 Jahren Planung oder Chaos? Recherchen zwischen Euphorie und Katzenjammer, April 2001. Im Internet: http://www.kf-land-brandenburg.de/archiv/bbibroschuere.htm (Stand: 17.06.2013)

> *Standortfrage steht allerdings in keinem Zusammenhang mit den später eingetretenen Störungen des Projektverlaufs.“*

Dass der neue Berliner Flughafen in Schönefeld errichtet werden soll, geht auf den so genannten Konsensbeschluss der Gesellschafter der Flughafengesellschaft – Berlin, Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland – vom 28. Mai 1996 zurück. Unterzeichnet wurde diese „gemeinsame Empfehlung“ zum Flughafenkonzept Berlin/Brandenburg vom damaligen Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen, dem damaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe und dem damaligen Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann. Im Einleitungstext zum „Konsensbeschluss“ ist festgehalten, dass bereits mit dem Konsortialvertrag von 1991 „die Konzentration des Flugbetriebs auf einen Standort als Ziel vorgegeben“ worden sei. In diesem Zusammenhang heißt es: „Der Gesellschafter Brandenburg hält hierfür den Standort Sperenberg für besonders geeignet.“[132] Dennoch hätten sich die Gesellschafter „nach umfangreichen Abstimmungsgesprächen darauf verständigt, den Standort Schönefeld über das Integrationskonzept als Single-Standort zu entwickeln.“[133] Diese Verständigung sei einstimmig erfolgt. Unter Punkt 2 des Beschlusses ist die Absicht der Privatisierung der Flughafengesellschaft festgehalten. Hierzu sollte das Unternehmen entsprechend strukturiert werden. Mit Beteiligung privater Investoren sollte auch der Single-Standort Schönefeld „unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept)“ entwickelt werden. Damit sollte für die Flughafengesellschaft die „Basis einer wirtschaftlichen Entwicklung“[134] geschaffen werden. Notwendig für diese Entwicklung sei eine „weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn“.[135] Um Rechtssicherheit für den Standort Schönefeld zu erlangen, müsse ein Planfeststellungsverfahren angestrengt werden. Zuständig hierfür solle das Land Brandenburg sein, Berlin solle daran beteiligt werden. Zu den innerstädtischen Flughäfen heißt es im Beschluss:

> *„Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Dieses wird eine der Vorgaben bei der Privatisierung sein.“*[136]

So sollte Tempelhof nach der rechtskräftigen Planfeststellung geschlossen werden – was im Jahr 2008 geschah – und Tegel „spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld“.[137] Um das gesamte Verfahren zu beschleunigen, sollte parallel zu dem angestrebten Privatisierungsverfahren von der Flughafengesellschaft im Verbund mit externen Unternehmen mit den vorbereitenden Planungsarbeiten begonnen werden. Nach Abschluss der Privatisierung sollten diese den neuen Eigentümern für die Erarbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung zur Verfügung stehen.

In einem Bericht an das Abgeordnetenhaus über das Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg vom 4. Juli 1996 erläuterte der Senat sein Vorgehen bezüglich der im Konsensbeschluss festgehaltenen Standortentscheidung. So habe er am 5. Juni 1996 beschlossen, den Konsensbeschluss „zur Kenntnis zu nehmen“. Gleichzeitig wurden die Vertreter des Landes Berlin in der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft

---

[132] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/624, S. 3
[133] Ebd.
[134] Ebd.
[135] Ebd.
[136] Ebd.
[137] Ebd.

beauftragt, einen entsprechenden Beschluss zu fassen und die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat gebeten, „sich für die Umsetzung der Standortentscheidung im Aufsichtsrat einheitlich einzusetzen.“[138] Am 20. Juni 1996 beschloss die Gesellschafterversammlung einstimmig die Umsetzung des Konsensbeschlusses, der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beauftragte in seiner Sitzung am 24. Juni 1996 die Geschäftsführung, „alle erforderlichen Maßnahmen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens am Standort Schönefeld zu ergreifen“.[139] In seinem Bericht wies der Senat auch darauf hin, dass es vor der Entscheidung für den Standort Schönefeld zu einem „Moderationsverfahren“ gekommen sei, welches von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegeben worden sei. Während dieses Verfahrens wurden „unter anderem alle vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen synoptisch gegenübergestellt und ausgewertet“. „Im Rahmen dieses Verfahrens wurden mehrere Standortvarianten anhand der vorliegenden Daten im Hinblick auf die Unternehmensziele der BBF (Rentabilität, hohes Betriebsergebnis, Attraktivität des Unternehmens für Privatbeteiligung), die Ziele bezogen auf Volkswirtschaft und Verkehrspolitik und die Ziele bezogen auf die Landesplanung und den Umweltschutz verglichen und bewertet.“[140] Als Ergebnis dieses Prozesses sei man zu folgender Gesamtbewertung gekommen: Nach einem von der Investmentbank Barclays des Zoete Wedd Corporate Finance vorgenommenen Markttest würden der öffentlichen Hand mit einem Standort Schönefeld weniger Kosten entstehen als mit einem Standort Sperenberg. Zudem sei eine Zahl von 60 Millionen Passagieren pro Jahr, für die der Standort Sperenberg aufgrund seiner Fläche geeignet gewesen wäre, nicht nachzuweisen. Weiterhin sprächen die Kosten für die Verkehrsanbindung per Schiene und Straße für Schönefeld. Zum Problem des Lärmschutzes heißt es in besagtem Senatsbericht, Berlin würde im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens „insbesondere darauf hinwirken, daß durch die Optimierung des Flughafenlayouts sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die von dem Flughafenausbau betroffenen Menschen so gering als möglich bleiben.“[141]
An der Formulierung des Konsensbeschlusses war auch der in anderer Hinsicht als Berater für die Flughafengesellschaft tätige Herbert Märtin beteiligt. Dieser sollte später auch eine Rolle bei dem letztendlich gescheiterten Privatisierungsverfahren der Flughafengesellschaft spielen. Laut Bericht des Untersuchungsausschusses des Brandenburger Landtags von 2003 beschloss die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft am 31. Januar 1996 die Beauftragung Märtins mit der Erstellung eines „Konsenspapiers zu Standortauswahl“.[142] Weiterhin war Märtin im Vorfeld der Standortentscheidung als „Moderator“ zwischen den einzelnen Lagern tätig, von denen sich manche für Sperenberg und manche für Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen aussprachen. Die damalige Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD) sagte vor dem Brandenburger Untersuchungsausschuss aus, dass Märtin seine „Moderatorenrolle“ auch auf Wunsch des damaligen Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen wahrgenommen habe.[143] Diepgen begründete die „Moderatorenrolle“ Märtins damals mit dem großen „Vertrauensfeld in dem Bereich der brandenburgischen Regierung, aber speziell der Sozialdemokratie, nicht nur in Brandenburg, sondern auch in Berlin“.[144] Laut der Aussage Diepgens vor dem BER-Untersuchungsausschuss sei Märtin jedoch nicht von

[138] Ebd. S. 1
[139] Ebd.
[140] Ebd. S. 2
[141] Ebd.
[142] Landtag Brandenburg. 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 149
[143] Ebd. S. 150
[144] Ebd. S. 154

ihm empfohlen, sondern von der Brandenburgischen Staatskanzlei ins Gespräch gebracht worden:

> *„Nach meiner Erinnerung ist Herr Märtin vor allen Dingen durch die Staatskanzlei in Brandenburg dort ins Geschäft gebracht worden, offiziell beauftragt, glaube ich, durch die Flughafengesellschaft. Und die Zielrichtung war, sozusagen im Rahmen der normalen Moderation die einzelnen Argumente dann richtig aufzulisten und einer Entscheidung zuzuführen.“*[145]

Der vormals als Flughafenreferent bei der Berliner Senatskanzlei tätige und spätere Geschäftsführer der PPS, die für das Privatisierungsverfahren der Flughafengesellschaft zuständig war, Gerd Kronmüller, sagte vor dem BER-Untersuchungsausschuss, dass Märtin vom damaligen Chef der Potsdamer Staatskanzlei Jürgen Linde als Moderator empfohlen worden sei.[146] Dies sei geschehen, da Linde selbst nicht in diesen Verhandlungen habe wirken wollen. Märtin sollte laut Linde die „Moderatorenrolle“ übernehmen, da der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in sich zerstritten gewesen sei, so dass über die Moderation eine Lösung der Standortfrage herbeigeführt werden sollte. Ein Vorschlag von Märtin sei gewesen, Schönefeld als Standort bei gleichzeitiger schrittweiser Stilllegung der vorhandenen Flughäfen zu bestimmen. Da dieser Vorschlag den damaligen Berliner Interessen entgegenkam, sei dort keine große Überzeugungsarbeit notwendig gewesen.[147] Im Vorfeld des Konsensbeschlusses hätte Märtin insoweit vermittelt, dass Linde vorgeschlagen habe, über eine Erklärung zu diskutieren, die schließlich in einem Konsens hätte münden sollen. In diesem Konsens hätte der Standort Sperenberg dann keine Rolle mehr spielen sollen, sondern es hätte eine Festlegung auf Schönefeld stattgefunden haben sollen, deren Bedingungen noch auszuhandeln gewesen wären. Der Berliner Untersuchungsausschuss, der sich 2001 mit dem gescheiterten Privatisierungsverfahren befasste, stellte zur Rolle von Märtin fest:

> *„Bereits in der Vorbereitung und der Herbeiführung des Konsensbeschlusses am 28. Mai 1996 hatte der Zeuge Dr. Märtin als Berater Einfluss auf die Standortentscheidung. Nach übereinstimmenden Zeugenaussagen war die Entscheidung zu Gunsten Schönefelds maßgeblich auf die Moderatorenrolle […] des Zeugen Dr. Märtin zurückzuführen.“*[148]

In seiner Vernehmung vor dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss im Januar 2013 wollte sich Märtin allerdings nicht auf die ihm zugeschriebene Rolle bei der Entstehung des Konsensbeschlusses festlegen lassen. Seine Arbeit und die seiner Firma WIB habe lediglich darin bestanden die unterschiedlichen Aspekte im technischen, ökologischen oder finanziellen Bereich abzuwägen und zu untersuchen.[149]

In der Tat waren sich im besagten Zeitraum die in Berlin regierenden Parteien CDU und SPD nicht über einen künftigen Flughafenstandort einig. So präsentierte zum Beispiel der damalige Vorsitzende der Berliner SPD-Fraktion Klaus Böger nach einer Klausurtagung Ende Januar 1995 ein „klares Votum für den Flughafenstandort Sperenberg“. Der Bau eines internationalen Flughafens solle „unverzüglich“ begonnen werden. Für die Wirtschaftlichkeit

---

[145] Zeuge Eberhard Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.02.2013, S. 57
[146] Zeuge Gerd Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 7
[147] Ebd. S. 10f
[148] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 21
[149] Zeuge Herbert Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 45

sei es bedeutsam, dass „der Passagier- und Frachtluftverkehr auf einen Flughafen konzentriert werden muß, der die besten Voraussetzungen für einen 24-Stunden-Betrieb bietet.“[150] Für den vorhandenen Flughafen Schönefeld müsse ein Beschluss zum Ausbau getroffen werden, mit dessen Beginn sei der Flughafen Tempelhof zu schließen. Dessen Kapazitäten sollten sodann von den Flughäfen Schönefeld und Tegel aufgenommen werden. „Nach der Eröffnung von BBI sind auch die Flughäfen Tegel und Schönefeld aufzugeben.“[151] Ihre Präferenz für den künftigen Standort des BBI begründet die SPD-Fraktion folgendermaßen:

> *„Bei Abwägung aller zur Zeit vorliegenden planerischen und wirtschaftlichen Gutachten spricht sich die SPD-Fraktion für den Standort Sperenberg aus, der den Ergebnissen der brandenburgischen Raumordnungsinteressen entspricht und die günstigere Variante gegenüber Jüterbog-Ost darstellt. Zugleich müsse ein Höchstmaß an ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für diese Region sichergestellt werden.“*[152]

Der ehemalige Fraktionsvorsitzende der Berliner CDU, Klaus-Rüdiger Landowsky, wurde Ende April 2013 vom Berliner Tagesspiegel zur damaligen Standortentscheidung befragt. Dabei gab er an, dass es in der CDU-Fraktion seinerzeit „stets eine Präferenz für Schönefeld“ gegeben habe. Allerdings begründete Landowsky diese Präferenz nicht weiter, sondern erging sich in den von ihm gewohnten Metropolen-Phrasen: Der Standort Sperenberg läge „einfach zu weit weg von Berlin [...] Hinzu kommt, dass ein Flughafen Sperenberg nicht gerade zur Identifikation mit der Hauptstadt Berlin beigetragen hätte.“ [153] Und in der von Landowsky stets eingenommenen Alt-West-Berliner Perspektive gab er den künftig vom BER-Lärm betroffenen Anwohner/innen von Schönefeld mit auf den Weg:

> *„Ich habe das Gefühl, gerade die alte West-Berliner Bevölkerung hat ein stärkeres Gespür für Notwendigkeiten einer Großstadt. Im früheren Ostteil entwickeln sich heute immer mehr Bürgerproteste. Viele Zuzügler sind daran beteiligt und demonstrieren gegen Bauprojekte.“*[154]

3. Der Konsensbeschluss von 1996

Die erste Frage im umfangreichen Fragenkatalog des BER-Untersuchungsausschusses betrifft die Standortentscheidung: „Was waren die Hintergründe der Standortentscheidung (Konsensbeschluss) von 1996 für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg und welche Annahmen für Nachtflugbedingungen gingen in diese Entscheidung ein?”[155] Allein zu diesem Themenbereich lagen dem Untersuchungsausschuss mehrere Meter Aktenmaterial vor. Einige Inhalte aus diesen Unterlagen seien hier kurz wiedergegeben. Dabei handelt es sich lediglich um eine exemplarische Wiedergabe, die aber schon Rückschlüsse auf die Vorgänge zumindest in der damaligen Berliner Regierungskoalition und der Senatskanzlei zulassen.

---

[150] SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin, Presseinfo Nr. 13 v. 30. Januar 1995, S. 5
[151] Ebd.
[152] Ebd. S. 6
[153] Der Tagesspiegel (Uns war das zu weit weg), v. 23. 4. 2013
[154] Ebd.
[155] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/0544

Im Vorfeld dieses Konsensbeschlusses wurde in der Berliner Politik, aber auch unter den Anteilseignern der Flughafengesellschaft selbst, heftig um die Standortentscheidung gerungen. Aus den Akten des Untersuchungsausschusses ist ersichtlich, dass die drei Anteilseigner durchaus unterschiedliche Präferenzen hatten: So sah Brandenburg Sperenberg als optimalen Standort, Berlin und der Bund wollten den neuen Flughafen in Schönefeld errichten. Am 2. Juni 1995 fand ein Treffen zwischen dem Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen, dem Brandenburger Ministerpräsident Manfred Stolpe und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann in Bonn statt, bei dem eine gemeinsame Linie der drei Gesellschafter besprochen werden sollte. Besagtes Treffen war nach Aussagen unterschiedlicher Gesprächspartner der Piratenfraktion eine der wichtigsten Zusammenkünfte bezüglich des Flughafen-Standorts auf höherer Ebene, auch weil dort die eigentliche Standortentscheidung getroffen worden sein soll. Selbst der damalige Bundeskanzler soll indirekt auf dieses Treffen und dessen Ergebnis eingewirkt haben.

Innerhalb der Berliner Großen Koalition war man sich im Vorfeld des Treffens nicht vollständig einig. Zwar hatte die Senatskanzlei unter dem Regierenden Bürgermeister Diepgen einen Entwurf für eine Positionsvereinbarung der Gesellschafter Berlin und Brandenburg bzw. der beiden Länderchefs Diepgen und Stolpe erstellt. Seitens der SPD-Fraktion wurde aber mit einem „Gegenentwurf“ dazu hantiert. Dieser wiederum wurde in der Senatskanzlei kritisch diskutiert. Der „Gegenentwurf“, der in den Akten der Senatskanzlei als „Böger-Papier“ bezeichnet wurde, unterschied sich in einigen Punkten vom Entwurf der Senatskanzlei. So sieht bspw. das „Böger-Papier” unter Punkt 2. vor, dass nach der Errichtung des BBI in Sperenberg die Flughäfen Tegel und Schönefeld zeitnah geschlossen werden sollen[156] – davon ist im Entwurf der Positionsvereinbarung zwischen Diepgen und Stolpe keine Rede.[157] Bezüglich der Verkehrsanbindung des Flughafens in Sperenberg sah das „Böger-Papier“ vor, zu deren Finanzierung bereits im Bundesverkehrswegeplan veranschlagte Mittel einzubeziehen. Der Entwurf der Positionsvereinbarung hingegen schließt aus, dass diese Finanzierung über den Bundesverkehrswegeplan und zu Lasten der darin für Berlin und Brandenburg vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen gehen soll.

Unterschiedliche Auffassungen gab es zunächst auch bei Berlin und Brandenburg. Ein Vermerk der Senatskanzlei vom 30. Mai 1995, der zwei Entwürfe für eine gemeinsame Vereinbarung über den künftigen Flughafen vergleicht, hält fest, dass Brandenburg den Standort Sperenberg festschreiben wolle. Berlin hingegen wolle zunächst klären, wie in Sperenberg ein solches Projekt realisiert werden könne, um eine Voraussetzung für die eigentliche Standortentscheidung zu haben, die erst später gefällt werden könne. Brandenburg dränge zudem darauf, den Flughafen Tempelhof möglichst bald zu schließen, wohingegen Berlin Tempelhof erst stilllegen wolle, wenn am Flughafen Schönefeld – der zu diesem Zeitpunkt noch ausgebaut werden sollte – ausreichende Kapazitäten vorhanden seien. Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI wolle Brandenburg den Flugbetrieb in Tegel und Schönefeld einstellen, Berlin treffe zu Tegel noch keine Aussage. Brandenburg wolle bereits mit der Einleitung eines Planungsverfahrens für den Standort Sperenberg beginnen, Berlin wolle zunächst die vertraglichen Regelungen zum Planungsrecht, der Verkehrsanbindung und zu den Grundstückspreisen sowie die Vereinbarungen zur Beteiligung von Privatinvestoren abwarten.[158]

---

[156] „Böger-Papier, SKZL 1, Bl. 78
[157] Vgl. 5. Entwurf Positionsvereinbarung, SKZL 1, Bl. 79
[158] SKZL I D, Vermerk: Vereinbarung über den Flughafen BBI v. 30.05.1995, SKZL 36, Bl. 23f

Nach einer „internen Analyse“ der gemeinsamen Landesplanungsbehörde von Berlin und Brandenburg, die 1996 erstellt wurde, sprach zumindest für diese Behörde „fast alles gegen Schönefeld“. In der Berliner Zeitung vom 21. Februar 1996 heißt es zu der Analyse:

> *„Nach der Bewertung der Planungsbehörde widerspricht der Standort Schönefeld für den Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg (BBI) sowohl dem zwischen beiden Ländern abgestimmten Entwurf des Landesentwicklungsprogramms als auch der Planung für den engeren Verflechtungsraum. Bei einem derartigen Abweichen von der ausgewiesenen Siedlungsentwicklung könnten Entschädigungspflichten auf das Land zukommen. Außerdem: Schönefeld verletzt das im Fusions-Vertrag festgeschriebene Leitbild der dezentralen Konzentration.“*[159]

Der damalige Leiter der gemeinsamen Landesplanungsbehörde äußerte sich hierzu dergestalt, dass es sich bei dieser „nüchternen Bewertung“ um eine zwischen Berliner und Brandenburger Seite einvernehmlich getroffene Schlussfolgerung handle.[160]

Auch die Argumentationen innerhalb des damaligen Senats und seiner Fachebene bzgl. der damals noch offenen Standort-Entscheidung verdienen eine genauere Betrachtung. So heißt es etwa in einem Vermerk eines Referenten der Senatskanzlei vom 31. Mai 1995, der in Vorbereitung für das oben erwähnte Gespräch zwischen Diepgen, Stolpe und Wissmann am 2. Juni 1995 erstellt wurde, dass sich die Standpunkte für und gegen die Standorte Schönefeld und Sperenberg unvereinbar gegenüber stünden, dabei von der jeweiligen Interessenlage bestimmt und ebenfalls nicht zwingend seien. Das einzige „k.o.-Argument“ gegen Sperenberg sei die Finanzierungsfrage:

> *„Der Bund ist nicht bereit/in der Lage, die Verkehrsinvestitionen zu finanzieren. Trotz des Vorfinanzierungsangebotes von Brandenburg gilt dies m. E. auch für Brandenburg und Berlin. Eine Vorfinanzierung zu Lasten anderer Verkehrsprojekte dürfte politisch nicht vertretbar sein; eine zusätzliche Haushaltsfinanzierung reißt an anderer Stelle Löcher auf. Viel wichtiger scheint mir aber die Frage der Finanzierung von Bau und Betrieb von BBI. Eine rein private Finanzierung ist Illusion; eine teilöffentliche Finanzierung stößt an die Grenze des Haushaltes. All dies spricht dafür, sich schrittweise und nach Möglichkeit dem Bedarf anzupassen, also Schönefeld auszubauen. Wenn ein solches Ergebnis nicht erreichbar ist, muss zunächst die Finanzierung von Sperenberg – am besten auch von Schönefeld – geklärt werden. […]“*[161]

Dieser Vermerk lässt sich so interpretieren, dass zumindest auf der Fachebene der damaligen Senatskanzlei das Projekt Flughafen BBI nicht so euphorisch gesehen wurde, wie es die Berliner Landesregierung seit Jahren in wechselnder Besetzung vertritt. Auch wurden mit solcherlei Vermerken die Verantwortlichen schon vor dem eigentlichen Beginn des Planungs- und Bauvorhabens deutlich darauf hingewiesen, dass die Finanzierung eines solchen Projektes problematisch werden könnte bzw. zu negativen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte führen könnte – so wie es mit dem BER-Desaster schließlich geschehen ist.

---

[159] Berliner Zeitung (Großflughafen in Schönefeld kaum durchsetzbar) v. 21. 2. 1996
[160] Ebd.
[161] SKZL I, Vermerk: Standortentscheidung BBI, SKZL 36, Bl. 38

Die Argumentationsstrategie der Berliner Landesregierung bzgl. der Standortentscheidung wird in einem Vermerk der Senatskanzlei vom 22. Mai 1995 deutlich, der ebenfalls in Vorbereitung für das Gespräch am 2. Juni in Bonn erstellt wurde. So könne der neue Flughafen nach den Interessen des Landes Berlin nur in Schönefeld errichtet werden, Sperenberg sei „bei objektiver Prüfung" nicht als realistisch zu betrachten.[162] Sperenberg sei aus Berliner Sicht zudem schlechter erreichbar als Schönefeld. Letzterer könne bequem mit der S-Bahn angefahren werden, nach Sperenberg müssten erst entsprechende Schienenwege gebaut und zudem eine entsprechende Nahverkehrslösung gefunden werden. Zudem sei ein 24-Stunden-Betrieb bei Sperenberg ebenso wenig möglich wie an anderen Standorten, jedenfalls müsse mit einer gerichtlichen Überprüfung entsprechender Planungen gerechnet werden. Das größte Problem am Standort Schönefeld sei die Lärmbelästigung der Anwohner/innen. In Sperenberg seien die größten Probleme die notwendigen Eingriffe in Flora und Fauna sowie die Beseitigung vorhandener Altlasten.[163] Aus diesen Gründen sei der Standort Schönefeld auch leichter politisch durchzusetzen:

> *„Nach hiesiger Auffassung behindern die Naturschutzprobleme am Standort Sperenberg die Durchsetzbarkeit eines Flughafenprojektes deutlich mehr als die Lärmschutzfragen und das Erfordernis von Umsiedlungen am Standort Schönefeld. Nachdem sich der Bund Umwelt Naturschutz in Deutschland (BUND) für den Standort Schönefeld ausgesprochen hat und im parlamentarischen Raum die Grünen einen stufenweisen Ausbau von Schönefeld bevorzugen, wird an diesem Standort organisierter Protest gegen das Projekt deutlich geringer sein. In Sperenberg wird jedoch gerade der Eingriff in Natur und Landschaft (wie in Brockdorf, Wackersdorf und an der Startbahn West) voraussichtlich sehr starke Proteste hervorrufen. Die Konfliktbereitschaft an diesem Ort wird dadurch gesteigert, dass weite Teile der Bevölkerung (in Berlin und Brandenburg jeweils 80 % und mehr) die Notwendigkeit eines Großflughafens an dieser Stelle nicht einsehen. Damit sind in Sperenberg sehr günstige Voraussetzungen für einen organisierten und nachhaltigen Protest mit Gewalttätigkeiten gegeben."*[164]

Vergleichbare Flughafenprojekte hätten zudem gezeigt, dass mit einer Verdoppelung bis Vervierfachung der ursprünglich angenommenen Errichtungskosten möglich sei. Aus diesem Grund spricht sich der Verfasser des Vermerks wiederum für einen schrittweisen Ausbau des Flughafens Schönefeld aus, da nicht ersichtlich sei, wie die Kosten für das Projekt von der öffentlichen Hand finanziert werden könnten. Dieser schrittweise Ausbau sei jedoch am Standort Sperenberg nicht möglich. Zum Flughafen Tegel heißt es in dem Vermerk, dass dessen Offenhalten ein unrealistisches Szenario wäre, da ohne die Schließung der bisher betriebenen Berliner Flughäfen kein Bedarf für einen neuen Flughafen bestünde. Aus diesem Grund sei davon auszugehen, dass das Planfeststellungsverfahren ergebe, dass der neue Flughafen nur errichtet werden könne, wenn die anderen Flughäfen vom Netz genommen werden.[165]

Doch so klar, wie sie im o. g. Vermerk festgehalten ist, war die Haltung Berlins in der Standortfrage keineswegs. Im Gegenteil: Sie wies sogar einige Widersprüchlichkeiten auf. So zitierte der Berliner Tagesspiegel im April 2013 aus einem vormals als „streng vertraulich"

---

[162] SKZL I D Vermerk: Standortentscheidung BBI v. 22.05.1995, SKZL 36, Bl. 39
[163] Ebd. Bl. 39ff
[164] Ebd. Bl. 45f
[165] Ebd. Bl. 42ff

eingestuften Dokument der Berliner Senatskanzlei vom 29. Mai 1995. Dabei handelt es sich um einen Vermerk über einen Termin des Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen mit dem Brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe zwei Tage zuvor, am 27. Mai. Darin enthalten ist die Einigung beider Länderchefs auf den Standort Sperenberg: „Es soll ein internationaler Flughafen im Raum Sperenberg errichtet werden. Er soll im Jahr 2015 den Betrieb aufnehmen.“[166] Errichtet werden sollte der Flughafen in Sperenberg von privaten Investoren. Die Kosten für die Verkehrsanbindung sollten laut den im Tagesspiegel zitierten Passagen des Vermerks im Zweifelsfall vom Land Brandenburg aufgebracht werden:

> *„Die Finanzierung der Verkehrsanbindung soll durch die entsprechenden Kostenträger übernommen werden. Sollten Dritte zu dieser Verpflichtung innerhalb des Zeitrahmens nicht in der Lage sein, so wird eine Vorfinanzierung durch das Land Brandenburg ausdrücklich mit verabredet.“*[167]

Im Verlauf des Jahres 1995 hatte Stolpe ein Finanzierungskonzept für die Verkehrsanbindung Sperenbergs angekündigt.[168] Noch Anfang des Jahres 1996 erklärte Diepgen in einem Interview mit der Welt: „Ich bleibe bei meiner mit Brandenburg und der Bundesregierung abgestimmten Position: Berlin-Schönefeld muß ertüchtigt werden, die Option für Sperenberg bleibt aufrechterhalten.“[169] Laut Tagesspiegel handelt es sich bei den 1995 getroffenen Vereinbarungen nicht um unverbindliche Absichtserklärungen, sondern um eine „detaillierte Agenda“, die von Berlin und Brandenburg laut Vermerk in eine rechtsverbindliche Form gegossen werden müsse. Dass die Vereinbarung schließlich doch nicht umgesetzt wurde, geht laut Stolpe, den der Tagesspiegel zu diesem Vermerk befragte, darauf zurück, dass zur damaligen Zeit mit der Umsetzung der geplanten Fusion von Berlin und Brandenburg gerechnet wurde. Mit dem Scheitern der Länderfusion sei auch das Vorhaben Flughafen Sperenberg geplatzt.[170]

Die Flughafengesellschaft selbst war – zumindest nach der Aussage des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Götz Herberg vor dem BER-Untersuchungsausschuss – nur begrenzt in die Standortentscheidung eingebunden. Er wies in seiner Aussage mehrmals darauf hin, dass die Flughafengesellschaft lediglich mit der Zusammenstellung verschiedener Standortvarianten und deren Kennzeichen beauftragt worden sei:

> *„Das ist eine Gesellschafterentscheidung, und ich habe sie als solche gesehen und mich da tunlichst herausgehalten. Das Einzige, was wir gemacht haben – das habe ich vorhin erwähnt -, wir haben eine Synopse gemacht, und da mussten eben andere Leute die Vor- und Nachteile daraus ableiten, die wir ja aufgeschrieben haben. Ich selber habe nichts favorisiert – und habe deshalb auch übrigens überlebt. Meine Kollegen haben favorisiert und mussten dann irgendwann Konsequenzen ziehen.“*[171]

In einem „Bericht über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS)“ des Landesrechnungshofs Berlin vom 22. Oktober 1998 stellte dieser fest, dass die

---

[166] Zit. nach Der Tagesspiegel (Das geheime Ja zu Sperenberg) v. 22. 4. 2013
[167] Ebd.
[168] Potsdamer Neueste Nachrichten (Künftiger Großflughafen soll Sperenberg sein) v. 24. 11. 1995
[169] Die Welt (Der alte Zentralismus ist tot – warum die Angst vor Berlin?) v. 19. 2. 1996
[170] Der Tagesspiegel (Das geheime Ja zu Sperenberg) v. 22. 4. 2013
[171] Zeuge Götz Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 47

Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sich nach der Einigung der Gesellschafter auf einen Standort für den neuen Flughafen „unter Zeitdruck bei der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens“[172] befunden habe. Dieser habe bestanden, da das Planfeststellungsverfahren „noch nach dem bis 31. Dezember 1999 gültigen Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz durchgeführt werden kann“.[173] Im Zuge dessen beauftragte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die Geschäftsführung im Juni 1996 mit der Gründung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld (PPS). Zudem stimmte der Lenkungsausschuss des Aufsichtsrats der Vertragsverlängerung mit Herbert Märtin zu, der „bereits seit 1993 für die BBF mehrfach“ tägig gewesen sei.[174] Märtin sollte die Aufgabe erhalten, an der Vorbereitung „eines Konzepts zur Generalplanung für die Entwicklung des Single-Standorts Schönefeld“ mitzuwirken sowie an der Schaffung eines Projektplanungsinstruments und der „Erarbeitung von konzeptneutralen Planungsunterlagen für den Antrag auf Planfeststellung“ mitarbeiten.[175] Laut Landesrechnungshof sprachen aus Sicht der Geschäftsführung folgende Aspekte für eine Beauftragung Märtins: Zum einen sei ein Vertragsschluss von allen drei Gesellschaftern empfohlen worden, denn Märtin sei „aufgrund früherer Arbeiten mit den unterschiedlichen Auffassungen der Gesellschaft vertraut und maßgeblich daran beteiligt gewesen, den Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996 herbeizuführen“.[176] Weiterhin sei er in der Lage gewesen, „eine Moderatorenfunktion zu übernehmen und zwischen den damaligen Geschäftsführern zu vermitteln, die unterschiedliche Vorstellungen über die Entwicklung der BBF hatten“.[177] Auch sei er „in der Lage gewesen, ohne längere Einarbeitungszeit die Beratungstätigkeit zu übernehmen“.[178] Zu der Beauftragung Märtins merkt der Landesrechnungshof an:

> *„Der Rechnungshof kann zwar die Gründe für die Beauftragung dieses Beraters nicht widerlegen. Es ist aber nicht nachzuvollziehen, aus welchen Gründen die BBF die Aufgaben nicht selbst hätte durchführen können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die BBF ursprünglich von einer nur zweimonatigen Vertragsdauer ausgegangen ist.“*[179]

---

[172] Rechnungshof von Berlin, Bericht über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) v. 22.10.1998, Abghs 12, S. 17
[173] Ebd.
[174] Ebd.
[175] Ebd. S. 18
[176] Ebd.
[177] Ebd. S. 19
[178] Ebd.
[179] Ebd.

4. Die Haltung von Bündnis 90/Die Grünen und PDS zum Standort Schönefeld

Der Standort Schönefeld für einen neu zu errichtenden Flughafen wurde zumindest von früheren Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der damaligen PDS nicht in Frage gestellt. So brachte im Februar 1995 die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag einen Antrag mit dem Titel „Kein Großflughafen Berlin Brandenburg International“ ein.[180] Mit dem Antrag sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, über die Teilhaberrechte des Bundes an der Flughafengesellschaft durchzusetzen, dass von „der Planung eines neuen Großflughafens BBI im Raum Berlin-Brandenburg […] Abstand“ genommen wird. Zudem solle der Flughafen Tempelhof „kurzfristig“ und der Flughafen Tegel „bis zum Jahr 2000 geschlossen“ werden. „Der Flugverkehr ist langfristig am bestehenden Standort Schönefeld abzuwickeln“.[181] Die Fraktion begründete ihren Antrag unter anderem damit, dass die den damals vorliegenden Planungen zu Grunde liegenden Bedarfsprognosen sich als „völlig überzogen und unrealistisch erwiesen“ hätten. Weiterhin sei bis zum Jahr 2010 mit einer deutlich verbesserten Schienenanbindung Berlins zu rechen. Der Bund würde beim Bau eines Großflughafens „ein erhebliches finanzielles Risiko in Milliardenhöhe“ eingehen. Um dies zu belegen zitierte die Fraktion in ihrer Antragsbegründung eine Passage aus einer Stellungnahme des Bundesrechnungshofs vom 20. Dezember 1994, wonach dieser es „für nicht verantwortbar“ halte, „auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet.“[182] Ein drittes Drehkreuz neben den Flughäfen Frankfurt und München würde

> *„in Konkurrenz zu den beiden genannten Flughäfen stehen, an denen der Bund beteiligt ist und zu deren Ausbaukosten er finanziell erheblich beigetragen hat. Der Bund würde gleichsam durch den BBI in Konkurrenz zu sich selbst treten, was zumindest so lange seinen eigenen Interessen zuwiderläuft, wie kein gültiges übergreifendes Flughafenkonzept vorliegt.“*[183]

In der Plenardebatte des Bundestages am 11. Mai 1995, in der der Antrag behandelt wurde, führte der Abgeordnete Albert Schmidt von der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen zur damals noch offenen Standortfrage aus:

> *„Wer heute noch, nach dem Vorliegen mehrerer einschlägiger Gutachten zur Frage der Wirtschaftlichkeit – nicht nur der Bundesrechnungshof hat hierzu geschrieben – Sperenberg als Standort ernsthaft favorisiert, geht nicht nur ohne Not mit der Kettensäge auf 22 Millionen Bäume los, versiegelt nicht nur 400 Hektar Natur, sondern führt auch den Bund in ein Finanzabenteuer, das nur in einem Desaster enden kann. Denn allein die Herstellung der Verkehrsanbindung in Sperenberg würde den Bund wenigstens 1,8 Milliarden DM kosten, während der bestehende Standort Schönefeld bereits einen S-Bahn- und einen Fernbahnanschluss hat und mit einer weiteren U-Bahn-Station angebunden werden könnte.“*[184]

---

[180] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drs. 13/616
[181] Ebd.
[182] Zit. n. ebd.
[183] Ebd.
[184] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Plenarprotokoll 13/35, S. 2774f

Einen ähnlich lautenden Antrag wie die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen brachte ebenfalls im Mai 1995 die damalige Gruppe der PDS in den Bundestag ein. Auch mit ihrem Antrag sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, auf „die Planung eines Großflughafens Berlin-Brandenburg International“ zu verzichten.[185] Der Flugverkehr sollte weiterhin über die bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld abgewickelt werden, „wobei Tegel in Abhängigkeit von einer Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs bis zum Jahr 2005 geschlossen wird. Der Flughafen Tempelhof wird kurzfristig geschlossen.“[186] Auch die PDS wies in ihrer Antragsbegründung darauf hin, dass es neben den Flughäfen Frankfurt und München keinen weiteren Bedarf für ein Drehkreuz gebe und zudem davon auszugehen sei, dass bis zum Jahr 2010 die Schienenanbindung Berlins deutlich verbessert werde.[187]

Die damalige Fraktion von Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin hielt Mitte der 1990er an Schönefeld als Standort für einen alleinigen Flughafen für Berlin fest. In einem Ende November 1994 eingebrachten Antrag wandte sich die Fraktion gegen den Bau eines neuen Flughafens im Raum Berlin-Brandenburg. Der Flughafen Tempelhof solle „umgehend“, der Flughafen Tegel bis zum Jahr 2000 geschlossen werden. „Der dann verbleibende Flugverkehr wird ab diesem Zeitpunkt am Standort Schönefeld von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt“, hieß es im Antrag.[188] Begründet wurde der Antrag zum einen mit dem aus der damaligen Sicht der Fraktion nicht als realistisch einzustufenden Wachstum der Passagierzahlen und zum anderen mit weitreichenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt der Standorte Sperenberg und Jüterbog. So müssten bei einem Flughafenbau am Standort Sperenberg insgesamt 22 Millionen Bäume gefällt werden, am Standort Jüterbog würde eine breite eiszeitliche Hügellandschaft in Mitleidenschaft gezogen.[189] Zudem würden die Standorte Sperenberg und Jüterbog durch das Raumordnungsverfahren in Brandenburg „deutlich begünstigt“. An beiden Strandorten müssten „nach gegenwärtigen Schätzungen 10 Mrd. DM in einen Flughafen investiert werden – eine Summe, die sich erfahrungsgemäß mindestens verdoppeln würde.“[190] Nach den Vorstellungen der damaligen Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen hätte der Flugverkehr ohnehin nicht ausgeweitet werden dürfen, weswegen der bestehende Flughafen Schönefeld weiter genutzt werden sollte – wenn auch unter anderen Bedingungen. So erklärte der Abgeordnete Michael Cramer in der zum Antrag geführten Plenardebatte:

> *„Der Flughafen Schönefeld ist an die S-Bahn und den IC-Bahnhof hervorragend angebunden. Der Langstreckenflugverkehr, das sind gegenwärtig 4 Millionen Fahrgäste pro Jahr, lässt sich bequem von der südlichen Start- und Landebahn abwickeln. Die nördliche, auf Bohnsdorf zielende Landebahn, ist für den Normalbetrieb bereits gesperrt. Notwendig für Schönefeld sind eine Ausdehnung des Nachtflugverbots, Lärmschutzmaßnahmen für die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner sowie ein Überflugverbot für Bohnsdorf in niedriger Höhe. Für Schönefeld fordern wir deshalb: Es darf keinen Großflughafen Schönefeld geben. Stattdessen sollte dort der notwendige Flugverkehr von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt werden.“*[191]

---

[185] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drs. 13/1296
[186] Ebd.
[187] Ebd.
[188] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5005
[189] Ebd.
[190] Ebd.
[191] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Plenarprotokoll 12/76, S. 6477

Die damalige PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin legte im Mai 1995 ebenfalls einen Antrag vor, der sich gegen die Planung eines neuen Flughafens im Raum Berlin-Brandenburg wandte. Ebenso wie die damalige Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen sprach sich auch die Fraktion der PDS für die künftige Abwicklung des Flugverkehrs am bestehenden Standort Schönefeld aus.Tempelhof solle „sofort“ geschlossen werden, eine Schließung Tegels solle „mittelfristig“ angestrebt werden. Zum Schutz der Anwohner seien „optimale Lärmschutzmaßnahmen in der Umgebung von Schönefeld durchzusetzen“. Nach Sicht der damaligen PDS-Fraktion sei die zum damaligen Zeitpunkt für die Konzipierung eines neuen Flughafens angenommene Bedarfsentwicklung „nicht realistisch“.[192] Die PDS Brandenburg lehnte zum damaligen Zeitpunkt ebenfalls den Bau eines Großflughafens ab und sprach sich für einen begrenzten Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld aus.[193]

Während der Wirren nach dem Zusammenbruch der Bankgesellschaft und der Großen Koalition unter Eberhard Diepgen beantragte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus im Dezember 2001 die „zügige“ Realisierung des Flughafen BBI in Schönefeld „entsprechend dem Konsensbeschluss“.[194] Das Abgeordnetenhaus solle den Senat auffordern, „am Konsensbeschluss der Bundesregierung und der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg festzuhalten und den Flughafen BBI in Schönefeld zügig zu realisieren.“[195] Es müsse dabei auch bei den Feststellungen des Konsensbeschlusses bleiben, wonach „der Flughafen Tempelhof mit Planrecht von BBI stillgelegt und der Flughafen Tegel mit Inbetriebnahme von BBI geschlossen wird.“[196] Begründet wurde der Antrag damit, dass die damaligen „potentiellen Koalitionspartner SPD und PDS“ zwar einerseits den Konsensbeschluss einhalten wollten, andererseits aber widersprüchliche Signale aus ihren Reihen zu vernehmen seien. Um „Irritationen“ zu vermeiden, müsse festgestellt werden, dass das Abgeordnetenhaus „auch in dieser Legislaturperiode am Konsensbeschluss festhält und das Planfeststellungsverfahren zügig zu Ende geführt wird.“[197] Mit diesem Antrag sprach sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen klar für den Bau des Flughafens BBI am Standort Schönefeld aus und verfestigte damit ihre in den Anträgen von Mitte der 1990er Jahre dargelegte Haltung zur Standortfrage. Davon, dass in Schönefeld kein „Großflughafen“ mehr errichtet werden solle, ist in dem Antrag von 2001 allerdings nicht mehr die Rede. Der Antrag wurde schließlich in geänderter Form durch den Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr angenommen[198] und der Senat wurde vom Abgeordnetenhaus zur Abgabe eines Berichts aufgefordert. In der Mitteilung zur Kenntnisnahme kehrte der damalige Senat heraus, dass das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Schönefeld „im vorgesehenen Zeitrahmen“ laufe. Auch die Schließungsverfahren für die Flughäfen Tegel und Tempelhof seien durch Anträge der Flughafengesellschaft bereits eingeleitet worden. Zum damaligen Zeitpunkt ging der Senat noch von einem anstehenden Privatisierungsverfahren aus. Hierzu sei bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet worden, die als „Zwischenschritt im Privatisierungsverfahren“ gelte. Die eigentlichen Vertragsverhandlungen sollten laut Senat am 10. September 2002 beginnen.[199]

---

[192] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5626
[193] Vgl. Berliner Zeitung (Flughafenausbau umstritten) v. 28.07.1995
[194] Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drs. 15/58
[195] Ebd.
[196] Ebd.
[197] Ebd.
[198] Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drs. 15/338
[199] Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drs. 15/765

Es ist vor diesem Hintergrund nachvollziehbar, dass sich heutige Vertreter von Bündnis 90/Die Grünen bei der Kritik am Projekt BER grundsätzlich schwertun und den falschen Standort des Flughafens wohlweislich nach wie vor nicht offen in Frage stellen. So werden dann in einem Zwischenbericht der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen zum Untersuchungsausschuss BER zwar die zu erwartenden Flugrouten am BER und die damit einhergehende Lärmbelastung als „schweres Manko in der Planung“ bezeichnet. Dass viele Menschen künftig unter Fluglärm leiden werden, hat jedoch in erster Linie mit dem falschen Flughafen-Standort zu tun, der im Fazit des grünen Zwischenberichts nicht hinterfragt wird. Es erschließt sich deshalb auch nicht, was ein von der grünen Fraktion angemahntes „transparentes Verfahren mit ernsthaften Beteiligungsmöglichkeiten der Betroffenen“ am Grundproblem der Lärmbelastung hätte ändern sollen.[200]

5. Planfeststellungsverfahren

Im Zusammenhang mit dem Raumordnungsverfahren (ROV) und dem Planfeststellungsverfahren verweisen wir ausdrücklich auf die Schilderungen im mehrheitlich abgestimmten Bericht des Untersuchungsausschusses bzw. auf dessen Kapitel B. I. 1. Und 2. (ROV) sowie E. I. 1. Die von uns im Folgenden angeführten Aspekte sind als Ergänzung zum Bericht der Ausschussmehrheit zu sehen. Das Raumordnungsverfahren wurde im Jahr 1994 auf Antrag der Flughafengesellschaft durch das Brandenburgische Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung eingeleitet. Das Planfeststellungsverfahren begann im Jahr 1999. Im darauffolgenden Jahr wurden die Unterlagen zum Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft in Berlin und Brandenburg öffentlich ausgelegt, im April 2001 fand die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie der Einwender gegen das Vorhaben statt. Leiter der Anhörungsbehörde war Joachim Leyerle. Leiter der Planfeststellungsbehörde war vom 1. März 1999 bis 2008 der heutige Staatssekretär und Flughafenkoordinator der Landesregierung Brandenburg Rainer Bretschneider. Nach Angaben der Staatskanzlei Brandenburg war er ab 1990 Gründungsbeauftragter für den Aufbau des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, von 1991 bis 2004 Abteilungsleiter Grundsatzangelegenheiten jenes Ministeriums und von 2004 bis 2007 Abteilungsleiter Verkehrspolitik. Nach dem Durchlaufen weiterer Stationen wurde er im Januar 2013 zum Flughafenkoordinator berufen.[201] Bretschneider ist zudem seit 2013 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft. Die Anhörungsbehörde legte ihren Bericht am 16. Juni 2002 vor, die Flughafengesellschaft reichte die so genannte Standortunterlage im Jahr 2003 nach. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 13. August 2004. Nach gerichtlichen Auseinandersetzungen begann im Jahr 2006 ein Planergänzungsverfahren, der darauf folgende Planergänzungsbeschluss erging am 20. Oktober 2009.

Die Flughafengesellschaft ließ im Zusammenhang mit der Antragserstellung für das Raumordnungsverfahren (ROV) eine Untersuchung mehrerer potenzieller Flughafenstandorte vornehmen. Diese wurde von einer Projektgruppe bestehend aus der Dornier GmbH und der WIB GmbH des Herbert Märtin durchgeführt. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurden

[200] Bündnis 90/ Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Das musste schiefgehen. Ein Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2014, S. 12
[201] Staatskanzlei Brandenburg, Biographie von Rainer Bretschneider, Flughafenkoordinator. Im Internet: http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.322838.de (Stand: 07.02.2016)

von Arthur D. Little International übernommen.[202] In die Untersuchung einbezogen wurden die potenziellen Standorte Jüterbog-Ost, Jüterbog-West, Michelsdorf, Tietzow, Borkheide, Sperenberg und Schönefeld-Süd. Zu Sperenberg heißt es in der Zusammenfassung der Untersuchung dort

> *„würde durch den Betrieb eines Flughafens in der geplanten Form eine geringe Lärmbelastung zu erwarten sein. In der Lärmzone I wären ca. 190 Einwohner umzusiedeln. Auch die Anzahl der Betroffenen in den Lärmzonen II und III ist in Sperenberg im Vergleich zu anderen Standorten sehr gering.*
> *[…]*
> *Der Standort ist als relativ Berlin-nah einzustufen und damit wirtschaftlich begünstigt. Bei vergleichsweise geringen Grundstücks- und Bauvorbereitungskosten ist Sperenberg insgesamt aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein sehr wirtschaftlicher Standort.*
> *[…]*
> *Unter der Berücksichtigung luftfahrttechnischer Kriterien ergibt sich für Sperenberg eine hohe Eignung als Flughafenstandort.“* [203]

Der schließlich für den Bau des neuen Flughafens gewählte Standort Schönefeld wurde in dieser frühen Untersuchung weitgehend weitaus schlechter beurteilt:

> *„Der Standort Schönefeld weist sowohl bei den umzusiedelnden Einwohnern (Lärmzone I) als auch bei den Einwohnern in den Lärmzonen II und III die bei weitem höchsten Werte auf. Bezüglich der Einwohner in Lärmzone II wird der Wert des zweitschlechtesten Standorts Michelsdorf sogar um den Faktor 14 überschritten.*
> *[…]*
> *Der Standort Schönefeld erhält bei den Kriterien Sicherheits- und Luftraumaspekte die schlechtesten Bewertungen. Durch An- und Abflugrouten sind größere wohnbebaute Flächen betroffen; An- und Abflugsegmente überlappen sich z. T. mit dem polnischen Luftraum. Eine bei allen anderen Standorten gegebene langfristige Ausbaufähigkeit ist in Schönefeld nicht vorhanden.*
> *[…]*
> *Somit belegt Schönefeld trotz hohen Raumstrukturpotentials und seines hohen Beitrages zur Verkehrsvermeidung insgesamt im Sachgebiet Raumordnung neben Jüterbog-West den letzten Platz.“*[204]

Parallel zu den Vorbereitungen des vergleichenden Raumordnungsverfahrens, in das die potenziellen Standorte Jüterbog-Ost, Sperenberg und Schönefeld einbezogen waren, fand ein durch das Land Brandenburg initiierter „Bürgerdialog“ statt. Beauftragt mit dessen Konzept wurde seinerzeit die Mediator GmbH.[205] Ob dem Land Brandenburg damals ernsthaft an einer Beteiligung von Bürgern gelegen haben mag, kann vor dem Hintergrund bezweifelt werden,

---

[202] Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH (Hrsg.), Ergebnisse der Standortsuche. Phase 1 des Raumordnungsverfahrens. Zusammenfassung der Gutachten, Berlin 1993, S. 6
[203] Ebd. S. 22
[204] Ebd. S. 28. Vgl. auch Rainer Söllner, Standortfindung für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Fachlicher und methodischer Abriss der Planungs- und Entscheidungsprozesse. In: Hans-Rudolf Bork et al. (Hrsg.), Raumentwicklung und Umweltverträglichkeit, Stuttgart 1996, S. 26-37
[205] Vgl. http://www.mediatorgmbh.de/data/downloads/projektblatt_%20mediationsverfahren_buergerdialog_flughafen_bbi%20.pdf (Stand : 28.05.2016)

als dass der „Bürgerdialog“ dem Raumordnungsverfahren eben nicht vorgeschaltet wurde, sondern parallel durchgeführt wurde.[206] Zwar, so heißt es bei Becker-Ritterspach, habe sich die Landesregierung damit einerseits kompromissbereit gezeigt, andererseits habe sie durch die Durchführung des formalen Verfahrens ihr kompromissbereites Verhalten wieder eingeschränkt:[207]

> *„Die Landesregierung wartete somit zunächst nicht die Ergebnisse der Mediation ab, sondern verfolgte eine Strategie des* Trotzens*, indem sie sich zwar für das Mediationsverfahren aussprach, zeitgleich jedoch das formale Raumordnungsverfahren durchführte. Darüber hinaus wurden bereits ab Dezember 1991 von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Grundstückskäufe in der Nähe des Flughafens Schönefeld getätigt, um den Flughafen zunächst mittelfristig auszubauen. So entstand bereits zu Beginn Unsicherheit darüber, ob die Ergebnisse des Mediationsverfahrens überhaupt eine rechtlich bindende Wirkung haben würden.“*[208] (Hervorhebung i. O.)

Dass es sich bei dem eingesetzten Mediator Horst Zillessen von der Mediator GmbH um ein Aufsichtsratsmitglied der Flughafengesellschaft handelte, deutet ebenfalls nicht auf die Ernsthaftigkeit des vom Land Brandenburg damals in Gang gebrachten „Bürgerdialogs“ hin.[209]

Während des gesamten Planfeststellungsverfahrens war die Standortwahl für den neuen Flughafen immer wieder Stein des Anstoßes. So wird in der Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens, in der Öffentlichkeit bekannter unter der Kurzbezeichnung „Anhörungsbericht“, darauf hingewiesen, dass die Frage nach dem Standort des neuen Flughafens während des Anhörungsverfahrens „den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwender und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen“[210] bildete:

> *„Die Kritik richtet sich vor allem darauf, dass im Raumordnungsverfahren 1994 für das Projekt BBI der Standort Schönefeld als ungeeignet beurteilt und stattdessen der Standort Sperenberg bevorzugt wurde. [...] Bei erneuter Prüfung käme man zum gleichen Ergebnis, zumindest müsse aber der Standort Schönefeld als ungeeignet ausgewiesen werden. Weiterer erheblicher Kritikpunkt ist das Zustandekommen der Standortentscheidung, die ohne (ausreichende) Beteiligung der Betroffenen und der Gemeinden im sog. ‚Konsensbeschluss’ getroffen und in den o. g. landesplanerischen Grundlagen – ohne ausreichende Abwägung – lediglich nachvollzogen worden sei. Überdies fehle die Darstellung der Standortalternativen und der Gründe für die Standortauswahl in den Planfeststellungsunterlagen.“*[211]

Im Anhörungsbericht wird darauf verwiesen, dass es für Einwender und Betroffene „nicht nachvollziehbar“ gewesen sei, dass im Planfeststellungsverfahren die Ergebnisse des

---

[206] Luisa Becker-Ritterspach, Steuerung der Implementierung von Flughäfen. Eine Untersuchung des Flughafenbaus in Frankfurt a. M. und Berlin Brandenburg, Wiesbaden 2015, S. 258
[207] Ebd.
[208] Ebd. S. 259
[209] Ebd. S. 262
[210] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 195
[211] Ebd.

Raumordnungsverfahrens und die diesem zugrunde liegenden Gutachten nicht berücksichtigt worden seien. Die Anhörungsbehörde vertrat hingegen die Auffassung, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auf vier Jahre begrenzt gewesen seien und demnach im Planfeststellungsverfahren aus formalen Gründen nicht berücksichtigt werden könnten.[212] Weiterhin verwiesen Betroffene, Einwender und viele Träger öffentlicher Belange während des Anhörungsverfahrens darauf, dass eine Prüfung von Standortalternativen sich auch für das Planfeststellungsverfahren aufdränge, „da sie im Raumordnungsverfahren 1994 bereits erfolgt sei.“[213] Vor allem sei nicht nachvollziehbar, dass der Standort Sperenberg nicht gewählt wurde:

> *„Der Standort Sperenberg weise eine geringere Siedlungsdichte im Umfeld des Flughafens auf als Schönefeld. Deswegen sei Sperenberg als der geeignete Flughafenstandort anzusehen. Sperenberg sei die bessere und billigere langfristige Lösung. Eine vergleichende Gesamtrechnung für die Standorte Schönefeld und Sperenberg, die u. a. die Faktoren Mensch und Eigentum berücksichtige, sei daher erforderlich. Auch stünden als sonstige Alternativstandorte die Standorte Leipzig-Halle und Stendal zur Verfügung. Daneben solle ein Fahrzeitenvergleich im Hinblick auf die verkehrliche Anbindung der Standorte Schönefeld und Sperenberg vorgenommen werde. Die zum Standort Stendal von Roland Berger Strategie Consultings erarbeitete Studie ‚Marktchancen des Flughafens Berlin Brandenburg International' bei Stendal sei in die Standortentscheidung einzubeziehen.“*[214]

Aus diesem Grund forderten verschiedene an der Anhörung beteiligte Akteure eine „nachträgliche Untersuchung und Abwägung zur Standortentscheidung“.[215] Weiterhin wurde während der Anhörung bemängelt, dass das Zustandekommen der Standortentscheidung für Schönefeld nicht dargelegt worden sei.[216] Nach Auffassung der Flughafengesellschaft sei der Konsensbeschluss der drei Anteilseigner der Flughafengesellschaft von 1996 durch einen Gesellschafterbeschluss für sie verbindlich. Sie sei damit legitimiert, „den Ausbau des Flughafens anstatt eines Neubaus an einem Drittstandort zu betreiben“.[217] Die Anhörungsbehörde verweist hingegen in ihrem Bericht darauf, dass der Konsensbeschluss lediglich eine „unternehmerische Willensbekundung“ darstelle und „nicht verfahrensbestimmend“ sei.[218] Weiterhin bemängelt sie die von der Flughafengesellschaft nicht erbrachte Untersuchung von Standortalternativen:

> *„Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Nachweis, dass es keine sich aufdrängenden oder sich anbietenden anderen Standorte für den Ausbau des Flughafens gibt, noch nicht in ausreichendem Maße geführt. Dies ist aber nach den Grundsätzen des rechtsstaatlichen Abwägungsgebot erforderlich […]. Die Anhörungsbehörde empfiehlt der Planfeststellungsbehörde, die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung im Planfeststellungsverfahren eingehend zu untersuchen.“*[219]

---

[212] Ebd. S. 202
[213] Ebd.
[214] Ebd. S. 203
[215] Ebd.
[216] Ebd.
[217] Ebd. S. 205
[218] Ebd.
[219] Ebd. S. 206

Die Flughafengesellschaft begegnete der Kritik während des Anhörungsverfahrens mit dem Argument, „die Vorlage von Unterlagen zu Standortalternativen [sei] auch deshalb nicht erforderlich, weil es sich um den Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld handele.“[220] Tatsächlich heißt es im Antrag auf Planfeststellung:

> *„Die Flughafen Berlin-Schönefeld beantragt, im Wege der Planfeststellung [...] des nach § 71 Abs. 1 S. 1 LuftVG als planfestgestellt geltenden bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld den Plan für den Ausbau dieses Flughafens [...] nach Maßgabe der folgenden Pläne festzustellen [...]“.*[221]

Diese Auffassung der Flughafengesellschaft widerspricht allerdings einem Bescheid des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr aus dem Jahr 1997. Das Schreiben des Ministeriums trägt den Betreff „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Hier: Bescheid zur Planfeststellungspflichtigkeit“ und wurde im Juli 1997 erstellt. Empfängerin des Schreibens war die Projektplanungs-Gesellschaft mbH Flughafen Schönefeld (PPS) Unter Punkt 1. wird festgestellt:

> *„Das Vorhaben ist als wesentliche Änderung der Anlage und des Betriebs des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gem. § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) planfeststellungspflichtig.“*[222]

Aus diesem Grund sei ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.[223] Das Ministerium begründet seine Auffassung damit, dass

> *„mit dem Ausbauvorhaben neue Flugbetriebsflächen geschaffen werden und damit das Gesicht des Flughafens insgesamt wesentlich geändert wird. Zudem werden öffentliche Belange und die Rechte Dritter durch die Anlage einer neuen Start- und Landebahn in erheblichem Umfang beeinträchtigt. Das Vorhaben ist somit in vollem Umfang planfeststellungspflichtig.“*[224]

Als zuständige Planfeststellungsbehörde wird in dem Schreiben das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr benannt.[225] Im Bescheid enthalten ist eine Aufzählung der Inhalte, die der einzureichende Antrag auf Planfeststellung enthalten soll. Darunter auch Erläuterungen zu folgenden Punkten: „Kriterien des Standortsuchverfahrens, Standortsuchverfahren, Standortwahl, Standortbegründung“.[226] Betrachtet man den am 13. August 2004 ergangenen Planfeststellungsbeschluss vor dem Hintergrund dieses Schreibens von 1997, so ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde ihre eigenen damals erstellten Vorgaben für den Inhalt eines Planfeststellungsantrages bzgl. der Standortauswahl entweder nicht ernst genommen oder – aus welchen Gründen auch immer – nicht berücksichtigt hat. Jedenfalls ließ sie es zu, dass die Flughafengesellschaft ohne die von ihr geforderten Angaben zu Standortalternativen agieren konnte. Die Bemängelung der nicht vollzogenen Darstellung von Standortalternativen durch die Anhörungsbehörde hatte zur Folge, dass die

---

[220] Ebd. S. 196
[221] Ausbau Flughafen Schönefeld, Antrag auf Planfeststellung, S. 4, FBB 83
[222] MSWV Brandenburg, Schreiben an die Projektplanungs-Gesellschaft mbH, Juli 1997; MIL BB 3.5, S. 84
[223] Ebd.
[224] Ebd. S. 85
[225] Ebd. S. 84
[226] Ebd. S. 87

antragstellende Flughafengesellschaft entsprechende Unterlagen nachreichte und es zu einem weiteren Anhörungsverfahren sowie einer weiteren Stellungnahme der Anhörungsbehörde (3. März 2004) kam.[227] Zu diesem Vorgang vor dem Untersuchungsausschuss befragt konnte der ehemalige Leiter der Planfeststellungsbehörde Rainer Bretschneider keine insgesamt schlüssigen Antworten liefern. Der Ausschussvorsitzende Martin Delius fasste das Ergebnis der Befragung zu diesem Punkt wie folgt zusammen:

> *„Um das noch einmal zu rekapitulieren: Sie haben einen Bescheid geschrieben und die Flughafengesellschaft aufgefordert, genau diese Liste, diese Betrachtung vorzulegen. Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens steht dann, dass die Flughafengesellschaft sich schlussendlich geweigert hat, das zu tun, obwohl das Ministerium diesen Bescheid gemacht hat.“*[228]

Rainer Bretschneider antwortete darauf:

> *„Richtig, aber das ist dann 2003 nachgeholt worden – mit einer Anhörung. – [Zuruf: Ohne Anhörung!] – Stimmt, nur mit einer Veröffentlichung!“*[229]

In seiner Vernehmung vor dem BER-Untersuchungsausschuss sagte der damalige Leiter der Anhörungsbehörde Joachim Leyerle, dass zunächst vorgesehen gewesen sei, dass entsprechende Unterlagen zur Standortauswahl ins Verfahren einzubringen seien. Später habe man entschieden, auf diese Unterlagen zu verzichten, was zu einem Disput zwischen der Anhörungsbehörde, die die Meinung vertrat, solche Unterlagen seien einzureichen, mit der Planfeststellungsbehörde geführt habe. Letztlich habe aber das Ministerium und nicht die Anhörungsbehörde das letzte Wort in der Sache gehabt. Seine Auffassung zur Rolle einer Planfeststellungsbehörde schilderte Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss dergestalt, dass diese „kein Qualitätssicherer oder Promoter“[230] eines Projekts sei. Ihr seien rechtlich klar abgegrenzte Aufgaben zugewiesen.

> *„Es geht im Planfeststellungsbeschluss um die Zulässigkeit von Vorhaben unter Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange, also letztlich eine Gesamtabwägung. Es geht nicht darum, ein Vorhaben zu promoten. Es geht noch nicht einmal darum, die Bürger davon zu überzeugen, dass das Vorhaben richtig oder politisch richtig ist. […] aber nach den gesetzlichen Vorschriften ist es im Grunde der Planfeststellungsbehörde untersagt, sich in die Diskussion pro und contra Vorhaben einzubegehen.“*[231]

---

[227] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, S. 22
[228] Zeuge Rainer Bretschneider Wortprotokoll der Vernehmung am 19. April 2013, S. 12
[229] Ebd.
[230] Zeuge Rainer Bretschneider Wortprotokoll der Vernehmung am 19. April 2013, S. 5
[231] Ebd.

6. Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die Anhörungsbehörde?

Ein nicht vollständig durch den Untersuchungsausschuss geklärter Punkt ist eine mögliche Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die unabhängige Anhörungsbehörde. Hierzu hatte die Piratenfraktion einen Artikel aus dem Berliner Tagesspiegel vom 15. Dezember 2001 in die Befragungen des Untersuchungsausschusses eingebracht. In dem Artikel ist eine Einschätzung des Brandenburger Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS) zur zum damaligen Zeitpunkt gerade zu Ende gegangenen Anhörung nachzulesen. Der Sprecher des Landesamtes Rainer Laflör äußerte sich zu den zahlreichen eingegangenen und dokumentierten Einwendungen von Privaten und Trägern öffentlicher Belange, die das Amt nun auszuwerten und dabei die Argumente der Flughafengesellschaft denjenigen der Einwender gegenüberzustellen habe. Hierzu wird Laflör mit den Worten zitiert: „Da wird wohl meist stehen, dass der Widerspruch nicht ausgeräumt werden konnte.“[232] Weiter heißt es in dem Artikel: „Die Arbeit des LBVS ist jedoch nur eine Handreichung für das Potsdamer Verkehrsministerium. Denn erst dort wird die Entscheidung für oder wider den Bau des Flughafens fallen.“[233] Leyerle fand die Feststellungen in besagtem Artikel laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss befremdlich:

> *„**Vorsitzender Martin Delius**: Gab es denn Vorfälle, die eine Einflussnahme seitens der Planfeststellungsbehörde auf Ihre Anhörung oder den Anhörungsbericht vermuten lassen?*
> ***Zeuge Joachim Leyerle**: Ja, es gab eben diese eine Geschichte, die ich eben schon erwähnt habe, dass eben ein Mitarbeiter in einem Interview, das in der Zeitung abgedruckt wurde, mitteilte, wie er sich den Inhalt des Abschlussberichts vorstellt. Das war für mich befremdlich. Ich dachte - - Zumal die Inhalte nicht korrekt waren aus meiner Sicht, und ich habe das so verstanden, als sollten wir entsprechend dieser dort genannten Ansicht den Bericht verfassen, was wir allerdings nicht getan haben.*
> *„**Vorsitzender Martin Delius**: Können Sie uns den Namen dieses Mitarbeiters sagen?*
> ***Zeuge Joachim Leyerle**: Das war der Herr Laflör.*
> *[...]*
> ***Zeuge Joachim Leyerle**: Na ja, gut, also in diesem Zeitungsbericht – ich habe ihn mir in Vorbereitung dieser Sitzung noch mal angesehen – stand dort, dass also die Konflikte mehr oder weniger nicht benannt werden sollen, sondern nur ausgeführt werden soll, dass keine Lösung gefunden wurde. Und als Resümee stand da – was mich befremdet hat -, dass der Anhörungsbericht lediglich eine Art Handreichung für die Planfeststellungsbehörde sei und entsprechend bewertet werde.“*[234]

Auf die Frage von Delius, ob er sich mit Bretschneider zum Inhalt dieses Artikels ausgetauscht habe, führte Leyerle aus:

> *„Ja, Herr Bretschneider, der rief mich am Tage des Erscheinens des Artikels an und fragte nach, ob ich es gelesen und verstanden hätte. Also, ich hatte den Eindruck, dass er darauf drängte, dass genauso zu verfahren ist, wie in diesem Bericht stand.“*[235]

---

[232] Der Tagesspiegel (67000 Einwände – und bisher keine Antwort) v. 15. 12. 2001
[233] Ebd.
[234] Zeuge Joachim Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 57f
[235] Ebd. S. 58

Unmittelbar hätten sich für ihn aus dem Gespräch und seiner Verfahrensweise zum Anhörungsbericht zwar keine Konsequenzen ergeben, später jedoch habe er alle Führungsaufgaben verloren und habe bei Beurteilungen immer schlechter abgeschnitten, sagte Leyerle vor dem Untersuchungsausschuss.[236] Bretschneider wiederum konnte sich bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss nicht daran erinnern, bezüglich des Tagesspiegel-Artikels mit Leyerle telefoniert zu haben. Die Piratenfraktion äußerte im Anschluss an die Vernehmungen von Bretschneider und Leyerle deutliche Kritik an der damaligen Planfeststellungsbehörde und dem damaligen Verhalten von Bretschneider: „Es ist unglaublich, dass der Leiter einer unabhängigen Anhörung so unter Druck gesetzt wird. Hier wurde offensichtlich kein Wert auf partizipative Ansätze und Kritik am Plan der Flughafengesellschaft gelegt“, teilte Delius nach der Sitzung mit.

> *„Es bleiben erhebliche Zweifel daran, dass die Planfeststellungsbehörde unter Rainer Bretschneider das Planfeststellungsverfahren adäquat begleitet und sachgemäß auf Hinweise zu bestehenden Verfahrensmängeln reagiert hat. Herr Bretschneider war in der Befragung heute nicht in der Lage diese Zweifel auszuräumen. Darüber hinaus lässt die Hilfestellung der Planfeststellungsbehörde für die Flughafengesellschaft an der Sauberkeit des gesamten Verfahrens zweifeln“.*[237]

Die gegen ihn erhobenen Vorwürfe Leyerles bestritt Bretschneider nach dessen Vernehmung energisch. Dem Berliner Tagesspiegel sagte er: „Ich habe niemanden unter Druck gesetzt.“ Im selben Artikel wird allerdings auf Recherchen der Zeitung verwiesen, wonach bereits 2012 das Verwaltungsgericht Frankfurt (Oder) geurteilt habe,

> *„dass Leyerle vom Infrastrukturministerium benachteiligt wurde – mit einer willkürlich gravierend zu schlechten Beurteilung, die Leyerles Chancen etwa bei Bewerbungen auf Positionen erschwerte. In der Verhandlung hatte der Richter sein Unverständnis geäußert, dass Leyerle, früher Dezernatsleiter, heute lediglich Referent in einer Landesbehörde, unausgelastet, aber hochdotiert bezahlt, nicht amtsangemessen beschäftigt wird.“*[238]

7. Der Vermerk von Günter Gaentzsch vom 22.03.2003

Im Verlauf des Untersuchungsausschusses wurden der Piratenfraktion einige Unterlagen zugespielt, die den Themenbereich der Anhörung betreffen. Bei den Unterlagen, die später auch vom Untersuchungsausschuss als Beweismittel angefordert wurden, handelt es sich um das bereits erwähnte Schreiben des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an die Projektplanungs-Gesellschaft Schönefeld (PPS) vom 16. Juli 1997 zu den von der Flughafengesellschaft zu erbringenden Angaben zur Standortwahl und Standortbegründung sowie einen Vermerk des zum damaligen Zeitpunkt von der Planfeststellungsbehörde als Berater bzw. Gutachter engagierten Günter Gaentzsch vom 22. März 2003. Nach Aussage von Rainer Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss wurde der ehemalige Richter am Bundesverwaltungsgericht Gaentzsch „vergleichsweise häufig“ als

[236] Ebd.
[237] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung vom 19. 4. 2013
[238] Der Tagesspiegel (Der nächste BER-Zeuge heißt Wowereit) v. 20. 4. 2013

externer Gutachter zu verschiedenen Themen engagiert.[239] Der Vermerk von Gaentzsch betrifft die Erstellung der oben erwähnten von der Flughafengesellschaft nachgereichten Standortunterlage vom 17. April 2003 und trägt den Betreff: „Planfeststellungsverfahren Flughafen Schönefeld; Übersicht über vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG“. Er ist datiert auf den 22. März 2003. Da er sich mit der Standortunterlage vom 17. April befasst, bedeutet dies, dass mindestens eine Vorabversion dem von der Planfeststellungsbehörde beauftragten externen Gutachter vorgelegen haben muss. Im Vermerk ist die Rede davon, dass ein „Schreiben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (ohne Datum, 44 Seiten) an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Referat 1/44, zu ‚Einwendungen/Prüfungen von Ausbau-/Standortalternativen'“[240] vorliege, mit dem sich Gaentzsch in seinem Vermerk auseinandersetzt. Ohne auf die im Vermerk festgehaltenen Auffassungen zu einzelnen Passagen des von der Flughafengesellschaft vorgelegten Entwurfs einzugehen, ist es doch beachtlich, mit welchen konkreten „Verbesserungsvorschlägen“ der externe Gutachter der Planfeststellungsbehörde aufwartete:

> *„Es wäre also zu empfehlen, die Ausführungen ab Seite 2, Abs. 2, bis Seite 11 Mitte erheblich zu kürzen. […] Ich habe in dem beiliegenden Exemplar durch handschriftliche Eintragungen grob skizziert, wie ich mir eine Kürzung vorstellen könnte.“*[241]

Ob diese handschriftlichen Eintragungen die Verfasser des ursprünglichen Papiers bei der Flughafengesellschaft erreichten, kann dahin gestellt bleiben. Begründet wurden sie durch Gaentzsch in einem dem Vorhaben gegenüber recht freundlich auftretenden Ton:

> *„Für eine Kürzung spricht übrigens auch, dass die aus Sicht des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG überflüssigen Ausführungen nur Angriffsfläche für – überflüssige – Einwendungen bieten und in der Tat auch angreifbar sind. […] Bei wohlwollendem Verständnis der Ausführungen weiß man, was gemeint ist. Aber es liefert Angriffsflächen und Stoff für den Vorwurf, der Vorhabenträger habe nicht wirklich geprüft, sondern Vorgegebenes im Nachhinein unter Vortäuschung eines Alternativenvergleichs begründet.“*[242]

Es muss hier festgestellt werden, dass in dieser Angelegenheit zumindest der Gutachter der Planfeststellungsbehörde keinen objektiven Standpunkt einnahm, sondern der Trägerin des Vorhabens – der Flughafengesellschaft – in so weit entgegenkam, eine deutliche Hilfestellung zur Abfassung des Standortpapiers anzubieten. Ob dieses Angebot einer Hilfestellung die Flughafengesellschaft je erreicht hat, ist offen. Auch kann daraus, dass ein von der Planfeststellungsbehörde beauftragter externer Gutachter solche direkten Hilfestellungen anbietet, nicht geschlossen werden, dass die Planfeststellungsbehörde sich damit dem Vorwurf der Befangenheit ausgesetzt hätte. Rainer Bretschneider konnte sich in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss an diesen Vorgang nicht konkret erinnern. Eine mögliche Befangenheit der Planfeststellungsbehörde wollte er jedoch ausschließen:

---

[239] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 15
[240] Günter Gaentzsch, Vermerk „Planfeststellungsverfahren Flughafen Schönefeld; Übersicht über vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG“ v. 22. 3. 2003, S. 1
[241] Ebd. S. 2f
[242] Ebd. S. 3

> *„Sie haben das ja häufiger. Zum Beispiel, als der Antrag auf Planfeststellung gestellt worden ist, ist er auch eingereicht worden, und die Planfeststellungsbehörde stellt dann fest, ob das Papier auslegungsfähig ist oder ob das Papier nicht auslegungsfähig ist, und wenn sie Bedenken zur Auslegungsfähigkeit hat, teilt sie diese dem Antragsteller mit und gibt ihm die Möglichkeit zur Überarbeitung [...]"*[243]

Von Martin Delius darauf hingewiesen, dass der Vermerk von Gaentzsch deutlich mehr beinhalte, als einen Hinweis, dass eine Unterlage nicht ausreiche und durch konkrete Vorschläge eine „Hilfestellung für die Flughafengesellschaft" angeboten habe, sagte Bretschneider:

> *„Also, ich weiß es nicht. Zunächst mal ist Dr. Gaentzsch kein Teil der Planfeststellungsbehörde, sondern ein externer Berater. Je nachdem, wie der seinen Beratungsauftrag wahrnimmt, können Sie aus meiner Sicht der Dinge keine Aussage darüber treffen, ob die Planfeststellungsbehörde befangen ist. Ich glaube, das geht einfach nicht."*[244]

Die Kooperation der Flughafengesellschaft als Antragstellerin und der Planfeststellungsbehörde schien zudem nicht immer reibungslos verlaufen zu sein. So heißt es ein einem von Bretschneider unterzeichneten Schreiben des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 7. Juli 2003 im Zusammenhang mit von der Flughafengesellschaft beizubringender Unterlagen:

> *„Die luftrechtliche Planfeststellungsbehörde kann ein stringentes Verfahren allerdings nur durchführen, wenn die nachgeforderten Ergänzungen, Vervollständigungen und angekündigten Planänderungen in der Folge termingerecht und in entsprechender Qualität übergeben werden. […] Nach meinen bisherigen Erfahrungen konnten zugesagte Unterlagen nicht termingerecht von Ihnen eingereicht werden, bzw. sind ursprüngliche Übergabetermine mehrfach verschoben worden. […] Die Gesamtproblematik der Qualität und Dauer von Nacharbeiten und/oder Nachlieferungen einschließlich der zeitlichen Verfügbarkeit von qualifizierten Gutachtern, auf die Sie angewiesen sind, ist in der Vergangenheit auf Mitarbeiterebene vielfältig und kontinuierlich erörtert worden. Dabei haben Sie um Verständnis für Ihre Lage gebeten. Andererseits sind es gerade die Vorhabenträger selbst und deren Gesellschafter, die von der Planfeststellungsbehörde Entscheidungen ‚ohne Verzug' erwarten. Dies lässt sich aber nur gewährleisten, wenn die notwendigen Voraussetzungen Ihrerseits nunmehr ohne weiteren Verzug geschaffen werden."*[245]

Zu dieser deutlichen Kritik an der Arbeitsweise der Flughafengesellschaft während des Planfeststellungsverfahrens sagte Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss, dass sich die Flughafengesellschaft

> *„sehr stark sich hat unterstützen lassen von Externen. Der eigentliche Personalstab der Flughafengesellschaft war knapp bemessen, also hatten sie eine Fülle von*

---

[243] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 17
[244] Ebd. S. 18
[245] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Schreiben v. 07.07.2003; SKZL 7, S. 207

Gutachtern, Obergutachtern und Qualitätssicherungen – alles extern -, mit den entsprechenden Läufen und waren dann nicht in der Lage – jedenfalls in Teilbereichen -, das, was die Externen abgeliefert haben, selbst noch mal qualitätszusichern. Trotz der externen Qualitätssicherung kam es mehr als einmal vor, dass das, was die Flughafengesellschaft ablieferte, nicht so war, dass es prüfungsfähig war.“[246]

8. Kritik am Planfeststellungsverfahren

Auf die zum Teil scharfe Kritik an der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, die auch schon während der Anhörung von Sachverständigen geäußert wurde, sei hier kurz verwiesen. So beschreibt Arnim Bechmann in der Vorbemerkung eines später hierzu herausgegebenen Buches folgendermaßen:

„Das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) am Standort Schönefeld ist ein Zulassungsverfahren der peinlichen Superlative. Es ist extrem teuer, dauert über die Gebühr lange, wird mit Geschick ungeschickt geführt [...].“[247]

Bechman wirkte für die „Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e. V.“ im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsantrag als Sachanwalt in Sachen Umweltverträglichkeitsprüfung mit. Die von der Flughafengesellschaft vorgelegten Antragsunterlagen bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung seien nach den Ergebnissen einer Prüfung durch sein Institut „mit rechtlichen und fachlichen Mängeln unterschiedlicher Gewichtung behaftet“[248], sagte Bechmann beim Anhörungstermin am 7. Dezember 2001. Zudem verwies er in seinen Ausführungen auf die Möglichkeit, dass der „Vorhabenträger und seine Gutachter [...] mit Redlichkeitsdefiziten behaftet sein“ könnten.[249] Dies wurde allerdings vom Vertreter der Flughafengesellschaft Ulrich Schindler „mit Nachdruck“ zurückgewiesen.[250] Bei diesem Anhörungstermin sprach Bechmann ebenfalls eine Forderung aus, die sich im Frühsommer 2013 als durchaus berechtigt herausstellte. So heißt es im Inhaltsprotokoll der Anhörung: „Aus seiner Sicht sollten die Antragsunterlagen nicht nur dem deutschen Standard für ein Planfeststellungsverfahren entsprechen, sondern auch dem europäischen Standard.“[251] Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, war die EU-Kommission derselben Ansicht und leitete ein entsprechendes Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ein.[252] Darüber hinaus stellte Bechmann die Standortentscheidung für Schönefeld deutlich in Frage: „Weiterhin sollten bei der Abwägung des Planungsvorhabens die Standortalternativen diskutiert werden. Er stellte fest, dass bei einer derartigen Überarbeitung der Antragsunterlagen eine Neuauslegung der Ergebnisse

[246] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 8
[247] Arnim Bechmann (Hrsg.) Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, Vorbemerkung
[248] Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld v. 7. 12. 2001, S. 6
[249] Ebd.
[250] Ebd. S. 8
[251] Ebd. S. 6f
[252] Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013

erforderlich wird."[253] Zu den von der Flughafengesellschaft vorgelegten Antragsunterlagen hielt Bechmann fest, dass diese „unübersichtlich" und „in der Sache häufig beschönigend" seien.[254] Die „Lücken und Mängel" der UVP-Unterlagen ließen sich „vor allem auf eine unprofessionelle Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung durch die die Erstellung der Antragsunterlagen koordinierende Instanz" zurückführen.[255] Weiterhin verweist Bechmann auf die Möglichkeit einer überforderten Planfeststellungsbehörde und den sich daraus ergebenden Gefahren für das Planfeststellungsverfahren:

> *„Da im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen häufig sehr vielfältige, komplexe und nur mit Spezialistenwissen zu gestaltende Sachverhalte zu handhaben sind, kann es leicht geschehen, dass eine zuständige Behörde im Einzelfall überfordert ist. Wenn sie in solch einer Situation keinen ihr unmittelbar dienlichen Sachverstand zur Verfügung gestellt bekommt, gerät sie in der Regel in das Schlepptau des Antragstellers."*[256]

Diese Überforderung scheint laut Bechmann auch beim Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau in Schönefeld vorgeherrscht zu haben. In seinem gutachterlichen Kommentar heißt es hierzu:

> *„Insgesamt deutet vieles darauf hin, dass die für das Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld zuständigen Behörden bislang in der Sache erheblich überfordert sind sowie ohne ein, für ein solches Großverfahren geeignetes, Instrumentarium arbeiten. Ihnen scheinen darüber hinaus auch die für ein solches Großverfahren notwendigen Ressourcen zu fehlen. Anders ist nicht erklärbar, warum die Planfeststellungsbehörden bei vielen Fachproblemen ungefiltert auf Leistungen der Antragstellerin zurückgreifen. Insgesamt ist zu vermuten, dass eine [...] politisch-administrative Symbiose zwischen Antragsteller und Zulassungsbehörde besteht, die die Planfeststellungsbehörden auf direktem oder auf indirektem Wege in nicht wünschenswerte Abhängigkeiten von der Antragstellerin bringt."*[257]

9. Flugrouten

Ein Thema, das unmittelbar mit dem Flughafen-Standort zusammenhängt und das viele Menschen direkt in ihrem Alltag betrifft, ist der durch den BER künftig verursachte Fluglärm sowie die An- und Abflugrouten des neuen Flughafens. Es wird von verantwortlicher Seite heute oft so getan, als wäre man durch die von der Deutschen Flugsicherung im Jahr 2010 vorgestellten Flugrouten überrascht worden. So hieß es zum Beispiel auf der Internetseite der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt:

---

[253] Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld v. 7. 12. 2001, S. 7
[254] Arnim Bechmann, Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld". In: Arnim Bechmann (Hrsg.) Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, S. 175
[255] Ebd. S. 167
[256] Ebd. S. 134
[257] Ebd. S. 177

> *„Ein erstes Planungskonzept zu den Flugrouten am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) am 06.09.2010 in der zuständigen Fluglärmkommission vorgelegt. Dieser Entwurf sieht vor, dass die Abflugwege um 15 Grad bzw. bei Westabflügen sogar um ca. 30 Grad divergieren. Diese Planungen stehen im Gegensatz zu dem in der Planfeststellung verwendeten Modell gradliniger Abflüge. Sie verursachen eine flächige Verlärmung bestehender Siedlungsflächen von Mahlow-Blankenfelde bis zur Südgrenze von Lichtenrade und haben zu erheblichen Verunsicherungen bei vielen Menschen in Berlin und Brandenburg geführt.“*[258]

Ein Blick auf den Prozess der Planfeststellung zeigt jedoch, dass die Möglichkeit, dass die Flugrouten schließlich nicht wie im Planfeststellungsantrag festgehalten verlaufen könnten, schon vor dem ersten Spatenstich für den BER deutlich thematisiert wurde – auch wenn sich daraus keinerlei Konsequenzen ergaben und bis 2010 so getan wurde, als stimme die im Planfeststellungsantrag enthaltene Grobplanung mit der künftigen Realität überein. Wer sich heute ob der von der Deutschen Flugsicherung festzulegenden Flugrouten überrascht gibt, ist entweder nicht im Thema verhaftet oder belügt sich und andere.

Schon während der Anhörung zum Planfeststellungsantrag 2001 wurde kritisiert, „dass keine verbindliche Festlegung der Flugrouten erfolge. Es sei daher mit Abweichungen von den Flugrouten zu rechnen, was zu einer Veränderung der Lärmbelästigung führe.“[259] Aus diesem Grund sei auch die im Planfeststellungsantrag vorgebrachte Lärmprognose fehlerhaft, da diese somit die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung rund um den geplanten Flughafen nicht darstelle.[260] Dass eine detaillierte Darstellung der voraussichtlichen Flugrouten nicht im Planfeststellungsantrag enthalten sei, wurde während der Anhörung mehrfach kritisiert.[261] Die Flughafengesellschaft begegnete dieser Kritik während der Anhörung mit dem Argument, dass die endgültigen Flugrouten erst kurz vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgelegt würden und zudem nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien.[262] Im Protokoll des Anhörungstermins zum Planfeststellungsantrag vom 26. April 2001 ist auch die damals erfolgte Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) nachzulesen:

> *„Herr Krüger teilt mit, dass die DFS mit der beantragten Konfiguration der Start- und Landebahnen einverstanden ist. Zum einen sind parallele simultane Instrumenten-Anflüge möglich. Bei den Abflügen reicht der Achsabstand von 1900m ohne weitere Eingriffe der Flugsicherung nicht für gleichzeitige parallele Instrumenten-Abflüge aus.“*[263]

Der Vertreter der DFS wies jedoch darauf hin, „dass die Festlegung der An- und Abflugstrecken noch nicht erfolgt ist und erst kurzfristig vor Inbetriebnahme des Flughafens durch das Luftfahrtbundesamt nach § 27 c LuftVG vorgenommen wird.“[264] Auf die Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob bei parallelen Starts „ein

---

[258] http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bbi/flugrouten/ (Stand: 15. 7. 2013)
[259] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 133
[260] Ebd. S. 135
[261] Ebd. S. 232
[262] Ebd. S. 233
[263] Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau Flughafen Schönefeld v. 26. 4. 2001, S. 26
[264] Ebd.

divergierender Startwinkel bzw. ein frühzeitiges Abkurven der Flugzeuge erforderlich“ sei, führte Krüger aus, „dass nur bei zeitgleichen Starts eine Aufspaltung um 15 Grad erfolgen muss. Zeitgleich ist alles, was keine Längsstaffelung beinhaltet und diese liegt bei gleichwertigen Flugzeugen bei einer Minute.“[265] Solch eine Abkurvung sei frühestens in einer Höhe von 150 Meter möglich.[266] Auf eine weitere Nachfrage, inwieweit zeitparallele Starts Auswirkungen auf die Lärmausbreitungsgebiete hätten, antwortete der Vertreter der Flughafengesellschaft Volker Gronefeld, dass sich diese Frage „nur in Zeiten hoher Auslastung stellt. In der Regel wird wohl nicht parallel gestartet.“[267] Es könne „im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden, dass aus taktischen Gründen auch mal ein paralleler Start erfolgt. In der Lärmuntersuchung wurde dies nicht berücksichtigt.“[268]

Eine Reihe von Dokumenten zur Flugroutenproblematik wurde von der Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e. V. in Zusammenarbeit mit der Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf e. V. in einer Broschüre im Juni 2012 veröffentlicht. Sie trägt den Titel: „Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER ‚Willy Brandt’ in Schönefeld“. Die folgenden Zitate sind den in dieser Broschüre veröffentlichten Dokumenten entnommen und nicht den dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel ebenfalls vorliegenden Dokumenten. Am 20. Juli 1998 wandte sich Herr Krüger von der Deutschen Flugsicherung (DFS) in einem Schreiben an Herrn Bayr beim für die Planfeststellung zuständigen Referat 44 des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. In seinem Brief schrieb Krüger, dass die „Auswirkungen von Achsabstand und Schwellenversatz paralleler Pisten auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten geprüft“ worden sei. Als Ergebnis sei mitzuteilen, dass bei den von der Flughafengesellschaft mitgeteilten Werten bzgl. der Start- und Landebahnen „keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des IFR-Flugverkehrs auf diesem Pistensystem“ bestünden (Hervorhebung i. O.). Ein „uneingeschränkter Parallelbetrieb“ sei „nach gegenwärtiger Regelungslage und voraussehbarer technischer Ausstattung der Flugsicherung in diesem Bereich“ möglich. Gleichzeitig weist die Deutsche Flugsicherung aber auch darauf hin, dass bei gleichzeitigen unabhängigen Abflügen die in der bisherigen „Grobplanung“ verzeichneten geraden Flugrouten keinen Bestand haben können:

> *„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 berücksichtigen.“*[269]

Vor dem Untersuchungsausschuss sagte Bayr hierzu aus:

---

[265] Ebd.
[266] Ebd. S. 27
[267] Ebd.
[268] Ebd.
[269] Schreiben der Deutschen Flugsicherung, Herr Krüger, an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, vom 20. 8. 1998. Zit. nach Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf, Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“ in Schönefeld, Juni 2012, S. 6f

> *„Wichtig ist nur festzuhalten, dass die DFS eben nicht zu dem Zeitpunkt damals, 1998, gefordert hat, dass die Flugrouten unbedingt [...] abknicken müssen, also eine Divergenz aufweisen, sondern es wurde davon gesprochen, dass eine Anforderung der internationalen Ziviluftfahrtorganisation ICAO eingehalten werden muss, wonach bei zeitgleichen Abflügen eine Divergenz der Abflugwege von 15 Grad existieren muss – wie immer man das sicherstellt.“*[270]

Dieser Umstand wurde der für die Flughafenplanung damals zuständigen Projektplanungsgesellschaft Flughafen-Schönefeld (PPS) von Bayr mit Schreiben vom 2. September 1998 mitgeteilt.[271] Die PPS wiederum teilte Bayr am 10. September 1998 mit, dass sie die von der Deutschen Flugsicherung geforderte Divergenz von 15° nicht berücksichtigt habe:

> *„Eine exakte Berücksichtigung solcher modifizierter Abflugwege im DES [Datenerfassungssystem, d. V.] würde die Deklarierung zusätzlicher Abflugstrecken erfordern, was nicht vorgesehen sein kann. Eine Abschätzung des Anteils der Abflüge auf diesen modifizierten Strecken wäre zumindest aus heutiger Sicht nicht möglich, da hier ein enger Zusammenhang mit der zeitlichen Feinstruktur des Tagesflugplanes besteht.“*[272]

Zumindest für die Anhörungsbehörde lagen damals „keine Anhaltspunkte dafür vor, dass An- und Abflüge über dem Berliner Stadtgebiet beabsichtigt sind.“[273] Am 5. Oktober 1998 fand bei der PPS eine Sitzung statt, deren Thema die „Gesamtkoordination“ des Flughafenbaus war. Teilnehmer waren u. a. der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Götz Herberg und der damals für die Planfeststellung zuständige Projektleiter der Flughafengesellschaft Ulrich Schindler. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass Schindler von einem Gespräch bei der Hauptverwaltung der Deutschen Flugsicherung am 29. September 1998 in Offenbach zum oben beschriebenen Thema berichtete. Laut Protokoll führt Schindler aus, dass nach Auffassung der PPS eine Überarbeitung der Grobplanung

> *„mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung verbunden ist. Das DES hat Auswirkungen auf alle bereits im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS vom 30.03.98 erarbeiteten lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten. Es wird eine Verzögerung von 3-4 Monaten eingeschätzt. Erhebliche finanzielle Aufwendungen sind unvermeidbar.“*[274]

Als „Festlegung“ wurde in der Sitzung laut Protokoll folgendes getroffen: „Es ist ein entsprechendes Schreiben an Hr. Eckhardt, BMV, zu richten mit der Bitte um Unterstützung

---

[270] Zeuge Michael Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.032013, S. 6
[271] Schreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, an die Projektplanungsgesellschaft mbH Flughafen-Schönefeld v. 2. 9. 1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 8f
[272] Schreiben der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Herr Schindler, an Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, v. 10.9.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 11
[273] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 233
[274] Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Protokoll „Gesamtkoordination 39/98“ v. 5. 10. 1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 17

und Einflußnahme im Sinne der PPS-Zielstellung auf die DFS.“[275] Entsprechend dieser „Festlegung“ schrieb der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Herberg an besagten Herrn Eckhardt vom Bundesministerium für Verkehr. Der Brief wurde ebenfalls in der Broschüre der Bürgerinitiativen veröffentlicht. In dem Brief schreibt Herberg, es habe sich „mit der Abstimmung wichtiger Bestandteile“ des Planfeststellungsantrags „ein Problem“ ergeben, für dessen Lösung man nun um die Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums bitte. Es folgt eine Schilderung des Vorgehens beim Planfeststellungsantrag: Den hierzu notwendigen lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten lägen die Daten des Datenerfassungssystems zu Grunde, die wiederum „im wesentlichen auf einer Luftverkehrsprognose und auf einer Flugroutenplanung basieren.“ Die hierzu erforderliche „Streckengeometrie wurde von der PPS von einer Grobplanung der DFS vom März 1998 abgeleitet.“[276] Die nun von der Deutschen Flugsicherung ins Gespräch gebrachten um 15° abkurvenden Flugrouten seien „in der Streckengeometrie des DES nicht berücksichtigt“.[277] Die Flugsicherung würde nun ihre Grobplanung dahingehend überarbeiten. Als Konsequenz dessen würde allerdings auch eine Überarbeitung des DES notwendig werden. Dies wiederum würde die „Überarbeitung aller bisher im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS erarbeiteten lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humantoxikologischen Gutachten erforderlich“[278] machen. Als Resultat müsste dann mit „erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden.“[279] Aus diesem Grunde bittet Herberg das Bundesverkehrsministerium, seinen Einfluss auf die Deutsche Flugsicherung geltend zu machen:

> *„Das BMV wird gebeten, Einfluß auf die DFS dahingehend zu nehmen, daß die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Stellungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, daß die dargestellte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird.“*[280]

Am Ende des Schreibens weist Herberg auf einen Umstand hin, den Flughafengesellschaft und Landesregierungen in den letzten Jahren nicht ganz so offen kommunizierten:

> *„Zu beachten ist auch, daß die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst mit Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann geltenden technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden.“*[281]

Darauf, dass Herberg und die Flughafengesellschaft mit ihrem Anliegen Erfolg hatten, deutet eine E-Mail hin, die ein Mitarbeiter der Deutschen Flugsicherung am 9. Oktober 1998 an einen Kollegen schickte. Bezüglich des Schreibens von Herberg, dem ein Telefonat von Bayr mit dem damaligen Leiter des Bereichs Luftraum und Verfahren der Deutschen Flugsicherung Heinrich Olbert gefolgt sein soll, bei dem Bayr um eine „im Sinne der PPS liegende Bearbeitung gebeten“ habe, schlägt der Mitarbeiter der Flugsicherung folgendes Vorgehen

---

[275] Ebd. S. 18
[276] Schreiben der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Herr Herberg, an das Bundesministerium für Verkehr, Herr Eckhardt, vom 7.10.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 19
[277] Ebd. S. 20
[278] Ebd.
[279] Ebd.
[280] Ebd.
[281] Ebd.

vor: Es solle kein neues Verfahrenskonzept seitens der Flugsicherung vorgelegt werden, allerdings solle in einem zu erstellenden Schreiben an Bayr unter anderem auf mögliche Kapazitätsengpässe hingewiesen werden, sowie ein „deutlicher Hinweis“ erfolgen, dass es sich nach wie vor um eine Grobplanung handle und „mit Inbetriebnahme Verfahrensänderungen [...] möglich sind.“[282] Für den Verfasser der E-Mail scheint dieses Vorgehen ein der Flugsicherung angemessener Kompromiss zu sein: „Ich persönlich denke, daß wir vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit dieser Lösung leben können, unsere Bedenken sind dann festgeschrieben und die neuen Verfahren behalten wir in der Hinterhand.“[283] Olbert wies in seiner Vernehmung vor dem BER-Untersuchungsausschuss noch einmal deutlich darauf hin, dass ein Abknicken der Flugrouten notwendig sei, wenn die volle Kapazität des Flughafens ausgeschöpft werden solle:

> *„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 Geradeausabflüge 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 ein übergeordnetes Ziel ist, was auch nicht unsere Entscheidung ist, dann ist es erforderlich, die 15 Grad einzuführen.“*[284]

Michael Bayr sagte vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass die Planfeststellungsbehörde seinerzeit von geraden Flugrouten ausgegangen sei, die einer genehmigungsfähigen Grobplanung entsprochen hätten.[285] Dass es möglicherweise zu abknickenden Flugrouten kommen könnte, war Bayr laut der oben geschilderten Korrespondenz schon 1998 klar. Dennoch hat man sich im zuständigen Brandenburger Ministerium offenbar über Jahre hinweg nicht bemüßigt gefühlt, die betroffene Bevölkerung auf diesen Umstand hinzuweisen. Zum Schriftwechsel zwischen der Flughafengesellschaft und dem Bundesverkehrsministerium sagte Herberg in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss, dass mit dem von ihm unterzeichneten Brief vom 7. Oktober 1998 das Ministerium lediglich darauf aufmerksam gemacht werden sollte, dass es durch die Deutsche Flugsicherung zu einer Änderung der bisher geradlinig eingeplanten Flugrouten kommen könnte. Druck auf die Flugsicherung auszuüben sei nicht möglich. Ohnehin sei die Festlegung von Flugrouten nicht im Aufgabenbereich der Flughafengesellschaft verortet. Zudem hob Herberg bei seiner Vernehmung mehrmals hervor, dass sowohl er als auch die Flughafengesellschaft stets von geradlinigen Flugrouten ausgegangen seien. Vor diesem Hintergrund habe man auf Seiten der Flughafengesellschaft großen Wert auf transparente Information gegenüber der Bevölkerung in der Umgebung des geplanten Flughafens gelegt:

> *„Wir hatten einen Omnibus aus- und umgerüstet, für viel Geld, in dem wir erstens mal die wichtigsten Karten alle ausgelegt hatten, aufgehängt haben usw., und wir haben außerdem in dem Bus eine Anlage installiert, in der originalgetreue Start- und Landegeräusche von Flugzeugen aufgenommen waren, die dann abgespielt wurden,*

---

[282] Interne E-Mail der Deutschen Flugsicherung vom 9.10.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 21
[283] Ebd.
[284] Zeuge Heinrich Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.03.2013, S. 9
[285] Zeuge Michael Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.03.2013, S. 10

> *und zwar nicht nur vom Lärmpegel her, sondern auch von der Zeit, wenn also ein Flugzeug hochgeht, bis es dann nicht außer Hörweite, aber jedenfalls in erträglicher Hörweite ist. [...] Und zu den Flugrouten kann ich mich nur wiederholen: Das lag nicht in unserer Kompetenz. Und: Wir sind nach wie vor und immer von gradlinigen Abflügen ausgegangen bei Starts und Landungen. [...] ich bin auch als Wanderprediger durch die Region gegangen, wir haben sicherlich nicht alle befriedigt, aber eines haben wir getan: Wir haben nach bestem Wissen und Gewissen informiert.“*[286]

Die Bevölkerung auch darüber zu informieren, dass es mit der Inbetriebnahme des Flughafens möglicherweise zu anderen als den damals publik gemachten geradlinigen Flugrouten kommen könnte – was ja durch die mehrmaligen Interventionen der Deutschen Flugsicherung an unterschiedlichen Stellen zumindest als Möglichkeit im Raum stand – sei damals von der Flughafengesellschaft nicht beabsichtigt gewesen:

> *„**Zeuge Götz Herberg**: Nein, haben wir nicht getan. Und ich muss sagen, mir gegenüber ist solch eine Frage auch nicht von der Bevölkerung - - Wobei die da auch überfordert wäre. Also, so eine Frage ist nicht gekommen.“*[287]

Auch wenn im frühen Zeitraum der Planung der tatsächliche Verlauf der Flugrouten theoretisch diskutiert wurde, stellte die Flughafengesellschaft einige Jahre später deutlich fest, dass sie grundsätzlich einen Parallelbetrieb für die Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens für unerlässlich halte. So sagte der damalige Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz bei einer Anhörung im Stadtentwicklungsausschuss des Abgeordnetenhauses am 6. Dezember 2010:

> *„In dem Zusammenhang haben wir auch schon mehrfach ausgeführt, dass der Flughafen Parallelbetrieb braucht, zumindest in Spitzenzeiten, allein um die Fluganmeldung für die Eröffnung des Flughafens auch sicherstellen zu können. Wenn es keinen Parallelbetrieb geben würde, würden wir in der Kapazität mit dem BBI hinter das zurückfallen, was wir jetzt als gemeinsame Kapazität in Tegel und Schönefeld haben.“*[288]

Auch im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ist die Rede davon, dass wenn der neue Flughafen als „Single-Airport“ mit den geplanten Kapazitäten betrieben werden solle, dies „den funktionierenden Betrieb eines unabhängigen Parallelbahnsystems“[289] voraussetze. Wenn 1998 von der Deutschen Flugsicherung festgestellt wurde, dass bei einem Parallelbetrieb keine gerade verlaufenden Flugrouten möglich seien und die Flughafengesellschaft „mehrfach ausgeführt“ hat, dass dieser Parallelbetrieb benötigt würde, so dürfte man über den nicht geraden Verlauf der festzulegenden Routen somit nicht überrascht sein.

Auf Berliner Seite hatte man sich bezüglich der Flugrouten in der Frühphase des Flughafens wohl wenige Gedanken gemacht. Darauf deuten zumindest die Aussagen des damaligen

---

[286] Zeuge Götz Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 44f
[287] Ebd. S. 49
[288] Abgeordnetenhaus von Berlin, 16. Wahlperiode, Wortprotokoll StadtVerk 16/75, S. 7
[289] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, S. 333

Regierenden Bürgermeisters Diepgen sowie des damaligen Leiters des „Referats Großinvestitionen“ und heutigen Staatssekretärs in der Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz Alexander Straßmeir hin. Laut Diepgen habe es bei der Verabschiedung des Konsensbeschlusses von 1996 keine Rolle gespielt, welche Folgen für den Lärmschutz sich aus den An- und Abflugrouten ergeben würden. Bis zu Beginn der öffentlich geführten Debatte über die abknickenden Routen sei ihm von diesen nichts bekannt gewesen und er habe sich, als er davon erfahren habe, telefonisch an den „Flughafenreferenten“ der Senatskanzlei Gerd Kronmüller gewandt, um deswegen nachzufragen. Straßmeir sagte aus, dass die Flugrouten des neuen Flughafens in der frühen Phase, als noch über einen geeigneten Standort diskutiert wurde, keine Rolle gespielt hätten. Bezüglich des Lärmschutzes sei es in dieser Phase eher um die Frage gegangen, ob an einem neuen Flughafen auch nachts an- und abgeflogen werden könnte. Dass die Lärmbelastung bei abknickenden Flugrouten weniger problematisch sei als bei geraden, darauf verwies der Brandenburger Staatssekretär und Flughafenkoordinator Rainer Bretschneider in seiner Aussage: Bei den in der Grobplanung der Deutschen Flugsicherung enthaltenen geradlinig verlaufenden Flugrouten handle es sich quasi um den „Worst Case“ im Bereich Fluglärm. Dadurch, dass mit dieser Routenführung der Fluglärm konzentriert würde, ergäbe sich, dass alle anderen Verläufe der Routen zu einer besseren Lärmsituation führen würden.[290]

Am 30. Mai 2013 teilte die Europäische Kommission mit, dass sie ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnet habe. Die Kommission bezweifle, dass das deutsche Luftverkehrsrecht zur Festlegung von Flugrouten mit der europäischen Umweltgesetzgebung vereinbar sei, hieß es in der dazugehörigen Pressemitteilung. Zu den für den BER vorgesehenen Flugrouten hatte die Kommission nach eigenen Angaben mehrere Beschwerden erhalten, wonach die Anfang 2012 festgelegten Routen erheblich von denen abweichen, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens 2004 genehmigt worden seien. „In einem ersten Schritt im Rahmen eines höchstens dreistufigen Vertragsverletzungsverfahrens hat die Europäische Kommission deshalb heute ein Fristsetzungsschreiben an die Bundesrepublik Deutschland übersandt.“[291] Deutschland habe nun zwei Monate Zeit, eine Stellungnahme hierzu abzugeben. Zu den Hintergründen des Vertragsverletzungsverfahrens führt die Kommission aus, dass das hierzu an Deutschland übersandte Schreiben sich nicht auf ein spezielles Flughafenprojekt beziehe, sondern auf das deutsche Luftverkehrsrecht allgemein, welches zum Teil nicht in Einklang mit den entsprechenden EU-Richtlinien stehe. Die Kommission nennt hier die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten sowie die Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. „Die Kommission verlangt deshalb, dass Deutschland sein Luftverkehrsrecht an die EU-Gesetzgebung anpasst und die Planung von Flugrouten vollständig in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezieht.“[292] Im Fall des BER bat die Kommission in einer gesonderten Korrespondenz um eine Stellungnahme der Bundesrepublik Deutschland:

> *„Dabei geht es um die nachträgliche Änderung von Flugrouten im Süden und Südosten Berlins, da die ursprünglich im Jahr 2004 genehmigten Flugrouten von*

[290] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 32
[291] Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013
[292] Europäische Kommission, Vertragsverletzungsverfahren wegen Flugrouten: Hintergründe. Im Internet: http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/11426_de.htm (Stand: 15. 7. 2013)

> *denen abwichen, die 2012 ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt wurden.“*[293]

Die eingegangene Stellungnahme Deutschlands werde zur Zeit geprüft. Zuvor hatten sich der Bürgerverein Friedrichshagen, der NABU Landesverband Berlin und die Grüne Liga Berlin an die EU-Kommission gewandt und auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Planfeststellungsbehörde aufgefordert, die beabsichtigten Flugrouten einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

> *„Die deutschen Behörden sahen hierfür allerdings keine Veranlassung, obwohl unsere Rechtsanwaltskanzlei ausführlich die europarechtlichen Bedenken dargestellt hat. Auch hier gilt ein weiteres Mal, dass beim Flughafen Berlin-Brandenburg erst die Bürger dafür sorgen müssen, dass Recht und Gesetz gelten“*[294],

teilte der Bürgerverein Friedrichshagen hierzu mit. Die Bürgerinitiative Kleinmachnow erklärte:

> *„Hätten die Flughafenplaner im Bund, in Berlin und in Brandenburg sowie die Deutsche Flugsicherung (DFS) die betroffene Bevölkerung nicht seit 1998 gezielt hinters Licht geführt, sondern von Anfang an offen bekannt gegeben, wie am neuen Hauptstadtflughafen tatsächlich geflogen werden soll, wäre schon damals jedem aufgefallen, dass man hunderttausende Flugzeuge jährlich nicht in niedrigen Höhen über europäische Vogelschutzgebiete, Trinkwasserreservoire für Millionen von Menschen und Fauna-Flora-Habitat-Regionen steuern kann.“*[295]

Bei den Anteilseignern der Flughafengesellschaft sowie der Flughafengesellschaft selbst gab man sich nach der Bekanntgabe des Vertragsverletzungsverfahrens beschwichtigend. Von der Bundesregierung hieß es, auch wenn die deutsche Gesetzgebung mit den EU-Richtlinien nicht übereinstimmten, habe das keine Auswirkungen auf den BER. Der damalige Regierende Bürgermeister Wowereit stellte klar, dass für die Festlegung der Flugrouten die Bundesbehörden zuständig seien und er auf die gute Vertretung der BER-Interessen durch die Vertreter der Bundesrepublik gegenüber der EU-Kommission zähle. Der Sprecher der Flughafengesellschaft sagte, dass das Vertragsverletzungsverfahren keinen Einfluss auf die Fertigstellung des Flughafens habe.[296] Nach der Beschwerde des Bürgervereins Friedrichshagen, des NABU und der Grünen Liga hatte sich die EU-Kommission schon am 21. August 2012 mit einem Schreiben an die Bundesrepublik Deutschland gewandt und um eine Stellungnahme gebeten. Dies berichtete die Berliner Morgenpost am 22. September 2012.[297] Philipp Magalski, Abgeordneter der Piratenfraktion, wollte in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 26. September 2012 vom Senat wissen, ob es denn zutreffe, dass „für das geplante Überfluggebiet am Müggelsee keine Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefunden habe, obwohl dort ein Flora-Fauna-Habitatgebiet sowie angrenzend ein Vogelschutzgebiet lägen.“[298] Staatssekretär Christian

---

[293] Ebd.
[294] Grüne Liga, NABU Landesverband Berlin, Bürgerverein Friedrichshagen, Baumann Rechtsanwälte, Pressemitteilung vom 31. 5. 2013
[295] Bürgerinitiative Weg mit den Flugrouten über Kleinmachnow, Pressemitteilung 149/13 v. 30. 5. 2013
[296] Vgl. http://www.tagesspiegel.de/berlin/eu-verklagt-deutschland-wegen-ber-wowereit-zustaendig-sind-die-bundesbehoerden/8276088-2.html (Stand: 15. 7. 2013)
[297] Berliner Morgenpost (Im Streit um die Flugrouten schaltet sich Brüssel ein) v. 22. 9. 2012
[298] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Inhaltsprotokoll StadtUm 17/14, S. 2

Gaebler (SPD) beantwortete entgegen seiner Verpflichtung die Frage nicht, verwies aber auf ein Schreiben zu diesem Thema, welches der Senat an die Bürgerinitiative Friedrichshagen gesandt haben will. Auf die Frage Magalskis, ob denn dem Senat zu diesem Themenkomplex ein Schreiben der EU-Kommission vorliege, antwortete Gaebler, dass ihm ein solches Schreiben nicht bekannt sei, es aber sein könne, dass es „den zuständigen Brandenburger Behörden zugegangen“ sei.[299] Sollte die Antwort von Gaebler zutreffen, dann hieße dies zum einen, dass der zuständige Staatssekretär die Berichterstattung über den Flughafen BER zumindest in diesem Punkt nicht aufmerksam verfolgte. Zum anderen hieße dies aber auch, dass die Anteilseigner der Flughafengesellschaft sich über solch bedeutende Vorgänge nicht sachgerecht austauschten, was um einiges schwerer wiegt.

[299] Ebd.

VIII. Erste Skandale

1. Fehlinvestitionen der Flughafengesellschaft – Baufeld Ost

Das so genannte Baufeld Ost umfasst ein Gelände nordöstlich des alten Flughafens Schönefeld. Der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), die im September 1990 von der Treuhandanstalt gegründet worden war, trat am 3. Juni 1991 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Zuvor schon hatten die Unternehmen Mannesmann und AEG eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, die die unter Hinzuziehung der Deutschen Bank, der Dresdner Bank und der WestLB eine Studie zum Ausbau des damaligen Flughafens Schönefeld erarbeitete, die im Herbst des Jahres fertig gestellt wurde. Die „Mannesmann-Studie“ schlug drei Phasen des Ausbauvorhabens vor: Das Terminal des bestehenden Flughafens sollte nach Norden hin ausgebaut werden, um ein Passagieraufkommen zwischen drei und sechs Millionen Passagieren abfertigen zu können, und im Süden sollte eine weitere Start- und Landebahn entstehen. Darüber hinaus sollte mit der Suche nach einem Standort für den Bau des beabsichtigten Großflughafens begonnen werden. Der Standort Sperenberg war damals schon Teil der Überlegungen. Konkrete Grundstücke, die für dieses Vorhaben notwendig gewesen wären, wurden in der Studie nicht benannt.[300] Die Flughafengesellschaft ihrerseits ließ über ihre Planungsabteilung die Ergebnisse der „Mannesmann-Studie“ weiter bearbeiten. Resultat war der „Masterplan I“, der später als Grundlage für den Ankauf von Grundstücken durch die damit beauftragte Tochter der Flughafengesellschaft diente, darunter auch das Baufeld Ost mit 125 ha.[301] Dieser Masterplan wurde am 23. April 1991 von Berliner und Brandenburger Politikern, darunter der damalige Finanzsenator von Berlin Elmar Pieroth (CDU) und die Brandenburgischen Minister Klaus-Dieter Kühbacher (SPD) und Walter Hirche (FDP), der Öffentlichkeit vorgestellt. Dies geschah, obwohl die Flughafengesellschaft zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit aufgestellt war, selbst den Ankauf der vermeintlich benötigten Grundstücke zu besorgen. Für Rose ist mit der öffentlichen Vorstellung des Vorhabens

> *„die Katze aus dem Sack. Jeder, der spekulieren will, kann sich nun gut darüber informieren, welche Grundstücke für den Ausbau des Flughafens Schönefeld vorgesehen sind – und versuchen, diese rasch zu kaufen, um sie später wieder mit einem horrenden Gewinn an die Flughafengesellschaft weiterzuverkaufen.“*[302]

In der folgenden Zeit hätten sich sodann auch zahlreiche Immobiliengesellschaften um Einblick in die Unterlagen bemüht. Ihnen kam dabei entgegen, dass Kopien des Masterplans freundlicherweise in den um den Flughafen Schönefeld liegenden Gemeinden auslagen. Germanus Pause, Geschäftsführer der LEG (s. u.), sagte hierzu vor dem Untersuchungsausschuss zu den Vorgängen um das Baufeld Ost, den das Abgeordnetenhaus 1994 eingerichtet hatte:

> *„Also, wenn man ein Grundstück im Erweiterungsgebiet des Flughafens suchte, musste man nur zur nächstgelegenen Gemeinde fahren, ans Schwarze Brett gucken, und da hing der Plan, wo man dann kaufen konnte.“*[303]

---

[300] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 17
[301] Ebd.
[302] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 246
[303] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 18

Die Pläne konnten aber auch bei der Flughafengesellschaft selbst eingesehen werden.[304] Zum gesamten Ablauf um Studien und Masterpläne merkte der damalige Untersuchungsausschuss an:

> *„Bemerkenswert erscheint [...], dass die verschiedenen Planungsentwürfe nicht von der Flughafengesellschaft selbst initiiert wurden, sondern von Kreisen an den Flughafen herangetragen wurden, die selbst als geschäftliche Interessenten an einem Ausbau gelten können (z. B. Mannesmann-Studie).“*[305]

Mit den Ankäufen von Grundstücken um den Flughafen Schönefeld wurde die Landesentwicklunsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (LEG) beauftragt, die im Oktober 1991 gegründet wurde. Als Geschäftsführer wurde Germanus Pause eingesetzt, der bis dahin in Australien tätig war und nach eigener Aussage vom australischen Botschafter in Bonn den Vorschlag erhalten habe, „als Beamter in Ostdeutschland an der Einigung Deutschlands mitzuwirken.“[306] Nicht nur beim Baufeld Ost soll die LEG unter Verantwortung von Pause nicht unbedingt im Sinne der öffentlichen Hand gearbeitet haben. Laut Manager Magazin setzte sich Pause nach einer anderen Affäre um die LEG wieder nach Australien ab.[307]

Im Dezember 1991 wurde die LEG von der Geschäftsführung der FBS schriftlich zum Erwerb von Grundstücken um den Flughafen Schönefeld ermächtigt.[308] Die Grundstückseinkäufe über die LEG vornehmen zu lassen, stellt sich im Nachhinein als wenig nachvollziehbare Entscheidung dar. Zumindest der Berliner Landesrechnungshof schrieb hierzu: „Im übrigen ist nicht nachvollziehbar, wieso für diese schwierigen Grundstücksgeschäfte ausgerechnet die erst im Oktober 1991 gegründete LEG beauftragt wurde.“[309] Beaufsichtigt wurde die Tätigkeit der LEG ohnehin nicht oder wenn, dann nur sehr sporadisch:

> *„Die Tatsache, dass die abgeschlossenen Ankäufe auf keiner beschlossenen Ausbauplanung beruhten, wurde im Aufsichtsrat der FBS nicht problematisiert. […] Der Aufsichtsrat der FBS erklärte sich jedoch zu einem Zeitpunkt, als die meisten Grundstücksankäufe, die letztlich ein Gesamtvolumen von mehreren hundert Millionen hatten, verhandelt wurden, nicht für die Konzeption der Ausbauplanung zuständig: Die Beratung des Ausbauplanes des Flughafens Berlin-Schönefeld wurde auf der Aufsichtsratssitzung der FBS vom 2. März 1992 […] mit dem Hinweis abgebrochen, für diese Beratung sowie die Gesamtentwicklungsplanung sei demnächst der Aufsichtsrat der BBF zuständig.“*[310]

Besagte Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) war am 12. Dezember 1991 gegründet worden. Sie war es auch, die die LEG mit entsprechenden Bürgschaften zum Ankauf von Grundstücken ausstattete. Zumindest die Berliner Senatsverwaltung für Finanzen hatte hierzu

---

[304] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 246
[305] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 19
[306] Germanus Pause, Einen solchen Geist des Aufbruchs wie hier habe ich noch nie erlebt. In: Welt am Sonntag v. 12. 6. 1994
[307] http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-236550.html (Stand: 9. 7. 2013)
[308] Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 44
[309] Zit. nach Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 248
[310] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 21

keine Bedenken.[311] Nach den Erkenntnissen des damaligen Berliner Untersuchungsausschusses wurden die Grundstücke des Baufelds Ost ohne relevante Vorgaben der Flughafengesellschaft angekauft:

> *„Nach Prüfung der vorliegenden Akten und der Vernehmung der Zeugen ist der Ausschuss zu der Überzeugung gelangt, dass den Grundstückskäufen keine verbindlichen bzw. vom Aufsichtsrat oder den Gesellschaftern beschlossenen Planungsvorgaben zugrunde lagen.“*[312]

Laut einem Verkehrswertgutachten vom Juli 1991 bewegten sich die Werte der Teilflächen des Baufelds Ost zwischen 12 DM pro Quadratmeter bei landwirtschaftlicher Nutzung und 125 DM pro Quadratmeter bei Schaffung von Baurecht.[313] Dass jedoch bei den bewusst oder unbewusst durch LEG und Flughafengesellschaft dilettantisch ausgeführten Grundstücksankäufen auch diverse Glücksritter und Spekulanten ihre Chance witterten, lag auf der Hand. Eine Heerschar von Zwischenhändlern, „Vermittlern“, Immobiliengesellschaften und sonstigen Investoren bemühte sich um den Ankauf an sich nicht sehr wertvoller Ackerflächen, die sie später der Flughafengesellschaft zu höheren Preisen wieder anboten – „die märkische Krume wurde auf einen Schlag gleichsam zu Gold“, fasste Der Spiegel 1994 die Situation zusammen.[314] So war zum Beispiel mit dem Unternehmen Geranos eine Gesellschaft der Lufthansa und der Unternehmensgruppe Roland Ernst involviert. Interessant ist dabei der Umstand, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Lufthansa AG Heinz Ruhnau in den Aufsichtsgremien der Flughafengesellschaft saß. Zum Engagement der Lufthansa und der Rolle Ruhnaus heißt es bei Rose:

> *„Trotz seiner Beteuerungen, dass die Lufthansa kein Spekulationsunternehmen sei und nur Grundstücke für den Flughafen sichern wollte, wird innerhalb der Flughafengesellschaft festgestellt, dass auch Geranos gegen die Flughafengesellschaft Angebote für Grundstücke machte und damit die Preise in die Höhe trieb.“*[315]

Weiterhin war eine mysteriöse Gruppe aus unterschiedlichen Gesellschaften mit Sitz in Liechtenstein an den Grundstückskäufen beteiligt, welche nach den Recherchen des Berliner Untersuchungsausschusses das „weitaus größte Areal in Flughafennähe kaufte“.[316] Zum Teil handelte es sich um für die Flughafengesellschaft „existenzielle“ Grundstücke, die auch Teile des Rollfeldes umfassten. „Welches Ziel die Liechtensteiner Gruppe mit diesem Kauf verfolgte, konnte durch den Ausschuss nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden.“[317] Ob es sich bei dieser Unternehmensgruppe tatsächlich um ausländische Investoren handelte, kann bezweifelt werden:

> *„Da die Vertreter aber aus der Bundesrepublik stammen und sehr gut über die Rechts- und Immobilienlage in Berlin und Brandenburg Bescheid zu wissen scheinen, ist nicht auszuschließen, dass Berliner Investoren an dieser Gruppe beteiligt sind oder waren.“*[318]

---

[311] Ebd. S. 22
[312] Ebd. S. 17. Vgl. auch Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 158
[313] Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 42
[314] Der Spiegel (Monopoly im Sand) 31/1994
[315] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 252
[316] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 26
[317] Ebd.
[318] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 250

Ganz deutlich der Berliner Bau-Szene zuzuordnen war ein weiterer Investor: Der ehemalige Moderator der SFB-Abendschau Gerd Ellinghaus[319], der mit verschiedenen – nicht immer erfolgreichen – Bauprojekten in Berlin tätig war und ebenfalls als Partner von Roland Ernst auftrat.[320] Ein interessantes Detail am Rande: Im Jahr 1992 engagierte Ellinghaus den einflussreichen SPD-Politiker Walter Momper als Generalbevollmächtigten seiner Immobiliengesellschaft. Der Focus vermutete später, Momper hätte als „Türöffner" bei der „Beschaffung lukrativer Bauaufträge"[321] fungieren sollen, später trennte man sich im Streit.[322] Die Aktivitäten der auf hohe Wiederveräußerungserlöse spekulierenden Investoren hatte zur Folge, dass die LEG ihrerseits Flächen nur zu überteuerten Preisen ankaufen konnte: „Die gezahlten Kaufpreise für die Grundstücke hatten nach den Erkenntnissen aus der Beweisaufnahme im wesentlichen ihre Grundlage im Spekulationsdruck", heißt es im Bericht des damaligen Untersuchungsausschusses.[323]

Auch bei weiteren Grundstücken, die für den damals angedachten Flughafenausbau benötigt wurden, hatten die Flughafengesellschaft und ihre Eigentümer mit durch Bodenspekulanten in die Höhe getriebenen Kaufpreisen zu tun. Eine Analyse der Besitzverhältnisse in einem „Kernbereich" von 950 Hektar, der die Flächen umfasst, die in jedem Fall für den Ausbau benötigt worden wären, hätte nach einem Bericht der Berliner Zeitung vom 11. Oktober 1996 ergeben, dass „mehr als die Hälfte der Alteigentümer nicht mehr die alleinige Verfügungsgewalt über die Grundstücke besitzen." Bei rund 60 Prozent der betroffenen Grundstücke hätten sich „andere Interessenten eingekauft, sei es über preisgünstige Erbpachtverträge, sei es durch direkten Flächenerwerb." Damit nicht genug:

> *„Nach Informationen der Berliner Zeitung schlugen dabei insbesondere jene Developer zu, die bereits mit Erfolg im Baufeld Ost tätig waren. So gehört ein Teil der Flächen einem gemeinsamen Tochterunternehmen von Roland Ernst und der Lufthansa, Ex-Abendschau-Redakteur Gerd Ellinghaus ist ebenfalls mit einigen Parzellen vertreten. Auch eine ominöse Immobiliengesellschaft aus Vaduz, die bereits beim Baufeld Ost eine Rolle spielte, hat ihre Claims abgesteckt."*[324]

Dass es mit derlei Fehlinvestitionen überhaupt soweit kommen konnte, mag seine Gründe in einem ähnlichen Bereich wie das aktuelle BER-Debakel haben: Die „strukturierte Verantwortungslosigkeit" der zuständigen Geschäftsführer, Aufseher und Regierungen. Ähnlich wie beim BER-Debakel – und ähnlich wie bei anderen Berliner Skandalen – schoben sich die Zuständigen gegenseitig die Verantwortung zu. So sahen sich die Aufsichtsräte durch die Geschäftsführung nicht richtig informiert, man hätte sich eben zu lange darauf verlassen, dass das, was vorgetragen wurde, auch der Realität entsprach. Dass die von der Geschäftsführung ausgestellte Vollmacht für die LEG nicht vom o. g. Aufsichtsratsbeschluss vom 25. November 1991 gedeckt war und dass im Aufsichtsrat darüber gesprochen worden sei – daran wollten sich später nicht mehr alle Beteiligten erinnern.[325] Der damalige Untersuchungsausschuss fasste seine Untersuchungsergebnisse wie folgt zusammen:

---

[319] Zu den heutigen Tätigkeitsschwerpunkten von Ellinghaus gehört nach eigenen Angaben auch die „Unterbringung von Kriegsflüchtlingen". Vgl. www.ellinghaus-one.de/taetigkeitsschwerpunkte/ (Stand: 14.04.2016)
[320] Berliner Zeitung (Ein Berliner Ex-Baulöwe fühlt sich geleimt) v. 8. 4. 1995
[321] Focus (Baulöwe zieht die Krallen ein) 34/1993
[322] Berliner Zeitung (Ein Berliner Ex-Baulöwe fühlt sich geleimt) v. 8. 4. 1995
[323] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 28
[324] Berliner Zeitung (Freie Fahrt für Grundstücksspekulanten) v. 11. 10. 1996
[325] Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 22f

> *„Der Aufsichtsrat der BBF ist seinen Überwachungspflichten gegenüber der Geschäftsführung in bezug auf die Grundstückskäufe unzureichend nachgekommen. Der Aufsichtsrat hat sich vielmehr auf die Erfahrung und Kenntnisse der Geschäftsführung verlassen. Diese hatte für die Grundstückskäufe in dem erfolgten Umfang jedoch keine Wirtschaftlichkeitsprüfung vorgenommen, sondern diese durch spekulative Erwartungen ersetzt. In bezug auf die Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der BBF kommt der Rechnungshof von Berlin in seiner Prüfung der Betätigung Berlins bei der BBF zu dem Ergebnis: ‚Es ist nicht erkennbar, dass die vier Vertreter Berlins im Aufsichtsrat der BBF Einfluss auf Entscheidungen genommen haben, obwohl sie dazu im Interesse Berlins verpflichtet gewesen wären.' Es fehlte eine präzise Zuständigkeitsaufteilung zwischen den Senatsverwaltungen hinsichtlich der wirtschaftlichen und finanziellen Konsequenzen des Grunderwerbs. Der Untersuchungsausschuss teilt in der Substanz die Auffassungen des Rechnungshofes."*[326]

Wie inkompetent sich manche Vertreter des Landes Berlin verhielten mag durch den Umstand verdeutlicht werden, dass der damalige Finanzsenator Elmar Pieroth (CDU) von den Grundstückskäufen erst irgendwann „auf dem Weg ins Büro in der Zeitung" gelesen haben wollte.[327]

Der damals vom Landtag Brandenburg eingesetzte Untersuchungsausschuss benannte deutlich, dass der „Druck" zum Grundstücksankauf vom Aufsichtsrat ausgegangen sei, dem die Geschäftsführung wiederum „völlig hilflos" gegenüber gestanden habe. Zudem habe sich die Geschäftsführung ihrerseits zu sehr auf die Kompetenz der LEG verlassen.[328] Im Bericht des Untersuchungsausschusses des Landtags Brandenburg wurde zudem die dilettantische Herangehensweise an einen künftigen Ausbau bzw. die Neuerrichtung eines Flughafens gerügt:

> *„Alle Entscheidungsträger stimmten zwar darin überein, dass der Flughafen Schönefeld nicht mehr den bestehenden Anforderungen entsprach und im Hinblick auf die nach der Wende erwarteten Veränderungen dringend modernisiert und erweitert werden musste. Offen blieb indes die im wesentlichen politisch zu entscheidende Frage, ob Schönefeld als neuer Großflughafen oder ob ein neuer Großflughafen südlich von Berlin errichtet und Schönefeld bis zu dessen voraussichtlicher Inbetriebnahme im Jahre 2010 als Interimsterminal ausgebaut werden sollte. […] Ein so bedeutendes Projekt wie der Ausbau eines hauptstädtischen Flughafens wurde über Jahre hinweg auf einem planungsrechtlich völlig unabgesicherten Fundament vorangetrieben, lediglich getragen von einer nach der Wiedervereinigung allgemein herrschenden Euphorie eines schier unbegrenzten und schnellen Wachstums."*[329]

Die abschließende Feststellung des damaligen Berliner Untersuchungsausschusses zu Flughafengesellschaft, Aufsichtsrat und Senat ähnelt den Erkenntnissen aus dem BER-Untersuchungsausschuss:

---

[326] Ebd. S. 40
[327] Ebd. S. 24
[328] Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 158
[329] Ebd.

> *„Zudem stellte der Ausschuss in der Beweiserhebung, insbesondere bei der Zeugeneinvernahme, fest, dass sich niemand eigentlich verantwortlich fühlte. Obwohl federführend, sah sich die Verkehrsverwaltung nur eingeschränkt fachlich zuständig; in der Beteiligungsverwaltung (Senatsverwaltung für Finanzen) erfolgte nur eine formale Betrachtung des abzustimmenden Sachverhalts, weil man sich inhaltlich nicht kompetent fühlte. Diese Praxis der Verantwortungsverschiebung hat dazu geführt, dass eine Abstimmung über die Interessen des Landes Berlin zu keinem Zeitpunkt in nachvollziehbarer Weise erfolgte.“*[330]

In einer Prüfungsmitteilung des Rechnungshofs Berlin vom 12. September 1994 heißt es bzgl. der Grundstücksgeschäfte:

> *„Im Rahmen des Grunderwerbs am Flughafen Schönefeld ist nicht nachvollziehbar, wieso für diese schwierigen Grundstücksgeschäfte die erst im Oktober 1991 gegründete LEG beauftragt und dies nachträglich vom Aufsichtsrat der BBF gebilligt wurde. Die Geschäftsführung hat es vor Abschluss des Treuhandvertrages mit der LEG unterlassen, die nach § 10 Abs. 4b der Gesellschafterverträge von FBS und BBF notwendige Zustimmung zumindestens (sic!) des Aufsichtsrates der FBS für jedes Grundstücksgeschäft einzuholen.“*[331]

Um die mit den Grundstückskäufen angerichteten Verluste wieder auszugleichen, überlegten die Verantwortlichen zunächst, die Grundstücke einfach zu einem höheren Preis wieder zu verkaufen.[332] Das Unterfangen erwies sich allerdings als wenig erfolgreich: Anfang 2003 meldeten verschiedene Zeitungen, dass der öffentlichen Hand durch die Grundstücks-Fehlkäufe ein Schaden von 230 Millionen Euro beschert worden sei. Im Jahr 2003 hätte das Baufeld Ost die Flughafengesellschaft mit 281 Millionen Euro Kreditschulden belastet, sein Buchwert wäre allerdings auf rund 48 Millionen Euro abgewertet worden.[333]

Das Baufeld Ost floss danach in die Entscheidung ein, den neuen Flughafen am Standort Schönefeld zu errichten – zumindest ist es explizit im Konsensbeschluss erwähnt. In dessen Anlage heißt es:

> *„Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, dass die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.“*[334]

Während der Arbeit der Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss BER tauchte immer wieder die Frage auf, ob und wenn ja welche Auswirkungen die Grundstücksankäufe und das Baufeld Ost für die später erst ergangene Entscheidung für den BBI/BER-Standort Schönefeld hatten. Die Aussagen der hierzu befragten Zeugen waren zum Teil gegensätzlich. So sagte der damalige Leiter des „Referats Großinvestitionen“ der Berliner Senatskanzlei und heutige Justizstaatssekretär Alexander Straßmeir in seiner Vernehmung am 11. Januar 2013,

---

[330] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 25
[331] Rechnungshof Berlin, Prüfungsmitteilung über die Betätigung Berlins bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) v. 12.09.1994, S. 5, RHvB 1 o. P.
[332] Der Spiegel (Monopoly im Sand) 31/1994
[333] Vgl. Berliner Morgenpost (Großflughafen: Baufeld Ost nur noch 48 Mio. wert) v. 6. 1. 2003 u. Berliner Zeitung (Millionenverluste durch Flughafen-Spekulationen) v. 6. 1. 2003
[334] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drs. 13/624

dass aus seiner Sicht kein Zusammenhang zwischen der Standortentscheidung für Schönefeld und den Grundstücksankäufen bestanden habe. Das Baufeld Ost befände sich in einer Lage, die ohnehin ungeeignet für den Ausbau bzw. Bau des Flughafens sei. Der Zeuge Gerd Kronmüller, der von Januar/Februar 1996 bis 2001 als Referatsleiter in der Senatskanzlei für „Großinvestitionen" tätig war, bestätigte ebenfalls, dass das Baufeld Ost „kein wirklich entscheidender Baustein" bei der Standortentscheidung war.[335] Der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende Hans-Olaf Henkel, der von 1994 bis 1996 im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft saß und am 1. Februar 2013 als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss vernommen wurde, berichtete, dass die Investitionen in das Baufeld Ost bei ihm auf völliges Unverständnis trafen:

> *„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."*[336]

Auf die Nachfrage des Ausschussvorsitzenden Martin Delius, ob die Fehlinvestition in das Baufeld Ost der damaligen Flughafengesellschaft „prägend" für die Standortentscheidung war, antwortete Henkel:

> *„Nein, überhaupt nicht. Sie war einfach ein Klotz am Bein, und die Tatsache, dass man es für Schönefeld nicht brauchte, zeigt ja, dass das eigentlich kein Präjudizit für Schönefeld gewesen sein kann. Ich hatte komischerweise — Da war jemand im Aufsichtsrat, ich glaube, es kann Herr Ruhnau gewesen sein, aber ich weiß nicht mehr, ob das so war. Ich weiß nicht genau, wer dem Vorgänger oder den Vorgängern von Herberg dieses Baufeld Ost zum Kauf empfohlen hat. Es ist mir nie gelungen, das herauszukriegen. Ich weiß nur, dass Herr Ruhnau interessanterweise einer von denen war, die damals genannt wurden als jemand, der gesagt: Ja, das könnte man kaufen, da könnte man vielleicht - - Ich weiß nicht warunm. Herr Ruhnau war auch einer von denen, die sagten, wir sollen nach Sperenberg. Trotzdem. Also, ich habe das nie begriffen und bin, ehrlich gesagt, der Sache nie nachgegangen."*[337]

Der im Zeitraum der Entscheidungsfindung tätige Berater der Flughafengesellschaft Herbert Märtin sagte in der selben Sitzung des Untersuchungsausschusses, das Baufeld Ost sei zwar kein prägender Gegenstand bei der Standortentscheidung gewesen, jedoch habe man diese Fläche durchaus bei der Entscheidung berücksichtigt:

> *„[…] aber es war sehr angebracht, eine sehr ernsthafte Diskussion darüber zu führen, ob man das Problem mit lösen kann. Das waren ja Investitionen in erheblichen Größenordnungen. Die waren ja bereits getätigt, bevor überhaupt Planung begann. Das war ja schon zu einer Zeit, als kurz nach der Wende einige Infrastrukturprojekte sehr schnell und sehr heftig entwickelt werden sollten. Natürlich war das ein – und ich würde auch sagen, richtigerweise – Faktor, den zu berücksichtigen man gut tat, ihn mit in der Matrix der Entscheidungsargumente zu haben. Der spielte aber z.B. keine*

---

[335] Zeuge Gerd Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 11
[336] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.02.2013, S. 4
[337] Ebd. S. 14

> *Rolle beim Raumordnungsverfahren. Aber als dann die Verfeinerung der Standortentscheidung kam, war das ein Argument, ja.“*[338]

Auch der frühere Senator Klaus Böger gab an, dass Überlegungen zum Baufeld Ost in die Entscheidung für den Standort Schönefeld eingeflossen seien. Es wären Überlegungen angestellt worden, wonach bei einem schrittweisen Ausbau des Flughafens das Baufeld Ost für weitere Projekte hätte verwendet werden können. Auf die Frage des Vorsitzenden Delius, ob die Fehlinvestitionen in das Baufeld Ost prägend für die Standortentscheidung gewesen seien, sagte Böger in seiner Vernehmung:

> *„Ja, das war sie auch. Das zeigen auch die formellen Vermerke, der Konsensbeschluss ansonsten. Da steht hinten drin, dass man sich dann bemühen sollte, die Investitionen für Baufeld-Ost, die Fehlinvestition sozusagen, zu heilen. Wenn man dort einen modularen Ausbau hat, kann man dieses Baufeld-Ost dann weiter verwenden für andere Fragen. Das hat sicherlich auch eine Rolle gespielt bei dieser Entscheidung für Schönefeld. Das ergibt auch der Vermerk.“*[339]

Der ehemalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen hingegen sagte aus, das Baufeld Ost hätte die Standortentscheidung nicht prägend beeinflusst. Es wäre auch eine sachlich falsche Entscheidung gewesen, den Flughafen ausschließlich zur Nutzung der Fehlinvestition Baufeld Ost am Standort Schönefeld zu errichten. Am 1. Februar 2013 sagte Diepgen hierzu vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„Ich glaube für die Standortentscheidung war es nicht bedeutsam, jedenfalls für mich in den Abwägungen. Das würde ja bedeuten, dass man Schönefeld deswegen nimmt, weil man den Versuch unternimmt, dann die Fehlinvestitionen und das, was da mit der Entwicklungsgesellschaft passiert ist, dass man den Schaden dort minimiert und deswegen gezwungen ist, die Standortentscheidung in die Richtung zu machen. Das wäre eine sachlich falsche Entscheidung, die aber auch juristisch meiner Ansicht nach – ich bin jetzt vorsichtig in der Formulierung – nicht haltbar wäre, wenn es überprüft wird.“*[340]

Allerdings hatte laut der Aussage von Diepgen das Baufeld Ost wiederum eine Rolle beim Privatisierungsverfahren nach der Standortentscheidung gespielt. Man wollte das Baufeld Ost „optimal“ in das Privatisierungsverfahren einbeziehen, um „Chancen zu geben, dass der Schaden, der damals durch die Flughafengesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg geschehen ist, zu minimieren.“[341]

---

[338] Zeuge Herbert Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 53
[339] Zeuge Klaus Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 74
[340] Zeuge Eberhard Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.02.2013, S. 59
[341] Ebd. S. 59

2. Die gescheiterte Privatisierung von Flughafengesellschaft und Flughafenbau

Der zweite große Skandal um die Flughafengesellschaft und den noch nicht begonnenen Flughafenbau ereignete sich um die Jahrtausendwende und beschäftigte seinerseits wieder jeweils einen Untersuchungsausschuss in Berlin und Brandenburg. Die Berichte dieser beiden Untersuchungsausschüsse wurden durch den aktuellen Untersuchungsausschuss als Beweismittel angefordert, so dass ihre Ergebnisse in die Untersuchung einfließen konnten.[342]

Das Ziel der Privatisierung der Flughafengesellschaft ist ebenso im Konsensbeschluss von 1996 festgehalten wie die Errichtung des neuen Flughafens „unter Beteiligung privater Investoren".[343] Dieses Vorhaben war allerdings schon seit Beginn diversen Unwägbarkeiten unterworfen. Auch gab es schon frühzeitig kritische Stimmen, die dem geplanten Privatisierungsvorhaben ein Scheitern prophezeiten. Der Berliner Untersuchungsausschuss fasste die Schwierigkeiten, die sich für das Privatisierungsprojekt ergaben, wie folgt zusammen: Als „primäres Privatisierungsziel" sei die Errichtung des Flughafens ohne öffentliche Investitionen ausgerufen worden. Allerdings hätten sich die Fehlinvestitionen um das Baufeld Ost, die eine Schuldenbelastung der Flughafengesellschaft von rund 600 Millionen DM zur Folge gehabt hätten, sowie weitere finanzielle Probleme des Unternehmens negativ auf das Vorhaben ausgewirkt.[344] Eine ähnliche Einschätzung zur damaligen finanziellen Situation der Flughafengesellschaft vertrat Michael Breitkopf in seiner für die damalige PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus angefertigten Studie zum Berliner Flughafensystem: Die „fragmentierte Flughafenlandschaft" in Berlin sei nie wirtschaftlich zu betreiben gewesen. Unwirtschaftliche Unternehmensentscheidungen wie Übertragungen nach dem Abzug der Alliierten und Fehlentscheidungen wie die Wiedereröffnung von Tempelhof in den 1980er Jahren sowie die Fehlinvestitionen um das Baufeld Ost hätten dazu geführt, dass die Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie (1998) trotz öffentlicher Subventionen hohe finanzielle Altlasten mit sich herumtrage.[345] Neben der Flughafengesellschaft befänden sich auch Berlin und Brandenburg in einer schwierigen finanziellen Lage. Die Privatisierung des Flughafensystems, die als „Befreiungsschlag" gedacht sei, sei jedoch marktwirtschaftlich „undurchführbar", da erhebliche staatliche Subventionen für die Entschuldung der Flughafengesellschaft, Infrastrukturmaßnahmen und Risikoübernahmen notwendig seien. Ohne diese sei keine Rendite zu erwarten.[346] Zudem zeige der Marktvergleich zwischen Berlin und anderen bundesdeutschen Flughäfen, dass

> *„für Berlin als Standort eines weiteren internationalen Großflughafens kein Platz mehr ist, dass dies von Beginn an Phantasie war und der Markt lediglich die Rolle eines regionalen Zubringerflughafens für die Flughäfen Frankfurt und München, bzw. eines Urlaubsflugverkehrshafens hergibt."*[347]

---

[342] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drs. 14/1515 u. Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drs. 3/5952
[343] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/624, S. 3
[344] Abgeordnetenhaus von Berlin. 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 99
[345] Michael Breitkopf, Das Berliner Flughafensystem. Die Berlin-Brandenburgische Flughafenholding – Projekt Großflughafen Berlin-Brandenburg International. Studie erstellt im Auftrag der PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, 7. 7. 1998, S. 8f
[346] Ebd. S. 9
[347] Ebd.

Ein neuer Großflughafen lasse sich ohnehin nicht privat finanzieren, da, wie auch der Blick auf andere Flughäfen zeige, Investitionen dieser Größenordnung „mit den üblichen Betriebsergebnissen von Flughäfen“ nicht wieder hereinzuholen seien.[348]

> *„Angesichts der Investitionsvolumen im Flughafenbereich und den doch eher marginalen Erträgen ist schwer darstellbar, wie sich eine Privatisierung für Investoren rechnen soll [...], selbst wenn man die Errichtung der Zuwegungen der öffentlichen Hand zuweist.“*[349]

Breitkopfs Fazit von 1998 nahm die spätere Entwicklung voraus:

> *„Eine Privatisierung des vorhandenen Flughafensystems rechnet sich nicht und ist politisch wegen deren (sic!) Stadtlage auch nicht gewollt. Die private Errichtung eines konzentrierten neuen Standortes kann sich wegen der damit verbundenen Investitionskosten im Vergleich zu anderen Standorten nicht rechnen und war damit – unabhängig von den spekulativen Aufkommenserwartungen – von vorneherein dubios.“*[350]

Auch der langjährige Flughafenkritiker Frank Welskop verweist darauf, dass das Scheitern der Privatisierung letztendlich auf die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft zurückgeht und zieht gleichzeitig den Schluss, dass der BER – so er denn irgendwann in Betrieb gegangen sein sollte – ein defizitäres Unterfangen bleiben werde:

> *„An dieser Stelle wird noch deutlicher, warum die Privatisierung eines defizitären Unternehmens wie die de facto wertlose BBF nicht funktionieren konnte, da der Zweck der Privatisierung darin besteht, die Gewinne zu privatisieren und die Verluste zu vergesellschaften. Daher forderte HOCHTIEF eine Renditegarantie von 15 % und eine satte Flughafengebühr, um das abzufedern [...]. HOCHTIEF ging davon aus, dass ohne Flughafengebühr nur mit Verlusten zu rechnen ist. Wenn schon heute klar ist, dass der BBI keine Gewinne erzielt, dann kann auch zweifelsfrei geschlussfolgert werden warum er nicht privatisierbar ist, die Banken bei der Finanzierung keine Beteiligung an dem Risikoflughafen eingehen wollten und die Länder Berlin und Brandenburg auf dieser Verlustmaschine sitzen bleiben werden.“*[351]

Im Herbst 1996 wurde die Projekt-und Planungsgesellschaft mbH (PPS) als Tochterfirma der Berlin Brandenburg Flughafen Holding gegründet. Sie sollte sowohl für die Privatisierung als auch für das zum Bau des Flughafens erforderliche Planfeststellungsverfahren zuständig sein.[352] Als Berater der Flughafengesellschaft war schon vor der Gründung der PPS Herbert Märtin, ehemaliger Abteilungsleiter in der Berliner Senatsverwaltung für Wissenschaft, mit seiner Wirtschafts- und Ingenieurberatungsgesellschaft mbH (WIB) beauftragt – unabhängig von Märtins Beraterfunktion bei der Herbeiführung des Konsensbeschlusses. Ab 1995 erhielt die WIB „erste Aufträge zur Projektierung und Planung des Flughafens“. Auch in den

[348] Ebd. S. 55
[349] Ebd. S. 104
[350] Ebd. S. 106
[351] Frank Welskop, BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Berlin 2009, S. 60
[352] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 36

folgenden Jahren ergingen Aufträge an die WIB.[353] Zu einem dieser Aufträge heißt es im Abschlussbericht des Berliner Untersuchungsausschusses von 2001:

> *„Nach dem Ergebnis der Untersuchung beauftragte die WIB im Juli 1995 die Firma LANAG als Unterauftragsnehmer mit der Umweltverträglichkeitsprüfung in Sperenberg. Bei einer Überprüfung der die WIB beauftragenden PPS stellte sich heraus, dass die Firma LANAG selbst keine Geschäftstätigkeit ausübte, der von der WIB vergebene Auftrag wurde vielmehr von den Mitarbeitern der Firma L.E.G.U.A.N. GmbH abgewickelt. Bei der Firma LANAG handelte es sich demnach um eine so genannte 'Briefkastenfirma'. [...] Geschäftsführendes Mitglied der L.E.G.U.A.N. war auch Rolf Peschel, Sohn des damaligen Mitglieds des Aufsichtsrats der BBF und Senatorin für Justiz, der Zeugin Dr. Peschel-Gutzeit.“*[354]

Märtin war überdies Ende der 1990er Jahre als Berater für das Unternehmen RWE Aqua tätig, also in dem Zeitraum, in dem die damals noch vollständig landeseigenen Berliner Wasserbetriebe „teilprivatisiert“ wurden.[355]

Einer der Aufträge, die die WIB von der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit dem beabsichtigen Privatisierungsverfahren erhielt, war die „Erstellung des BBI-Projektanforderungskataloges und die Layoutoptimierung sowie die Bewertung Flora & Fauna“.[356] Die Flughafen Frankfurt Main AG (FAG), die Teil des von Hochtief geführten Bieterkonsortiums war, überließ der WIB zur „Unterstützung“ für diese Aufgaben mehrere ihrer Mitarbeiter.[357] Im Oktober beschloss die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, die WIB mit der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags für den geplanten Flughafenbau zu beauftragen. FAG und WIB vereinbarten, dass die Unterstützung der FAG für die WIB weiter erfolgen sollte – obwohl der FAG bekannt gewesen sein musste, dass sie damit als interessierter Investor gegen die Vergaberegeln verstieß. Letztlich wurde der WIB im Dezember 1996 von der Flughafengesellschaft das Vertrauen „wegen Unregelmäßigkeiten“ entzogen.[358] Im selben Monat leitete die PPS ein Vergabeverfahren für technische Beratung ein, in dessen Verlauf auch die WIB ihr Interesse an dem Auftrag bekundete. Dabei übersandte sie auch die Lebensläufe der mittlerweile für sie tätigen FAG-Mitarbeiter und erklärte, dass „kein Vergabehindernis entsprechend der bekannten Unvereinbarkeitsregelung bestünde.“[359] Die PPS hatte Interessenten zuvor ein „Informationsmemorandum“ zukommen lassen, welches eine „Unvereinbarkeitsregelung zwischen BBI-Planungs- und BBF-Privatisierungsinteressenten“ enthielt.[360] Märtin war nach den Erkenntnissen der Untersuchungsausschüsse von Berlin und Brandenburg auch als Berater für das Konsortium

---

[353] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 97
[354] Ebd. S. 98
[355] In diesem Zeitraum war Hochtief noch eine Tochtergesellschaft von RWE. 1999 kaufte ein Konsortium aus RWE und Vivendi (heute Veolia) 49,9 Prozent der Wasserbetriebe. Seitdem stiegen die Wasserpreise um ca. 30 Prozent, was laut Kritikern seine Ursache in einer vertraglich festgehaltenen Renditegarantie hat. In den Jahren 2012 und 2013 kaufte das Land nacheinander die Anteile von RWE und Veolia zurück. Zur Geschichte der Teilprivatisierung der Berliner Wasserbetriebe und deren Folgen vgl. bspw. Mathias Behnis, Kein Grund zum Feiern. In: junge Welt v. 29. 10. 2009; Mathias Behnis, Wasser-Rekommunalisierung geht nur mit Demokratisierung. In: Neues Deutschland v. 13. 10. 2012; Benedict Ugarte Chacón, Komplexe Konzernstruktur. In: junge Welt v. 13.10.2015
[356] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 36
[357] Ebd.
[358] Ebd. S. 41
[359] Ebd.
[360] Ebd.

um Hochtief tätig. So hätte das Konsortium im Oktober 1998 mit einer Gesellschaft namens Handel Management Consult (HMC) einen Beratervertrag geschlossen. Die HMC wiederum „gehörte faktisch WIB-Geschäftsführer Märtin“.[361] Das Hochtief-Konsortium leitete Zahlungen an die laut Zeugen als „Scheinfirma“ zu bezeichnende HMC, wobei die Hälfte der eingegangenen Zahlungen an Märtin geflossen sein sollen.[362] Im Juni 1999 erging eine Strafanzeige gegen Märtin. Daraufhin wurden in mehreren Bundesländern Räumlichkeiten der FAG und der Hochtief durchsucht. „Die Staatsanwaltschaft ermittelte in Verbindung mit dem BBI-Projekt gegen WIB-Geschäftsführer Märtin u. a. wegen Betrugsverdachtes entsprechend § 263 StGB.“[363] Märtins Anwalt hingegen warf dem mit Hochtief im Bieterverfahren konkurrierenden Immobilienunternehmen IVG vor, sich ebenfalls um Kontakte zu Märtin bemüht zu haben und ihm bzw. der WIB angeboten zu haben, sie in das Konsortium um die IVG einzubinden.[364] Zudem verwahrte sich Märtin gegen den Verdacht, dass über die bei der WIB wirkenden Mitarbeiter der FAG Informationen an das Hochtief-Konsortium geflossen seien.[365] Bei seiner Vernehmung vor dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss gab Märtin an, das Verfahren gegen ihn sei wegen erwiesener Unschuld eingestellt worden.[366]

Das Oberlandesgericht Brandenburg, an welches sich das Konsortium um die IVG wegen angeblicher Benachteiligung im Vergabeverfahren gewandt hatte, stellte am 3. August 1999 mehrere Verstöße gegen das Vergaberecht fest, darunter jenen, dass bei der Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD), die sowohl im Aufsichtsrat der Bankgesellschaft Berlin als auch im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft saß, eine Doppelmandatierung gegeben sei. Die Bankgesellschaft Berlin gehörte selbst zum Hochtief-Konsortium. Fugmann-Heesing war somit auf beiden Seiten tätig: Im Aufsichtsrat des Mitbieters Bankgesellschaft Berlin und im Aufsichtsrat der Auftraggeberin Flughafengesellschaft.[367] Im Februar 2000 versuchte die PPS, das Hochtief-Konsortium wegen „vergaberechtlichen Zweifeln an der gebotenen Zuverlässigkeit“[368] vom weiteren Vergabeverfahren auszuschließen. Das Oberlandesgericht Brandenburg erklärte den Ausschluss allerdings für unwirksam und empfahl im Jahr 2000 den Zusammenschluss der bislang konkurrierenden Konsortien um Hochtief und IVG.[369]

Mitte 2002 hieß es, IVG und Hochtief hätten eine Absichtserklärung zum Kauf der Flughafengesellschaft abgegeben. Zum Bau des neuen Flughafens wollte das Konsortium EU-Fördergelder einsetzen.[370] Im Februar 2003 war das Privatisierungsverfahren endgültig gescheitert. Berlin, Brandenburg und der Bund hatten die Verhandlungen mit dem Konsortium beendet. Der damalige Brandenburgische Ministerpräsident Manfred Stolpe erklärte, IVG und Hochtief hätten die Risiken, die mit dem Flughafenbau verbunden gewesen

---

[361] Ebd. S. 50
[362] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 97
[363] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 55
[364] Der Spiegel (Fragwürdige Kontakte) 35/1999
[365] Der Spiegel (Spionage für den Sieger?) 32/1999
[366] Zeuge Herbert Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 46. Vgl. auch Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 58
[367] Ebd. S. 55. Zu Fugmann-Heesings politischem Wirken vgl. bspw. Benedict Ugarte Chacón, Kandidatin mit Vergangenheit. In: Berliner MieterEcho 348/Juli 2011
[368] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 57
[369] Ebd. S. 58
[370] Der Tagesspiegel (Die unendliche Geschichte nähert sich ihrem Ende) v. 26. 8. 2002

wären, bei der öffentlichen Hand belassen wollen.[371] Die Anteilseigner der Flughafengesellschaft entschlossen sich sodann, den Bau des neuen Flughafens in eigener Regie vorzunehmen.

[371] Der Tagesspiegel (Privatisierung des neuen Berliner Flughafens gescheitert) v. 8. 2. 2003

IX. Frühe Warnungen

1. Der Construction Manager Drees & Sommer

Das Unternehmen Drees & Sommer war im Zuge des Projekts BER von der Flughafengesellschaft von 2007 bis Anfang 2009 als so genannter Construction Manager beauftragt worden. Die Beauftragung sollte in mehreren Stufen erfolgen, wobei nach den unten dokumentierten Warnungen des Jahres 2008 die nächste Vertragsstufe nicht abgerufen wurde, so dass die Beauftragung von Drees & Sommer erlosch. Zu den Gründen, die dazu geführt haben, die Beauftragung nicht fortzusetzen, konnten die befragten Zeugen keine konkreteren Angaben machen. Gisbert Kollenda, der auf Seiten von Drees & Sommer am Projekt beteiligt war, sagte bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 30. Januar 2015 zu den Aufgaben von Drees & Sommer, diese hätten in der Steuerung der Planungen, in der Durchführung und Steuerung von Vergabeverfahren, der Koordination der Objektüberwachung und zum Teil bei der Steuerung der ausführenden Unternehmen gelegen.[372] Der ehemalige Technische Geschäftsführer Thomas Weyer sagte zur Aufgabenstellung von Drees & Sommer sowie den Gründen für deren Beauftragung am 10. Oktober 2014 vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„Ja, Finanzierung wieder. [...] Wir haben damals in den Verhandlungen mit den Banken vereinbart: Okay, das Risiko wird jetzt größer, weil naturgemäß ein Generalübernehmer nicht mehr da ist, und wir teilen das Ganze in sieben einzelne Gewerke auf. Das ist damals auch mit den Banken so abgestimmt worden, weil die Banken bei dem Thema Risiko natürlich immer mit am Tisch gesessen haben, weil das am Ende der Tage denen auch auf die Füße gefallen wäre. Um das ein Stück zu kompensieren, hatten wir damals gesagt: Okay, diese sieben Schnittstellen, die da entstehen, sind zusätzliche Schnittstellen, die die Finanzierungsseite verteuern würden. Von daher gehen wir jetzt hin und machen eine Ausschreibung für einen Construction Manager, der im Wesentlichen dieses Thema Terminal zu betreuen und dafür zu sorgen hat, dass diese sieben Schnittstellen vom Risiko her eingrenzbar werden. Banken haben nur die Anforderung gestellt: Es muss ein renommiertes Unternehmen sein.“*[373]

Zur Leistung von Drees & Sommer sagte Weyer, dass die Aussagen des Construction Managers „immer sehr klar, sehr pointiert“ gewesen seien. „Von daher war ich sehr dankbar dafür, dass die entsprechend deutlich waren, und man ist dann mit dem Thema auch entsprechend umgegangen.“[374] Der Flughafenplaner Hans-Joachim Paap von gmp sagte bei seiner Vernehmung am 14. März 2014 aus, dass die Projektsteuerung durch den Construction Manager ergänzt werden sollte. Drees & Sommer sei hierbei „mit erweiterten Bauherrenfunktionen ausgestattet“ gewesen und hätte auch „direkt auf die Bauleitung“ einwirken können.[375] Zunächst habe Drees & Sommer eine Analyse des Projekts BER vorgenommen:

> *„Drees & Sommer kam dann zu dem Schluss, dass der Terminal in diesem Zeitplan, der ja vorgegeben war mit einer Eröffnung bis zum 30. Oktober 2011, mindestens eine*

[372] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 69
[373] Zeuge Thomas Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10. Oktober 2014, S. 30
[374] Ebd. S. 30f
[375] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 6

> *Milliarde Euro kosten würde. [...] Drees & Sommer kam zu dem Entschluss, entweder eine Milliarde ausgeben oder sehr viel mehr Zeit nehmen und noch viel kleinteiliger ausschreiben. Drees & Sommer sagte Ende 2008 voraus, dass der Eröffnungstermin im Oktober 2011 zwingend verschoben werden muss. Nach ihrer Vorausschau war selbst der damals noch gar nicht erkannte neue Eröffnungstermin Juni 2012 nicht zu halten. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft ließ das Gutachten durch uns überprüfen, wir stimmten mit den Prämissen von Drees & Sommer überein. Ende 2008 hatte der Bauherr alle Informationen über Termine und Kosten in der Hand, die sich auch alle bewahrheitet haben und mit denen man, wenn man gewollt hätte, das Projekt realistisch hätte steuern können. Auffällig ist, dass die Flughafengesellschaft Drees & Sommer anschließend nicht weiterbeschäftigt hat. [...] Es begann ein juristischer Streit, der mit einem Vergleich endete. Teil dieses Vergleichs war, dass der geschasste Construction Manager über interne Analyseergebnisse Stillschweigen bewahren musste und das auch bis heute tut.“*[376]

Im Lauf des Jahres 2014 wurden der Piratenfraktion anonym einige Dokumente von Drees & Sommer zugespielt, die im Zusammenhang mit dem Projekt BER erstellt wurden. Es handelt sich hierbei um Projektstatusberichte von Dezember 2008 und Januar 2009, ein Protokoll einer Besprechung von Drees & Sommer mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft am 10. November 2008, die zur Vorbereitung der nächsten Aufsichtsratssitzung stattfand, und eine Zusammenfassung von Analyseergebnissen, die der Geschäftsführung am18. November 2008 zuging.[377] Der Untersuchungsausschuss hatte die besagten Dokumente ebenfalls als Beweismittel angefordert. Die folgenden Zitate stammen allerdings aus den Dokumenten, die der Piratenfraktion vorliegen und die diese auch auf ihrer Plattform BERwatch veröffentlichte.[378] Zusammenfassend kann nach der Auswertung allein dieser einzelnen Dokumente gesagt werden, dass innerhalb der Flughafengesellschaft bereits 2009 klar gewesen sein muss, dass die Inbetriebnahme des BER nicht wie ursprünglich geplant im Oktober 2011 erfolgen konnte. Dieser Termin wurde erst im Sommer 2010 auf den dann wiederum nicht eingehaltenen 3. Juni 2012 verschoben. Drees & Sommer warnten davor schon 2008 und empfahlen in einem Szenario sogar eine Inbetriebnahme erst im April 2013. Dies deckt sich mit den Aussagen, die der Planer Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss tätigte.

Das Dokument mit dem Titel „Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie” trägt das Logo von Drees & Sommer und ist als „vertraulich” gekennzeichnet. Laut Protokoll nahmen an der Besprechung neben Rainer Schwarz, Manfred Körtgen, Olaf Nozon und weiteren Kräften der Flughafengesellschaft auch ein Teilnehmer von CBP und drei von Drees & Sommer teil. Als Verfasser des Protokolls ist Gisbert Kolenda von Drees & Sommer angegeben. Die Besprechung fand zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2012 statt. Unter Punkt vier hält das Protokoll zur „Projektstrategie” fest, dass Drees & Sommer in der Sitzung die damals „bestehenden Projektrisiken” vorgestellt habe.[379] Darunter fielen u. a. „erhebliche Kostenüberschreitungen bei den Ausschreibungen Gebäudehülle und Gebäudetechnik”, das „Risiko weiterer

---

[376] Ebd. S. 6f
[377] Vgl. auch Benedict Ugarte Chacón, Geschäftsführung ging am BER 2008 volles Risiko. In: Neues Deutschland v. 11.06.2014
[378] https://ber.piratenfraktion-berlin.de/
[379] Drees & Sommer, Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie, S. 2

Kostensteigerungen bei den im Ausschreibungsstadium befindlichen Vergabepaketen TGA 2 [Technische Gesamtausrüstung, d. V.] sowie Ausbau 1 + Ausbau 2". Zudem ergebe sich eine „fehlende Planungstiefe durch baubegleitende Planung sowie in die Planung zu integrierende Nutzungsänderungen" und es fehlten „ausführungsreife und in sich abgeschlossene Planpakete zum Zeitpunkt der Auftragserteilung". Als letzter Punkt in der Aufzählung der Projektrisiken ist folgendes festgehalten: „hohes Risiko bei der Zielerreichung des Fertigstellungstermins Oktober 2011".[380] Dieses Ziel könne „nur noch mit Beschleunigungs- und terminsichernden Maßnahmen, bei zeitlich stark eingeschränktem Probebetrieb erreicht werden."[381] Als Alternativen zur damals bestehenden Projektstrategie wurden von Drees & Sommer laut Protokoll drei mögliche Alternativen genannt, die sich in der Hauptsache auf den Prozess der Ausschreibungen beziehen. Die erste Variante belässt den Inbetriebnahmetermin im Oktober 2011, die zweite beinhaltet eine Verschiebung um sechs Monate auf April 2012. Nach der dritten Variante hätte eine neue europaweite Ausschreibung mit kleinteiliger Paketierung stattfinden sollen. Eröffnet werden könne der Flughafen dann aber erst im Oktober 2012 oder im April 2013. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft konnte sich für die von Drees & Sommer vorgeschlagenen Alternativen allerdings nicht erwärmen. So heißt es am Ende des Protokolls unter der Überschrift „Festlegungen", dass von der Flughafengesellschaft bzgl. der kommenden Aufsichtsratssitzung bestimmt worden sei, dass „die Variante 1 Eröffnung Oktober 2011 unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken verfolgt wird."[382] Dies bedeutet: Der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, namentlich Rainer Schwarz und Manfred Körtgen, war spätestens seit November 2008 klar, dass es handfeste Argumente dafür gab, die Inbetriebnahme des Flughafens auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Bezüglich der von der Flughafengesellschaft geforderten Nutzungsänderungen kann dem Fazit des der Piratenfraktion ebenfalls vorliegenden Statusberichts Nr. 12/2008 vom 31. Dezember 2008 folgendes entnommen werden:

> *„Die bisher angeordneten Nutzungsänderungen stellen einen massiven Eingriff in den Projektablauf dar. Trotz getroffener GF-Entscheidung [Geschäftsführung, d.V.], keine Planungsänderungen mehr zuzulassen, liegen weiterhin Nutzungsänderungen aus dem Bereich Aviation vor. Die bereits vorliegenden Störungen im Planungsablauf mit paralleler Vorplanung (zur Vorbereitung der Nachtragsbauanträge) und Ausführungsplanung (als Grundlage für die laufenden Rohbauarbeiten und beginnenden Arbeitsvorbereitungen Stahlbau, Fassaden und TGA I) werden damit zusätzlich verschärft werden. Ein geordneter aufbauender Planungsprozess Architektur-Tragwerk-Brandschutz-Technik-Ausbau, inkl. der behördlichen Genehmigungsprozesse, ist dadurch nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich."*[383]

Neben dieser gravierenden Feststellung ist eine rote Ampel abgebildet. Laut Erläuterung im Statusbericht steht eine rote Ampel für ein „sehr kritisches" Risiko.[384] Im Fazit werden weitere Verzögerungen und Terminrisiken geschildert. Am Ende heißt es:

---

[380] Ebd. S. 2
[381] Ebd. S. 3
[382] Ebd. S. 4
[383] Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008 v. 31.12.2008, S. 3
[384] Ebd. S. 12

> *„Für das Gesamtprojekt besteht daher ein erhebliches Risiko. Die Fertigstellung mit Eröffnung im Oktober 2011 ist somit stark gefährdet und wird nur mit terminsichernden Maßnahmen erreichbar sein. Sämtliche Ausschreibungen befinden sich auf dem kritischen Weg."*[385]

Im Statusbericht werden ebenso wie im später erstellten Gutachten von Ernst & Young unter anderem der so genannte Ebenenshift und die doppelstöckigen Fluggastbrücken als Nutzungsänderungen gegenüber der Entwurfsplanung aus dem Jahr 2007 genannt. Und ähnlich wie im Ernst & Young-Gutachten heißt es zu den dadurch ausgelösten (Um)planungsprozessen: „Die Integration der Nutzungs- und Funktionsänderungen in die Ausführungsplanung muss parallel zur erforderlichen Vorplanung der geänderten Bereiche erfolgen."[386] Auch neben dieser Darstellung ist eine rote Ampel abgebildet. Im Fall des Rohbaus des Fluggastterminals hätten die Nutzungs- und Funktionsänderungen dazu geführt, dass 57 Prozent der Planfelder „überarbeitet und von der Ausführungsplanung in die Vorplanung zurückgeführt werden" müssten. Demnach sei der Planungsablauf „erheblich gestört" und entspreche keinem geregelten Ablauf mehr. Auch seien dadurch die bestehenden Baugenehmigungen nicht mehr gültig und die Bauausführung müsse daher in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt (BOA) und Teilbaufreigaben sichergestellt werden.[387] In einer Tabelle zur Risikoeinschätzung für das gesamte Projekt heißt es zu den fehlenden Baugenehmigungen, dass es ein „kritischer Themenbereich" sei, vom Bauordnungsamt Teilbaufreigaben „trotz ungültiger Baugenehmigung" zu erhalten. Sollten diese Freigaben nicht erfolgen, hätte dies den Stopp der Rohbauarbeiten sowie „Kostenrisiken für Baustopps/Terminsicherung/Folgegewerke" zur Folge. Als Maßnahme ist festgehalten: „'Pflege' BOA, damit Teilbaufreigaben trotz ungültiger Gesamtbaugenehmigung erteilt werden."[388] Gisbert Kollenda präzisierte die damalige Einschätzung von Drees & Sommer bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss. So sei der Bauablauf „massiv gestört" gewesen:

> *„Der Rohbau war, wenn ich mich recht erinnere, fünf oder sechs Monate hinter dem Solltermin teilweise bereits zurück. Teile der Ausschreibungen wurden ja noch mal weiter aufgeschlüsselt, weil in bestimmten Gewerken, in relativ groß gefassten Gewerken, im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung keine oder unwirtschaftliche Ergebnisse nur kamen. [...] Das führte halt alles dazu, es wurden Dinge wiederholt, und wenn ich dann dazu gleichzeitig noch mit Störungen von außen komme – von außen, sprich: mit Nutzungsänderungen, egal, wer die einbringt –, dann ist das nicht optimal."*[389]

Zu dem o. g. Projektstatusbericht 12/2008 habe es seitens der Flughafengesellschaft keine Reaktion gegeben: „Wir haben weder von Herrn Schwarz noch Herrn Körtgen, noch von Herrn Korkhaus zu dem Bericht ein Feedback bekommen", so Kollenda vor dem Untersuchungsausschuss.[390] Konfrontiert mit den frühen Warnungen ihres Construction Managers ließen sich die beiden ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss nur zu sehr dürftigen

[385] Ebd. S. 3
[386] Ebd. S. 4
[387] Ebd. S. 5
[388] Ebd. S. 11
[389] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 79
[390] Ebd.

Aussagen hinreißen. Nachdem der Ausschussvorsitzende Martin Delius ihm einige Zitate aus dem Projektstatusbericht von Drees & Sommer vom 31. Dezember 2008 vorgehalten hatte, gab Schwarz an, dass ihm dieser Bericht nicht bekannt sei. Zudem offenbarte er eine echte oder gespielte Ahnungslosigkeit über die Funktion des Construction Managements:

> *„Nein! Mir ist jetzt, ehrlich gesagt, auch gar nicht klar, in welcher Funktion das Drees & Sommer überhaupt gesagt haben.“*[391]

Nachdem Delius ihn über die Beauftragung von Drees & Sommer aufgeklärt hatte, konnte Schwarz sich doch wieder schemenhaft an den Vorgang erinnern:

> *„Also ich kann mich daran erinnern, dass Herr Weyer, nachdem die Ausschreibung des Generalplaners gescheitert war, der Meinung war, der Flughafen müsste sich mit dem Thema Construction Manager zusätzlich bewaffnen, und da ist, glaube ich, auch ein Auftrag an Drees & Sommer gegeben worden. Als Herr Körtgen dann übernommen hat, hat er Drees & Sommer aber meiner Erinnerung nach nicht mehr – Also er hat den Auftrag einfach auslaufen lassen, er hat die nicht mehr weiter beauftragt. Insofern kann ich mich jetzt nicht dran erinnern, was das für eine Relevanz für das Projekt hat, wenn da irgend so ein Projektbüro mal irgendwas schreibt. [...] Was Dezember 2008, also vor sechs Jahren, da Drees & Sommer geschrieben hat – kann ich mich nicht dran erinnern. Kann sein, dass Herr Körtgen das mal erzählt hat, kann auch nicht sein, ich weiß es nicht.“*[392]

Auf die Frage des Ausschussvorsitzenden, ob es häufiger vorkam, dass die Flughafengesellschaft Partner beauftragte, die, wie Schwarz sagte, keine Funktion gehabt hätten, erwiderte Schwarz:

> *„Also, Herr Delius, ich fände es eigentlich ganz gut, wenn Sie mal zuhören würden, was ich Ihnen sage.“*[393]

Auch der ehemalige Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen konnte zum Vorgang um Drees & Sommer wenig Erhellendes beitragen. Warum das Unternehmen beauftragt worden sei, müsse bei Herrn Weyer erfragt werden, sagte Körtgen bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014.[394] Der Sinn einer Beauftragung habe sich ihm nicht erschlossen, da mit dem Construction Management „praktisch eine zweite Projektsteuerung“ geschaffen worden sei.[395] Kollenda wiederum konnte diese ihm bei seiner Vernehmung vorgehaltene Aussage Körtgens nicht nachvollziehen. Körtgen

> *„sollte gewusst haben, was wir tun, da er das Leistungsbild von uns ja als technischer Leiter, bevor er Geschäftsführer wurde, gekannt haben sollte – für eine Beauftragung jetzt eines Construction Managers. Wir haben Sitzungen mit ihm gehabt, wo wir ihm die Problematik und Themen dann für Vergaben erläutert haben [...].“*[396]

---

[391] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.12.2014, S. 23
[392] Ebd. S. 23f
[393] Ebd. S. 24
[394] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 31
[395] Ebd.
[396] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 81

Wie innerhalb der Flughafengesellschaft mit dem Bericht von Drees & Sommer vom 31. Dezember 2008 verfahren wurde, konnte Körtgen dem Untersuchungsausschuss nicht darlegen. Er beließ es bei allgemeinen Hinweisen, wie mit Berichten generell verfahren worden sei. Der Aussage von Schwarz, der die Funktion von Drees & Sommer beim Projekt BER als eher unbedeutend darzustellen versuchte, widerspricht die Aussage des Bauüberwachers der pg bbi Knut Nell vor dem Untersuchungsausschuss am 13. Juni 2014. Nell sagte zur Zusammenarbeit der pg bbi mit dem Construction Manager aus, dass es zwischen beiden „natürlich auch schon einen geregelten Austausch über die Projektabwicklung, Projektprognosen, Projekttrend, auch zu diesem Thema Kosten“ gegeben habe.[397] Wenn ein solcher Austausch stattfand, kann nicht davon gesprochen werden, dass Drees & Sommer keine wichtige Rolle im Projekt BER eingenommen habe.

Das Vertragsverhältnis zur ersten Stufe des Construction Managements endete im Februar 2009. Nach Aussage von Kollenda habe Drees & Sommer erst einen Tag vor Auslaufen des Vertrags erfahren, dass keine weitere Beauftragung der nächsten Stufen stattfinden würde. Dies sei am 27. Februar 2009 gewesen.[398] Nach der Beendigung der Beauftragung wandte sich Drees & Sommer schriftlich an den Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit, um die Sicht des Unternehmens zum Ende der Beauftragung darzulegen. So ist in den Vorbereitungsunterlagen Wowereits für die Sitzung des Aufsichtsrats am 17. September 2009, die dem Untersuchungsausschuss vorlagen, ein Vermerk des Referenten Bodo Mende vom 10. September 2009 enthalten, der sich mit der Beendigung der Tätigkeit von Drees & Sommer befasst. Darin heißt es:

> *„In der Referentenrunde hat die Geschäftsführung darauf verwiesen, dass der Construction Management Vertrag mit Drees & Sommer beendet sei. Es gäbe jedoch noch zu klärende Punkte. Drees & Sommer hatte sich an den Regierenden Bürgermeister gewandt und sich über die Vorgehensweise der Geschäftsführung massiv beschwert.“*[399]

In dem oben erwähnten Schreiben, welches Drees & Sommer am 27. Juli 2009 – also einige Monate nach Beendigung der Tätigkeit im Projekt BER – an Wowereit sandte, ist deutliche Kritik an der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft festgehalten. Nachdem sich „die Situation für uns im Projekt [...] deutlich zugespitzt“ habe, sehe man „als einzigen Ausweg“ sich persönlich an Wowereit zu wenden.[400] Die Flughafengesellschaft habe Zahlungseinbehalte vorgenommen, die aus angeblichen Mängeln der Arbeit von Drees & Sommer resultierten. Nach Auffassung von Drees & Sommer seien diese „Sachverhalte“ jedoch bereits abgearbeitet – „Auf unsere Schreiben gibt es seit 4 Monaten keinerlei Reaktion. Die Einbehalte bleiben ohne Kommentar bestehen.“[401] Laut dem Schreiben soll es sich um Einbehalte in einer Höhe von 478.000 Euro gehandelt haben. Weiterhin schildert Drees & Sommer, dass Forderungen aus Nachträgen „aus zusätzlichen und geänderten Leistungen“ in einer Höhe von 953.000 Euro im Raum stünden. Zusammen mit weiteren Forderungen belaufe sich die Gesamtsumme der Forderungen auf 3.195.000 Euro.[402] Die Nachträge seien seitens der Flughafengesellschaft „ziemlich lapidar abgelehnt“ worden. Eine Verhandlung

---

[397] Zeuge Knut Nell, Wortprotokoll 13.06.2014, S. 32
[398] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 75
[399] Skzl III BF. 22. Sitzung des Projektausschusses BBI am 11. September 2009, SKZL 651, Bl. 109
[400] Schreiben Drees & Sommer an Klaus Wowereit v. 27.07.2009, SKZL 651, Bl. 111
[401] Ebd.
[402] Ebd.

habe hierzu nicht stattgefunden, „Gesprächsanfragen bleiben über Wochen, bis heute, unbeantwortet“.[403] Zur Vertragskonstruktion zwischen Flughafengesellschaft und Drees & Sommer heißt es in dem Schreiben:

> *„Der Hauptkonfliktpunkt in der Zusammenarbeit zwischen FBS und D&S entstand durch die Art des Vertrages. Es wurde ein Construction Management beauftragt. Dies ist ein Auftrag, bei dem der Auftragnehmer sehr große Risiken übernimmt, was jedoch auch die Möglichkeit zur Gestaltung des Projektes bedingt. Dieses Modell ist dann erfolgreich, wenn der Auftragnehmer tatsächlich die Chance hierfür erhält. Dies war bei dem Projekt BBI nahezu unmöglich, da zum Vergabezeitpunkt an D&S alle wesentlichen Eckpunkte des Projektes wie Vergabestrategien, Termine und Kosten festgelegt waren. Unsere Leistungen konnten daher nicht greifen, werden jedoch dringend benötigt.“*[404]

Zu der Historie des Vertragsverhältnisses zwischen Flughafengesellschaft und Drees & Sommer merken letztere an:

> *„Vor der Beauftragung von Drees & Sommer war das Büro Cronauer (CBP) mit den Leistungen für Projektmanagement beauftragt. Projektmanagementleistungen für das Teilprojekt Terminal wurden in Form des oben beschriebenen Construction Managements neu ausgeschrieben. Es gibt deutliche Anzeichen, dass in dem Ausschreibungsverfahren wesentliche Informationen zum Projektstand nicht transparent gemacht wurden. Bauherrenseitige Leistungsdefizite, die bis zum Vergabezeitpunkt bereits bestanden, werden uns nachträglich als Fehlleistungen ausgelegt. Im Januar 2009 wechselte Herr Schwarz als Hauptprojektleiter des Flughafenprojektes von Cronauer (CBP) zu FBS und übernahm dort, als Bereichsleiter Planung und Bau, die technische Federführung als Nachfolger von Herrn Körtgen. Dies beinhaltete sowohl die Gesamtleitung des Projektes, als auch Verhandlungen zur Weiterbeauftragung von Drees & Sommer. [...] Einen Tag vor Ablauf des Vertrages für die Stufe I (Ende Februar), 8 Wochen nach Amtsantritt von Herrn Schwarz, erhielten wir ein Schreiben von FBS, dass die Leistungen nicht weiter beauftragt werden sollen. [...] Das Büro Cronauer hat nach der nicht erfolgten Weiterbeauftragung von D&S in wesentlichen Teilen wieder Leistungen übernommen. Soweit uns bekannt, erfolgte hierfür keine ordnungsgemäße Ausschreibung. Wie dies vergaberechtlich zu sehen ist, möchten wir nicht kommentieren.“*[405]

Den von Drees & Sommer beschriebenen Wechsel von Thomas Schwarz von CBP zur Flughafengesellschaft bezeichnete der ehemalige Technische Geschäftsführer Thomas Weyer vor dem Untersuchungsausschuss dergestalt, dass dies „kein sehr intelligenter Schachzug“ gewesen sei:

> *„Wenn ein Dienstleister als Projektsteuerer, der wöchentlich in den Sitzungen mit den anderen Projektbeteiligten zusammensitzt und wo die Atmosphäre aufgrund des unterschiedlichen Rollenspiels nicht unbedingt optimal und ideal ist, dann auf einmal in so eine Funktion reinkommt, das ist extrem schwierig, das ist nicht gut [...]“.*[406]

---

[403] Schreiben Drees & Sommer an Klaus Wowereit v. 27.07.2009, SKZL 651, Bl. 111
[404] Ebd. Bl. 112
[405] Ebd. Bl. 113
[406] Zeuge Thomas Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10. Oktober 2014, S. 57

Man sehe sich, so heißt es in der Zusammenfassung des Schreibens von Drees & Sommer, nun gezwungen, den Klageweg zu beschreiten.[407] Der Brief wurde innerhalb der Senatskanzlei behandelt. Auch hierzu existiert ein Vermerk des Referenten Bodo Mende, der folgendes empfiehlt:

> *„Es wird vorgeschlagen, dass der Regierende Bürgermeister Drees & Sommer nicht zu einem persönlichen Gespräch empfängt, sondern stattdessen schriftlich antwortet und dabei insbesondere auf die Zuständigkeit der Geschäftsführung zur Regelung dieser Angelegenheit verweist.“*[408]

Laut dem o. g. Vermerk vom 10. September 2009 hatte sich die Senatskanzlei nach Erhalt des Schreibens an den externen Beobachter Peter Oettel gewandt und ihn um eine Stellungnahme zu den von Drees & Sommer vorgebrachten Vorwürfen ersucht. Oettel teilte laut Vermerk

> *„fernmündlich mit, dass er den Vorgang sehr gut kenne und die Geschäftsführung in dieser Frage vollends unterstütze. Er habe sich schon seit längerem gewundert, warum sich die Geschäftsführung noch nicht von Drees & Sommer getrennt habe.“*[409]

Zu den Leistungen von Drees & Sommer heißt es in einer Stellungnahme von Oettel vom 26. Oktober 2009, beispielsweise, dass sich der „unmittelbar mit D&S zusammenarbeitende Bereich Einkauf der FBS“ bei Oettel und anderen Stellen mehrfach über „die massiv und permanent aufgetretenen Mängel bei der Leistungserfüllung in Vergabeverfahren für das Terminal durch D&S“ beklagt habe.[410] So seien u. a. eine „vergaberechtliche Sachkompetenz und Qualitätsmanagement“ nicht vorhanden gewesen und es habe „offensichtlich personelle und terminliche Engpässe beim Umsetzen der ambitionierten – eher unrealistischen – Vergabeterminplanung“ gegeben.[411] Zusammenfassend heißt es in der Stellungnahme Oettels:

> *„Der Schriftverkehr [...] und auch die Erfahrungen des Unterzeichners beim Prüfen von Vergabeunterlagen hinterlassen den Eindruck, dass D&S mit den Aufgaben des Construction-Managements für den Flughafen BBI personell qualitativ und quantitativ überfordert war (u. a. Schreiben FBS an D&S vom 28.08.2008). Da mit einer weiteren Beauftragung nicht mehr zu rechnen war, versucht D&S zum bzw. nach Vertragsende mit sehr hohen finanziellen (Nach-)forderungen, seine Position für etwaige Verhandlungen zu verbessern.“*[412]

Im Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrates am 11. September 2009 ist festgehalten, dass der damalige Technische Geschäftsführer Körtgen bzgl. der Beendigung des Vertragsverhältnisses mit Drees & Sommer berichtet habe, dass „aktuell außergerichtliche Verhandlungen zum Ausgleich noch behaupteter offener Ansprüche geführt“ würden.[413] Drees & Sommer und die Flughafengesellschaft stritten sich dennoch vor dem Landgericht Berlin. Dabei erhob Drees & Sommer zunächst Ansprüche in einer Höhe von rund 2,5

---

[407] Schreiben Drees & Sommer an Klaus Wowereit v. 27.07.2009, SKZL 651, Bl. 114
[408] Skzl III BF, Baumaßnahme Flughafen Berlin Brandenburg International Leistungen von Drees & Sommer, SKZL 651, Bl. 116
[409] Skzl III BF. 22. Sitzung des Projektausschusses BBI am 11. September 2009, SKZL 651, Bl. 109
[410] ARGE Transparenz BBI/Peter Oettel, Stellungnahme v. 26.10.2009, SKZL 200, Bl. 254
[411] Ebd.
[412] Ebd. Bl. 256
[413] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Projektausschusses BBI des Aufsichtsrats am 11. September 2009, FBB 273 o. P.

Millionen Euro gegenüber der Flughafengesellschaft, um sich Leistungen des Construction Managements vergüten zu lassen.[414] Die Rechtsanwälte der Flughafengesellschaft beantragten, die Klage zurückzuweisen, da die Leistungen von Drees & Sommer „unvollständig und größtenteils sehr mangelhaft erbracht“ worden seien.[415] Drees & Sommer teilten diese Auffassung naturgemäß nicht und stellten in einem weiteren Schriftsatz klar:

> *„Die Beklagte hingegen baut gerade zum ersten und einzigen Mal einen neuen Flughafen und sie ist dabei in viele mediale, juristische und finanzielle Fettnäpfchen getreten, ist eingebunden in starke politische Zwänge, personell überfordert und agiert vielfach in einer Weise, die man fast als laienhaft bezeichnen könnte. Die Klägerin hat der Beklagten in der ersten Projektphase viele unangenehme Wahrheiten offenbart und hier geht es der Klägerin scheinbar nicht anders als dem Überbringer schlechter Nachrichten in der Antike, sie wird zwar nicht geköpft, aber bestraft – einmal durch die Nichtbeauftragung mit der zweiten Stufe und dann mit der Nichtzahlung der vereinbarten Vergütung nebst Einbehalt der Bürgschaft.“*[416]

Beide Parteien einigten sich schließlich auf einen Vergleich, wonach die Flughafengesellschaft 695.000 Euro nebst 4 Prozent Zinsen seit Rechtsanhängigkeit an Drees & Sommer zu zahlen hatte.[417] Weiterhin verpflichteten sich beide Parteien,

> *„auch nach Abschluss dieses Vergleiches Informationen über Betriebsdetails und Einzelheiten zur Projektabwicklung vertraulich zu behandeln. Soweit dies nicht durch die berechtigte Wahrnehmung eigener Interessen erforderlich ist, werden die Parteien davon absehen, sich negativ über die Auftragsabwicklung der jeweils anderen Partei zu äußern.“*[418]

Es bleibt somit festzuhalten, dass innerhalb der Flughafengesellschaft bereits im Jahr 2008 deutliche Hinweise darauf existierten, dass der Projektablauf gestört war und eine Verschiebung der Inbetriebnahme notwendig erschien. Nach den Aussagen der ehemaligen Geschäftsführer Schwarz und Körtgen zu urteilen reagierte die Geschäftsführung als ganzes nicht adäquat auf die Warnungen bzw. Empfehlungen des Construction Managers und hielten im Wissen um die damit verbundenen Risiken an ihrer ursprünglichen Terminplanung fest. Wenn die ehemaligen Geschäftsführer Schwarz und Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss angaben, sich angeblich weder an die Beauftragung eines Construction Managements noch an die kritischen Darstellungen von Drees & Sommer konkret erinnern zu können, so ist dies weder nachvollziehbar noch glaubwürdig.

---

[414] Hecker Werner Himmelreich Rechtsanwälte, Klage der ARGE Drees & Sommer v. 18.09.2009, LG Berlin 1, Bl. 1
[415] Kapellmann und Partner Rechtsanwälte, Klageerwiderung v. 23.12.2009, LG Berlin 1, Bl. 32
[416] Hecker Werner Himmerlreich Rechtsanwaälte, Schriftsatz v. 19.02.2010, LG Berlin 1, Bl. 72
[417] Landgericht Berlin, Beschluss v. 24.08.2010, Geschäftsnummer 20 O 489/09, LG Berlin 1, Bl. 214
[418] Ebd. Bl. 215

X. Störungen des Projektablaufs

1. Das Gutachten von Ernst & Young von April 2012

Zu den Beweismitteln, die der Untersuchungsausschuss anforderte, gehörte auch ein Gutachten mit dem Titel „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen" vom April 2012. Dieses hatte die pg bbi durch die Beratungsfirma Ernst & Young erstellen lassen, zumindest ist der Name der pg bbi auf dem Deckblatt des Gutachtens genannt. Laut einem Bericht der Berliner Morgenpost wurde das Gutachten bereits Ende 2011 von gmp in Auftrag gegeben.[419] Bei den unten zitierten Passagen aus dem Gutachten handelt es sich nicht um solche aus dem Beweismittel des Untersuchungsausschusses, sondern um Zitate aus einer Version des Gutachtens, die die Friedrichshagener Bürgerinitiative im November 2013 auf ihrer Internetseite veröffentlichte.[420] Die Bürgerinitiative setzt sich seit langem kritisch mit dem Bau des BER auseinander. Ihrem Mitglied Katrin Arendt war es nach „monatelangen Bemühungen in Form von Anträgen und Anfragen" gelungen, das Gutachten zu erhalten und schließlich zu veröffentlichen. Bereits im Juni 2012 hatte sie hierzu die entsprechende Akteneinsicht beantragt. Nach mehreren Anläufen habe das Bundesverkehrsministerium die Akteneinsicht gewährt.[421]

Die Bürgerinitiative war allerdings nicht die einzige, die einige Schwierigkeiten hatte, an das Gutachten zu gelangen. Auch die Bemühungen des Untersuchungsausschusses erstreckten sich über einen längeren Zeitraum. Dies hatte seinen Grund darin, dass gmp, bei der die Unterlage vom Ausschuss als Beweismittel angefordert war, über mehrere Monate nicht in der Lage war, das Dokument so wie angefordert zu übermitteln. Aus diesem Grund sah sich der Ausschuss gezwungen, einen Gerichtsbeschluss zu dessen Beschlagnahme zu erwirken. Dies ist zumindest in der Geschichte der Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses ein äußerst seltener Vorgang, was zeigt, dass eine solche Maßnahme von den Abgeordneten keinesfalls leichtfertig beschlossen wird. Der Gerichtsbeschluss wurde am 25. Oktober 2013 dergestalt umgesetzt, dass Mitglieder des Untersuchungsausschusses gemeinsam mit polizeilichen Einsatzkräften zeitgleich bei den Büros von gmp in Berlin und Hamburg sowie bei einer Privatwohnung eines Gesellschafters von gmp aufliefen. Das Gutachten konnte schließlich sichergestellt werden. gmp habe den Ausschuss nach der Anforderung der Unterlagen „mehrfach über deren Zustand und Verbleib" getäuscht, hieß es in einer Pressemitteilung des Untersuchungsausschusses.[422] Dass man den Ausschuss habe täuschen wollen, wies gmp zurück. Man habe schließlich bereits im Februar 2013 eine Version des Gutachtens an den Ausschuss übergeben. Die Vorwürfe, es sei versucht worden, den Ausschuss zu täuschen, und Inhalte der Unterlagen seien nachträglich geändert worden, seien „unhaltbar". Allerdings gab gmp in seiner Pressemitteilung zur Hausdurchsuchung freimütig zu, sehr wohl Änderungen am verlangten Dokument vorgenommen zu haben:

> *„Die dem Ausschuss übergebene Version enthielt aus Gründen von Geschäftsgeheimnissen lediglich Schwärzungen der Beträge von gezahlten und nicht*

[419] Berliner Morgenpost (Immer neue Pläne behinderten Bau des Hauptstadtflughafens) v. 01.11.2013
[420] http://www.fbi-berlin.org/archives/7660 (Stand: 06.11.2014)
[421] Berliner Morgenpost (Immer neue Pläne behinderten Bau des Hauptstadtflughafens) v. 01.11.2013
[422] Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung vom 25.10.2013

gezahlten Honoraren; der Textteil war vollständig lesbar. Das wurde dem Ausschuss auch offen mitgeteilt."[423]

Weiterhin teilte gmp mit, der Ausschussvorsitzende hätte ja „zum Telefon greifen" können, anstatt einen Durchsuchungsbeschluss zu erwirken. Letzteres sei unverhältnismäßig „und scheint allein politisch motiviert."[424] Diese Aussagen offenbaren, dass gmp bzw. die vom Unternehmen eingesetzten Rechts- und Medienberater keine hinreichende Erfahrung mit der Funktionsweise parlamentarischer Untersuchungsausschüsse hatten. Denn erstens ist es allein Sache des Untersuchungsausschusses zu entscheiden, ob ein angefordertes Beweismittel vollständig vorliegt oder nicht. Es ist in keinem Fall Sache der herausgebenden Stelle, dem Ausschuss die Entscheidung darüber abnehmen zu wollen. Schwärzungen, die gmp nach eigener Aussage vorgenommen hat, sind vor diesem Hintergrund eindeutig als Manipulationsversuch zu werten. Zweitens: Es hätte gmp zudem klar sein müssen, dass ein parlamentarisches Gremium, noch dazu ein Untersuchungsausschuss, gewissen Formalitäten unterliegt, die, wohl anders als in der Lebenswirklichkeit von gmp, nicht mit einem Griff zum Telefonhörer umgangen werden können. Bei einer entsprechend sorgfältig erfolgten rechtlichen Beratung hätte diese Kenntnis bei gmp vorausgesetzt werden müssen. Gleiches gilt für den Vorwurf an den Ausschussvorsitzenden, dieser hätte aus einer politischen Motivation heraus einen unverhältnismäßigen Durchsuchungsbeschluss erwirkt. Für solcherlei Maßnahmen ist der Untersuchungsausschuss als ganzes verantwortlich, der in seiner Gesamtheit die entsprechenden Beschlüsse zu treffen hat. Ein einzelner Abgeordneter – selbst wenn er Ausschussvorsitzender ist – wäre formell gar nicht in der Lage, einen Durchsuchungsbeschluss zu erwirken. Die von gmp und ihren Medienberatern öffentlich vorgetragenen Anschuldigungen sind somit schlichtweg abwegig. Weiterhin hätte das zuständige Gericht sicherlich keinen entsprechenden Beschluss gefasst, wenn die Sachlage so unbegründet gewesen wäre, wie gmp sie im Nachhinein versucht darzustellen. Dass der Durchsuchungsbeschluss rechtmäßig erfolgt war, stellte das Kammergericht Berlin nach einer Beschwerde von gmp in seinem Beschluss vom 6. Oktober 2014 klar.[425]

Das von der Ernst & Young Real Estate GmbH erstellte Gutachten nennt auf der Titelseite als Auftraggeberin die Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pg bbi) und ist datiert auf den 27. April 2012 – also einen Zeitpunkt, an dem offiziell noch mit einer Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 gerechnet wurde. Titel des Gutachtens ist „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen". Auf jeder Seite findet sich der Hinweis, dass der Text von den Verfassern als „vertraulich" eingestuft wurde. Erstellt wurde es unter Zuhilfenahme von durch die pg bbi zur Verfügung gestellter Projektunterlagen.[426]

Unter der Kapitelüberschrift „Der gestörte Projektablauf (IST)" befasst sich der Text mit insgesamt sechs Störungen, darunter u. a. die doppelstöckigen Fluggastbrücken, der so genannte Ebenenshift und die Umsetzung der EU-Verordnung 297/2010, nach welcher Flüssigkeiten, Aerosole und Gele zwar an Bord von Flugzeugen mitgeführt werden dürfen,

[423] Architekten von Gerkan, Marg und Partner, Presseerklärung vom 26.10.2013
[424] Ebd.
[425] Kammergericht Berlin Geschäftsnr. 1 AR 1/14 (WSt)
[426] Ernst & Young Real Estate GmbH, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, Berlin , den 27. April 2012, S. 4

vorher jedoch entsprechend kontrolliert werden müssen.[427] Hierzu sind so genannte Flüssigkeitsscanner notwendig, mit denen die Sicherheitskontrollen der Flughäfen ausgestattet werden müssen. Zu den Grundlagen des Gutachtens heißt es zu Beginn, dass der Leistungsumfang der pg bbi, die von der Flughafengesellschaft mit Generalplanerleistungen beauftragt wurde, im Verlauf des Projekts „um eine Reihe von Zusatzbeauftragungen erweitert" worden sei.[428]

> *„Daraus folgend haben sowohl Art und Umfang der Leistungen der pg bbi sowie die Dimensionen der zu beplanenden Gebäude erheblich gegenüber der ursprünglichen Entwurfsplanung zugenommen. Die Projektabwicklung stand seit Herbst 2007 unter dem Einfluss von zahlreichen – zum Teil massiven Störungen – insbesondere aus dem Verantwortungsbereich der FBS."*[429]

Die Gutachter merken an, dass die Strukturen und Prozesse der Flughafengesellschaft eigentlich nur auf die ursprünglichen Bedingungen des BER-Projekts ausgerichtet waren, nämlich die „Vergabe von Ausführungsplanung und Bauausführung an einen Schlüsselfertig-Generalunternehmer".[430] Die Veränderung der Vergabestrategie sowie die „angeordneten vielfachen Änderungen" seien allerdings in solch einem großen Umfang erfolgt, auf den „die Strukturen und Ablaufprozesse" der Flughafengesellschaft „nicht hinreichend angepasst wurden".[431] Auch aus diesem Grund habe die Flughafengesellschaft als Bauherrin im Januar 2010 festgelegt, „keine wesentlichen Planungsänderungen mehr anzuordnen. Allerdings wurde dieser Beschluss – wie die Vielzahl der danach folgenden Änderungsanordnungen zeigt – nicht umgesetzt."[432] Erschwerend sei hinzugekommen, dass sich die durch die Planungsänderungen hervorgerufenen Risiken durch das Festhalten der Flughafengesellschaft am ursprünglichen Inbetriebnahmetermin potenziert hätten. Pufferzeiträume und der erforderliche Probebetrieb hätten so in der Terminplanung reduziert werden müssen.[433] Mit anderen Worten: Laut Gutachten war die Flughafengesellschaft strukturell gar nicht darauf ausgerichtet, ein Großprojekt wie den Bau eines neuen Flughafens zu stemmen. Weiterhin haben Geschäftsführung und Aufsichtsrat dadurch, dass sie trotz zahlreicher von ihnen angeordneter Planungsänderungen die Inbetriebnahme nicht um einen angemessenen Zeitraum verschieben wollten, zu einer Anhäufung von Risiken beigetragen, die schließlich zum heute wahrnehmbaren Debakel geführt haben. Diese Schlussfolgerung deckt sich übrigens mit den Warnungen des Construction Managers Drees & Sommer von 2008. Und ähnlich wie vormals Drees & Sommer weisen auch Ernst & Young auf die massiven Eingriffe in den Projektablauf hin, die durch die von der Flughafengesellschaft gewünschten Änderungen „Doppelstöckige Fluggastbrücken" und „Ebenenshift" ausgelöst wurden. Hierzu seien sogar neue Baugenehmigungen erforderlich geworden. In der Folge sei es zu mehrfachen Unterbrechungen in der Bauausführung gekommen.[434] Die doppelstöckigen Fluggastbrücken seien von der Flughafengesellschaft angeordnet worden, um so genannten

---

[427] Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union L 90/1 – Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission vom 9. April 2010
[428] Ernst & Young Real Estate GmbH, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, Berlin , den 27. April 2012, S. 4
429 Ebd.
[430] Ebd. S. 10
[431] Ebd.
[432] Ebd.
[433] Ebd.
[434] Ebd. S. 11

Non-Schengen-Passagieren zu ermöglichen, ohne ein Treppenhaus benutzen zu müssen zu ihrer Fluggastbrücke zu gelangen. Zuvor war geplant, dass Non-Schengen-Passagiere hierzu über Treppenhäuser und Aufzüge einen Ebenenwechsel hätten vornehmen müssen. Während dieser Zeit hätten die Treppenhäuser nicht für Schengen-Passagiere zum Busboarding genutzt werden können. Durch die Umplanung sollte sich die Anzahl der verfügbaren Non-Schengen-Abfluggates von ursprünglich 25 auf 39 erhöhen. Gleichzeitig können nun mehr Passagiere parallel abgefertigt werden und es „entsteht kein Verlust an Warte- und Gastronomieflächen".[435] Die Auswirkungen auf den Projektablauf beschreiben die Gutachter folgendermaßen:

> *„Folglich mussten die Rohbauarbeiten teilweise unterbrochen werden. Um den Terminzielen der FBS gerecht zu werden, mussten Planunterlagen für den Rohbau zum Teil vor und parallel zur Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gefertigt werden. […] Aufgrund des unverändert von der FBS vorgegebenen Terminziels (Inbetriebnahme 30.10.2011) war die pg bbi gezwungen, die Änderungen der Planung nicht chronologisch und sukzessive umzusetzen (erst Überarbeitung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung danach Ausführungsplanung), sondern alle Planungsphasen gleichzeitig und parallel zueinander voranzutreiben."*[436]

Zum selben Schluss kommen Ernst & Young bezüglich des „Ebenenshifts". Ursprünglich seien Non-Schengen-Ankunft und –Abflug „auf bestimmte Bereiche begrenzt und voneinander abgegrenzt" gewesen. Es habe das „vollständige Trennungsprinzip" gegolten.[437] Um wie später von der Flughafengesellschaft gewünscht das Boarding von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren parallel zu ermöglichen, hätten Flächen und Passagierströme „komplett überarbeitet werden" müssen, was im Mainpier zu weitreichenden baulichen Veränderungen geführt habe. Diese Veränderungen hätten den Einbau einer weiteren Ebene notwendig gemacht, was wiederum dazu geführt habe, dass durch die Änderung des Fluchtwegekonzepts mehrere Treppenhäuser im Mainpier zu Fluchttreppenhäusern hätten umgebaut werden müssen. Neben der Unterbrechung der Rohbauarbeiten hätte das gesamte Brandschutzkonzept auf Grund der neu festgelegten Passagierströme angepasst werden müssen.[438]

In der Zusammenfassung des Gutachtens wird noch einmal hervorgehoben, dass die Störungen im Projektablauf durch die Flughafengesellschaft zu verantworten seien:

> *„Nach Abschluss des Generalplanervertrages vom 16.01./29.02.2008 hat die FBS den vorgesehenen Planungsablauf durch umfangreiche Änderungsanordnungen erheblich gestört. Im ersten Halbjahr 2008 hat die FBS gravierende Änderungen zur bis dato bestehenden Entwurfsplanung (Stand Oktober 2007) angeordnet. […] Neben den genannten wesentlichen Änderungsanordnungen der FBS hat die FBS während der gesamten Planungs- und Bauausführungsphase ca. 500 weitere Änderungen zur bestehenden Planung angeordnet, die vor dem Hintergrund der weitgehend diskontinuierlichen baubegleitenden Planung mit hoher Wahrscheinlichkeit einen verzögernden Effekt auf das Projekt hatten."*[439]

---

[435] Ebd. S. 15
[436] Ebd. S. 15f
[437] Ebd. S. 17
[438] Ebd.
[439] Ebd. S. 25

Die in dem Gutachten getroffenen Aussagen zu den Ursachen der Verzögerungen im Bauablauf sollten allerdings vor dem Hintergrund gesehen werden, dass das Gutachten erst 2012 erstellt wurde – also nach der Integration der Änderungsverlangen in das Projekt. Rolf Peterhänsel, laut Aussage vor dem Untersuchungsausschuss seit 2005 beim Projektsteuerer WSP CBP tätig, wies in seiner Aussage darauf hin, dass pg bbi zum Zeitpunkt der Änderungsverlangen keine Hinweise auf dadurch möglicherweise hervorgerufene Verzögerungen gegeben habe:

> *„Es gab eigentlich bis zum Schluss keinen Hinweis von pg bbi, dass sie da irgendwo ein Problem hätten. Irgendwann kam dann mal ein Gutachten von Ernst & Young, wo sie dann meinten, sie müssten eigentlich jetzt im Nachhinein drauf hinweisen, dass das alles sehr schwierig war. Das verstehe ich auch – nur natürlich der falsche Zeitpunkt. Es war nie ein Hinweis von dem Planer - - Für ihn war es ja auch, sage ich mal, ein gutes Geschäft. Er hat ja, ohne Akquise betreiben zu müssen, Aufträge bekommen dadurch. [...] Und da wir halt immer in Terminnot waren, war es immer so: a) war er im Projekt, pg bbi, und zum anderen hat er auch jeweils nachgewiesen terminlich, dass der Termin steht und er auch dadurch keine Probleme hat – was natürlich, objektiv gesehen, nicht ganz richtig ist.“*[440]

Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz wies bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Dezember 2014 ebenfalls auf den Umstand hin, dass die pg bbi den Änderungsverlangen der Flughafengesellschaft nicht widersprochen habe:

> *„Ich kann mich nicht erinnern, dass die irgendwelche Änderungswünsche gravierender Art abgelehnt hätten, weil jeder Änderungswunsch war natürlich zusätzliches Budget für die gewesen. Also das heißt, ich erwarte eigentlich von einem verantwortlichen Architekten, dass er sagt, wenn es nicht mehr geht. Nur er durchblickt ja, was das für Implikationen bis zur Brandschutzanlage hat. [...] Mir ist kein Fall bekannt, wo das jemals signalisiert wurde, sondern ganz im Gegenteil: Der hat das immer freudig entgegengenommen und hat gesagt: Ja, kriegen wir schon hin!“*[441]

2. Die Verschiebung im Jahr 2010

Der ursprünglich angesetzte Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011 wurde ab Februar 2010 offen in Frage gestellt. Die Gründe für die Verschiebung der Inbetriebnahme auf den dann wiederum nicht eingehaltenen 3. Juni 2012 waren in erster Linie die Änderungen bei Planung und Bau, die sich aus der EU-Verordnung Nr. 297/2010 ergaben sowie die Insolvenz des Planungsbüros IGK IGR, welches neben den Unternehmen JSK und gmpTeil der pg bbi war. Zum genauen Ablauf der Terminverschiebung verweisen wir auf das Kapitel F. des Ausschussberichts. Wie bereits im Kapitel zum Construction Manager Drees & Sommer gezeigt, lagen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits Ende des Jahres 2008 Hinweise auf erhebliche Störungen im Projektablauf vor, die laut den Darstellungen von Drees & Sommer ein hohes Risiko für den Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011

[440] Zeuge Rolf Peterhänsel, Wortprotokoll der Vernehmung am 08.01.2016, S. 65
[441] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.12.2014, S. 101

bedeuteten. Der Construction Manager hatte, wie beschrieben, eine Verschiebung der Inbetriebnahme auf den April 2013 ins Gespräch gebracht. Die Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen hielten entgegen der ihnen dargelegten Risiken zunächst am Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011 fest – „unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken“.[442] Die durch die Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 297/2010 und die Insolvenz von IGK IGR eingetretenen Störungen sind demnach zu einem bereits gestörten Projektablauf hinzu zu zählen. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beschloss schließlich im Juni 2010 den Inbetriebnahmetermin auf den 3. Juni 2012 zu verschieben. Vor dem Hintergrund der EU-Verordnung sowie der Insolvenz von IGK IGR erklärte die Flughafengesellschaft damals:

> *„Nach Einschätzung der Berliner Flughäfen ist ein Festhalten am bislang anvisierten Eröffnungstermin 30. Oktober 2011 sowohl wegen der neuen EU-Sicherheitsvorschriften als auch wegen des Verzugs bei der TGA-Planung zu risikoreich: Die BBI-Sicherheitskontrollen müssen angesichts der neuen Rechtslage in jedem Fall genehmigungspflichtig und damit zeitintensiv umgeplant werden. Bei der TGA wird eine Eröffnung zum ursprünglich geplanten Termin selbst unter Zuhilfenahme aller erdenklichen Beschleunigungsmaßnahmen als zu risikoreich angesehen.“*[443]

a. EU-Verordnung Nr. 297/2010

In der EU-Verordnung Nr. 297/2010 vom 9. April 2010 heißt es zum Mitführen von Flüssigkeiten:

> *„Es ist jetzt an der Zeit, die Beschränkungen für das Mitführen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen aufzuheben und schrittweise von einem Verbot der meisten Flüssigkeiten zu einem System überzugehen, das auf Kontrollen zum Aufspüren von Flüssigsprengstoffen basiert. Dabei sind Übergangsbestimmungen über April 2010 hinaus erforderlich, um die schrittweise Einführung entsprechender Erkennungsmethoden und –technologien an allen Flughäfen der EU zu ermöglichen, ohne dass die Luftsicherheit gefährdet wird. Um den Anliegen der Strafverfolgungsbehörden Rechnung zu tragen, deren Ziel die Verhinderung neuer Terroranschläge ist, muss ein effektiver Mechanismus so lange verfügbar sein, bis die Flughäfen zum Einsatz zuverlässiger Detektorenausrüstungen in der Lage sind. Daher ist ein neues Konzept erforderlich. Dieses Konzept sollte bis zum 29. April 2013 feststehen, d. h. dem Datum, ab dem alle Flughäfen über Ausrüstungen zur Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen verfügen sollten.“*[444]

Demnach sollte es ab April 2013 wieder möglich sein, Flüssigkeiten, Aerosole und Gele bei Flügen im Handgepäck mitzuführen, die Flughäfen wiederum mussten bis dahin technisch so ausgerüstet werden, dass Flüssigsprengstoffe erkannt werden können. Der Architekt Hans-Joachim Paap (gmp) wies vor dem Untersuchungsausschuss darauf hin, dass der Europäische

---

[442] Drees & Sommer, Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie, S. 4
[443] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 25.06.2010
[444] Amtsblatt der Europäischen Union L 90/1, Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission

Flugsicherheitsrat diese neue Kontrollpolitik der EU bereits im November 2009 bestätigt habe. Weiter führte Paap aus:

> *„Dass mit der Umsetzung dieser EU-Verordnung beim Bau des BER erst im Frühjahr 2010 begonnen wurde, planerisch, also in der Arbeitsgruppe der Sicherheitsdienste, ist das schwerwiegendste und kostenträchtigste Planungsversäumnis der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft. Für die Bundespolizei war zum Beispiel bereits im April 2009 klar, dass die neuen Prüfgeräte und die Flächen für die Nachkontrolle im bisherigen Planungskonzept des Terminals nicht umsetzbar waren [...].“*[445]

Die pg bbi sei laut Paap erst im März 2010 von Joachim Korkhaus einbezogen worden. Dieser habe ihn, Paap,

> *„damals mitgenommen in eine so streng geheime Sitzung der Bundespolizei, weil man eben vermutete, dass das Terminal größer werden würde dadurch, damit er von mir eine Beurteilung bekommt, was das für Konsequenzen haben könnte. Jeder vorausschauende Bauherr hätte diesen Prozess mindestens ein Jahr früher in Gang setzen müssen. Jedem Laien wird einleuchten, dass mit einem früheren Handeln viel Zeit und Geld gespart werden könnte.“*[446]

Durch die damit notwendig gewordenen Änderungen habe die pg bbi noch einmal in die Entwurfsplanung einsteigen müssen und es sei zum wiederholten Male ein neuer Bauantrag notwendig geworden.[447]

b. Die Insolvenz der IGK IGR

Zum Hintergrund der Insolvenz der IGK IGR sagte Hans-Joachim Paap bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 14. März 2014, dass diese zum Teil auf „externe Ursachen wie Schieflagen bei anderen Projekten“ [448] zurückzuführen sei, aber auch mit dem Projekt BER im Zusammenhang stand:

> *„Sie können sich vorstellen: Wenn man jetzt eine Änderung angeordnet bekommt, dann muss man sofort damit beginnen. Bis man sich darüber geeinigt hat, wie hoch das Honorar ist, gehen vielleicht Monate, im Bereich der Bauleitung sogar Jahre, ins Land, aber Sie müssen die Leistungen erbringen, und diesen Weg kann nicht jedes Unternehmen mitgehen, zumal die Ingenieurgesellschaft Kruck auch sehr viele Subunternehmer gebunden hat, die sich an diesen Vertragsverpflichtungen direkt gegenüber dem Bauherrn natürlich nicht beteiligen, sondern darauf pochen, dass sie ihr Geld bekommen. Dadurch hatte das Ingenieurbüro Kruck ständig Liquiditätsprobleme.“*[449]

---

[445] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 14f
[446] Ebd. S. 15
[447] Ebd.
[448] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 13
[449] Ebd.

Hubert Nienhoff (gmp) sagte ähnlich wie Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass die Insolvenz der IGK IGR im Vorfeld nicht erkennbar gewesen sei:

> *„Aber konkret, neben den Klagen, die man immer hat, wenn man in eine Gesamtverantwortung geht und viele andere Nachunternehmer hat, war es nie eine konkrete Bedrohung, dass die Insolvenz anstehen würde. Nein, die gab es nicht, soweit ich mich erinnere.“*[450]

Laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 29. Januar 2016 war Gunter Bürk (JSK) von 2004 bis 2012 Geschäftsführer der pg bbi.[451] Auch er gab vor dem Ausschuss an, dass eine sich anbahnende Insolvenz der IGK IGR für ihn nicht absehbar gewesen sei:

> *„Oft ist der Beteiligte der Letzte, der es erfährt. Möglicherweise außerhalb wusste man das. Wir wussten nicht. Die Firma saß in Mülheim an der Ruhr, also relativ weit entfernt von uns hier, und Dr. Schulitz ist konstant zu Besprechungen angetreten mit seiner Mannschaft. Ist nicht so, dass sie nicht mehr erschienen sind.“*[452]

Allerdings sei bekannt gewesen, dass die IGK IGR finanziell nicht gut aufgestellt war. Auf die Frage von Martin Delius, ob die IGK IGR gegenüber der pg bbi auf ihre Zahlungsschwierigkeiten hingewiesen habe, sagte Bürk: „Dass sie Schwierigkeiten haben, schon. Dass das Geld knapp ist oder sonst was, das wurde öfters gesagt.“[453] Es hätte auch ein Gespräch stattgefunden, in welchem die IGK IGR auf ihre Zahlungsschwierigkeiten hingewiesen habe, nicht jedoch auf den Umstand, dass sie insolvent gehe.[454] Dass es, wie Paap aussagte, „ständig“ Liquiditätsprobleme bei der IGK IGR gegeben habe, wollte Bernd Schulitz, vormals Planer bei IGK IGR, vor dem Untersuchungsausschuss nicht bestätigen. Es sei jedoch seit Mitte des Jahres 2009 erkennbar gewesen, „dass es eng wird zum Ende des Jahres.“[455] So waren Ende 2009 laut Schulitz seitens der IGK IGR 1,5 bis zwei Millionen Euro erwartet worden, die

> *„auf dem Konto der IGK hätten landen müssen, damit es weitergeht. Und warum es dann nicht weiterging, wie gesagt, da kann ich überhaupt nichts zu sagen. Das ist für mich bis heute noch unerklärlich.“*[456]

Ab Dezember 2009 habe es keine fest getakteten Nachschlagszahlungen mehr gegeben, weswegen „eigentlich für alle“ erkennbar gewesen sei, dass „wenn da jetzt nicht die Nachträge fließen, das Geld dafür, dass es dann für die IGK knapp wird.“[457] Zu den Zahlungsflüssen sagte Schulitz:

> *„Der Flughafen hatte eine Liquiditätsunterstützung an pg bbi überwiesen, aber pg bbi hatte nicht den Anteil – den nach unserer Meinung zustehenden Anteil – an IGK überwiesen, weder im Dezember noch im Januar. Das war dann die Ursache*

---

[450] Zeuge Hubert Nienhoff, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 69
[451] Zeuge Gunter Bürk, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 37
[452] Ebd. S. 42
[453] Ebd.
[454] Ebd. S. 43
[455] Zeuge Bernd Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 52
[456] Ebd. S. 52f
[457] Ebd. S. 54

> *letztendlich, dass am 8. Februar die IGK-Geschäftsführung Insolvenz anmelden musste. Und wäre dann Geld geflossen, dann hätte der Insolvenzverwalter auch noch, hat er ganz klar gesagt, weiterarbeiten lassen, weil es war ja noch viel Honorar offen, was er natürlich gerne gehabt hätte, um möglichst vielleicht die Firma noch zu retten. Das war seine Hoffnung am Anfang. Und dann gab es die Gespräche, und danach war seine Hoffnung, wie gesagt, gestorben, weil es gab wohl auch kein Interesse von pg bbi, die IGK weiter zu beschäftigen, sondern man hatte sich scheinbar mit Nachunternehmern und den Subfirmen arrangiert, was ich so gelesen habe in der Zeitung, auch dem Flughafen verkündet, dass sie das so schaffen. Und danach, wie gesagt, waren wir außen vor, ganz komplett.“*[458]

An eine Liquiditätsunterstützung der Flughafengesellschaft konnte sich Gunter Bürk vor dem Untersuchungsausschuss allerdings nicht erinnern.[459] Ähnlich wie die Partner innerhalb der pg bbi hatte angeblich auch die Flughafengesellschaft keine Kenntnisse von der wirtschaftlichen Schieflage der IGK IGR. So sagte Manfred Körtgen am 17. Oktober 2014 vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„[…] die pg bbi hat uns als Flughafen gegenüber nie deutlich gemacht, dass IGK in derartigen Schwierigkeiten ist. […] Wir als Flughafen haben – ich wiederhole es noch mal – zeitgerecht, zeitnah dafür gezahlt, und es waren keine Anzeichen dafür da, dass IGK IGR in die Insolvenz geht. So, und da wir das Geld nicht an IGK gezahlt haben, sondern an das Dreierkonsortium, haben die das aufgenommen, die haben das auch nachvollzogen […] aber dass wir als Flughafengesellschaft irgendeinen Hinweis hätten, dass die IGK vor der Insolvenz stand – hatten wir nicht.“*[460]

Bernd Schulitz sagte zum Ablauf der Insolvenz des Unternehmens vor dem Untersuchungsausschuss, dass eine „Vielzahl an Planänderungsnachträgen“ im November/Dezember 2009 noch nicht honoriert gewesen seien.[461] Ab Dezember 2009 sei von der pg bbi kein Geld mehr überwiesen worden:

> *„Der Bauherr hatte den Nachtrag für die Planänderungsanträge abgelehnt, nicht dem Grunde nach, nur formal, und hatte aber dann Dezember eine Liquiditätsunterstützung überwiesen, aber das Geld ist nicht anteilig an die IGK überwiesen worden. Dann ist die IGK im Januar noch mal an die beiden anderen Gesellschafter [der pg bbi, d. V.] herangetreten, dass es dringend wird bis Ende Januar, sonst könnte es knapp werden. Und die Geschäftsführer der IGK – ich war kein Geschäftsführer der IGK zu dem Zeitpunkt mehr, […] und die Geschäftsführung war dann gezwungen, am 8. Februar – weil es standen öffentliche, also Zahlungen von Krankenkassen usw. an, sonst wären sie persönlich haftbar geworden, wenn sie dann nicht den Insolvenzantrag gestellt hätten - - daraufhin hat der Insolvenzverwalter noch versucht, das Projekt weiterzuführen, hat versucht, mit dem Flughafen einen Termin zu vereinbaren, nur eine Absage erhalten mit dem Hinweis, dass der Gesamtschuldner pg bbi zuständig wäre. Dann gab es ein, zwei Gespräche zwischen dem*

---

[458] Ebd. S. 55
[459] Zeuge Gunter Bürk, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 46
[460] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 47
[461] Zeuge Bernd Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 47

> *Insolvenzverwalter und der pg bbi, wo aber die IGK nicht dabei war, wo wir jetzt also auch nicht wissen, was jetzt konkret dort besprochen worden ist.“*[462]

In der Sitzung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses am 16. Juni 2010 stellte Schwarz die Position der Flughafengesellschaft klar: Die Flughafengesellschaft bezahle die pg bbi für ihre Leistungen. Fall Leistungen nicht erbracht würden, würden auch keine Zahlungen erfolgen. Wie das Innenverhältnis der pg bbi aussehe, „ist nicht unser Thema“.[463] Hans-Joachim Paap (gmp) erläuterte in derselben Sitzung, dass die in der pg bbi zusammengeschlossenen Partner gleichberechtigt agierten. Die Partner würden

> *„aus einem Zahlungsplan bedient. Die stellen Rechnungen an die FBS, und die werden bezahlt, oder es gibt Einbehalte wegen dezidierter Mängel. Bei der Summe, die in der Zeitung stand, es waren – glaube ich – 350 000 Euro, handelte es sich um eine Monatsrate und einen Mängeleinbehalt. Diese Monatsrate und der Mängeleinbehalt liegen auf einem Notaranderkonto. In einem Insolvenzverfahren ist das ganz normal. Unser Gesellschaftervertrag sagt nämlich aus, wenn einer der Partner einen Insolvenzantrag stellt, also gar nicht mal ein Dritter, sondern der Partner selbst, dann sind alle Zahlungen einzufrieren. Das Geld, das von der FBS just in diesen Tagen unterwegs war, haben wir auf ein Notaranderkonto umgeleitet. Es ist völlig normal im deutschen Insolvenzrecht, dass ein Insolvenzverwalter Forderungen aufstellt, offene Rechnungen, die gestellt worden sind. Im Gegenzug kann ich Ihnen aber auch hier sagen, dass es natürlich auch Gegenforderungen gibt, die diese Forderung um ein Vielfaches übersteigen.“*[464]

Unabhängig davon, welche Stellen wann Kenntnis von der wirtschaftlichen Lage der IGK IGR hatten, bleibt festzustellen, dass deren Insolvenz schließlich unbestrittene Auswirkungen auf den Fortgang des Projekts BER zeitigte. Sowohl die pg bbi als auch die Flughafengesellschaft als Bauherr hätten sich darum bemühen müssen, die Folgen der Insolvenz nicht auf den Fortgang des Projekts durchschlagen zu lassen. Dies ist allerdings geschehen, denn die verbliebenen Partner der pg bbi – gmp und JSK – waren entgegen ihrer Ankündigungen nicht in der Lage, den Ausfall der IGK IGR vollständig zu kompensieren, was schließlich eine Verschiebung der Inbetriebnahme mit verursachte. Ob es sich bei den Leistungen der IGK IGR um Schlechtleistungen handelte, kann dahin gestellt bleiben. Sollte dem so sein, wäre es Sache der pg bbi und der Flughafengesellschaft gewesen, für eine entsprechende Kompensation zu sorgen. Wie so oft beim Projekt BER wurden krisenhafte Entwicklungen offenbar erst zur Kenntnis genommen, wenn die Krise schon eingetreten war.

c. Ankündigungen der pg bbi

Am 9. Februar 2010 wandte sich die Flughafengesellschaft an die pg bbi. Thema des Schreibens war der in diesem Zeitraum gestellte Insolvenzantrag der IGK IGR, die wiederum Teil der pg bbi war. In dem Brief heißt es:

> *„nach den uns vorliegenden Informationen des Insolvenzgerichts Mühlheim a. d. Ruhr hat das Mitglied der Planungsgemeinschaft, die Firma IGK IGR,*

[462] Ebd. S. 48
[463] Abgeordnetenhaus von Berlin, 16. Wahlperiode, Wortprotokoll Haupt 16/87, S. 10
[464] Ebd. S. 26

> *Ingenieursgesellschaft Kruck mbH, am 08.02.2010 den Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens [...] gestellt. Nach unserer Auffassung besteht demzufolge eine hohes Risiko, dass die pg bbi nicht mehr über die notwendige technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zur Erbringung der geschuldeten Planungs- und Bauüberwachungsleistungen im Bereich der haustechnischen Gewerke verfügt. Nachdem wir bereits in den letzten Monaten leider feststellen mussten, dass das Mitglied der Planungsgemeinschaft, Firma IGK IGR, Ingenieursgesellschaft Kruck mbH, weder fristgerecht noch eine mängelfreie Ausführungsplanung geliefert hat, dürfte sich die vorbenannte Situation im Hinblick auf die Erfüllung Ihrer vertraglichen Verpflichtung zur Übergabe von vertragsgemäßer Ausführungsplanung und Erbringung einer vertragsgerechten Bauüberwachung durch die Insolvenz noch weiter dramatisch verschlechtert haben.“*[465]

Die Flughafengesellschaft forderte in dem Schreiben die pg bbi auf, bis spätestens 11. Februar 2010 ein Konzept vorzulegen, wie der Ausfall der IGK IGR kompensiert werden solle. Gleichzeitig behielt sich die Flughafengesellschaft eine Teilkündigung des Generalplaner- und Bauüberwachungsvertrags vor. Unterzeichnet wurde das Schreiben u. a. von Olaf Nozon.[466] In einem Schreiben an die Flughafengesellschaft vom 11. Februar 2010 teilte die pg bbi sodann mit, dass sie am 8. Februar „völlig überraschend die Mitteilung“ erhalten habe, dass die IGK IGR einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt habe und dass mit Beschluss des Amtsgerichts Duisburg vom 8. Februar 2010 ein vorläufiger Insolvenzverwalter eingesetzt worden sei. „Diese Entwicklung war für uns nicht absehbar“, teilte die pg bbi nmit.[467] Weiter heißt es: „Die schwerwiegenden Verstöße gegen gesellschaftliche Treuepflichten unseres Mitgesellschafters haben uns sehr enttäuscht.“[468] Am 15. Februar werde man auf einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung der pg bbi die IGK IGR „aus der Gesellschaft mit sofortiger Wirkung ausschließen“. Auch habe man bereits begonnen, die „Leistungs- und Wissensträger im TGA-Team der IGK IGR auf eigene Rechnung zu übernehmen“.[469] Man wisse, dass

> *„der pg bbi im Bereich der TGA Ausführungsplanung schwerwiegende Planungsvorwürfe gemacht werden. Eine Aufbereitung und Klärung dieses Themenbereichs war uns wegen des Fehlverhaltens unseres ARGE Partners IGK IGR bisher nur bedingt möglich. Dies wird von uns schnellstmöglich nachgeholt. Es muss geklärt werden, ob und gegebenenfalls welche Planungsmängel zu einem Schaden der FBS geführt haben. Wir wollen uns diesem Thema stellen.“*[470]

Unterzeichnet wurde das Schreiben von Gunter Bürk (JSK) und Hubert Nienhoff (gmp). Am 26. Februar 2010 sandten Bürk und Nienhoff ein Schreiben an den damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz, in dessen Betreff die Fertigstellung des Fluggastterminals als Thema genannt wurde. Man wende sich an Schwarz mit der Bitte, „uns zu einem Gespräch in kleiner Runde zu empfangen“.[471] Weiter heißt es:

---

[465] Schreiben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH an die pg bbi v. 09.02.2010, FBB465, Bl. 4
[466] Ebd. Bl. 4f
[467] Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen – v. 11.02.2010, FBB 465, Bl. 6
[468] Ebd.
[469] Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen – v. 11.02.2010, FBB 465, Bl. 6
[470] Ebd. Bl. 7
[471] Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz – v. 26.02.2010, FBB 465, Bl. 8

> *„Die Fortschritte der Projektrealisierung lassen bei uns Zweifel aufkommen, ob das primäre Projektziel der Flughafeneröffnung am 01.11.2011 unter den derzeitigen Planungsbedingungen noch erreicht werden kann. Seit Übernahme der Planungsverantwortung durch uns im Jahre 2005 haben sich die Verhältnisse für die Planung und Bauvorbereitung so dynamisch entwickelt, dass die sich hieraus ergebenden geänderten Bedingungen für die Baurealisierung nur mit zusätzlichen Anstrengungen aller am Bau Beteiligter noch im Rahmen der im Jahr 2004 festgelegten Projektrealisierungszeit umsetzen lassen.“*[472]

Die Nutzeranforderungen hätten laut Bürk und Nienhoff „nach und nach zu mehr als 250 Planungsänderungen“ geführt. Durch den gestörten Bauablauf habe der Rohbau nicht wie vorgesehen Ende November 2009 fertig gestellt werden können. Hinzu käme der strenge Winter 2009/2010, der dazu geführt habe, dass die Ausbauarbeiten hernach nur zeitverzögert wieder aufgenommen werden konnten.

> *„Die Überlagerung unterschiedlicher Planungsphasen in kürzester Zeit hat zu Fehleranfälligkeiten im Planungsprozess geführt. Die Folge sind Einbehalte wegen Mängelrügen durch Ihr Haus. Zähe und schleppende Nachtragsverhandlungen haben zudem die Liquidität der pg bbi gemessen an ihrem Arbeitsaufwand derart eingeschränkt, dass unser ARGE-Partner, die IGK IGR Insolvenz angemeldet hat. Diese Lücke schließen wir derzeit durch Einschaltung zusätzlichen Personals. Hierfür wird ein Einarbeitungsaufwand benötigt.“*[473]

Am Ende des Schreibens weisen Bürk und Nienhoff darauf hin, dass sie in dem erbetenen Gespräch mit Schwarz Lösungen vorstellen wollten, „wie wir trotz aller eingetretenen Hindernisse das gemeinsame Projektziel erreichen“.[474] Schwarz beantwortete das Schreiben von Bürk und Nienhoff am 3. März 2010. Zu Beginn stellte er fest, dass die Vertreter der pg bbi „grundsätzlich unser Projektziel Flughafeninbetriebnahme 01.11.2011 in Zweifel stellen“. Gleichzeitig würde um ein persönliches Gespräch gebeten, um Lösungen vorzustellen, „damit die Inbetriebnahme 01.11.2011 nicht gefährdet wird.“ Diesem Ansinnen begegnete Schwarz wie folgt:

> *„Wie Ihnen sicherlich bekannt sein dürfte, ist mein Kollege, Herr Körtgen, primär für die Planung und den Bau BBI zuständig. Insoweit ist für mich Ihre Vorgehensweise unter Umgehung des zuständigen Ressortgeschäftsführers schwer nachvollziehbar. Ich habe meinen Geschäftsführerkollegen von diesem Schreiben unterrichtet. Dessen Sekretärin wird sich mit Ihnen zwecks einer gemeinsamen Terminvereinbarung in Verbindung setzen.“*[475]

Zum Hintergrund dieses Schreibens sagte Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss am 14. März 2014, dass Manfred Körtgen Probleme „nicht hören“ wollte, obwohl man ihn mehrmals um Termine gebeten habe.[476] Man habe „nach vielen ergebnislosen Terminanfragen“ jenen „Brandbrief“ an Schwarz verfasst.[477] Nach dem

---

[472] Ebd.
[473] Ebd.
[474] Ebd.
[475] Schreiben der Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz – an pg bi v. 03.03.2010, FBB 465, Bl. 9
[476] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 66
[477] Ebd. S. 13

Hinweis von Schwarz, dass sich das Sekretariat von Körtgen um eine Terminvereinbarung kümmern werde, habe drei Wochen später ein Termin stattgefunden.[478] Dieser Schriftwechsel sei laut Paap „der Auftakt für einen sich über Monate hinziehenden schriftlichen Schlagabtausch“ gewesen.[479]

Am 3. Mai 2010 schrieb die pg bbi in Person von Hans Joachim Paap an die Flughafengesellschaft, namentlich Joachim Korkhaus und Olaf Nozon. Man sei gebeten worden, hinsichtlich der Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 1. November 2011 schriftlich Stellung zu nehmen. In diesem Zusammenhang stellte Paap klar:

> *„Die pgbbi ist der Überzeugung, dass der Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International zum 01.11.2011 auf Grundlage der derzeitigen Planung auch weiterhin realisierbar ist.“*[480]

Nach dieser Feststellung listete Paap diverse Maßnahmen auf, die durch die pg bbi bereits getroffen worden seien. Dennoch weist er auf folgenden Umstand hin:

> *„Wie wir schon im Termin mit der Geschäftsführung FBS zum Ausdruck gebracht haben, kann die pgbbi nicht alleiniger Garant für die Einhaltung des Eröffnungstermins sein. Wir sind auf die aktive Mitwirkung und Kooperation der Firmen und der FBS angewiesen.“*[481]

Unter der Überschrift „Terminsichernde Bedingungen“ führt Paap sodann auf, welche Voraussetzungen aus Sicht der pg bbi für die Erreichung des o. g. Inbetriebnahmetermins notwendig seien. So dürften unter anderem,

> *„um Widersprüchlichkeiten in den Planunterlagen zu vermeiden, [...] keine Änderungen mehr gegenüber dem Planstand 29.01.2010 zugelassen werden. Sogenannte Planungsänderungsanträge sind im derzeitigen Projektstatus defacto Umbauanträge und können auch so behandelt werden.“*[482]

Auch seien, um den Inbetriebnahmetermin halten zu können,

> *„erhebliche Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich. Die Parallelität des Terminalneubaus und der Drittinvest-Gebäude erfordern zusätzliche, außergewöhnliche logistische Leistungen. Hierzu werden grob geschätzt ca. 100 Mio. Euro zusätzlich erforderlich werden. Diese Summe muss kurzfristig bereitgestellt und entschlossen investiert werden.“*[483]

Im Zusammenhang mit der Insolvenz der IGK IGR heißt es in dem Schreiben:

---

[478] Ebd. S. 14
[479] Ebd.
[480] Schreiben der pg bbi – Hans-Joachim Paap – an die Flughafengesellschaft – Joachim Korkhaus, Olaf Nozon – v. 03.05.2010, FBB 465, Bl. 11
[481] Ebd. Bl. 12
[482] Ebd. Bl. 12
[483] Ebd.

> *„Nach der Insolvenz der IGK IGR investieren die verbliebenen Gesellschafter der pgbbi, JSK International und gmp Generalplanungsgesellschaft jeden Monat ca. 600.000 Euro zusätzlich zu den Zahlungen der FBS in die Gleichstellung der AP TGA. Einbehalte wegen Planungsmängel (sic!), die wir als ‚Hinterbliebene' gerade im Begriff sind, mit hohem Aufwand zu beheben, sind für uns Existenz bedrohend und somit auch eine Gefährdung des Fertigstellungstermins. Dies betrifft auch offene Nachtragsvereinbarungen für erbrachte Leistungen."*[484]

3. Der Ablauf der Verschiebung 2010

Der Controllingbericht I. Quartal 2010 mit dem Stand vom 25.02.2010 gibt unter dem Punkt „1.0 Kosten und Termine übergeordnet" an: „Das Projekt BBI befindet sich mit Stand 01.02.2010 sowohl im Termin- als auch im Kostenrahmen."[485] Weiter heißt es unter dem Punkt „1.1.2 Teilprojekt B 01 Hochbau (BT)": „Im Teilprojekt sind einzelne Teilleistungen als kritisch, aber ohne Gefährdung der Inbetriebnahme des Gesamtprojektes BBI, einzustufen."[486] Unter der Zwischenüberschrift „GU I Fluggastterminal" heißt es:

> *„Hintergrund dieser Beurteilung sind die Verzüge bei den vom Winterbau betroffenen Gewerken sowie die erheblichen Verzüge des GU I, 5 TGA I bei der Werkstatt- und Montageplanung sowie der Bauausführung infolge mangelhafter Ausführungsplanung des Generalplaners. Aus diesen Bereichen drohen ebenfalls Verzüge bei Folgewerken. Die Baugenehmigung für den Ebenenwechsel im Terminal wurde im Oktober erteilt. Die in Teilen erheblich verzögerte und mangelbehaftete Planungsleistung des Generalplaners im Bereich der TGA wird derzeit durch die Aufstockung der Planungskapazitäten und zusätzliche planerseitige Koordination und Qualitätsprüfung ertüchtigt. Mitte Februar hat der Haupt-TGA-Planungspartner IGK IGR der pgbbi Insolvenz angemeldet. Die pgbbi hat zugesichert, das Know-how der Sub-Planer zu erhalten und schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu sein. Die Bauüberwachung aus gleichem Hause wie der Planer ist mehrfach angemahnt, die Planungsleistung enger zu überwachen. Infolge der Einzelvergaben ist allerdings auch der Überwachungsaufwand erheblich gestiegen."*[487]

Am 14. April 2010 befasste sich die Geschäftsführersitzung mit dem Stand der TGA-Planung durch die pg bbi. In der Sitzung berichtete Joachim Korkhaus, dass

> *„betreffend der TGA-Planungen ein zeitlicher Verzug von 8,5 Monaten besteht. Nach seinen Angaben seien von pg bbi nicht die Anzahl der Planer eingesetzt worden, die diese in dem letzten Gespräch mit der GF zugesichert hätten."*[488]

Die Kosten für Beschleunigungsmaßnahmen könnten laut Korkhaus noch nicht konkret beziffert werden, eine Summe von ca. 70 Millionen Euro wurde genannt. Laut Protokoll sollten zwei Varianten geprüft werden:

---

[484] Ebd. Bl. 13
[485] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Controllingberichte I. – IV 2010, Controllingbericht Nr. 01/10 Berichtszeitraum: I. Quartal 2010 vom 25.02.2010, FBB 120, S. 4
[486] Ebd. S. 11
[487] Ebd. S. 11
[488] Protokoll Nr. 12/2010 der GFS vom 14.04.2010, FBB 482, Bl. 206

„1. Um den Inbetriebnahmetermin 2011 zu halten, sind Beschleunigungsmaßnahmen zu untersuchen, wobei die hierfür erforderlichen Kosten zu verifizieren sind und in Übereinstimmung mit dem Businessplan zu klären ist, wie und welches Budget hierfür zu belasten ist.
2. zu untersuchen ist eine Variante, wenn keine Beschleunigungsmaßnahmen getroffen werden, welche monetären Auswirkungen eine Inbetriebnahmeverschiebung um
a.) 1 Jahr
b.) ½ Jahr
hätten. Hierbei sind alle betroffenen Bereiche einzubeziehen.“[489]

Im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 27. April 2010 heißt es:

„Frau Graf-Hertling und Herr Korkhaus erläutern den aktuellen Monatsbericht Sachstand Planung & Bau BBI. [...] Der Planungsverzug und die hieraus resultierenden Risiken betreffend der TGA-Planung werden ausführlich erörtert. Der Bereich B wird aufgefordert, vom Generalplaner pgBBI eine juristisch belastbare schriftliche Zusicherung einzuholen, dass der Termin zur Inbetriebnahme BBI noch zu schaffen ist. Frau Graf-Hertling (CbP) führt aus, dass nach den bisherigen Erfahrungen und den von pgbbi eingeleiteten Maßnahmen auch bei Beschleunigungsmaßnahmen ein erhebliches Inbetriebnahmerisiko bestünde, da der Ausbau der technischen Hauptgewerke im Terminal während des laufenden Probebetriebs erfolgen würde.“[490]

Wie in der Sitzung am 14. April ist im Protokoll festgehalten, dass mehrere Szenarien geprüft werden sollten: Die Sicherung der Inbetriebnahme zum Termin 2011 durch Beschleunigungsmaßnahmen, die Verschiebung der Inbetriebnahme um ein halbes Jahr sowie die Verschiebung um ein Jahr.[491] Was im Protokoll der Geschäftsführersitzung nicht wiedergegeben wird, ist die nach Aussagen der Zeugin Ariane Graf-Hertlin (WSP CBP) während der Sitzung an den Tag gelegte Haltung der Geschäftsführer Schwarz und Körtgen. Das unten angeführte Beispiel lässt durchaus Rückschlüsse auf die Unternehmenskultur der Flughafengesellschaft in der damaligen Zeit sowie auf Problembewusstsein und Kritikfähigkeit der Herren Schwarz und Körtgen zu. In der Vorbereitung der Sitzung habe sich Graf-Hertling laut ihrer Aussage vor dem Untersuchungsausschuss damit befasst, wie sie die sich abzeichnende „kritische Situation“ verdeutlichen könne, da diese ihrer Auffassung nach nicht ausreichend wahrgenommen wurde:

„Wie kann ich, ohne zu überdramatisieren, darauf aufmerksam machen, dass jetzt die Sohlen brennen. – Deswegen habe ich mir da viel Gedanken gemacht, das im Team auch besprochen, auch mit dem Herrn Korkhaus intensiv besprochen, also auch mit zwei weiteren Mitarbeitern aus der Steuerung besprochen, wo wir eben auch gesagt haben: An welcher Stelle stehen wir, und wie stellen wir uns dar? [...] und deswegen hatte ich mit denen eng abgestimmt: Wie können wir quasi vielleicht im Vergleich deutlich machen, was vielleicht stärker dann greift, wie die Situation ist und wie eng diese Terminkette jetzt schon ist, und dadurch eben auch die Wahrscheinlichkeit, dass etwas schiefgeht, stärker herüberbringen?“[492]

---

[489] Protokoll Nr. 12/2010 der GFS vom 14.04.2010, FBB 482, Bl. 206
[490] Protokoll Nr. 13/2010 der GFS vom 27.04.2010, FBB 482, Bl. 210
[491] Ebd.
[492] Zeugin Ariane Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 12f

Den Austausch zu den von ihr vorgebrachten Bewertungen während der Geschäftsführersitzung bezeichnete Graf-Hertling als „kein normales konstruktives Gespräch“. Sie sei sogar „angeschrien“ worden:

> *„Ich war Persona non grata. [...] Als ich zu dieser Sitzung gegangen bin, bin ich ein bisschen wie ein Lamm zum Schafott - - War mir klar: Du bist hier ein halbes Jahr dabei, und das Erste, was du jetzt hier nach einem halben Jahr zu berichten hast, ist, dass der Termin verschoben wird als Projektleitung der Steuerung. [...] Deswegen habe ich das im Vorfeld gesagt. Ich bin ja im positiven Wind eingesetzt worden: Alles prima, die scheint ja gut - - Und jetzt kommt die an und sagt uns so was. – Und genauso bin ich auch behandelt worden. Ich bin sogar von Außenstehenden, die außerhalb des Raumes waren, angesprochen worden, wie ich denn jetzt überhaupt noch überleben konnte in dem Raum. Das war für die - - Also, auch eigene Flughafenmitarbeiter, Bereichsleiterstatus, die mir dann auf die Schulter geklopft haben im Anschluss, weil ich wirklich angeschrien wurde. Es war kein normales konstruktives Gespräch.*
> *[...]*
> *Man hat gesagt: Das ist nicht Ihre Aufgabe, uns hier zu sagen, dass wir einen Termin zu verschieben haben. – Das war Dr. Körtgens Originalton [...] Natürlich kam sofort eine ganz große Abneigung persönlicher Art an meine Person. Das hat sich nach der Sitzung auch ganz schnell – wie soll man sagen? – über Herrn Manninger sogar hinweg an Dr. Cronauer damals, wurde sich da gewandt. Er selbst hat die Zwiesprache dort gesucht, und man da eigentlich verlangt, dass ich dort vom Posten enthoben werde.“*[493]

Der Controllingbericht II. Quartal 2010 mit dem Stand vom 03.05.2010 gibt unter dem Punkt „1.0 Kosten und Termine übergeordnet“ an:

> *„Das Projekt BBI befindet sich nach wie vor im Kostenrahmen. Aufgrund erheblicher Planungs- und Bauverzüge FGT Hochbau TGA wird die terminliche Lage als sehr angespannt beurteilt. Ferner gab es bei einzelnen Gewerken Verzüge infolge des harten Winters, die voraussichtlich bis zum Sommer 2010 aufzuholen sind.*
> *Um die Inbetriebnahme des Projektes BBI zum 30.10.2011 scherzustellen, müssen nunmehr die Planungsdefizite beseitigt und Bauprozesse sowie die technische Inbetriebnahme- und die ORAT-Prozesse deutlich gestrafft werden. Hierzu laufen umfangreiche Untersuchungen zu Auswirkungen auf Termine und Kosten.*
> *Für die zukünftige Entwicklung des Projektes und damit auch den Inbetriebnahmetermin sind zwei wesentliche Risikobereiche zu benennen. Zum einen ist dies die bereits seit Mitte 2009 berichtete und durch die Insolvenz des TGA-Planers IGK IGR trotz umfangreicher Gegensteuerungsmaßnahmen weiter verschlechterte Planungssituation TGA Terminal. Zum Zweiten sind dies die möglichen weitreichenden Auswirkungen der Verordnung (EU) Nr. 297/2010 zur Veränderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 in Bezug auf die Kontrollbestimmungen für Flüssigkeiten, Aerosole und Gele an Flughäfen mit Inkrafttreten vom 29.04.2010. Eine ausführliche von Handlungsempfehlungen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt aktuell in der AR-Sitzung am 25.06.2010.“*[494]

---

[493] Ebd. S. 13f
[494] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Controllingberichte I. – IV 2010, Controllingbericht Nr. 02/10 Berichtszeitraum: II. Quartal 2010 vom 25.02.2010, FBB 120, S. 4

Unter dem Punkt „1.1.2. Teilprojekt B 01 Hochbau (BT)“ heißt es:

> *„Im Teilprojekt Hochbau sind einzelne Teilleistungen als kritisch zu bewerten. Oberstes Ziel ist es, den Inbetriebnahmetermin des Gesamtprojektes BBI zum 30.10.2011 zu sichern. Hierfür werden alle notwendigen Maßnahmen ergriffen.*
> *[...]*
> *Wie bereits in vorangegangen Controlling-Berichten dargestellt, sind Hintergrund dieser Beurteilung die erheblichen Verzüge des GU I, 5 TGA I bei der Werkstatt- und Montageplanung sowie der Bauausführung infolge der nach wie vor mangelhaften Ausführungsplanung des Generalplaners und der Insolvenz des TGA-Planungspartners. Viele Folgewerke sind oder werden bei Planung und Ausführung ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen.*
> *Nach der Insolvenz des TGA-Planungspartners IGK IGR konnte der Versuch der pg bbi, das Know-how zu erhalten, noch nicht vollständig umgesetzt werden. Zur Verbesserung wurde die Planungsgemeinschaft durch neue TGA-Planungspartner verstärkt. Unter Berücksichtigung der damit zur Verfügung stehenden Ressourcen des Generalplaners wurde ein Zeit- und Maßnahmenplan für die Ertüchtigung der Planung entwickelt. Die Planungsfreigabe gegenüber der Imtech/Caverion soll vorerst durch Workshops erfolgen, damit Planungsänderungen möglichst schnell in den Bauprozess gelangen.*
> *Weiterhin wird die Koordination und das Qualitätsmanagement pg bbi-intern durch ein weiteres Planungsbüro unterstützt. Einige AP-Pakete wurden und werden zur weiteren Sicherung der Planungsleistung und -qualität einzelnen ausführenden Firmen übertragen. Trotzdem können die ausführenden Gewerke derzeit noch nicht ausreichend mit den notwendigen Planungsunterlagen versorgt werden, um weitere negative Terminauswirkungen auszuschließen.*
> *Derzeit wird der Planungs- und Bauablauf überarbeitet und daraufhin überprüft, inwiefern der Inbetriebnahmetermin 30.10.2011 zu sichern ist. Terminsichernde Vereinbarungen mit den AN des technischen und baulichen Ausbaus werden untersucht und sind ggf. zu verhandeln. Eine ausführliche Darstellung von Handlungsempfehlungen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt aktuell in der AR-Sitzung am 25.06.2010.*
> *Neben dem vorgenannten Risikobereich Planung TGA sind für die zukünftige Entwicklung der Bauleistungen für das Fluggastterminal auch die möglicherweise weitreichenden Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 297/2010 zur Veränderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 in Bezug auf die Kontrollbestimmungen für Flüssigkeiten, Aerosole und Gele an Flughäfen zu beachten. Diese seit dem 29.04.2010 gültigen und bereits frühzeitig in der März-Sitzung des AR dargestellten veränderten Randbedingungen erfordern den Einsatz von geeigneter Detektionstechnologie und die Umorganisation der Kontrollstellen, dies gilt für den Transferbereich ab April 2011 und generell ab April 2013. Zu möglichen Lösungsansätzen erfolgen sowohl Abstimmungen mit der Bundespolizei als auch technische, terminliche und monetäre Untersuchungen. Eine ausführliche Darstellung von Handlungsempfehlungen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt aktuelle in der AR-Sitzung am 25.06.2010.“*[495]

[495] Ebd. S. 12

In der Geschäftsführersitzung am 4. Mai 2010 wurde wiederum über das Thema TGA-Planungen gesprochen. Laut Protokoll war „GT“ – Geschäftsführer Technik Manfred Körtgen – der Auffassung, dass „vorerst am Termin 30.10.2011 festgehalten werden sollte.“[496] Nach Angaben von Joachim Korkhaus „könnten die bezifferten Beschleunigungsmaßnahmen von ca. 90 Mio. € aus den bestehenden und genehmigten Budget (sic!) abgedeckt werden.“[497] In der Geschäftsführersitzung am 20. Mai 2010 wurden laut Protokoll die vom externen Sachverständigen Michael Fretter vorgelegte Bewertung, ob die Inbetriebnahme des Flughafens am 30.10.2011 noch realisierbar sei, sowie die „interne Bewertung“ hierzu behandelt:

> *„Die externe Bewertung des Sachverständigen Dr. Fretter empfiehlt aufgrund der TGA-Problematik, den Eröffnungstermin um 5 Monate zu verschieben. Die interne Bewertung empfiehlt eine Verschiebung um mindestens 6 Monate, vorzugsweise jedoch um 12 Monate.“*[498]

Die Geschäftsführer Schwarz „GS“ und Körtgen „GT“ vertraten laut Protokoll was eine mögliche Verschiebung des Inbetriebnahmtermins betraf, unterschiedliche Auffassungen:

> *„Unter Berücksichtigung der TGA-Problematik wäre nach GT eine Inbetriebnahme zum 30.06.2012 machbar. GS hält im Hinblick auf den Sommerflugplan diesen Termin für nicht akzeptabel. Ziel sollte dann sein, dass die Inbetriebnahme spätestens zum Ende Mai 2012 erfolgen könne. Der Bereich wird kurzfristig prüfen, ob dieses machbar sei.“*[499]

Bezüglich der notwendigen Umbauten auf Grund der EU-Sicherheitsvorschrift vermerkt das Protokoll:

> *„Nach Angaben von GT sind bereits jetzt die baulichen Voraussetzungen für die nach EU-Vorgaben einzusetzenden Scanner für die Sicherheitskontrollstellen zu schaffen. Ein kostenintensiver Umbau kurz nach Inbetriebnahme sei nicht vermittelbar. Deshalb sei der erforderliche Zusatzbau jetzt umzusetzen und der Innenausbau kann dann anschließend auch nach der Inbetriebnahme vorgenommen werden. Allerdings sei dieses nur mit einer Inbetriebnahmeverschiebung um 12 Monate machbar.“*[500]

Die Entscheidung über eine Verschiebung solle in der Geschäftsführersitzung am 25. Mai 2010 getroffen werden.[501] In der Geschäftsführersitzung am 2. Juni 2010 wurde allerdings entgegen der Festlegung im Protokoll der Geschäftsführersitzung am 20. Mai immer noch keine Entscheidung über eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins getroffen. Es habe hierzu bereits ein Gespräch der Geschäftsführung mit dem Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit stattgefunden.[502] Eine „etwaige Terminverschiebung“ werde sich

---

[496] Protokoll Nr. 13/2010 der GFS vom 04.05.2010, FBB 482, Bl. 213
[497] Ebd.
[498] Protokoll Nr. 16/2010 der GFS vom 20.05.2010, FBB 482, Bl. 223
[499] Ebd.
[500] Ebd.
[501] Ebd.
[502] Protokoll Nr. 18/2010 der GFS vom 02.06.2010, FBB 482, Bl. 226

> *„zunächst ausschließlich an den Szenarien aus der bekannten TGA-Problematik orientieren. Sollte eine Terminverschiebung aus diesen Gründen unausweichlich werden, so soll dann die Thematik Sicherheitskontrollstellen bei den Umplanungen mitberücksichtigt werden.“*[503]

Zunächst sei nach Vorgabe der Geschäftsführung zwischen der pg bbi, WSP CBP, dem Sachverständigen Fretter und der Flughafengesellschaft eine

> *„einheitliche nachvollziehbare Aussage über die zeitlichen Verzögerungen betreffend der TGA Planungen herbeizuführen. Bei Nichteinhaltung des Inbetriebnahmetermins 30.10.2011 ist ausführlich und nachvollziehbar zu begründen, weshalb dieser Termin nicht zu halten ist.“*[504]

In der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 11. Juni 2010 wurde laut Protokoll unter dem zusätzlichen TOP „Neue EU-Sicherheitsvorschriften, Planung TGA im Teil B) Technische Gebäude Ausstattung (TGA)“ folgendes besprochen:

> *„Herr Körtgen führt in den Sachstand ein. Die Insolvenz des durch die Planungsgemeinschaft pgbbi beauftragten TGA-Planers IGK sei am 08. Februar 2010 eingetreten. Unmittelbar im Anschluss an diese Insolvenz seien die Gespräche zwischen der FBS und der Planungsgemeinschaft pgbbi zur Bestandsaufnahme und Lösung aufgenommen worden. Zwar seien auch bereits vor der Insolvenz Planungsverzüge festgestellt worden, die aber als noch aufholbar dargestellt wurden. Erst im Zuge der Insolvenz wurde der gesamte Planungsverzug sichtbar. Zwischenzeitlich seien durch die Planungsgemeinschaft pgbbi 60 zusätzliche Planer beschäftigt worden. Die seitens des insolventen Planers IGK eingebundenen Subunternehmer seien auch weiterhin mit den vorhandenen Aufgaben betraut.*[505] *[...] Herr Manninger (WSP/CBP) stellt den empfohlenen Terminablauf im Ergebnis der Sachverhaltsaufklärung im Zuge der Insolvenz des TGA-Planers IGK vor. Insgesamt sei zum jetzigen Stand ein Verzug von ca. 9 Monaten festzustellen. Bis August 2010 werde ein Bauverzug von insgesamt 10 Monaten erwartet. Von diesem Verzug könnten mit Hilfe von beschleunigungsmaßnahmen insgesamt 4 Monate aufgeholt werden. Damit ein verbleibenden Verzug von 6 Monaten festzuhalten, der eine Inbetriebnahme des BBI im Mai 2012 zulasse. Herr Körtgen ergänzt, dass die Verkürzung des Probebetriebes nicht möglich sei.*[506] *[...] Herr Wowereit wirft die Frage danach auf, wer die Verzögerungskosten zu tragen habe. Dies könne aus seiner Sicht nicht die Flughafengesellschaft sein, sondern hierfür käme wohl die Planungsgemeinschaft aufgrund Ihrer Verantwortung für die Planungsprozesse in Betracht.*[507] [...] *Herr Körtgen erwidert hierauf, dass die Aufarbeitung des Sachverhalts einschließlich der Klärung der Verantwortlichkeiten derzeit im Gange sein und die ersten Ergebnisse möglichst schon für die Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 aufbereitet werden sollen.“*[508]

---

[503] Ebd.
[504] Ebd.
[505] Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Projektausschuss FBS (neu) Protokoll 2010-2012, FBB 255, Bl. 282
[506] Ebd.
[507] Ebd.
[508] Ebd.

In den Unterlagen der Berliner Senatskanzlei zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 werden die Hintergründe zur notwendig gewordenen Verschiebung der Inbetriebnahme dargestellt. Unter Hinweis auf denn Insolvenzantrag der IGK IGR am 8. Februar 2010 heißt es, dass „die planerische Gesamtverantwortung und die gesamtschuldnerische Haftung für die TGA bei der pg bbi“ verbliebe.[509] Zum Ablauf des Vorgangs heißt es in den Unterlagen:

> *„Die pg bbi sagte seit dem 11.02.2010 in mehreren Gesprächen und Schreiben zu, die kompletten Planungsleistungen einschließlich der nach der IGK IGR-Insolvenz fehlenden TGA-Planungen so erbringen zu können, dass der Inbetriebnahmetermin 30.10.2011 zu halten sein würde. Mit diesen Aussagen wurden allerdings die Bedingungen eines optimalen Projektverlaufes sowie finanzieller Mehraufwendungen verknüpft. Abweichend von dieser Aussage erhielten die FBS am 19.05.2010 ein Schreiben des BBI-Projektsteuerers WSP CBP Airport GmbH (CBP), in dem auf eine erhebliche Gefährdung des Zeitplans durch die u. a. Insolvenz-bedingten Verzüge bei der TGA-Planung hingewiesen wurde.“*[510]

Zur „Herleitung“ eines neuen Inbetriebnahmetermins heißt es weiter:

> *„Die FBS hat den konkreten Termin der Betriebsaufnahme des neuen Flughafens sowohl planerisch als auch aus luftverkehrlicher Sicht bewertet und optimiert. Aufgrund der aktuellen Terminsituation bei der TGA-Planung sowie den EU-Sicherheitsvorschriften kann die Betriebsaufnahme frühestens Ende Mai 2012 erfolgen.“*[511]

Es wird vorgeschlagen, dass Eröffnung und „faktische Betriebsaufnahme [...] unbedingt getrennt“ werden sollten, um „bei der eigentlichen Betriebsaufnahme das Augenmerk vollständig auf die operativen Belange legen zu können“. Aus diesem Grund empfehle sich folgender Ablauf: Am 30. Mai 2012 solle das „offizielle Eröffnungsevent“ stattfinden, am Abend des 2. Juni 2012 die „offiziellen Schließungsevents Schönefeld und Tegel“, in der Nacht vom 2. Auf den 3. Juni 2012 der Umzug von Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafen und am Sonntag, den 3. Juni der „Erstflug und offizieller Betriebsstart“ des neuen Flughafens.[512]

Die vom Mitarbeiter der Brandenburgischen Staatskanzlei Thomas Seidel für den damaligen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck angefertigten Vorbereitungsunterlagen für die Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 enthalten deutliche Aussagen zu den Leistungen der pg bbi, der Projektsteuerung sowie der Flughafengesellschaft als Bauherrin. Dass innerhalb des Projekts BER erhebliche Problemstellungen vorhanden waren, war demnach zumindest der Brandenburgischen Staatskanzlei nicht verborgen geblieben. Zum Vorhaben, den Inbetriebnahmetermin zu verschieben, heißt es in den Unterlagen:

> *„Hintergrund der Verschiebungen des Eröffnungstermins sind zum einen die notwendigen Ergänzungen im Sicherheitsbereich durch Vorgaben der EU und*

---

[509] Unterlagen des Aufsichtsratsvorsitzenden zur 97. Sitzung des Aufsichtsrates am 25.06.2010, SKZL 670, Bl. 14
[510] Ebd.
[511] Ebd. Bl. 22
[512] Ebd.

> *unzureichende Planungsleistungen, die es den Baufirmen unmöglich machen ihre Projekte im Terminal fortzuführen. Gleichzeitig soll die Kapazität der ‚Spitzenstunde' von bisher 4.500 auf 5.500 gesteigert werden. Damit können dann ca. 27 Mio. Passagiere p/a abgefertigt werden."*[513]

Dass der damals ins Auge gefasste neue Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 nicht ohne weiteres umsetzbar sein würde geht ebenso aus dem Vermerk hervor wie der Umstand, dass man dem damaligen Regierenden Bürgermeister von Berlin Klaus Wowereit auf der Brandenburger Seite zutraute, den Inbetriebnahmetermin trotz der vorgefundenen Projektsituation – aus welchen Gründen auch immer – weiter nach vorne zu ziehen:

> *„Nach allen hier vorliegenden Informationen ist ein Eröffnungszeitpunkt 03.06.12 erreichbar aber ehrgeizig. Auf keinen Fall sollte er weiter vorgezogen werden, die das RBm möglicherweise versuchen wird. Garantieren kann aus hiesiger Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt niemand seriös ob der Termin wirklich realistisch ist."*[514]

Die nun vorliegenden Planungsmängel seien seit Herbst 2009 aufgelaufen. Einerseits seien Pläne „nicht in ausreichender Anzahl erstellt worden" und zum anderen „wurden Pläne in unzureichender Qualität erstellt und können so von den bauausführenden Unternehmen als Arbeitsgrundlage nicht genutzt werden."[515] Bei Nachforschungen sei deutlich geworden, dass

> *„das Controlling der FBS versagt hat und auch die Ausschreibung der Planungsleistungen offensichtlich Mängel enthielt. So wurde z. B. die ARGE pgbbi nicht nur mit den Planungsleistungen betraut sondern sollte auch die Bauausführung überwachen. Was zum Ergebnis führte, das pgbbi als Probleme entstanden, die GF nicht informierte, sondern versuchte die erkannten Mängel zu beheben, was offensichtlich nicht gelang."*[516]

Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass diese Feststellung aus der Potsdamer Staatskanzlei im Juni 2010 getroffen wurde. Aus diesem Grund ist schwer nachvollziehbar, dass es anderen vom Land Brandenburg in den Aufsichtsrat entsandten Mitgliedern bis ins Jahr 2012 nicht aufgegangen sein soll, dass die pg bbi sowohl mit Planungs- als auch Überwachungsleistungen beauftragt war. Genau jener Umstand wurde jedoch vom Brandenburger Minister Helmuth Markov in den Gremiensitzungen zur Verschiebung im Jahr 2012 als einer der großen Mängel erkannt. Entweder war Markov 2012 nicht darüber informiert, welche Feststellungen zu dieser Konstruktion in der Staatskanzlei bereits zwei Jahre zuvor dokumentiert wurden oder die Kritik Markovs an dieser Konstruktion im Mai 2012 ist als eine Art der „Verteidigung nach vorne" zu werten.

In der Projektausschusssitzung vom 11. Juni 2010 wurde im Protokoll unter dem zusätzlichen TOP „Neue EU-Sicherheitsvorschriften, Planung TGA im Teil „B) Technische Gebäude Ausstattung (TGA)" folgendes besprochen:

---

[513] Vermerk der Staatskanzlei des Landes Brandenburg vom 22. Juni 2010 zur Vorbereitung des Ministerpräsidenten auf die Aufsichtsratssitzung vom 25.06.2010, zu TOP 6, StKzl 1, o P.
[514] Ebd.
[515] Ebd.
[516] Ebd.

> *„Herr Körtgen führt in den Sachstand ein. Die Insolvenz des durch die Planungsgemeinschaft pgbbi beauftragten TGA-Planers IGK sei am 08. Februar 2010 eingetreten. Unmittelbar im Anschluss an diese Insolvenz seinen die Gespräche zwischen der FBS und der Planungsgemeinschaft pgbbi zur Bestandsaufnahme und Lösung aufgenommen worden. Zwar seien auch bereits vor der Insolvenz Planungsverzüge festgestellt worden, die aber als noch aufholbar dargestellt wurden. Erst im Zuge der Insolvenz wurde der gesamte Planungsverzug sichtbar. Zwischenzeitlich seien durch die Planungsgemeinschaft pgbbi 60 zusätzliche Planer beschäftigt worden. Die seitens des insolventen Planers IGK eingebundenen Subunternehmer seien auch weiterhin mit den vorhandenen Aufgaben betraut.“*[517]

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 17. Juni 2010 wies Körtgen darauf hin, dass zwar bereits vor der Insolvenz von IGK IGR Planungsverzüge festgestellt worden seien. Diese seien jedoch als noch aufholbar dargestellt worden.

> *„Erst im Zuge der Insolvenz sei der gesamte Planungsverzug sichtbar geworden. Auch durch einen externen Gutachter die inzwischen bestätigt, dass der Planungsrückstand bis zu dem geplanten Inbetriebnahmetermin nicht mehr aufholbar sei. Zwischenzeitlich seien durch die Planungsgemeinschaft pgbbi 60 zusätzliche Planer beschäftigt worden.“*[518]

Da eine Verkürzung des Probebetriebs nicht möglich sei, ergebe sich ein „frühest möglicher Inbetriebnahmetermin unter dem Gesichtspunkt TGA für Ende Mai 2012“.[519] Die Prüfung möglicher Regressansprüche sei „aufgrund der bestehenden komplexen Sachlage ein umfangreicher Komplex“. Auch werde die „Inanspruchnahme von Versicherungen geprüft. Insgesamt müsse aber festgehalten werden, dass ein Wechsel des Planers aufgrund des damit verbundenen zusätzlichen Zeitbedarfs keine Option sei.“[520]

> *„Nach Abschluss der Erörterungen empfiehlt der Finanzausschuss aufgrund der hohen Vertraulichkeit der heute gezeigten Unterlagen deren Versendung frühestens 3 Tage vor der Aufsichtsratssitzung an dessen Mitglieder vorzunehmen. Damit sei dann auch eine intensive Erörterung im Aufsichtsrat selbst sicher gestellt.“*[521]

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juni 2010 wurde über die Folgen der Insolvenz der IGK IGR sowie die Notwendigkeiten gesprochen, die sich aus der EU-Verordnung zur Mitführung von Flüssigkeiten ergaben. Auf die Frage des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit nach der Weiterbeschäftigung des Personals der insolventen IGK IGR teilte der Technische Geschäftsführer Körtgen mit, dass

> *„dies eine interne Angelegenheit der Planungsgemeinschaft pgbbi sei. Aus Sicht der FBS sei die Sicherung des Know How zwecks geordneter Weiterführung der Planungen entscheidend. Daher seien die bisherigen Know-How-Träger auch*

---

[517] Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Projektausschuss FBS (neu) Protokoll 2010-2012, FBB 255, Bl. 282
[518] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 17. Juni 2010, FBB 275, Bl. 115
[519] Ebd.
[520] Ebd. Bl. 115f
[521] Ebd. Bl. 116

> *weiterhin in dem Projekt tätig. Der bisherige Unterauftragnehmer sei auch weiterhin mit Planungsleistungen beauftragt.“*[522]

Matthias Platzeck warf in der Sitzung die Frage auf, warum die seit 2009 bekannten Planungsmängel „nicht zu einem früheren Zeitpunkt als terminkritisch erkannt worden seien“. Körtgen beantwortete dies mit dem Hinweis, dass

> *„aus Sicht der FBS das entscheidende Kriterium die Aufholbarkeit der Verzüge sei. Hierzu habe es seitens der beauftragten Planer stets positive Auskünfte gegeben. Diese Vorgehensweise sei auch bei vergleichbaren Projekten üblich, da hier stets mit Verzugssituationen umgegangen werden müsse. Erst die beauftragte externe Prüfung habe das volle Ausmaß der eingetretenen Verzüge offen gelegt.“*[523]

Wowereit fragte in der Sitzung nach den Gründen der Insolvenz der IGK IGR und „ob ein möglicher Grund eventuelle Zahlungsrückstände des Auftraggebers seien.“[524] Der zu diesem Tagesordnungspunkt in der Sitzung anwesende Planer Hans Joachim Paap von gmp wies darauf hin, dass

> *„die Zahlungen seitens der FBS stets termingerecht erfolgt seien. Die Ausreichung der Zahlungen durch die pgbbi ans das Planungsbüro IGK habe sich mit der Insolvenz überschnitten. Daher sei die Zahlung auf ein Notaranderkonto erfolgt.“*[525]

Paap wies weiter darauf hin, dass es seitens der IGK „Defizite bei der Leistungserbringung gegeben habe“.[526] Der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen machte im Verlauf der Sitzung deutlich, dass ein Austausch der pgbbi „im Interesse des Projektes und zur Vermeidung weiterer deutlicher Zeitverschiebungen nicht in Betracht“ komme.[527] Paap beschrieb auf Nachfrage von Wowereit den aktuellen Stand der Planungskapazitäten dergestalt, dass

> *„von der Insolvenz die Gewerke Heizung, Lüftung und Klima betroffen seien. Die anderen Gewerke seien davon unberührt. In Folge der Insolvenz sei im ersten Schritt die Bindung von Arbeitnehmern des Subunternehmers IGK, soweit in Berlin ansässig, erfolgt. Zweitens sei die Verstärkung der Planungskapazitäten durch weitere Planungsbüros erfolgt. Somit seien derzeit 60 Planer tätig. In einem dritten Schritt erfolge eine Konzentration auf die ausbaulastigen Gewerke, um so die Verzüge aufzuholen. In einer weiteren Maßnahme würden zusätzliche Kontrollmaßnahmen zur Qualitätssicherung installiert, wie z. B. ein 3-D-Simulation der erstellten Pläne. Im Ergebnis sei damit die Behinderung durch die Insolvenz beseitigt.“*[528]

An der Sitzung nahmen keine Vertreter der Projektsteuerung teil, was durch den Vorsitzenden Wowereit kritisiert wurde.[529] Der Aufsichtsrat fasste schließlich u. a. den Beschluss, den

---

[522] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 97. Sitzung des Aufsichtsrates am 25. Juni 2010, FBB 264, Bl. 3
[523] Ebd. Bl. 3
[524] Ebd. Bl. 4
[525] Ebd.
[526] Ebd.
[527] Ebd.
[528] Ebd. Bl. 5
[529] Ebd.

Inbetriebnahmetermin um sieben Monate zu verschieben. Die Eröffnung des Flughafens solle mit einem „Eröffnungsevent“ am Pfingstwochenende Ende Mai 2012 sowie einem „Erstflug“ am 3. Juni 2012 erfolgen.

XI. Die Krise des Projekts 2012

1. ORAT 2012

Mit dem Projekt ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer) sollte die Inbetriebnahme des Flughafens BER am 3. Juni 2012 vorbereitet werden. Zu diesem Projekt gehören auch die Abläufe, die unter dem Begriff „Probebetrieb“ zusammengefasst werden. Beauftragt zur Durchführung des ORAT-Projekts war die Unternehmensberatung McKinsey sowie, als deren Auftragnehmer, die Flughafen München GmbH, die weltweit Dienstleistungen im Bereich ORAT anbietet.[530] Darüber, dass der im November 2011 begonnene Probebetrieb schon im Dezember 2011 nicht planmäßig verlief, geben die dem Untersuchungsausschuss vorliegenden ORAT-Statusberichte Auskunft. So heißt es im ORAT-Statusbericht vom 5. Dezember 2011:

> *„Der aktuelle Stand der Vorbereitung auf den 03.06. liegt hinter dem Plan zurück: Das Probebetriebsbarometer steht aktuell (05.12.) bei 24% (ggü. Planung 53% bereits am 24.11.); wesentliche Systeme waren und sind nicht oder nur eingeschränkt einsatzbereit. Der Schwerpunkt der weiteren Arbeit muss daher auf der baulichen Fertigstellung liegen, da viele nachgelagerte Prozesse, wie die Überprüfung der integrierten Funktionsfähigkeit, die Schulung von Mitarbeitern an Systemen und Anlagen und probeweise Durchführung von Abfertigungsprozessen, hiervon abhängen. […] Orat informiert die GF weiterhin wöchentlich über den Status des Probebetriebs. […] Bisher wurden noch kurz vor Stichtagen (z. B. am 22.11. für den 24.11.) zahlreiche Systeme als verfügbar zugesagt, die dann doch nicht verfügbar waren.“*[531]

Nach diesem Protokoll kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Geschäftsführung über die Rückstände beim Probebetrieb informiert wurde. Dem ORAT-Statusbericht vom 22. Februar 2012 ist zu entnehmen, dass es der Flughafengesellschaft bis dahin nicht gelungen war, die auch im Januar wiederum festgestellten Rückstände zu beheben:

> *„Die am 31.01. für den 07.02. zugesagten Bereiche wurden nicht in vollem Umfang baulich-technisch fertig gestellt. Trotz der Änderung des PB-Konzepts […] wird damit die Zeit für Eingewöhnung und Fehlerüberprüfung weiter verkürzt; Prozesse können nicht oder nicht ausreichend geprobt werden; es ist davon auszugehen, dass Mitarbeiter vor dem 03.06. ihren Arbeitsplatz nicht fertig gestellt kennen gelernt haben werden.“*[532]

Im Protokoll einer Besprechung zum Projekt ORAT, die im Rahmen der Geschäftsführersitzung am 22. Februar 2012 stattfand, ist die damalige Haltung der Geschäftsführung (GF) im Umgang mit Risiken für die beabsichtigte Flughafeneröffnung festgehalten. Zum Zustand der Baustelle heißt es im Protokoll:

> *„Der Zustand der baulichen Fertigstellung liegt deutlich hinter dem für den ORAT-Probebetrieb zugesagten und für eine entsprechende Inbetriebnahmevorbereitung notwendigen Stand zurück, in Summe um rund drei Monate. [...] Hierdurch entsteht*

---

[530] Vgl. http://www.munich-airport.de/en/micro/consulting/services/orat/index.jsp
[531] ORAT, ORAT-Statusbericht v. 05.12.2011, FBB 459, Bl. 225
[532] ORAT, ORAT-Statusbericht v. 22.02.2012, FBB 459, Bl. 308

> *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.“*[533]

Zu den „Eröffnungsrisiken“ heißt es im Anschluss:

> *„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.“*[534]

Laut der Aussage von Sebastian Stern (McKinsey) vor dem Untersuchungsausschuss am 2. Oktober 2015 sei dieser ORAT-Statusbericht vom 22. Februar 2012 der letzte dieser Art gewesen. Am 27. Februar 2012 habe sich die „sehr operative, schnell entscheidende B-5-Runde“ gebildet und demnach habe sich auch der „ORAT-Berichtszyklus“ aufgelöst.[535] Am 13. März 2012 habe noch ein Meilenstein für den ORAT-Probebetrieb bestanden, für den es Seitens des Bereichs Bau der Flughafengesellschaft Zusagen für Teile der Infrastruktur gegeben habe, die für den Probebetrieb benötigt wurden. Diese Bereiche seien jedoch am 13. März nicht fertig gewesen. Es habe sich hierbei um „entscheidende Elemente“ gehandelt, „um den schon komprimierten Plan so umsetzen zu können, und diese baulichen Elemente waren am 13. März dann nicht fertig.“[536] Im Anschluss daran habe man den Brief an die Geschäftsführung vom 14. März 2012 verfasst.

Der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft waren demnach die sich aus dem nur mangelhaft durchführbaren Probebetrieb herleitenden Risiken für die Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 bekannt. Im Protokoll der Geschäftsführersitzung am 22. Februar ist sogar von „erheblichen Eröffnungsrisiken“ die Rede. Ähnlich wie schon bei früheren Warnungen – so bspw. den Feststellungen von Drees & Sommer Ende 2008 – hielt die Geschäftsführung in Kenntnis dieser Risiken am Inbetriebnahmetermin fest und verweigerte sich sogar noch der Möglichkeit einer schrittweisen Inbetriebnahme („soft opening“). Dies ist als deutliches Versäumnis der Geschäftsführer Schwarz und Körtgen zu werten.

2. Das Schreiben von PricewaterhouseCoopers vom 6. März 2012

Die unter anderem als Bürgenmandatar beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PWC) wandte sich am 6. März 2012 an das Bundesverkehrsministerium, das Bundesfinanzministerium, das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg sowie an die Senatsverwaltung für Finanzen Berlin. Thema des Schreibens war ein Bericht zum ORAT-Probebetrieb sowie, wie es in der Betreffzeile heißt, eine „Gefährdung Inbetriebnahme“.[537] Man habe, so PWC, einen Tag zuvor einen „aktualisierten Bericht zum Probebetrieb“ seitens der Flughafengesellschaft erhalten. Der Bericht sei diesmal „etwas ausführlicher als die bislang vorgelegten Unterlagen“. Man hätte

---

[533] ORAT in der GF-S 22.02.2012, FBB 483, Bl. 212
[534] Ebd.
[535] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 10
[536] Ebd.
[537] PWC, Schreiben an BMVBS, BMF, MdF Brandenburg, SenFin Berlin v. 06.03.2012, SKZL 772, Bl. 64

sich dennoch gewünscht, dass die Flughafengesellschaft „differenzierter darlegt, inwieweit nicht funktionierende Prozesse ursächlich auf den mangelnden Baufortschritt oder auf festgestellte Schwachstellen zurückzuführen sind.“[538] Im Anschluss an diese Feststellung zitiert PWC eine Passage aus dem Bericht der Flughafengesellschaft und stellt dem voran, dass die Flughafengesellschaft „entgegen der früheren Berichte“ mittlerweile „in ihrer Gesamteinschätzung zum Probebetrieb nunmehr selbst den aktuellen Sachstand als kritisch erachtet“.[539] Die von PWC aus dem Bericht zitierte Passage lautet:

> *„[…] besteht ein großes Risiko, dass es bei Betriebsbeginn zu Prozessausfällen, Verspätungen und Kapazitätseinbußen kommt, insbesondere angesichts der hohen zu erwartenden Auslastung ab dem ersten Betriebstag; dieses lässt sich durch entsprechende Maßnahmen zwar reduzieren, bleibt aber dennoch grundsätzlich bestehen.“*[540]

Zur damaligen Einschätzung von PWC heißt es im Anschluss:

> *„Sowohl hinsichtlich einzelner Kernprozesse wie auch in der Gesamtbetrachtung des Probebetriebs ist u. E. die zeitgerechte und geordnete Inbetriebnahme als erheblich gefährdet einzuschätzen. Die vorgelegten Unterlagen lassen nach unserer Interpretation nicht den Schluss zu, dass sich das ‚große Risiko’ lediglich auf kleinere Unzulänglichkeiten mit geringen Auswirkungen bezieht, wie sie im Rahmen eines Probebetriebs gerade erkannt werden sollen.“*[541]

Die Flughafengesellschaft reagierte auf die Einschätzungen von PWC in einer E-Mail an verschiedene Referenten der oben genannten Adressaten des PWC-Schreibens. Es sei richtig, dass dem Bürgenmandatar PWC „als Zwischenstand“ die oben zitierten möglichen Schwierigkeiten bei Betriebsbeginn des neuen Flughafens mitgeteilt wurden. Gleichwohl hält die Flughafengesellschaft fest: „Ein Risiko der zeitgerechten Inbetriebnahme des BER lässt sich daraus aus unserer Sicht nicht ableiten. Der Hinweis gilt vielmehr den operativen Risiken zu Betriebsbeginn.“[542] Man habe bereits Maßnahmen zur Reduzierung der festgestellten Risiken vorgeschlagen und bereits in den vorangegangenen Monaten entsprechende „Maßnahmenpakete“ auf den Weg gebracht. Dennoch wird zum Ende der E-Mail folgendes festgehalten:

> *„In Summe sollen so Risiken, die sich aus der aktuellen Situation ableiten lassen, abgefedert oder abgemildert werden. Aufgrund der sehr hohen Auslastung vom ersten Betriebstag an, bleibt grundsätzlich eine Gefahr von ‚Prozessausfällen, Kapazitätseinbußen und Verspätungen’ bestehen. Diese sollen durch die o. g. Fallback-Maßnahmen weitestgehend aufgefangen werden. Um Interpretationsspielräume seitens PWC zukünftig eingrenzen zu können, schlagen wir vor, dass kritische Interpretationen unseres Sachstandes zu dem Probebetrieb im*

---

[538] Ebd.
[539] Ebd.
[540] Ebd.
[541] Ebd. Bl. 65
[542] E-Mail von Olaf Christoph (FBB) an Johannes Werner (MdF Brandenburg) u. a. v. 14.03.2012, SKZL 772, Bl. 66

Ergebnis einer Rückkopplung mit der FBB erfolgen sollen. Dadurch können zukünftig Irritationen vermieden werden.“[543]

Zu dem o. g. Schreiben wurde als Zeugin vor dem Untersuchungsausschuss Solveig Gute vernommen, die dieses mit unterzeichnet hatte. Allerdings gestaltete sich die Zeugeneinvernahme recht schwierig, da Gute sich bei einem ersten Termin zu Vernehmung am 6. November 2015 weigerte, nahezu alle ihr von den Abgeordneten gestellten Fragen im öffentlichen Teil der Sitzung zu beantworten. Dabei beriefen sich Gute und ihr Rechtsbeistand, Rechtsanwalt Georg-René Lubinski, auf angebliche Interna, zu denen Gute angeblich nicht öffentlich aussagen dürfe. Dies geschah auch bei Fragen, die tatsächlich weder Interna von PWC noch des Auftrags zum Bürgencontrolling betrafen, wie wir hier dokumentieren wollen. So wollte der Abgeordnete Andreas Otto (Bündnis 90/Die Grünen) zum Beispiel wissen, ob sich Gute schon „mehrfach mit solchen Bürgenmandaten beschäftigt“ habe:

***Zeugin Solveig Gute**: Ich darf nicht antworten!*
***Vorsitzender Martin Delius**: Doch, also Entschuldigung!*
***Zeugin Solveig Gute**: Also, Sie sehen an meinem Geburtsdatum, dass ich nicht erst drei Tage - -*
***Vorsitzender Martin Delius**: Also, das ist eine Antwort, das würde ich jetzt als Ja interpretieren. Also, ganz im Ernst, bei all meiner Gutmütigkeit, wenn es auf eine geschlossene Frage hinausläuft, dann können Sie mir nicht erzählen, dass – wenn jetzt nicht in der Frage schon Interna drinstehen – das Interna betrifft, also bitte mal ein bisschen die Kirche im Dorf lassen. Natürlich kann die Zeugin antworten, ob sie vorher schon an ähnlichen Projekten gearbeitet hat oder nicht, ohne diese jetzt konkret zu benennen. […]*
***Andreas Otto (GRÜNE)**: Haben Sie oder haben Sie nicht?*
***Rechtsanwalt Georg-René Lubinski**: Das betrifft Interna und Auftragsgegenstände, die hier in dieser Form nicht beantwortet werden können.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Herr Lubinski, ich habe Sie gerade darüber belehrt, dass Sie kein eigenes Rede- und Antragsrecht haben. Dass muss ich Ihnen auch auf Antrag der Zeugin nicht erteilen. Das kann ich tun, wenn ich das für richtig halte. Ich bitte jetzt die Zeugin, auf die Frage zu antworten, weil eine Nichtbeantwortung lass ich hier wirklich nicht zu. Das ist eine Frage über den beruflichen Werdegang, der nicht dieses Projekt betrifft und der auch keine Interna von PwC betrifft.*
***Zeugin Solveig Gute**: Dann würde ich gerne eine Unterbrechung beantragen.*
[…]
***Vorsitzender Martin Delius**: So, können Sie uns denn jetzt etwas mitteilen?*
***Zeugin Solveig Gute**: Ich kann die in dieser Sitzungsform nicht beantworten.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Das stimmt nicht! – [Zuruf der Zeugin Solveig Gute] – Jetzt bin ich dran! Wir haben ja Ihre Aussagegenehmigung hier vorliegen […]“*[544]

Auch im nicht öffentlichen Teil der Vernehmung war Gute am 6. November 2015 nicht bereit, pflichtgemäß auf die Fragen des Untersuchungsausschusses zu antworten. Ihr Rechtsbeistand maß sich gar an, die Vertraulichkeit der Ausschusssitzung in Frage zu stellen:

---

[543] Ebd.
[544] Zeugin Solveig Gute, Wortprotokoll der Vernehmung 06.11.2015, S. 7f

> *„**Vorsitzender Martin Delius**: […] Ich fasse noch einmal zusammen: Wir befinden uns in einer vertraulichen Sitzung, und Frau Gute verweigert die Aussage.*
> ***Rechtsanwalt Georg-René Lubinski**: Wir befinden uns noch nicht in einer vertraulichen Sitzung.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Nein, Herr Lubinski! Sie können das überhaupt nicht entscheiden! Sie haben gar nicht die Kompetenz und auch nicht das Recht, das zu entscheiden. Der Ausschuss entscheidet, in welchem Modus er sich befindet. […] aber ich habe eingangs der Zeugin zugesichert, dass wir uns in einer vertraulichen Sitzung befinden. Dennoch hat die Zeugin die Aussage verweigert, und zwar nicht die Aussage auf eine bestimmte Frage, sondern ich habe ihr explizit die Möglichkeit gegeben, eine eigene zusammenfassende Erklärung abzugeben, wozu sie eigentlich auch verpflichtet ist. Auch diese Aussage […] hat sie verweigert.“*[545]

In ihrer zweiten Vernehmung am 12. Februar 2015 war Gute schließlich bereit, Fragen des Ausschusses zu beantworten. Zu dem Schreiben vom 6. März 2012 befragt, stellte sie dar, wie PWC seinerzeit zu der im Schreiben festgehaltenen Auffassung zur Gefährdung der Inbetriebnahme gekommen war Hierzu sagte Gute aus:

> *„Anlass war eine Unterlage, die wir von der Flughafengesellschaft bekommen haben, wo sie über den Stand des Probebetriebs, der seinerzeit lief, berichtet hat. Und dann – simple Mathematik: Wie viele Tage Probebetrieb sind vorgesehen? Wie viel Prozent der Aufgaben innerhalb des Probebetriebs sind abgearbeitet? – Und da hatten wir tatsächlich erhebliche Zweifel, ob das plausibel sein kann, und sind zu dem Schluss gekommnen, das kann nicht plausibel sein. Und es war eine der ersten Unterlagen, wo auch der Flughafen selbst sich ein Stück weit kritisch geäußert hat, also wo auch vonseiten des Flughafens gesagt wurde, jetzt ist es eng.“*[546]

Als Reaktion auf das Schreiben habe sich der Interministerielle Ausschuss (IMA) in seiner Sitzung am 21. März 2012 mit den Einschätzungen von PWC befasst. Dort habe die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft nach folgendem Tenor argumentiert:

> *„PwC hat Unrecht. Also wenn Sie es jetzt mal so – Also der Flughafen hat vehement die Auffassung vertreten, er ist der Bauherr, er kann das besser einschätzen, und die Inbetriebnahme ist mitnichten in Gefahr.“*[547]

Die Schreiben, die McKinsey bzgl. des Probebetriebs an die Flughafengesellschaft im März 2012 gesandt hatte (s. u.), gingen bei PWC nach Aussage von Gute erst im Oktober 2012 ein.[548]

Es bleibt demnach festzuhalten, dass die in den ORAT-Statusberichten erfassten, von McKinsey der Flughafengesellschaft mitgeteilten und vom Bürgenmandatar PWC den Vertretern von Bund, Berlin und Brandenburg mitgeteilten Rückstände im Probebetrieb und die damit verbundenen Risiken von der Flughafengesellschaft entweder nicht als problematisch aufgefasst oder gegenüber den Anteilseignern der Flughafengesellschaft bewusst verharmlost wurden. Weiterhin bleibt festzuhalten, dass die Vertreterin von

---

[545] Ebd. S. 14
[546] Zeugin Solveig Gute, Wortprotokoll der Vernehmung 12.02.2016, S. 30f
[547] Ebd. S. 32
[548] Ebd. S. 33

PricewaterhouseCoopers sowie ihr Rechtsbeistand es mit ihrem Auftreten vor dem Untersuchungsausschuss am notwendigen Respekt gegenüber einem parlamentarischen Gremium fehlen ließen. Es bliebe die Frage zu stellen, inwieweit ein Unternehmen wie PricewaterhouseCoopers, dessen Vertreter ein solch unangemessenes Verhalten an den Tag legen, weiter mit Aufträgen der öffentlichen Hand bedient werden sollte.[549]

3. Die Schreiben von McKinsey

Bereits im März 2012 lagen innerhalb der Flughafengesellschaft deutliche schriftliche Warnungen vor, die die für den 3. Juni 2012 geplante Inbetriebnahme des neuen Flughafens zumindest als stark gefährdet erscheinen ließen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Stellungnahmen des Beratungsgesellschaft McKinsey zu nennen, die vor dem Hintergrund des für die Inbetriebnahme notwendigen Probebetriebs abgegeben wurden. Nach Angaben des Senats war McKinsey von Januar 2010 bis Juni 2012 mit dem sog. Los 1 des ORAT-Projekts von der Flughafengesellschaft beauftragt. Hierzu gehörten unter anderem Betriebskonzepte und Schulungen. Im Jahr 2014 war McKinsey zudem im Rahmen des „FBB 2020-Strategieprozesses sowie für einen Workshop mit der Geschäftsführung“ beauftragt.[550] Sebastian Stern umschrieb die Aufgaben von McKinsey vor dem Untersuchungsausschuss im Oktober 2015 wie folgt: Aufgabe des Unternehmens war es,

> *„die Prozesse zu definieren und einzuspielen und sicherzustellen, wenn der Flughafen baulich-technisch fertig ist, dass die Leute, die dann da arbeiten sollen, auch wissen, was sie tun, und auch von der operativen-prozessualen Sicht die Eröffnung und dann die Inbetriebnahme funktioniert. Das beinhaltete vier Arbeitspakete. Das erste Arbeitspaket war das allgemeine Programmmanagement, also die Transparenz über das Gesamt-ORAT-Programm sicherzustellen. Das zweite waren sogenannte Betriebskonzepte. Da ging es im Kern darum, die wesentlichen Flughafenprozesse zu definieren, also: Was passiert in der Ankunft? Was passiert beim Abflug? Wie sehen diese Prozesse in der zukünftigen neuen Infrastruktur aus? Das dritte Arbeitspaket, Schulungen, da ging es darum, diese neuen Prozesse an die Mitarbeiter zu bringen, also Schulungen zu organisieren. Und das vierte Arbeitspaket, Probebetrieb, wo es darum ging, die neuen Prozesse wirklich am neuen Flughafen in der sechsmonatigen Probebetriebsphase zu testen und zu simulieren. Wir haben diese Arbeitspakete mit zwei Subunternehmern gemacht, dem Flughafen München, insbesondere fokussiert auf den Probebetrieb, und der Gaetan GmbH, die insbesondere im Themengebiet Schulungen unterstützt hat.“*[551]

Der Probebetrieb begann laut Stern am 24. November 2011. bereits Mitte des Jahres 2011 habe man sich mit dem Bereich Bau der Flughafengesellschaft abgestimmt, welche baulichen Voraussetzungen für die einzelnen Schritte des Probebetriebs notwendig seien. Am 24. November 2011 sei es dann so gewesen, dass diese Voraussetzungen nicht wie abgesprochen erfüllt gewesen seien. Dies sei auch im Zeitraum danach nicht wieder aufgeholt worden.[552] Zu Beginn des Probebetriebs seien im Check-in-Bereich keine „fertigen Counter“ inklusive der

---

[549] Vgl. auch Berliner Morgenpost (Zeugin drohen 10.000 Euro Geldstrafe) v. 07.11.2015 u. Tagesspiegel (BER-Zeugin soll 10000 Euro zahlen) v. 07.11.2015
[550] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[551] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll 02.10.2015, S. 5
[552] Ebd. S. 6

benötigten IT vorhanden gewesen. Die Sicherheitskontrollen für Passagiere und Mitarbeiter seien nicht verfügbar gewesen. Auch bei der Gepäckförderanlage habe es Verzüge gegeben.[553] Mit dem damaligen Zustand der Brandschutzanlage habe man sich im ORAT-Projekt nicht befasst bzw. man habe von dem Zustand auch nichts gewusst.[554]

Zu den im Folgenden zitierten Schreiben von McKinsey sowie der Flughafen München GmbH sei vorausgeschickt, dass selbige die Piratenfraktion über einen Informanten erreichten. Der Untersuchungsausschuss hat die Briefe ebenfalls angefordert. Die Zitate sind aber den der Fraktion vorliegenden Schreiben und nicht den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses entnommen.

Im Vorfeld des Schreibens von McKinsey an die Flughafengesellschaft vom 15. März 2012 habe am 13. März ein sog. Meilenstein bestanden: Der Bereich Bau der Flughafengesellschaft habe Zusagen für Teile der Infrastruktur abgegeben, die für den Probebetrieb benötigt wurde, und diese Zusage nicht eingehalten. Man habe sich schließlich entschlossen, den Stand des Projekts aus der Sicht von McKinsey „präzise zusammenzufassen“.[555] Vor dem Hintergrund des Zustands des Projekts Ende 2011/Anfang 2012 habe McKinsey der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auch die Optionen vorgeschlagen, die Inbetriebnahme des Flughafens entweder zu verschieben oder den Flughafen zunächst mit einer „Soft-Opening-Strategie“ (also zum Beispiel mit einer weiteren parallelen Nutzung des alten Schönefelder Flughafens) in Betrieb zu nehmen. Zu beiden vorgeschlagenen Optionen habe die Geschäftsführung entschieden, dass „eine weitere Untersuchung aus unserem Projekt mit den Ressourcen, die ich überblicken konnte, nicht erfolgen soll.“[556]

Die Flughafen München GmbH fungierte als Auftragnehmer von McKinsey. In dieser Funktion wandte sie sich am 14. März 2012 in einem Schreiben mit dem Betreff „Probebetrieb/Inbetriebnahme BER“ an McKinsey.[557] In dem Brief weisen die Unterzeichner darauf hin, dass nach vier Monaten Probebetrieb auf Grund des massiven Bauverzugs „die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens deutlich hinter Plan“ zurückliege. „Dadurch entsteht ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme des BER am geplanten Eröffnungstermin 03.06.2012“, heißt es im ersten Absatz des Briefes. Der Flughafen München sehe es als „zwingend notwendig“ an, dass am BER ein „zielführender Probebetrieb“ von sechs Monaten stattfinde. Nur so könne

> *„sichergestellt werden, dass alle Prozesse und Infrastruktureinheiten ausreichend getestet und feinjustiert wurden und Mitarbeiter damit sicher umzugehen wissen, so dass die für die Inbetriebnahme notwendige Effizienz und Effektivität gewährleistet werden kann.“*[558]

Bis zum Datum des Schreibens könne aber „kein zielführender Probebetrieb durchgeführt werden.“ Da der Flughafen noch nicht fertig gestellt sei, könne auch die „eigentliche Kernfunktion“ eines Probebetriebs nicht erfüllt werden.[559] Der Bereich Bau der

[553] Ebd. S. 7
[554] Ebd. S. 19
[555] Ebd. S. 10
[556] Ebd. S. 16
[557] Flughafen München GmbH, Schreiben v. 14. März 2012 an McKinsey&Company, Inc. z. Hd. Dr. Sebastian Stern und Dr. Carl-Stefan Neumann
[558] Ebd.
[559] Ebd.

Flughafengesellschaft habe zwar im März 2011 entsprechende Zusagen gemacht, diese seien allerdings „deutlich verfehlt“ worden:

> *„So stand bei Probebetriebsbeginn am 24.11.2011 nur ein Bruchteil der notwendigen Bereiche baulich fertig zur Verfügung – die geforderte baulich/technische Fertigstellung mit allen funktionsfähigen Systemen in den für den Basis-Probebetrieb geforderten Bereichen (einschließlich ZKS[560], GFS) scheint sich erst Ende März vollständig realisieren zu lassen. Die Mängel wurden durch ORAT AP4 im wöchentlichen Rhythmus kommuniziert und durch den Flughafen Berlin deutlich zu langsam abgearbeitet. Eine von März 2011 bis Januar 2012 vom Flughafen Berlin zugesagte komplette baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012 wurde ebenfalls deutlich verfehlt.“*[561]

Auch danach zugesagte gestaffelte Fertigstellungstermine seien deutlich verfehlt worden. Ebenso findet sich im Schreiben ein Hinweis, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits im Februar 2012 über den kritischen Zustand der Flughafenbaustelle informiert war: „Wie von Ihnen am 20.02.2012 und 22.02.2012 an die Geschäftsführung des Berliner Flughafens kommuniziert, können die Versäumnisse der letzten vier Monate für eine reibungsarme Inbetriebnahme am 03.06.2012 nicht mehr kompensiert werden.“ Es seien zwar Maßnahmen von der Flughafengesellschaft eingeleitet worden, dennoch

> *„ist das derzeitig geplante Inbetriebnahme-Szenario im Juni 2012 mit voller Auslastung extrem gefährdet. Aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen, die von ORAT nicht eingeschätzt bzw. bewertet werden können, hat sich der Flughafen Berlin für das Festhalten am 03.06.2012 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.“*[562]

Überschrieben ist der entsprechende Absatz des Briefes mit der Zwischenüberschrift in Großbuchstaben: „SEHR RISIKOREICHE INBETRIEBNAHME AM 03.06.2012“.[563]

Einen Tag später, am 15. März 2012, wandten sich die Berater von McKinsey zum selben Thema an die Flughafengesellschaft. Das entsprechende als „vertraulich“ gekennzeichnete Schreiben ist direkt an die damaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen gerichtet. Unterzeichnet wurde es von Carl-Stefan Neumann (Director) und Sebastian Stern (Principal), an die zuvor die Flughafen München GmbH ihren Brief gerichtet hatte.[564] Die Vertreter von McKinsey unterrichteten die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft in ähnlicher Weise über die Zustände auf der BER-Baustelle, wie sie zuvor von der Flughafen München GmbH informiert worden waren. So heißt es gleich zu Beginn des Briefs:

---

[560] Zentrale Zutrittskontrolle für Rettungsfahrten
[561] Flughafen München GmbH, Schreiben v. 14. März 2012 an McKinsey&Company, Inc. z. Hd. Dr. Sebastian Stern und Dr. Carl-Stefan Neumann
[562] Ebd.
[563] Ebd.
[564] McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen

> *„wie in den letzten Wochen und Tagen mehrfach besprochen, liegen wir insgesamt deutlich hinter unserem Plan für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 zurück; der Zeitverlust von aktuell fast vier Monaten ist bis zur Inbetriebnahme nicht aufzuholen.“*[565]

Laut McKinsey sei eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum 3. Juni auch mit der zu dieser Zeit stattfindenden Neustrukturierung der Prozesse zur Vorbereitung der Inbetriebnahme „nicht sicherzustellen“. Diese Neustrukturierung sei zwar „sinnvoll und gut“, dennoch sei sie „aus unserer Sicht unzureichend“. Dies habe seine Ursache unter anderem in dem nach wie vor „wesentlich“ zu langsamen Baufortschritt. So seien die vom Bereich B – also dem Bereich, der unter der Leitung von Joachim Korkhaus und Manfred Körtgen stand – „Anfang Januar für den 7. Februar, 27. Februar und 13. März zugesagten Fertigstellungstermine […] ausnahmslos nicht erreicht“ worden.[566] Es folgt eine Aufzählung:

> *„ – Der gesamte südliche Bereich des Main-Piers (zugesagt für 27. Februar) und der Ankunftsbereich (zugesagt für 13. März) sind bei Weitem nicht baulich-technisch fertig gestellt.*
> – *Das ZKS fehlt im Nord- und Südpier komplett; im nördlichen Main-Pier ist es scharfgeschaltet, allerdings nicht mit den finalen Berechtigungen.*
> – *Auf der Non-Schengen-Ebene (E2) ist nur ein Gate-Schalter verfügbar (für den 7. Februar zugesagt: sechs)*
> – *Die letzten vier Check-in-Inseln wurden erst gestern in Betrieb genommen.*
> – *Die Stabilität wesentlicher Teile der technischen Infrastruktur ist nach wie vor unbefriedigend, z.B. fallen Kernsysteme wie die Stromversorgung und das AOE sporadisch aus und erfordern eine Aussetzung des Probebetriebs in den betroffenen Bereichen; auch das FIDS*[567] *arbeitet noch nicht stabil.“*[568]

Der Probebetrieb finde nur noch „unter erheblichen Einschränkungen“ statt, die das Bauordnungsamt erlassen habe. So seien „der komplette südliche Main-Pier und der gesamte Ankunftsbereich […] nicht nutzbar, weil wesentliche Sicherheitssysteme (Sprinkleranlage, BMA[569]) noch nicht zur Verfügung stehen“.[570] Dies wiederum sei ein Grund dafür, dass sich die „Prozesssicherheit der internen und externen Mitarbeiter nicht wesentlich erhöht“ habe.[571] Das Personal, welches den Flughafenbetrieb ab Juni 2012 sicherstellen sollte, konnte demnach noch im März 2012 nicht so wie erforderlich auf seine neuen Aufgaben vorbereitet werden. In McKinsey-Sprache ausgedrückt: „die Bewertung von Personal und Prozessen im Probebtriebsbarometer hat sich in den letzten vier Wochen kaum verbessert“.[572] Auch ein Hinweis auf mögliche Engpässe am fertigen Flughafen findet sich im Schreiben: „Weiterhin erscheint aktuell die Chek-in-Kapazität nicht ausreichend, um das geplante Flugaufkommen selbst im Normalbetrieb abzuwickeln; auch bestehen starke Zweifel, ob die Kapazität der Sicherheitskontrollen ausreicht.“ Insgesamt ergäben sich „erhebliche, bis zum 3. Juni auch in

---

[565] Ebd.
[566] Ebd.
[567] Flight Information System
[568] McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
[569] Brandmeldeanlage
[570] McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
[571] Ebd.
[572] Ebd.

der neuen Struktur nicht mehr aufholbare Defizite in der Inbetriebnahmevorbereitung.“ Diesen Standpunkt habe McKinsey „auch in den letzten Wochen bereits dargelegt“.[573] Ähnlich wie in dem vorangegangenen Schreiben des Flughafens München weist McKinsey darauf hin, dass sich die Flughafengesellschaft für ein Festhalten am Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 entschieden habe – auch wenn man die rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründe hierfür wie der Flughafen München auch – „nicht einschätzen oder bewerten“ könne.[574] Am Ende des McKinsey-Briefes heißt es:

> *„Wir müssen darauf hinweisen, dass wir diese Entscheidung auf Basis der oben aufgeführten Einschätzung nicht mittragen können. (Wir verweisen dafür auch auf die Einschätzung unseres Unterauftragnehmers Flughafen München GmbH, die wir diesem Schreiben beigelegt haben.) Wir würden Sie deshalb nochmals bitten, alle strukturellen Möglichkeiten zur Reduzierung der Auslastung des neuen Flughafens in seiner Startphase zu prüfen. Hierbei sollten auch bisher ausgeschlossene Optionen wie die Streichung von Flügen und eine (teilweise) Aufrechterhaltung des Betriebs in SXF Nord betrachtet werden. Sie sind aus unserer Sicht einer operativ misslungenen Inbetriebnahme immer noch vorzuziehen.“*[575]

Stern wies in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss deutlich darauf hin, dass er den zweiten Brief von McKinsey an die Flughafengesellschaft vom 13. April 2012 nicht als eine „Entwarnung“ aufgefasst habe[576] – im Gegensatz zur Geschäftsführung, die beide Schreiben dem Aufsichtsrat nicht vorgelegt hatte:

> *„Für uns war die Lage weiterhin kritisch, und wir hatten eine Reihe von durchaus noch kritischen Voraussetzungen, die passieren mussten, damit wir die Inbetriebnahme hinkriegen. […] Dass wir in einer Situation waren, jetzt mal ganz unabhängig von dem Brief, dass wir in einer Situation waren, wo man Entwarnung geben konnte, dass die betriebliche Inbetriebnahme schon so klappt, war nicht meine Sicht der Situation.“*[577]

Im Gegensatz dazu hatte Geschäftsführer Rainer Schwarz zum Beispiel in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 7. November 2012 erklärt, dass man zunächst die Hinweise aus dem ersten Schreiben von McKinsey ernst genommen habe. Mitte März 2012 habe es seitens des Baubereichs jedoch „noch keine Hinweise gegeben, dass die bauliche Fertigstellung der einzelnen Anlagen zum 3. Juni nicht funktionieren würde“.[578] In der darauf folgenden Zeit habe der Aufsichtsrat „Endspurtmaßnahmen“ beschlossen. Im zweiten Schreiben von McKinsey vom 13. April 2012

> *„würden die beschriebenen Maßnahmen als wichtige Maßnahmen bezeichnet, um wesentliche Brennpunkte der Inbetriebnahme zu adressieren, mit denen eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin als möglich erscheine. Diese Aussage sei an die Einhaltung von vor allem fünf Voraussetzungen geknüpft worden.*

---

[573] Ebd.
[574] Ebd.
[575] Ebd.
[576] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll 02.10.2015, S. 25
[577] Ebd. S. 25
[578] Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/83, S. 13

> *Diese Voraussetzungen habe man in der Folgezeit auch gemonitort und ihre Einhaltung kontrolliert.“*[579]

Insgesamt habe es

> *„keine Hinweise gegeben, dass die in den Schreiben von McKinsey formulierten Bedingungen nicht umgesetzt werden könnten. Der zentrale Satz in dem zweiten Schreiben von McKinsey sei gewesen, dass eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin möglich erscheine. Es liege in der Natur der Sache, dass damit Risiken verbunden seien.“*[580]

Wie Schwarz mit den Schreiben von McKinsey nach deren Erhalt verfuhr, war eine zentrale Frage im Zusammenhang mit seiner Kündigung und dem sich anschließenden Gerichtsverfahren. Dem Bürgenmandatar PricewaterhouseCoopers lagen die Schreiben nach Aussage von Solveig Gute im Frühjahr 2012 jedenfalls nicht vor. Gute sagte hierzu in ihrer Vernehmung:

> *„Diese McKinsey-Schreiben, auch die Deutlichkeit, die ja zutage tritt, die sind erst im Oktober, 27. Oktober bekannt geworden. Die haben wir per E-Mail erhalten mit dem Hinweis: Dieses Schreiben von McKinsey haben wir heute an den Aufsichtsrat weitergeleitet, und entsprechend unserer Verpflichtung leiten wir diese Schrieben hiermit auch an Sie weiter. – Also das war tatsächlich lange danach. Also, es war Oktober 2012, dass wir diese Schreiben das erste Mal gesehen haben.“*[581]

Erst im Vorfeld der Sitzung des Aufsichtsrats am 1. November 2012 übersandte Schwarz die Schreiben von McKinsey samt einer von ihm erstellten Kommentierung an die Mitglieder des Gremiums.[582] Zur Übersendung der Schreiben an den Aufsichtsrat heißt es in den Vorbereitungsunterlagen des Innensenators Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung am 29. Oktober 2012:

> *„Am 26.10.2012 wurden von der FBB die aktuell in den Medien und der Sonderkommission ‚Flughafen BER’ diskutierten Unterlagen von McKinsey und der Flughafen München GmbH sowie eine Stellungnahme der FBB hierzu übersendet. Die von McKinsey aufgezeigten Probleme in Bezug auf die rechtzeitige Fertigstellung zur Inbetriebnahme wurden von der FBB zum Anlass genommen, die ‚Endspurtmaßnahmen’ zu initiieren, die in der AR-Sitzung am 20.04.2012 beschlossen wurden. Die Sonderkommission ‚Flughafen BER’ nimmt die Schreiben vom McKinsey zum Anlass Prof. Schwarz die Verheimlichung von wesentlichen Tatsachten gegenüber dem Aufsichtsrat vorzuwerfen. Ob die Geschäftsführung die Hinweise von McKinsey dem Aufsichtsrat direkt zur Kenntnis hätte geben sollen oder die Behandlung der ‚Endspurtmaßnahmen’ im Aufsichtsrat am 20.04.2012 als Information ausgereicht hat, ist die große Streitfrage.“*[583]

---

[579] Ebd.
[580] Ebd. S. 16
[581] Zeugin Solveig Gute, Wortprotokoll 1UntABER 17/56 v. 12. Februar 2016, S. 33
[582] Landgericht Berlin Geschäftsnummer 93 O 55/13, S. 8
[583] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 29.10.2012, Vorbereitung für die 109. Außerordentliche Aufsichtsratssitzung, S. 1f, SenInn 7, o. P.

4. Das Treffen von Wowereit und Schwarz am 30. März 2012

Nachdem die Schreiben der Flughafen München GmbH und von McKinsey bei der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eingegangen waren, kam es zu einem Gespräch zwischen der Geschäftsführung und dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft. Zu diesem Vorgang wurde Rainer Schwarz am 4. September 2014 vor dem Landgericht Berlin befragt. In dem Prozess ging es darum, ob die fristlose Kündigung von Schwarz durch den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Juni 2013 rechtmäßig erfolgte. Ein Prozessgegenstand war dabei auch der Umgang von Schwarz mit den o. g. Schreiben und die Frage, ob die Information des Aufsichtsrats über die notwendig gewordene Absage des Inbetriebnahmetermins rechtzeitig erfolgt war. Vor Gericht hatte Schwarz die Information des Regierenden Bürgermeisters wie folgt geschildert: Nachdem er die Schreiben des Flughafens München und von McKinsey erhalten hatte

> *„bat ich Herrn Wowereit um ein Gespräch. Ich habe Herrn Wowereit nicht persönlich angesprochen, sondern einen seiner Mitarbeiter in der Senatskanzlei, Herrn Prahl. Genau genommen war es so, dass meine Sekretärin die Sekretärin von Herrn Wowereit um einen Termin gebeten hatte. Daraufhin rief mich der Mitarbeiter von Herrn Wowereit, Herr Prahl an und fragte mich, worum es gehe. Ich gab daraufhin an, dass wir zum einen Probleme mit dem Probebetrieb hätten und zum anderen, dass auch von Seiten des Bürgencontrollings Zweifel an der Einhaltbarkeit der Termine angemeldet worden sein sollen. Über diese beiden Punkte wollte ich Herrn Wowereit informieren und wollte damit nicht bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung warten. Dies teilte ich Herrn Prahl so mit.“*[584]

Die Senatskanzlei habe daraufhin als Termin für ein Treffen den 30. März 2012 vorgeschlagen. Am gleichen Tag habe ohnehin ein gemeinsamer Termin für die Imagekampagne des Flughafens angestanden. Anschließend habe das besagte Gespräch stattgefunden, an dem laut Schwarz neben Wowereit auch Manfred Körtgen teilnahm. Körtgen bestätigte seine Teilnahme in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014.[585] Bei dem Gespräch sei Wowereit laut Schwarz von ihm auf den Inhalt des McKinsey-Schreibens vom 15. März 2012 hingewiesen worden:

> *„In diesem Gespräch sagten wir Herrn Wowereit, dass es also Probleme mit dem Probebetrieb gebe und wir wiesen ihn auch auf das Schreiben von McKinsey hin, also darauf, dass diese Probleme auch von dritter Seite gesehen würden. Ich wies dabei explizit darauf hin, dass dies Probleme von McKinsey angesprochen wurden. Ob ich daneben auch explizit auf den Flughafen München verwies, weiß ich nicht. Aus unserer Sicht war beides ein einheitlicher Vorgang, denn der Flughafen München war ja der Auftragnehmer von McKinsey. Wir wiesen also Herrn Wowereit darauf hin, dass McKinsey die Durchführbarkeit bzw. den Status des Probebetriebs als sehr problematisch ansah.“*[586]

---

[584] Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Berlin, Kammer für Handelssachen 93, v. 04.09.2014, Gz. 93 O 55/13, LG Berlin 2, S. 7
[585] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 28
[586] Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Berlin, Kammer für Handelssachen 93, v. 04.09.2014, Gz. 93 O 55/13, LG Berlin 2, S.7f

Gleichzeitig hätten er und Körtgen aber auch auf mögliche Lösungen hingewiesen, wie der Flughafen dennoch rechtzeitig eröffnet werden könne. So habe man vorgeschlagen, um einem möglichen Ausfall der Systeme beim Check-In zu begegnen, ein provisorisches „Zelt-Terminal“ zu errichten, um bei einem Ausfall darauf zurückgreifen zu können. Um Problemen mit der Türsteuerung zu begegnen, habe man vorgeschlagen, die Türen mit Sicherheitsleuten zu besetzen, die diese dann im Fall des Falles manuell öffnen bzw. schließen sollten.[587]

> *„Aus unserer Sicht war es so, dass wir mit diesen Maßnahmen von Seiten des Probebetriebs die Inbetriebnahme hätten planmäßig gewährleisten können. Das sagten wir Herrn Wowereit dann auch so. Es war auch wichtig, dass wir dies Herrn Wowereit an diesem Tag sagten. Denn 20 Tage später war ja die nächste Aufsichtsratssitzung und durch diese Notmaßnahmen, wir nannten sie Endspurtmaßnahmen, wären zusätzliche Kosten entstanden. Für diese zusätzlichen Kosten mussten wir in der Aufsichtsratssitzung das ‚Go’ bekommen. Daher galt es rechtzeitig sicher zu stellen, dass uns diese weiteren Ausgaben bewilligt werden.“*[588]

Vor dem Untersuchungsausschuss zum Umgang mit den Schreiben von McKinsey während des Treffens befragt führte Schwarz aus:

> *„Ehrlich gesagt, ist es ein bisschen schwierig. Ich dachte ursprünglich, ich hätte ihm das Schreiben sogar mitgegeben, aber ich kann es wirklich nicht beschwören. Ich kann nur beschwören die Tatsache, dass wir drüber gesprochen haben, weil sie sich aus der Logik des gesamten Ablaufs ergibt.*
> *[...]*
> *Aber ich kann nun, ehrlich gesagt, nicht mehr beschwören, ob ich ihm die Passage vorgelesen habe oder - -. Ich meine sogar – aber ich wollte das auch vor Gericht nicht beschwören -, ich meine sogar, ich hätte ihm den Brief gegeben. Aber ich kann es nicht beschwören. Aber dass wir darüber gesprochen haben, ist wirklich unzweifelhaft.“*[589]

Gefragt danach, wie intensiv über die Schreiben gesprochen worden sei, sagte Schwarz:

> *„Also, dass das sicherlich über ein bloßes Erwähnen dieses Schreibens hinausgegangen sein muss, ergibt sich aus der Tatsache, dass dann anschließend 14 Millionen freigegeben wurden. Also, wir werden da schon sehr intensiv drüber gesprochen haben, was denn jetzt die Bedenken von McKinsey sind. Sie werden ja auch nachvollziehen können, dass die Aktivitäten, die wir ausgelöst haben, also diese 14 Millionen, praktisch die exakte Antwort auf das ist, was McKinsey eingefordert hat.“*[590]

---

[587] Ebd. S. 8
[588] Ebd.
[589] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 73
[590] Ebd. S. 73

Die „Diskussion über die Einhaltbarkeit des Eröffnungstermins“ mit McKinsey habe sich nach dem Gespräch mit Wowereit fortgesetzt und sei schließlich in dem zweiten Scheiben von McKinsey Mitte April 2012 gemündet, „das weiterhin skeptisch war, in dem die Eröffnung aus Sicht des Probebetriebs aber als möglich angesehen wurde.“[591] Nach Erhalt dieses zweiten Schreibens habe am 16. April 2012 das turnusmäßige Gespräch zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit angestanden, welches regelmäßig vor den Sitzungen des Aufsichtsrats stattfand. Hierzu sagte Schwarz vor dem Landgericht:

> *„In diesem Gespräch konnte ich Herrn Wowereit signalisieren, dass auch McKinsey unsere Sichtweise nunmehr jedenfalls insoweit teile, dass mit den geplanten Endspurtmaßnahmen die Inbetriebnahme möglich erscheint. Deswegen kam es dann dazu, dass der Aufsichtsrat in der darauf folgenden Sitzung die Kosten für die Endspurtmaßnahmen bewilligte.“*[592]

Der von Schwarz angesprochene zweite Brief von McKinsey datiert vom 13. April 2012 und ist wie das vorige Schreiben an Schwarz und Körtgen adressiert. Zu Beginn des Schreibens bedanken sich dessen Verfasser „für die konstruktiven Diskussionen in den letzten Wochen“.[593] Nachdem „eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen initiiert“ worden sei, fasse McKinsey nun seine „aktualisierte Einschätzung zur Inbetriebnahme“ zusammen. Die so genannte B5-Runde, die die Inbetriebnahme vorbereiten sollte und an der auch McKinsey beteiligt war, habe mittlerweile „die Möglichkeit zusätzlicher ‚Fallback’-Maßnahmen geprüft und weitere wichtige Schritte eingeleitet“. „Essenziell und richtig“ sei insbesondere die Erweiterung des Check-in-Bereichs um 18 Schalter, mit denen das am 3. und 4. Juni 2012 erwartete Passagieraufkommen bewältigt werden könne. Weiterhin arbeite das „Prozessteam Flughafensicherheit“ mit „Hochdruck“ an einer Lösung für bislang nicht ausreichende Kapazitäten bei Personal- und Warenkontrollen sowie für die Türtechnik, „die bisher baulich nicht ausreichend weit fortgeschritten ist und daher im Probebetrieb nicht mehr genügend getestet werden kann.“[594] Zusammenfassend kommt McKinsey zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen wichtig seien, um „wesentliche ‚Brennpunkte’ der Inbetriebnahme zu adressieren, und eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin damit möglich erscheint.“[595] Dennoch verweisen die Berater darauf, dass die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 weiterhin auf einem kritischen Weg ist: „Es bestehen also weiterhin erhebliche und – auf Grund des sehr eingeschränkten Probebetriebs – teilweise noch unvorhersehbare Inbetriebnahmerisiken.“[596] Diesen sei nur mit der Einhaltung von neu definierten zeitlichen Meilensteinen zu begegnen. Sebastian Stern, einer der Unterzeichner der Schreiben, wies in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss allerdings deutlich darauf hin, dass er den zweiten Brief von McKinsey an die Flughafengesellschaft vom 13. April 2012 nicht als eine „Entwarnung“ aufgefasst habe[597] – im Gegensatz zur Geschäftsführung, die beide Schreiben dem Aufsichtsrat nicht vorgelegt hatte:

---

[591] Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Berlin, Kammer für Handelssachen 93, v. 04.09.2014, Gz. 93 O 55/13, LG Berlin 2, S. 9
[592] Ebd.
[593] McKinsey&Company, Schreiben v. 13. April 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
[594] Ebd.
[595] Ebd.
[596] Ebd.
[597] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll 02.10.2015, S. 25

> *„Für uns war die Lage weiterhin kritisch, und wir hatten eine Reihe von durchaus noch kritischen Voraussetzungen, die passieren mussten, damit wir die Inbetriebnahme hinkriegen. […] Dass wir in einer Situation waren, jetzt mal ganz unabhängig von dem Brief, dass wir in einer Situation waren, wo man Entwarnung geben konnte, dass die betriebliche Inbetriebnahme schon so klappt, war nicht meine Sicht der Situation.“*[598]

Der Vorgang um die Schreiben von McKinsey an die Geschäftsführung war auch Gegenstand in den Sitzungen der vom Bundesverkehrsministerium eingerichteten Soko BER sowie in der rechtlichen Auseinandersetzung der Flughafengesellschaft mit Rainer Schwarz, da hier die grundlegende Frage gestellt wurde, ob der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung ausreichend über die Situation des Projekts BER informiert wurde. Die SoKo BER befasste sich an mehreren Terminen mit den McKinsey-Briefen sowie der durch Schwarz verfolgten Informationspolitik. So wurde Schwarz bei der Sitzung am 12. Oktober 2012 zu diesem Vorgang befragt. Zu diesem Zeitpunkt lagen die Schreiben der SoKo noch nicht offiziell vor. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass Schwarz sich so zu den Briefen äußerte, als dass er deren Existenz bestätigte und darauf hinwies, dass das erste Schreiben „sehr kritisch“ gewesen sei. Der Vorsitzende der SoKo SoKo, der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald, forderte Schwarz daraufhin in der Sitzung auf, die Schreiben der SoKo zuzuleiten. Dem wollte Schwarz allerdings nicht nachkommen und bot an, dass der Bund als Gesellschafter der Flughafengesellschaft die Schreiben „zeitnah vor Ort einsehen“ könne. Weiterhin wies Schwarz laut Protokoll darauf hin, dass es „müßig“ sei, darüber zu diskutieren, ob die in den Schreiben benannten Probleme tatsächlich zu einer Verschiebung der Inbetriebnahme geführt hätten.

> *„Er betont, dass er erst Anfang Mai erfahren habe, dass wegen der Brandschutzthematik der Termin nicht gehalten werden könne. Die Absage der Eröffnung habe es daraufhin wegen der Brandschutzanlage gegeben und nicht wegen der Probleme im Probebetrieb.“*[599]

Diese Erklärung wollte man zumindest im Bundesverkehrsministerium nicht durchgehen lassen. So heißt es im Fazit des Sitzungsprotokolls:

> *„Nach Erkenntnissen der SoKo BER war der Geschäftsführung der FBB, namentlich Herrn Prof. Schwarz und Herrn Dr. Körtgen, bereits im März 2012 bekannt, dass der geplante Eröffnungstermin des Flughafens Berlin Brandenburg am 03.06.2012 unter operativen Gesichtspunkten nicht mehr zu halten ist. Die Fakten des ORAT-Berichts sowie die Warnungen von McKinsey hätten dem Aufsichtsrat unverzüglich und transparent mitgeteilt werden müssen. Die SoKo kommt zu dem Schluss, dass der Aufsichtsrat über die tatsächlichen Vorgänge falsch bzw. nicht umfassend informiert worden ist. Beide Geschäftsführer hatten den Aufsichtsrat noch in dessen April-Sitzung bewusst in Unkenntnis der tatsächlichen Lage gelassen. […] Der Sprecher der Geschäftsführung und Gesamtverantwortliche für das BER-Projekt hat die Ergebnisse des ORAT-Berichts vom März 2012 nicht an den Aufsichtsrat weitergegeben. Herr Prof. Schwarz trägt dafür – gemeinsam mit dem damaligen Geschäftsführer Dr. Körtgen – die volle Verantwortung.“*[600]

---

[598] Ebd.
[599] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER, 12. Oktober 2012, S. 4
[600] Ebd. S. 6

Im Nachgang der Sitzung nahmen Mitglieder der SoKo BER Einblick in die McKinsey-Schreiben. Allerdings habe sich, so ist dem Protokoll der Sitzung vom 25. Oktober 2012 zu entnehmen, Schwarz geweigert, die SoKo-Vertreter Kopien der Schreiben anfertigen zu lassen. Die Einsichtnahme habe aber den in der vorangegangenen Sitzung gewonnenen Eindruck bestätigt.

> *„Es wird aus der SoKo Unverständnis darüber geäußert, dass angesichts dieser dramatischen Situation die Gesellschafter und der AR nicht unverzüglich über das genaue Ausmaß der Probleme informiert wurden und stattdessen der Brandschutz in den Vordergrund gestellt wurde.“*[601]

Wiederum stellte die SoKo fest, dass Schwarz in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 „detailliert“ darüber hätte informieren müssen,

> *„dass der Eröffnungstermin bereits aus operativen Gründen in höchstem Maße gefährdet war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass mindestens eine reibungslose Inbetriebnahme zum geplanten Termin nicht nur wegen der Brandschutzproblematik unmöglich war. Die Fakten sind Herrn Schwarz schon sehr früh vor der AR-Sitzung im April bekannt gewesen.“*[602]

Der Darstellung, die Schwarz bzgl. der Schreiben von McKinsey vor Gericht darlegte, widersprach der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit wenig später. In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius, wie er den Senat über die Warnungen von McKinsey im März 2012 informiert habe, teilte er folgendes mit: Am 30. März 2012 habe tatsächlich ein Gespräch zwischen ihm, Schwarz und Körtgen stattgefunden. Der Termin fand im Anschluss an eine Pressekonferenz zur „Eröffnungskampagne BER“ in seinem Amtszimmer statt. Schwarz habe das Gespräch angeregt, um ihn „insbesondere über sein Gespräch am 21.03.2012 mit den Bürgen zu informieren, welches aufgrund einer Einschätzung von PwC zum Fertigstellungstermin des BER stattgefunden hatte“, heißt es in der Antwort auf die parlamentarische Anfrage.[603] Bei dem Gespräch am 30. März sei laut Wowereit zwar über bestehende „Probleme in Verbindung mit der bevorstehenden Eröffnung“[604] eingegangen worden, es seien aber gleichzeitig Maßnahmen dargestellt worden, die „eine pünktliche Eröffnung des BER sicherstellen sollten“.[605] Beide Geschäftsführer hätten nicht den Eindruck vermittelt, dass eine Inbetriebnahme am 3.Juni 2012 scheitern könnte. „Eine nähere Information des Senats war von daher nicht geboten.“[606] Zum Schreiben von McKinsey vom 15. März 2012 merkt Wowereit an, dieses hätten er und die Senatskanzlei

> *„erst nach der Verschiebung des Eröffnungstermins im Mai 2012 zur Kenntnis erhalten. Eine unmittelbare Kontaktaufnahme des Regierenden Bürgermeisters oder der Senatskanzlei mit dem Unternehmen McKinsey war danach unerheblich.“*[607]

---

[601] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der neunzehnten Sitzung der SoKo BER, 25. Oktober 2012, S. 2
[602] Ebd. S. 3
[603] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/14807
[604] Ebd.
[605] Ebd.
[606] Ebd.
[607] Ebd.

Schwarz hingegen hatte wie oben erwähnt vor Gericht dargestellt, dass auch von Seiten des Bürgencontrollings – also von PwC – Zweifel am geplanten Inbetriebnahmetermin bestanden hätten. Gleichzeitig aber betont, dass er den Regierenden Bürgermeister bei besagtem Gespräch auf das Schreiben von McKinsey und die darin enthaltene Darstellung der Problemlage „explizit" hingewiesen habe. Mit dieser Aussage vor Gericht widersprach Schwarz wiederum einer früheren Darstellung des Vorgangs, die er selbst dem Bauausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wenige Tage nach der Verschiebung, am 18. Mai 2012, in einer Anhörung gegeben hatte. Zu den Schreiben von McKinsey sagte er damals gegenüber den Abgeordneten, dass es einen Brief gegeben habe, in dem McKinsey „im Ergebnis des Probebetriebs große Bedenken" angemeldet habe.[608] Unter Berücksichtigung der „Rückfallpositionen" hätte McKinsey in einem zweiten Schreiben mitgeteilt, dass der Inbetriebnahmetermin nun doch mitgetragen werde. Es sei nicht die Aufgabe der Geschäftsführung gewesen, „den Aufsichtsrat über den ersten Brief zu informieren, wenn das in einem zweiten Brief wieder geradegerückt wurde. [...] Insofern hat es dort auch keine Zwischeninformation an den Aufsichtsrat gegeben."[609] Bei einer Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages am 7. November 2012 hatte Schwarz über die Kenntnis des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit über die McKinsey-Schreiben laut Protokoll der Ausschusssitzung folgendes gesagt:

> *„Bezogen auf die Frage des Abg. Herbert Behrens teilt er mit, dass die Schreiben von McKinsey an ihn und seine Geschäftsführerkollegen adressiert waren. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden hätten sie vor dem 20. April 2012 nicht vorgelegen."*[610]

Dass Schwarz zwei Jahre später den Vorgang vor Gericht anders darstellte bedeutet, dass er entweder den Abgeordneten im Jahr 2012 oder dem Gericht im Jahr 2014 nicht die Wahrheit gesagt hat. Der Hinweis von Wowereit, er habe das McKinsey-Schreiben vom 15. März erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme „zur Kenntnis erhalten" schließt allerdings nicht aus, dass er den Inhalt des Schreibens schon vorher kannte und dass er am 30. März mit Schwarz und Körtgen darüber gesprochen hat. In jedem Fall wurden die Schreiben von McKinsey nicht in der Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April 2012 behandelt. In diesem Zusammenhang stellte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Rainer Bomba in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages am 7. November 2012 fest:

> *„Der Inhalt der erwähnten Briefe sei in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 nicht wiedergegeben worden. Er bekundet, andernfalls würde die Aufsichtsratssitzung einen anderen Verlauf genommen haben."*[611]

Staatssekretär Michael Odenwald, Leiter der SoKo BER beim Bundesverkehrsministerium, sagte in der selben Sitzung:

> *„Die SoKo sei zu der Erkenntnis gekommen, dass der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung entweder nicht oder nicht hinreichend informiert worden sei. Deswegen habe die SoKo empfohlen, die Vorwürfe gegen den Sprecher der Geschäftsführer, Herr Prof. Dr. Schwarz, bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 1.*

---

[608] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 46
[609] Ebd.
[610] Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/83, S. 16
[611] Ebd. S. 17

November 2012 aktiv anzusprechen und die Frage möglicher haftungsrechtlicher Konsequenzen extern prüfen zu lassen.“[612]

5. Die Taskforce Brandschutz

Die Taskforce Brandschutz tagte vom 29. Februar 2012 bis zum 3. Mai 2012 an insgesamt fünf Terminen. An den Sitzungen, die in so genannten „Protokoll minutes“ knapp protokolliert wurden, nahmen nach der jeweiligen Teilnehmerlist seitens der Flughafengesellschaft jeweils deren Technischer Geschäftsführer Manfred Körtgen sowie aus deren Bereich Planung und Bau Joachim Korkhaus und Olaf Nozon teil. Seitens der Planer nahmen an jeder der Sitzungen Hans-Joachim Paap und bis auf eine Sitzung Knut Nell von gmp bzw. der pg bbi teil. Ab der dritten Sitzung am 4. April 2012 war der Projektsteuerer WSP CBP durch Christian Manninger vertreten. Vom zuständigen Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald nahmen an allen Sitzungen mindestens Burkhardt Meißner und Hartmut Zimmermann teil. Der zuständige Landrat Stephan Loge besuchte die Taskforce an zwei Terminen. Die Staatskanzlei Brandenburg wurde in jeder Sitzung von Thomas Seidel aus dem Bereich der Flughafenkoordination unter Staatssekretär Rainer Bretschneider vertreten.[613] Die Geschäftsführungsebene der Flughafengesellschaft sowie die Leitungsebene des Baubereichs und der Projektsteuerung waren demnach in der Taskforce Brandschutz vertreten und waren an dem dort geführten Informationsaustausch beteiligt.

Bei Durchsicht der Teilnehmerlisten der einzelnen Sitzungen fällt allerdings auf, dass kein Vertreter des Landes Berlin an den Sitzungen der Taskforce teilgenommen hatte. Der zum Zeitpunkt der Einrichtung der Taskforce amtierende Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit sagte vor dem Untersuchungsausschuss hierzu, dass dies aus seiner Sicht nicht nötig gewesen sei: „Da war ganz klar Brandenburg für zuständig, und dann ist das auch hilfreich, wenn die das machen. Es müssen ja nicht immer alle drei [Anteilseigner, d. V.] das machen.“[614] Das Aufsichtsratsmitglied Frank Henkel sagte auf die Frage, ob es für ihn angemessen gewesen wäre, dass das Land Berlin in der Taskforce nicht vertreten war: „Ehrlich gesagt, darüber habe ich mir keine Gedanken gemacht.“[615] Thomas Seidel sagte vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass zwischen Berlin und Brandenburg „ein informelle Arbeitsteilung“ geherrscht habe. Bodo Mende aus der Berliner Senatskanzlei habe sich um „berlinnahe Themen“ gekümmert, zum Beispiel das Themenfeld „Dresdner Bahn“. Er selbst habe seinen Schwerpunkt „darauf gelegt, was brandenburgspezifisch ist“. Der Planfeststellungsprozess und das Bauordnungsamt seien „nun mal Brandenburger Prozesse, weil das Gelegenheitsgebiet des Flughafens nun mal das Land Brandenburg war und ist.“ Er habe zur Besetzung der Taskforce nicht mit Mende darüber diskutiert, ob Berlin in dem Gremium vertreten sein sollte. Jedoch:

„Herr Mende wusste natürlich von der Arbeitsgruppe. Es gibt ja auch Protokolle, die sind ja zum Teil auch presseöffentlich zitiert worden, die sind ja allen bekannt. Es gab darüber keine Verhandlung im Sinne von: Berlin muss da rein oder sollte da rein.“[616]

---

[612] Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/83, S. 17
[613] Vgl. Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals, FBB 462, Bl. 62ff
[614] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 35
[615] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.06.2015, S. 29
[616] Zeuge Thomas Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung am 22.05.2015, S. 9

Klaus Wowereit stellte in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 19. Juni 2015 klar, dass die Taskforce Brandschutz kein „offiziell“ von der Flughafengesellschaft oder deren Aufsichtsrat eingesetztes Gremium gewesen sei. Federführend bei deren Einrichtung sei Brandenburg gewesen.[617] Es sei ihm jedoch bekannt gewesen, dass die Taskforce eingerichtet worden sei und „dass sie auch tagt“. Er glaube, „Herr Mende war auch öfters mal da. Ich weiß nicht, ob er dabei war. Doch, er war dabei.“[618] Mit dieser Erinnerung lag Wowereit allerdings nicht richtig – zumindest laut den Teilnehmerlisten der Taskforce war Mende an keiner der Sitzungen der Taskforce anwesend.

Inwieweit sich Mitglieder des Aufsichtsrates mit den Ergebnissen der Besprechungen der Taskforce auseinandersetzten, ist unklar. Von Martin Delius in seiner Vernehmung danach befragt, ob die in den Sitzungen der Taskforce behandelten Kritikpunkte des Bauordnungsamtes bezüglich der Genehmigungsfähigkeit der so genannten Interimslösung bei der Entrauchungsanlage auch in die Vorbereitungen der letzten Aufsichtsratssitzung vor Bekanntgabe der Verschiebung am 20. April 2012 eingeflossen seien, gab sich Aufsichtsratsmitglied Frank Henkel erstaunlich unwissend:

> *„Also, wir haben Kenntnis von dieser Taskforce. Ob jetzt unmittelbar das, was Sie fragen, damit -- Würde ich jetzt, jedenfalls aus der Erinnerung, nicht klar beantworten können. Dass es die Taskforce gab, ja, na klar. Da wurde ja nicht mit hinterm Berg gehalten, aber Sie fragen ja, ob es unmittelbar Auswirkungen gab oder Ausflüsse, Informationsflüsse - [Vorsitzender Martin Delius: Mmh!] - an den Aufsichtsrat aus dieser Arbeit der Taskforce. Ich weiß gar nicht, ob sie in dem engen Zusammenhang zwischen der Sitzung des Aufsichtsrats überhaupt schon getagt hatten. - [Vorsitzender Martin Delius: Ja, doch! Sehr intensiv!] - Dann gehe ich davon aus, dass wir auch informiert wurden. Aber valide würde ich das heute nicht mehr in der Erinnerung sagen können.“*[619]

Die Einrichtung einer Taskforce habe ihn jedenfalls nicht alarmiert. Aus seiner Sicht sei es eine „völlig normale Haltung und Handlung, dass im operativen Geschäft nachgesteuert wird“, so darüber informiert werde, „dass es Probleme gibt, Problemchen, wie immer man das nennen will“. Man habe sich eben für ein „Maßnahmenbündel“ entschieden, zu dem die Taskforce Brandschutz gehört habe.[620] Allerdings war die Taskforce nicht Teil des operativen Geschäfts der Flughafengesellschaft, worauf Henkel durch den Ausschussvorsitzenden Delius explizit hingewiesen werden musste.[621] Auf die Frage, wie er sich über die in den Sitzungen der Taskforce besprochenen Punkte auf dem Laufenden gehalten habe, konnte Henkel wiederum keine genauen Angaben machen und beließ es bei einer sehr allgemeinen Darstellung:

> *„Ich gehe davon aus, dass es wie zu anderen Berichten auch aus der Arbeit der Taskforce Berichte im Aufsichtsrat dazu gab. Ich erinnere mich nicht im Einzelnen mehr, in welcher Aufsichtsratssitzung was berichtet wurde zu welchem Sachstand, aber dass wir natürlich über die Frage: Wie konnte es eigentlich passieren, dass ganz offensichtlich das Bauordnungsamt die Anlage noch gar nicht abgenommen hatte, wie*

---

[617] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 34
[618] Ebd.
[619] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.06.2015, S. 28
[620] Ebd. S. 28f
[621] Ebd. S. 29

> *konnte man eigentlich davon ausgehen, dass dies geschieht, und wie konnte man vor diesem Hintergrund überhaupt sagen: Wir halten am 3. Juni fest und verschicken sogar die Einladung - - Natürlich war das immer Gegenstand der Diskussion, ist doch klar.“*[622]

Auf die Frage von Delius, ob er sich die Protokolle der Taks Force habe geben lassen, antwortete Henkel mit einem klaren „Nein!“.[623] Auf die Nachfrage, ob es nicht zu den Pflichten eines Aufsichtsratsmitglied gehöre, sich auch über Sondergremien wie die Taskforce Brandschutz intensiv zu informieren, erläuterte Henkel:

> *„Ich hatte mit Sicherheit das tiefe Empfinden, dass in der Aufsichtsratssitzung oder in den Aufsichtsratssitzungen, wo darüber informiert wurde, eine ausreichende Information stattfand, sodass ich darüber hinaus gar keine weitere Notwendigkeit gesehen habe.“*[624]

Ähnlich äußerte sich Klaus Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss zu der aus seiner Sicht ausreichenden Information des Aufsichtsrats:

> *„Also insofern und dadurch, dass Brandenburg auch bei dieser Taskforce da wesentlich beteiligt war, der Herr Seidel beispielsweise, kann man auch davon ausgehen dann im Aufsichtsrat, wenn da so elementare Verwerfungen da sind, dass sie dann berichtet worden wären. Die sind aber nicht berichtet worden, sondern, wie gesagt, mit den Maßnahmen zur Behebung der Probleme hier berichtet worden.“*[625]

Dass vom Bauordnungsamt innerhalb der Taskforce im Frühjahr 2012 klargestellt worden war, dass die „Interimslösung“ nicht genehmigungsfähig sein würde, drang nach Aussage von Klaus Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss nicht bis zu ihm vor. Auf eine entsprechende Frage von Martin Delius antwortete er:

> *„Nein! Nach meinem Kenntnisstand war das, wie gesagt, als etablierte Maßnahme eine Maßnahme, und die ist bis zum Schluss vorangetrieben worden. Es gab ja nicht von der Taskforce oder vom Bauordnungsamt irgendeinen Punkt, wo die gesagt haben: Geht nicht mehr. Sie waren ganz schnell nach dem Verschieben des Termins, wo sie mitgeteilt haben, jede provisorische Maßnahme wird nicht mehr zugelassen, das heißt, sie haben noch nach der Verschiebung mitgeteilt, dass diese Hand-Maschine-Lösung keine Lösung mehr sein kann, aber erst nach der Verschiebung. […] Auch beim neuen Eröffnungstermin, es war ja deshalb die Vorstellung, dass das nach drei Monaten noch klappen konnte, ging das nicht mehr, weil das dann alles in der Endfassung sein musste. Also mir ist nicht bekannt, dass die gesagt haben: Hand-Maschine-Lösung geht überhaupt nicht.“*[626]

---

[622] Ebd. S. 29
[623] Ebd.
[624] Ebd.
[625] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung 07.06.2013, S. 39
[626] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 35

Es habe bezüglich der Taskforce „zwischen den Referenten auch über Zwischenstände“ ein „regelmäßiger Austausch“ stattgefunden, so Wowereit. „[A]ber ich habe da keine Protokolle gesehen.“[627]

Zum Zustand des Projekts BER heißt es im Protokoll der ersten Sitzung der Taskforce Brandschutz vom 29. Februar 2012:

> *„Der verbleibende Zeitrahmen bis zur anstehenden Betriebsaufnahme des BER 03.06.2012 wird vor dem Hintergrund des Fertigstellungsgrades, der noch offenen technischen Inbetrieb- und Abnahmen als kritisch angesehen und ist Anlass für diese Unterredung.“*[628]

Die anwesenden Kräfte der Flughafengesellschaft – laut Teilnehmerliste Manfred Körtgen, Joachim Korkhaus und Olaf Nozon – erklärten laut Protokoll „anhand vereinfachter graphischer Unterlagen“ den Stand des Projekts. In diesem Zusammenhang wurde seitens der Flughafengesellschaft auch die angedachte „Interimslösung“ für die Entrauchungsanlage erläutert:

> *„Die Verknüpfung der Rauchableitung / Entrauchung und Gebäudeleittechnik mit der Brandmeldeanlage wird interimsweise durch eine Mensch-Maschine.Kopplung an zentralen Positionen (4 Feuerwehr-Einsatzräume) solange 24h ersetzt, bis die Steuerung über die Brandmeldezentrale im III. Quartal 2012 in Funktion gesetzt und die Wirkprinzipprüfungen im IV. Quartal 2012 abgeschlossen sind.“*[629]

Bis Mitte März 2012 solle die Flughafengesellschaft „einen Entwurf für ein Inbetriebnahmekonzept mit modifiziertem Brandschutzkonzept für die vorgezogene Teilnutzung des Terminals“ ausarbeiten und diesen eng mit dem Bauordnungsamt abstimmen.[630] In der Sitzung am 16. März 2012 behandelte die Taskforce Brandschutz den Stand dieses „modifizierten Brandschutzkonzepts“, dessen Konzept („bestehend aus 3 Ordnern“) im Anschluss an die Sitzung an das Bauordnungsamt übergeben wurde.[631] Darin enthalten war auch eine Darstellung der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, mit der die Brandmeldeanlage mit der Gebäudeautomation zur Entrauchung sichergestellt werden sollte.[632] Allerdings heißt es im Protokoll zur Haltung des Bauordnungsamtes:

> *„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 auf die Rauchfreihaltung / Entfluchtung inbes. (sic!) 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*

---

[627] Ebd.
[628] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 29.02.2012, FBB 462, Bl. 62
[629] Ebd. Bl. 63
[630] Ebd. Bl. 63
[631] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 16.03.2012, FBB 462, Bl. 65
[632] Ebd. Bl. 66

> *wird. Kritisch wird gesehen, dass in großen Teilen keine Zeit für Funktionstests bleibt.“*[633]

Bemerkenswert im Zusammenhang mit den Protokollen der Taskforce Brandschutz ist ein von Burkhardt Meißner unterzeichneter Brief des Landkreises Dahme-Spreewald an die Flughafengesellschaft, namentlich den Verfasser des Sitzungsprotokolls vom 29. Februar 2012 Olaf Nozon, vom 12. März 2012. In dem Schreiben beschwert sich Meißner über die Abfassung des Protokolls der Sitzung am 29. Februar. Entsprechende Einwendungen seitens des Landkreises zu einem ersten Protokollentwurf seien nicht in das Protokoll eingeflossen. Meißner beklagt: „Diese geschönte Umschreibung der Tatsachen bringt uns in der Sache selbst nicht weiter. Hier sollte schon deutlich die Brisanz des Themas herausgestellt werden.“ Dabei bezieht sich Meißner auf Anmerkungen zum Protokollentwurf, die Hartmut Zimmermann am 2. März an die Flughafengesellschaft übermittelt habe. Die Einwände Zimmermanns lauteten:

> *„Ich schätze die Inbetriebnahme von Teilen des Fluggastterminals nach wie vor als äußerst kritisch und risikoreich ein. Die Einschätzung basiert auf Einschätzungen der Prüfsachverständigen, der Wertung verschiedener Schriftstücke z. B. zum ORAT Betrieb und der Ergebnisse und Wertungen meiner Bauzustandsbesichtigungen seit Mai 2010.“*[634]

Im Protokoll vom 29. Februar war hingegen nur von einem verbleibenden Zeitrahmen die Rede, der „als kritisch angesehen“ werde.[635] Weiterhin heißt es in den im Brief dokumentierten Einwänden Zimmermanns:

> *„Gemeinsam wird eingeschätzt, dass das erwähnte Inbetriebnahmekonzept (vereinfachte graphische Unterlagen) zum 03.06.2012 kritisch zu betrachten ist und die Umsetzbarkeit noch nicht abschließend geprüft wurde. Dieses Inbetriebnahmekonzept ist mit noch nicht abschätzbaren Risiken verbunden. Gleichfalls ist die Rückführung der Interimsmaßnahmen in den Endzustand während eines vorzeitigen Betriebes noch nicht abschließend geklärt.“*[636]

Das Bauordnungsamt sah die von der pg bbi und der Flughafengesellschaft vorgestellte „Interimslösung“ demnach weitaus kritischer, als es in den Protokollen der Taskforce Brandschutz den Anschein hatte. Unabhängig vom Inhalt der Protokolle müsste jedoch den Sitzungsteilnehmern Körtgen, Korkhaus, Nozon und Paap die Haltung des Bauordnungsamts durch dessen Hinweise bekannt gewesen sein.

In der Sitzung der Taskforce am 4. April 2012 wurde die „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ laut Protokoll von Hans-Joachim Paap erläutert. Auch in dieser Sitzung kam es seitens des Bauordnungsamtes zu kritischen Anmerkungen:

---

[633] Ebd. Bl. 66
[634] Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 12.03.2012, FBB 462, Bl. 68
[635] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 29.02.2012, FBB 462, Bl. 62
[636] Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 12.03.2012, FBB 462, Bl. 69

> *„BOA, Herr Zimmermann stellt klar, dass kein Nachtrag zum Brandschutzkonzept (BSK) akzeptiert wird. Vielmehr liege es im Ermessen, ob die getroffenen Maßnahmen analog dem genehmigten BSK durch Nachweisführung im Einzelfall ausreichend sind. Basis für die Nachweisführung ist das Sicherheitsniveau des genehmigten Brandschutzkonzeptes. FBB bestätigt dies.“*[637]

In der Sitzung betonte Thomas Seidel von der Staatskanzlei Brandenburg, dass die behandelten Themen „von Relevanz für den Aufsichtsrat sind und bittet die FBB dies entsprechend für den Bericht zur April-AR aufzubereiten und dabei die Risiken in den Gremienrunden der FBB darzustellen.“[638] Dieser Hinweis, die in der Sitzung durch Manfred Körtgen vertretene Geschäftsführung der Flughafengesellschaft möge dem Aufsichtsrat über die besprochenen Themen und Risiken informieren, ist bemerkenswert. Offenbar war man seitens der Staatskanzlei Brandenburg nicht mit Sicherheit davon überzeugt, dass die Geschäftsführung ohne solch einen Hinweis so agieren würde.

Einen Tag vor der letzten Aufsichtsratssitzung vor Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme (20. April 2012) tagte die Taskforce wiederum unter Teilnahme u. a. von Manfred Körtgen, Joachim Korkhaus, Hans-Joachim Paap und Christian Manninger. Andreas Dahlitz von hhp berlin, zuständig für das Brandschutzkonzept, erläuterte in der Sitzung eine Stellungnahme von hhp berlin zur „Antragstellung auf Nutzung vor Fertigstellung“, also der Absicht der Flughafengesellschaft, den BER u. a. unter Zuhilfenahme der „Interimslösung“ für die Entrauchungsanlage am 3. Juni 2012 in Betrieb zu nehmen. Zur „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ sagte Dahlitz laut Protokoll, die „Handlungsanweisung ist zu straffen, Voraussetzung für die Schnittstelle ist, dass tatsächlich alle Anlagenteile an der Brandmeldezentrale anliegen“.[639] Insgesamt kam hhp berlin zu einer recht kritischen Einschätzung zum Vorhaben der Flughafengesellschaft:

> *„Hr. Dahlitz sieht aber besonders den Zeitplan als äußerst kritisch an. Unter Verweis auf Gespräche mit den Sachverständigen, bleibt nicht ausreichend Zeit zum Prüfen und für Tests.“*[640]

Auch der Vertreter des Bauordnungsamts äußerte sich in der Sitzung wenig zuversichtlich:

> *„Herr Zimmermann sieht die Situation kritischer denn je, zum Einen muss für den Landkreis eine belastbare Unterlage die bestandskräftig wird herauskommen. Er erinnert daran, dass auch andere Behörden zügig Entscheidungen und Verantwortung übernehmen müssen wie im Falle der ZiE [Zustimmung im Einzelfall, d. V.] Brandschutzklappen das Bautechnische Prüfamt. Zum Anderen sind es die gravierenden Restleistungen Brandschutz, die nach heutigem Kenntnisstand eine (sic!) Abnahme entgegenstehen.“*[641]

---

[637] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 04.04.2012, FBB 462, Bl. 71
[638] Ebd. Bl. 72
[639] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 19.04.2012, FBB 462, Bl. 74
[640] Ebd.
[641] Ebd. Bl. 74

Der damalige Technische Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Manfred Körtgen wies laut Protokoll auf die Einwände Zimmermanns darauf hin, dass „Risiken das Projekt von Anbeginn begleiten und dass man trotz einiger Rückschläge stets wichtige Terminstellungen erreicht hat.“[642]

6. Das Bauordnungsamt und die „Interimslösung“

Wie das Bauordnungsamt im Frühjahr die Situation im Projekt BER einschätzte, belegt auch ein E-Mail-Verkehr zwischen Hartmut Zimmermann und Joachim Korkhaus, den schließlich auch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft in Gestalt von Manfred Körtgen zur Kenntnis erhielt. In einer E-Mail von Korkhaus an Körtgen vom 20. März 2012 ist bzgl. des Inbetriebnahmekonzeptes folgendes zu lesen:

> *„Sehr geehrter Herr Dr. Körtgen,*
> *im Anhang die Stellungnahme/Einschätzung von Herrn Zimmermann zu den von uns am Freitag, 16.03.2012 Unterlagen. (sic!)*
> *Zwischen den Zeilen öffnet er uns die Tür. Detaillierte Auswertung erfolgt heute. Ich habe gestern schon dazu mit Herrn Meissner telefoniert. Morgen werde ich in einem persönlichen Gespräch das weitere Vorgehen mit Herrn Meissner besprechen.“*[643]

In dem der E-Mail angehängten Schreiben, welches von Zimmermann unterzeichnet wurde und welches auf den 18. März 2012 datiert ist, werden zum Inbetriebnahmekonzept u. a. folgende Einschätzungen abgegeben:

> *„Aus dem Antragsentwurf und der Stellungnahme hhpberlin ist kein Rechtsanspruch für eine Inbetriebnahme zum 03.06.2012 ableitbar. [...] Anhand des vorliegenden Antragsentwurfs muss jedoch eingeschätzt werden, dass der Nachweis der Einhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit mit dem Inbetriebnahmekonzept nicht geführt wurde. Der Antrag sowie auch die Stellungnahme hhpberlin verharmlost wiederholt die äußerst kritische Situation der Inbetriebnahme zum 03.06.2012. [...] Auf die Vielzahl der baulichen Mängel, der noch ausstehenden organisatorischen Maßnahmen und der derzeit vorliegenden lückenhaften Dokumentation zur Inbetriebnahme wird kaum eingegangen.“*[644]

Das dreiseitige Schreiben schließt mit der Zusammenfassung:

> *„Der vorliegende Antragsentwurf begründet in keiner Weise, dass die Anforderungen für die Inanspruchnahme des § 76 Abs. 3 BbgBO*[645] *erfüllt sind. Aus dem Antragsentwurf kann nicht abgeleitet werden, dass wegen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit keine Bedenken bestehen. Eine vorzeitige Nutzung kann nicht bescheinigt werden. Aus der Antragsunterlage ist weiterhin abzuleiten, dass einer Erweiterung des ORAT 2 Betriebes nicht zugestimmt werden kann.“*
> *[...]*

---

[642] Ebd.
[643] E-Mail von Joachim Korkhaus an Manfred Körtgen v. 20.03.2012, LG Berlin 8, Bl. 62
[644] Ebd. Bl. 64
[645] Inbetriebnahme vor Fertigstellung

PS: Um Weiterleitung der Einschätzung wird gebeten.“[646]

Die von Korkhaus an Körtgen vermittelte Ansicht, Zimmermann hätte der Flughafengesellschaft mit diesem Schreiben „eine Tür geöffnet“ wollte dieser vor dem Untersuchungsausschuss nicht bestätigen. Zimmermann sagte:

> *„Also ich nicht. Wenn ich eine Tür eingebaut hätte, hätte ich nicht schreiben dürfen: Der vorliegende Antragsentwurf begründet in keiner Weise die Anforderungen für die Inanspruchnahme § 76.3 –, sondern hätte da dann sagen müssen: Ja, unter gewissen Umständen kann ich mir eine Inbetriebnahme nach § 76.3 vorstellen.– Das habe ich nicht gemacht.“*[647]

Ob und wie die Haltung des Bauordnungsamts zu Genehmigungsfähigkeit der „Interimslösung“ bzw. des Inbetriebnahmekonzeptes in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 diskutiert wurde, ist aus dem Aufsichtsratsprotokoll nicht ersichtlich. Zum Thema Brandschutz heißt es dort unter dem Tagesordnungspunkt „Sachstandsbericht BBI“:

> *„Herr Dr. Körtgen informiert über den aktuellen Sachstand anhand von Folien, die dem Protokoll in der Anlage beigefügt sind und auf deren Inhalt Bezug genommen wird. Auf Nachfrage von Herrn Bomba und weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats teilt er mit, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei. Der Brandschutz sei das entscheidende Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012. Bis zur Fertigstellung des vollautomatisierten Brandschutzes werde eine Teilautomatisation als Interimslösung verfolgt. Das hierzu erstellte Konzept liege inzwischen den Behörden zur Genehmigung vor.“*[648]

In der besagten Folie, deren Inhalt dem Controllingbericht 01/2012 entnommen ist, heißt es zur „Interimslösung“ für die Entrauchungsanlage, dass ein „Antrag auf vorzeitige Nutzung“ im Februar 2012 beim Bauordnungsamt (BOA) vorgelegt worden sei und hierzu „umfangreiche Abstimmungen“ stattgefunden hätten. Weiter heißt es:

> *„derzeit Erarbeitung eines Interimskonzeptes mit diversen Szenarien, Vorstellung beim BOA erfolgte Mitte März 2012, nach abschließenden Abstimmungen mit BOA kann Interimskonzept den Antragsunterlagen beigefügt werden. Genehmigung ist zwingende Voraussetzung für behördliche Abnahme und Betriebsaufnahme am 03.06.2012, dies bedarf äußerster Anstrengungen aller Projektbeteiligten“*.[649]

Am 27. April 2012 schließlich erteilte das Bauordnungsamt dem Ansinnen, den Flughafen vor seiner Fertigstellung in Betrieb nehmen zu können, eine deutliche Absage. In einem Schreiben von Zimmermann an Korkhaus vom 27.04.2012 zum Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung heißt es hierzu:

---

[646] E-Mail von Joachim Korkhaus an Manfred Körtgen v. 20.03.2012, Anhang, LG Berlin 8, Bl. 66
[647] Zeuge Hartmut Zimmermann, Wortprotokoll 1UntABER 17/43 v. 17 April 2015, S. 85
[648] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, Bl. 144
[649] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, o. P.

> *„[…] in Bearbeitung des von Ihnen mit Datum vom 04. April 2012 eigereichten und mit Datum vom 18. April 2013 ergänzten Antrages auf Nutzung vor Fertigstellung muss ich Ihnen mitteilen, dass ich diesen Antrag nicht folgen kann. Die vorliegende Antragsunterlage greift derart stark in das genehmigte Brandschutzkonzept ein, dass die genehmigten Abweichungen und Erleichterungen nicht mehr aufrechterhalten werden können. […] Zusammenfassend schätze ich ein, dass die Antragsunterlagen nicht geeignet ist eine vorzeitige Nutzung vor Fertigstellung zu gestatten.“*[650]

In der Sitzung der Taskforce am 3. Mai äußerte sich der Vertreter des Bauordnungsamts abermals kritisch zum Zustand des Projekts:

> *„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 gestestet funktioniert. Nur wenn von den PSV jeweils eine §76-Erklärung nach BbgBO*[651] *vorliegt, wird es eine Erklärung und Zustimmung des BOA zur Inbetriebnahme geben. Die PSV benötigen ausreichend Zeit für Prüfung und Test (2-3 Wochen je Anlage). Nach Sachlage wird die Auskömmlichkeit der restlichen Zeit bezweifelt.“*[652]

An besagter Sitzung nahmen seitens der Flughafengesellschaft u. a. deren Technischer Geschäftsführer Manfred Körtgen sowie dessen Referent Ralf Wagner und der Leiter des Projektbereichs B Joachim Korkhaus teil. Den Anwesenden muss demnach laut der Schilderung im Protokoll klar gewesen sein, dass eine Genehmigung des Bauordnungsamtes zur Inbetriebnahme nicht mehr rechtzeitig für eine Eröffnung des Flughafens am 3. Juni 2012 würde erfolgen können. Nicht nur die als „Hardware“ bezeichneten Vorsaussetzungen waren vier Wochen vor der geplanten Inbetriebnahme noch nicht vollständig vorhanden, auch der Hinweis Zimmermanns, für jede Anlage würden zwei bis drei Wochen Zeit für Prüfungen und Tests benötigt, war ein mehr als deutliches Warnsignal. Trotz dieser offensichtlichen Hinweise blieben die Vertreter der Flughafengesellschaft bei ihrer Absicht, den Flughafen am 3. Juni 2012 in Betrieb nehmen zu wollen. So heißt es am Ende des Sitzungsprotokolls:

> *„Auf Nachfrage von Hr. Seidel, ob der BER Stand heute am 03.06.2012 eröffnen wird, antwortet Hr. Korkhaus für die FBB: Ja.“*[653]

---

[650] Schreiben des Bauordnungsamts Landkreis Dahme-Spreewald von Herrn Zimmermann an Herrn Korkhaus v. 27.04.2012, FBB 484, Bl. 1 f

[651] Der § 76 der Brandenburgischen Bauordnung regelt die Bedingungen und Voraussetzungen, unter denen die Fertigstellung einer baulichen Anlage anzuzeigen ist. Die Anlage darf erst nach Vorlage der entsprechenden Nachweise genutzt werden. Es ist möglich, dass die Bauaufsichtsbehörde eine ganze oder teilweise Nutzung einer baulichen Anlage vor deren Fertigstellung gestattet. Dies allerdings nur, wenn keine Bedenken bzgl. der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bestehen (§76 Abs. 3 BbgBO)

[652] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 03.05.2012, FBB 462, Bl. 77

[653] Ebd. Bl. 78

Fünf Tage später, am 8. Mai 2012, wurde die Verschiebung der Inbetriebnahme öffentlich bekannt gegeben. Im Nachgang der Verschiebung machte der Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz zumindest vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages am 23. Mai 2012 zweifelhafte Angaben zu den im Zusammenhang mit der Taskforce Brandschutz erfolgten Absprachen mit dem Bauordnungsamt. So sagte Schwarz, dass „entscheidende Kriterium“ bezgl. der Inbetriebnahme sei „einzig und allein die Brandschutzanlage gewesen“.[654] Für die im Zusammenhang mit dem ORAT-Probebetrieb festgestellten Unzulänglichkeiten seien entsprechende „Rückfallpositionen definiert“ worden. Die geplante Brandschutzanlage habe man nicht mehr bis zum 3. Juni realisieren können, darüber sei man sich „Ende 2011 bzw. Anfang 2012“[655] klar geworden.

> *„Somit habe man sich mit den Bauordnungsbehörden auf eine halbautomatische Lösung geeinigt. Das bedeute, dass die Steuerungselemente manuell nachjustiert bzw. gesteuert worden wären. Am 4. Mai habe er dann die Nachricht erhalten, dass die halbautomatische Lösung nicht funktioniere.“*[656]

Von einer „Einigung“ mit dem Bauordnungsamt bzgl. der „Interimslösung“, die laut dieser Aussage von Schwarz getroffen worden sein soll, kann mit Blick auf die oben angeführten Protokolle der Taskforce Brandschutz sowie die angeführten Schriftwechsel keine Rede sein. Möglicherweise wurde Schwarz von den Teilnehmern an den Sitzungen der Taskforce Brandschutz – u. a. Manfred Körtgen und Joachim Korkhaus – nicht angemessen über die dort besprochenen und protokollierten Inhalte informiert. In jedem Fall machte er vor dem Ausschuss des Bundestages unrichtige Angaben.

---

[654] Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/74, S. 6
[655] Ebd.
[656] Ebd.

XII. Das Ignorieren der Krise

1. Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012

Die letzte Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft vor der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens fand am 20. April 2012 statt. Der Architekt Hans-Joachim Paap (gmp/pg bbi) bezeichnete diese in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss als „entscheidende Sitzung“.[657] In der Tat kann dieser Termin als dergestalt betrachtet werden, da der Aufsichtsrat hier einen Beschluss zu so genannten „Endspurtmaßnahmen“ traf, mit denen die Inbetriebnahme abgesichert werden sollte. Die Kosten für diese Maßnahmen betrugen 13,9 Millionen Euro. Da die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 im Vorfeld und während dieser Sitzung als gesichert dargestellt wurde und zudem zusätzliche Mittel aufgewendet wurden, um eine zusätzliche Absicherung zu schaffen, stellen sich die Fragen, inwiefern im Vorfeld der Sitzung innerhalb der Flughafengesellschaft der tatsächliche Zustand der BER-Baustelle und die damit einhergehenden Risiken behandelt wurden und ob der Aufsichtsrat hierüber angemessen informiert wurde bzw. ob er sich selbst angemessen informiert hat.

Im Protokoll einer Besprechung zum Projekt ORAT, die im Rahmen der Geschäftsführersitzung am 22. Februar 2012 stattfand, ist die damalige Haltung der Geschäftsführung (GF) im Umgang mit Risiken für die beabsichtigte Flughafeneröffnung festgehalten. Zum Zustand der Baustelle heißt es im Protokoll:

> *„Der Zustand der baulichen Fertigstellung liegt deutlich hinter dem für den ORAT-Probebetrieb zugesagten und für eine entsprechende Inbetriebnahmevorbereitung notwendigen Stand zurück, in Summe um rund drei Monate. [...] 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.“*[658]

Zu den „Eröffnungsrisiken“ heißt es im Anschluss:

> *„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.“*[659]

Den Geschäftsführern der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen war demnach spätestens Ende Februar 2012 klar, dass sich allein aus den während des versuchten Probebetriebs auftretenden Problemen „erhebliche Eröffnungsrisiken“ ergeben hatten. Die Problematik der Entrauchung ist in diesem Zusammenhang noch gar nicht berücksichtigt.

Dass es auf der Flughafenbaustelle erhebliche Problemlagen gab, bestätigte der Architekt Hans-Joachim Paap bei seiner ersten Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss. Seiner Auffassung nach waren die Probleme bei der Entrauchungsanlage Anfang 2012 nicht der einzige Umstand, der die für den 3. Juni 2012 geplante Inbetriebnahme gefährdete:

---

[657] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 35
[658] ORAT in der GF-S 22.02.2012, FBB 483, Bl. 212
[659] Ebd.

> *„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 vom 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 funktioniert [...], die Notstromversorgung des gesamten Campus hatte keine Sachverständigenabnahme, und das gesamte LAN-Netz [...] 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[660], und dann hätte man ihn gleich wieder zugemacht, und dann hätte es keine Fall-back-Ebene gegeben.“*[661]

Ob Paap sich allerdings im Vorfeld der Verschiebung der Inbetriebnahme ebenso kritisch zum Zustand des Projekts geäußert hatte konnte nicht ermittelt werden. Bei seiner Vernehmung schilderte Paap auch den Ablauf und besprochene Inhalte der Sitzungen der Taskforce Brandschutz. Seiner Auffassung nach war die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft

> *„über die drohende Absage des Juni-Termins bereits Monate im Voraus im Detail informiert. Ob und in welcher Weise das auch für den Aufsichtsrat vor der entscheidenden Sitzung am 20. April 2012 gilt, vermag ich nicht zu beurteilen. Ihm wurden nach meinem Kenntnisstand wichtige Informationen vorenthalten, und die Lage wurde erneut weit weniger dramatisch dargestellt, als sie war und sie von uns vorgetragen wurde.“*[662]

Zu den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses gehörten auch diverse „BBI-Status-Berichte“, auf denen die Logos der Flughafengesellschaft, der pg bbi und das des Projektsteuerers WSP CBP abgebildet sind. Zu diesen Berichten fanden Sitzungen unter Teilnahme der Geschäftsführung statt. Im „BBI-Status-Bericht Januar 2012“ ist unter dem Punkt „Bauliche Umsetzung – Summary“ zur damals vorgefundenen Terminsituation u. a. folgendes vermerkt: „die Intensität auf der Baustelle hat das Maximum erreicht [...] der Bauablauf ist absolut kritisch, es sind keine Puffer mehr vorhanden“. Zudem finde eine „erste Überlappung zwischen Bauausführung und ORAT-Betrieb“ statt.[663] Am Nachmittag des 1. Februar 2012 fand eine Besprechung zum „BBI-Status-Bericht Januar 2012“ statt, an der neben den Geschäftsführern Schwarz und Körtgen u. a. auch Joachim Korkhaus, Olaf Nozon, Knut Nell (pg bbi), Chrsitian Manninger (WSP CBP) und der externe Sachverständige Michael Fretter teilnahmen. Zum Zustand der damaligen Technischen Gebäudeausrüstung heißt es im Protokoll der Sitzung:

> *„Es wird berichtet, dass sich der GU I, 7.4 Sicherheitstechnik (Bosch) und der GU I 7.5 Gebäudeautomation (Siemens) auf dem absolut kritischen Weg befinden und*

---

[660] Gemeint ist das Terminal 5 des Flughafens Heathrow, bei dessen Inbetriebnahme massive Probleme mit der Abfertigung von Passagieren und Gepäckstücken zu Tage traten. Vgl. bspw. Der Spiegel (Mutierendes Monster) 15/2008

[661] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 39f

[662] Ebd. S. 35

[663] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Januar 2012, S. 34, WSP CBP 1, o. P.

derzeit extrem hohe Parallelität auf der Baustelle besteht. Es erfolgen täglich mehrfache Vor-Ort-Begehungen, um bestehende Probleme sofort lösen zu können. Herr Dr. Fretter stellt nochmals dar, dass die bauliche Umsetzung und die Funktionalität für ORAT unter Einbeziehung der sicherheitstechnischen Anlagen erhebliche Anstrengungen zur Erreichung der Inbetriebnahme am 03.06.2012 voraussetzt. Daher ist eine operative Steuerung vor Ort gerade jetzt enorm wichtig, auch zur Einhaltung der Zwischen-Meilensteine 07.02., 27.02. und 30.03.2012. Auf Nachfrage der Geschäftsführung zur termingerechten Inbetriebnahme führt Herr Dr. Fretter aus, dass im März 2012 eine endgültige Aussage zur Zielerreichung möglich ist.“[664]

Im „BBI-Status-Bericht Februar 2012“, der das Datum vom 27. Februar 2012 trägt, heißt es zusammenfassend zur baulichen Umsetzung:

„Die Intensität der Gewerkeverdichtung auf der Baustelle hat das Maximum erreicht. [...] Der Bauablauf ist absolut kritisch, es sind keine Puffer mehr vorhanden. Zwischen Bauausführung und ORAT-Probebetrieb findet eine Überlappung statt.“[665]

Im Protokoll der zum Statusbericht am 27. Februar 2012 geführten Besprechung, an der seitens der Geschäftsführung Manfred Körtgen teilnahm, heißt im Zusammenhang mit der zentralen Entrauchungsanlage („Anlage 14“):

„Auf Nachfrage von Herrn Dr. Körtgen legt Herr Korkhaus dar, dass die Anlage 14 ab August/September 2012 vollautomatisch funktionieren wird, die Aufschaltung der Komfortanlagen ist Ende des IV. Quartals 2012 geplant. Herr Manninger führt aus, dass eine Teilautomatisierung zur Inbetriebnahme am 03.06.2012 erforderlich ist und derzeit Abstimmungen mit der Behörde zum Grad der Automatisierung stattfinden. Herr Dr. Körtgen betont noch einmal, dass die Teilautomatisierung zwingend erreicht werden muss.“[666]

Zur Terminsituation ist im Protokoll folgendes vermerkt:

„Herr Manninger fasst zusammen, dass die aktuelle terminliche Situation auf dem absolut kritischen Weg liegt. Die Inbetriebnahme am 03.06.2012 ist aus heutiger Sicht sichergestellt, es sind jedoch enorme Anstrengungen zur Zielerreichung erforderlich.“[667]

Im „BBI-Status-Bericht März 2012“ vom 28. März 2012 heißt es ähnlich deutlich wie im Bericht des Vormonats:

„Der Bauablauf ist absolut kritisch, es sind keine Puffer mehr vorhanden. Wochenend-Einsatz bzw. Mehrschichtbetrieb wurde angeordnet. Zwischen Bauausführung und ORAT-Probebetrieb findet eine Überlappung statt, welche immer

---

[664] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Januar 2012, Besprechung am 01.02.2012, WSP CBP 1 o. P.
[665] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Februar 2012, S. 34, WSP CBP 1, o. P.
[666] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Februar 2012, Besprechung am 27.02.2012, WSP CBP 1 o. P.
[667] Ebd.

> *wieder zu Störungen [...] geführt (sic!). [...] Das Interimskonzept Inbetriebnahme ist mit dem Bauordnungsamt (BOA) noch nicht abschließend abgestimmt. Ohne Zustimmung des BOA ist keine Betriebsaufnahme am 03.06.2012 möglich!“*[668]

Bei der Sitzung am 28. März 2012, bei der der Status-Bericht besprochen wurde, gingen die Teilnehmer trotz des „absolut kritischen“ Bauablaufs davon aus, den Flughafen zum 3. Juni in Betrieb nehmen zu können:

> *„Herr Manninger stellt dar, dass der Prozess zur Zielerreichung (Inbetriebnahme am 03.06.2012) eingetaktet ist und einem engen Monitoring unterliegt. Es existieren jedoch, neben dem Risiko der behördlichen Gesamtabnahme, über 20 kritische Wege, die hochgradig kritisch sind. Die nächsten 5 bis 8 Wochen sind daher sehr wichtig – Ende April/Anfang Mai 2012 ist eine Aussage zur IBN [Inbetriebnahme, d. V.] möglich. Herr Dr. Fretter ergänzt, dass die Zielerreichung möglich ist, wenn alle daran mitwirken und eng zusammenarbeiten. Es müssen jedoch seitens Planung und Bauüberwachung (pg bbi) die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Firmen gemeinsam unter Druck setzen zu können. Herr Paap äußert, dass er alle erforderlichen Prozesse zur Zielerreichung einsteuern wird und überzeugt ist, dem BOA am 18.05.2012 die bauliche Fertigstellung zu melden.“*[669]

Bereits am 21. März 2012 hatten sich Christian Manninger (WSP CBP) und der externe Sachverständige Michael Fretter in einem gemeinsamen Schreiben an den Bereichsleiter B der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus gewandt. Der Brief ist mit den Worten „VERTRAULICH – persönlich überreicht“ überschrieben, im ersten Absatz heißt es in diesem Zusammenhang: „Aufgrund der Brisanz der Inhalte dieses Schreibens sollte von einer Kommunikation über Datennetze abgesehen werden“.[670] Am selben Tag habe laut der Unterzeichner ein Gespräch stattgefunden, an welchem neben ihnen auch Joachim Korkhaus teilgenommen habe. Der Inhalt des Gesprächs „waren die Risiken sowie die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Inbetriebnahme des Flughafens am 03.06.2012“.[671] Als Ergebnisse des Gesprächs halten Manninger und Fretter u. a. fest, dass die „wesentlichen Meilensteine, welche im Juni 2010 mit der Verschiebung des Eröffnungstermins von Oktober 2011 auf Juni 2012 festgelegt wurden“ nicht eingehalten werden konnten. Die Bauabläufe seien „inzwischen extrem kritisch“, es finde eine Überlappung des Probebetriebs und der baulichen Aktivitäten statt. Diese Situation sei zu einem „nicht unerheblichen Teil der unzureichenden Planungs- und Koordinationsleistungen der pg bbi zuzuordnen“. Regressansprüche gegen die Planungsgemeinschaft sollten allerdings auf den Zeitraum nach der Inbetriebnahme verschoben werden, „um die noch vorhandene Leistungsfähigkeit der pg bbi nicht zu beeinflussen.“ Das Erreichen des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 sei „mit einem sehr hohen Risiko verbunden“. Zum einen müssten „inzwischen über 20 kritische Terminabfolgen kontrolliert und koordiniert“ werden, zum anderen würde die Flughafengesellschaft „voraussichtlich erst im Mai 2012 eine Duldung des Bauordnungsamtes zum Interimsbrandschutzkonzept erhalten“. Trotz allem solle aber an der geplanten Inbetriebnahme am 3. Juni festgehalten werden. „Jede Information im Projekt über

---

[668] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht März 2012, S. 44, WSP CBP 1 o. P.
[669] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht März 2012, Besprechung am 28.03.2012, WSP CBP 1 o. P.
[670] Schreiben von Christian Manninger und Michael Fretter an Joachim Korkhaus v. 21.03.2012, WSP CBP 21 Datei „Schreiben CBP_März2012.pdf“
[671] Ebd.

eine mögliche Aufhebung des Eröffnungstermins gefährdet die Zielerreichung!“ Schon am Beginn ihres Schreibens hielten Fretter und Manninger fest: „Die Geschäftsführung der FBB ist über das regelmäßige Berichtswesen vollumfänglich informiert.“[672]

In seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 9. Januar 2015 dazu befragt, wie Korkhaus auf das Schreiben reagiert habe, sagte Manninger aus:

> *„Er hat es entgegengenommen, weil ich habe es ihm persönlich überreicht – auf elektronischem Weg wäre mir so ein Schreiben viel zu riskant gewesen – und hat mich zumindest damals in dem Glauben gelassen, dass — Oder anders herum: Ich bin so aus dem kurzen Gespräch rausgegangen, dass ich für mich erst mal wahrgenommen habe: Ja der Flughafen hat es verstanden, um was es hier geht, und der Flughafen unternimmt jetzt auch andere Überlegungen, die eventuell eben auch eine Aufhebung des Eröffnungstermins zur Folge haben.“*[673]

In dem Schreiben von Fretter und Manninger vom 21. März 2012 ist folgende Passage enthalten:

> *„Sowohl das Büro von Dr. Fretter als auch WSP CBP werden die pgbbi quasi in einer Art Ersatzvornahme soweit möglich, insbesondere bei der Terminkontrolle sowie bei der Qualitätskontrolle, konstruktiv unterstützen. Hierzu finden in den nächsten beiden Tagen weitere Abstimmungen statt.“*[674]

Zu dieser Textstelle wurde Hans-Joachim Paap (gmp) durch die Abgeordnete Jutta Matuschek (LINKE) im Untersuchungsausschuss befragt:

*„**Jutta Matuschek** (LINKE): Sie haben das hier als ‚quasi’ beschrieben, ‚quasi in einer Art Ersatzvornahme’.*
***Zeuge Hans-Joachim Paap**: Ja, ‚quasi’! Geld kassieren und dann keine Verantwortung übernehmen, das war genau das Spiel. Ich bin froh, dass Sie diesen Brief haben. Wir haben ihn mittlerweile auch. Das zeigt so eindeutig, was das für eine verlogene Combo war. Aber wirklich, Herr Delius, das liegt doch hier klipp und klar! Dieser Mann, Manninger, schreibt so einen Brief an Korkhaus, meint damit aber Körtgen. Körtgen hat den auch bekommen, aber der streift das in der Verantwortung auf Korkhaus ab. Joachim Korkhaus wird dafür rasiert, zurückgestuft nach dem Motto: Du kriegst nur noch die Hälfte des Gehalts, und deinen Dienstwagen lässt du auch stehen. – Das ist so. Dieser Brief zeigt eigentlich ganz eindeutig im Zusammenhang auch mit dem Auftritt am 20. 4., dass die auf der einen Seite gepredigt haben: Die anderen sind alle Schuld, und wir schaffen das nicht mehr. Lass die mal noch ein bisschen zappeln! Die sind dumm genug weiterzumachen – Und dem Aufsichtsrat erzählen wir, im Himmel ist Jahrmarkt. – Das ist das, was da rauskommt. Ich bin froh, dass Sie den Brief haben. Sie müssen ihn bloß richtig interpretieren.“*[675]
[...]
***Jutta Matuschek** (LINKE): Noch mal die Frage: Der Brief ist an Herrn Korkhaus gerichtet worden?*

---

[672] Ebd.
[673] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll 1UntABER 17/38 v. 9. Januar 2015, S. 60 f
[674] Schreiben von Christian Manninger und Michael Fretter an Joachim Korkhaus v. 21.03.2012, WSP CBP 21 Datei „Schreiben CBP_März2012.pdf“
[675] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung 28.03.2014, S. 88

***Zeuge Hans-Joachim Paap**: Ja klar! Weil Herr Körtgen so was nicht hören wollte.*

***Jutta Matuschek** (LINKE): Weil Herr Körtgen generell für Probleme überhaupt nicht ansprechbar war?*
***Zeuge Hans-Joachim Paap**: Ja! Ich sage Ihnen mal ein Beispiel, da können Sie auch Joahim Korkhaus fragen. Joachim Korhaus und ich waren bei Herrn Körtgen, und zwar in Vorbereitung zu diesem Gespräch am 29. 2. [...] Das, was wir da jetzt zeigen, das ist ja das erste mal rausgegangen: Was wird fertig, und was wird nicht fertig? Das mussten wir Herrn Körtgen ja zeigen. Und da haben wir Pläne gemacht, best case und worst case, was fertig wird und was vielleicht nicht fertig wird. Und da hat Herr Körtgen gesagt – fragen Sie Herrn Korkhaus! - : Das kann ich gar nicht zur Kenntnis nehmen. So etwas habe ich gar nicht gesehen.“*[676]

An eine Übergabe des Schreibens vom 21. März 2012 durch Korkhaus an ihn konnte sich Körtgen in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 21. November 2014 allerdings nicht erinnern.[677] Der vormalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Schwarz sagte aus:

> *„Ich kannte weder die E-mail noch das Schreiben von Herrn Fretter. Aber sowohl Herr Korkhaus als auch Herr Fretter waren Mitglied der BBI-Statusreportrunde. Und ich kann mich sehr genau daran erinnern, dass wir Ende März eine Runde hatten, bei der ich [...], bei der ich sehr kritisch gefragt habe: Kriegen wir es hin, oder kriegen wir es nicht hin? – Da war unisono die Antwort: Kriegen wir hin.*
> *[...]*
> *Nein, nein! Also, ich kenne dieses Schreiben von Herrn Fretter nicht.*
> *[...]*
> *Nein, nochmal: Herr Fretter hätte Ende März alle Chancen der Welt gehabt, mir das persönlich zu erzählen, was er nicht getan hat.“*[678]

Von den in dem oben erwähnten Schreiben sowie in den „BBI-Status-Berichten“ getroffenen Einschätzungen von „äußerst kritischen“ oder „extrem kritischen“ Abläufen im Projekt BER ist im Controllingbericht für das erste Quartal 2012, der in der Aufsichtsratssitzung am 20. April behandelt wurde und der den Mitgliedern des Aufsichtsrats zur Vorbereitung übersandt wurde, nichts zu lesen. Der Bericht trägt das Datum vom 20. März 2012. Auf der Frontseite sind mehrere Personen aufgeführt, die mit ihrer jeweiligen Unterschrift die Freigabe des Berichts erklären. Zu diesen Unterzeichnern gehören u. a. Joachim Korkhaus, der Justiziar der Flughafengesellschaft Gottfried Egger und der damalige Leiter des Bereichs Real Estate Harald Siegle. Im „Managementsummary“ des Berichts heißt es bzgl. der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme:

> *„Das Hauptaugenmerk liegt derzeit auf der termingerechten Fertigstellung der Ausführungsleistungen im Fluggastterminal, da sich dieses im Hinblick auf die Inbetriebnahme am 03.06.2012 auf dem kritischen Weg befindet. Gründe sind einerseits die hohe Komplexität der Gebäudefunktionssteuerung sowie der sicherheitsrelevanten Anlagen (z. B. Entrauchungsanalage). Andererseits ergibt sich aufgrund der Verzögerungen aus den TGA-Gewerken und der somit erforderlichen*

[676] Ebd. S. 89
[677] Zeugen Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 112
[678] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung 19.12.2014, S. 57

> *Verdichtung der Bauabläufe sowie den äußerst umfangreichen Schnittstellen in der Bauausführung eine verzögerte Fertigstellung der Ausbauleistungen. [...] Von besonderer Relevanz für die behördliche Gesamtabnahme des Terminals zum 03.06.2012 sind die fortlaufenden Abstimmungen mit Behörden sowie die Erstellung der genehmigungsrechtlichen Unterlagen (z. B. Sachverständigenabnahmen). Da die Entrauchungsanlage zum 03.06.2012 nicht vollautomatisch betrieben werden kann, bedarf vor allem die Abstimmung und Erstellung eines Interimskonzeptes eines intensiven Monitorings. Die Bestätigung dieses Konzeptes durch das Bauordnungsamt ist zwingende Voraussetzung für die behördliche Gesamtabnahme. [...] Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 03.06.2012 sichergestellt, jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.“*[679]

Die Ampel, die neben dieser Zusammenfassung zum Zustand des Projekts abgebildet ist, zeigt die Farbe Gelb. Nach der im Controllingbericht enthaltenen Legende bedeutet diese Beschreibung also „Terminlich kritisch ohne Auswirkung auf Inbetriebnahme des BBI“.[680] Zum „Interimskonzept“ für die Entrauchungsanlage heißt es an einer anderen Stelle des Controllingberichts:

> *„Dieses Konzept wird derzeit unter äußersten Anstrengungen und der Beteiligung aller Fachverantwortlichen erarbeitet und ist zwingende Voraussetzung für die Genehmigung durch das Bauordnungsamt.“*[681]

Auch neben dieser Textpassage ist eine gelbe Ampel abgebildet. Davon, dass das Bauordnungsamt die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 bereits Ende Februar 2012 als „äußerst kritisch und risikoreich“ eingeschätzt hatte finden sich keine Angaben im Controllingbericht. Bei der Sitzung der Taskforce Brandschutz am 19. April – einen Tag vor der Aufsichtsratssitzung, in der der Controllingbericht 01/2012 behandelt wurde – sagte Hartmut Zimmermann vom Bauordnungsamt, er sähe die Situation „kritischer denn je“. Es wäre zu erwarten gewesen, dass diese Aussagen im Zusammenhang mit der Behandlung des Controllingberichts dem Aufsichtsrat nahegebracht worden wären. Dies ist nach Sichtung der dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Unterlagen allerdings nicht geschehen.

Auch aus dem Protokoll der Referentenrunde am 11. April 2012, bei der u. a. die Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April vorbereitet werden sollte, ist nicht ersichtlich, ob und wie die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft über den oben beschriebenen Projektstand berichtet hat. In der Sitzung erläuterte der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz vier „Problemkategorien“, die die für den 3. Juni geplante Eröffnung tangierten. Laut Schwarz funktioniere erstens die Türsteuerung „nicht wie gewünscht“, zweitens seien die Check-in-Inseln „zu spät für den Probebetrieb zur Verfügung gestellt worden, drittens stünden „bisher zu wenig LAN-Anschlüsse zur Verfügung“ und viertens sei es erforderlich, „die Schulungen

[679] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 01/12, WSP CBP 21 Dateinr. 359217, S. 4
[680] Ebd. S. 86
[681] Ebd. S. 12

zu verdichten, um rechtzeitig fertig zu werden“.[682] Zur Problematik der Entrauchungsanlage ließ sich Schwarz laut Protokoll nicht ein. Der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen verwies in der Referentenrunde jedoch „darauf, dass insbesondere das Thema Brandschutz weiterhin heikel sei. Die Entrauchungsanlage stelle dabei ein genehmigungsrechtliches Problem dar.“[683] Darüber, dass das Bauordnungsamt sich im selben Zeitraum schon mehrfach kritisch zur Genehmigungsfähigkeit der Entrauchungsanlage geäußert hatte, äußerten sich Schwarz und Körtgen in der Runde nicht. Ob und wie die zahlreich anwesenden Referenten einzelner Aufsichtsratsmitglieder zum Thema Brandschutz/Entrauchungsanlage nachfragten ist dem Protokoll nicht zu entnehmen.

Allerdings habe es nach Aussagen der Projektsteuerer, die diese nach der Verschiebung trafen, damals die Absicht gegeben, den Stand des Projektes anders zu beschreiben, als tatsächlich geschehen. So sagte Christian Manninger bei einer Anhörung im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 23. Januar 2013, dass seitens WSP CBP für den Controllingbericht 01/2012 „eine viel schärfere Formulierung eigentlich vorgeschlagen worden“ sei. Und weiter:

> *„Es waren gelbe Ampeln drin. Wir hatten im Vorgriff zu diesem Controllingbericht allerdings geraten, die Formulierung viel schärfer zu fassen, und wir hatten intern die Geschäftsführung darüber informiert, bereits im März, dass der Eröffnungstermin extrem kritisch ist.“*[684]

Bei seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 erläuterte Manninger das Verständnis der Projektsteuerung der Begriffe „kritisch“ und „äußerst kritisch“, die an verschiedenen Stellen in Status- und Controllingberichten immer wieder auftauchen:

> *„[...] aber ich denke mal, es ist für jeden nachvollziehbar, wenn ich hinschreibe ‚äußerst kritisch’ oder ‚absolut kritisch’, dass wir damit zum Ausdruck bringen wollen, dass letztendlich, ja, wie soll ich sagen, dass damit fast überhaupt keine Rückfallebene mehr vorhanden ist. Es ist letztendlich der Versuch, die Leser - und das waren ja letztendlich die Gremien, das war der Aufsichtsrat - dafür zu sensibilisieren, dass wir eigentlich kaum noch Möglichkeiten haben, hier noch Terminpuffer einzubauen. Und ich meine auch, es war dann auch, wenn wir sowas geschrieben haben, im weiteren Textverlauf dringestanden, dass keine Terminpuffer mehr vorhanden sind.“*[685]

Auf die Frage des Vorsitzenden Martin Delius, ob in diesem Fall „Gegensteuerungen ganz schwer nur noch möglich“ seien, ergänzte Manninger: „Ganz schwer!“[686] Bei der Erstellung der Controllingberichte hatte, laut Aussage von Manninger, die Geschäftsführung das letzte Wort. Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 habe die Geschäftsführung bzgl.

---

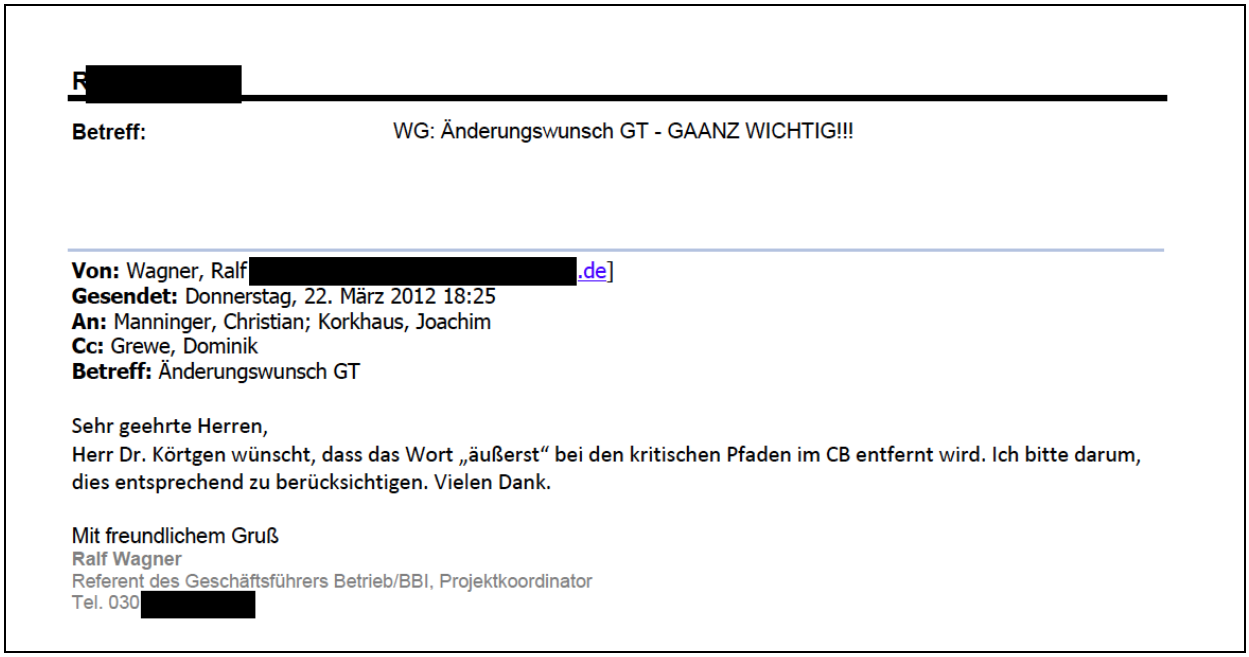
[682] Referentenrunde am 03. April 2012 zur Vorbereitung der Sitzung des Projektausschusses am 16. April 2012, des Finanzausschusses am 18. April 2012 und der Sitzung des Aufsichtsrats der FBB am 20. April 2012 v. 10. April 2012, SenInn 2, Bl. 26
[683] Ebd. Bl. 27
[684] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 53
[685] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 48
[686] Ebd.

des Controllingberichts 01/2012 entsprechend eingegriffen. Manninger sagte vor dem Untersuchungsausschuss zu diesem Eingriff:

> *„Da wollten wir tatsächlich, was den Eröffnungstermin, glaube ich, angeht, wollten wir ‚äußerst kritisch' drin haben. Wir wollten die Ampel noch nicht auf Rot schalten, sondern wollten nur einfach damit kundtun: Nach dem, was wir jetzt wissen, wird es tatsächlich sehr, sehr schwierig. - Und das wurde dann über die Geschäftsführung, Referent, wurde dann gesagt: Nein, das ‚äußerst' will er nicht. - Er [Körtgen, d. V.] wollte irgendwie eine andere Formulierung, die nicht ganz so scharf ist."*[687]

Diese Aussage von Manninger wird durch eine dem Untersuchungsausschuss vorliegende E-Mail des Referenten von Manfred Körtgen, Ralf Wagner, an Christian Manninger und Joachim Korkhaus belegt. In der E-Mail vom 22. März 2012 schrieb Wagner:

> *„Sehr geehrte Herren,*
> *Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort ‚äußerst' bei den kritischen Pfaden im CB entfernt wird. Ich bitte darum, dies entsprechend zu berücksichtigen. Vielen Dank."*[688]


R[redacted]

Betreff: WG: Änderungswunsch GT - GAANZ WICHTIG!!!

Von: Wagner, Ralf[redacted].de]
Gesendet: Donnerstag, 22. März 2012 18:25
An: Manninger, Christian; Korkhaus, Joachim
Cc: Grewe, Dominik
Betreff: Änderungswunsch GT

Sehr geehrte Herren,
Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort „äußerst" bei den kritischen Pfaden im CB entfernt wird. Ich bitte darum, dies entsprechend zu berücksichtigen. Vielen Dank.

Mit freundlichem Gruß
Ralf Wagner
Referent des Geschäftsführers Betrieb/BBI, Projektkoordinator
Tel. 030[redacted]

Abb. 01: E-Mail von R. Wagner an Chr. Manninger und J. Korkhaus

Da im Controllingbericht 01/2012 zwar an mehreren Stellen von „kritischen Wegen", allerdings nicht von „äußerst kritischen" Zustandsbeschreibungen die Rede ist, kann auf Grund dieser E-Mail davon ausgegangen werden, dass eine frühere Version des Berichts existierte, die, bevor sie dem Aufsichtsrat vorgelegt wurde, entsprechend überarbeitet wurde. Diese „Entschärfung" des Berichts geschah auf Wunsch des Technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen. Dieser wiederum vermochte dem Untersuchungsausschuss die Bedeutung der in den Controllingberichten immer wieder auftauchenden Beschreibungen diverser Zustände als „kritisch", „äußerst kritisch", „absolut kritisch", „kritischer Weg", „kritischer

[687] Ebd. S. 50
[688] E-Mail von Ralf Wagner an Christian Manninger und Joachim Korkhaus v. 22.03.2012, WSP CBP 21 Datei „Email GF_120322.pdf"

Pfad“ etc. nicht darzulegen. Danach von Martin Delius befragt, sagte Körtgen in seiner Vernehmung am 17. Oktober 2014:

> *„Das sind keine Formulierungen, die von mir kommen.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Nein, das sind Formulierungen in Controllingberichten, Herr Dr. Körtgen.*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein! Die kann ich Ihnen nicht auseinanderdividieren.“*[689]

Dass es seinerseits Einfluss auf Formulierungen in den Controllingberichten gegeben habe, bestritt Körtgen im öffentlichen Teil seiner Vernehmung am 17. Oktober 2014, obwohl der Vorsitzende Delius ihm deutlich zu verstehen gab, dass dem Untersuchungsausschuss andere Informationen hierzu vorlagen. Die vom Vorsitzenden ermöglichte Chance, dem Ausschuss vollständig und wahrheitsgetreu zu antworten, nahm Körtgen nicht wahr:

> *„**Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein, wir haben Dinge angesprochen. Also wenn Sie damit meinen, dass wir gesagt haben, ich möchte das nicht, das kommt jetzt so rein: Nein, von mir nicht, ganz klar, sondern es ging um Plausibilisierung - an vielen Stellen.“*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Okay! Das ist eine klare Aussage. Sie meinen also, dass Sie persönlich, aber auch die Geschäftsführung, keine Aussagen in Controllingberichten abgeschwächt hätten, bevor sie an den Aufsichtsrat gingen?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein, die Inhalte sind diskutiert worden, und dann ist gemeinsam festgestellt worden, welcher Inhalt da drin ist. Da wurde nachträglich - auch mit meiner Person, ich kann nicht für andere sprechen - nicht noch irgendetwas anderes angeordnet oder so etwas.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Ich frage jetzt noch mal: Sie selbst, persönlich, haben auf keinen Fall irgendwie aus Ihrer Position als Geschäftsführer heraus Einfluss auf Formulierungen, auf Aussagen in den Controllingberichten nach diesem ganzen Prozess genommen?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Ich habe wie jeder Fragen gestellt, Meinungen geäußert.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Aber Sie haben keine Anweisungen erteilt, Formulierungen oder Ähnliches?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein! - Ich möchte das so haben? - Nein!*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Jetzt weiß man ganz deutlich: Da liegt ein Ordner. Wenn ich da reinschauen würde - das kann ich im Moment nicht, weil das der öffentliche Teil ist, das müssen wir im nichtöffentlichen Teil machen -, da geht es um die Vorbereitung der Aufsichtsratsunterlagen von WSP CBP. Da würde ich keine Anweisungen von Ihnen finden, dass Sie etwas in einer Formulierung in dem Controllingbericht geändert haben wollen? Keine Anweisung an WSP CBP?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Das, was wir angepasst haben, haben wir diskutiert, und das ist dann in einem Konsens eingeflossen.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Da müsste man sich vielleicht mal im nichtöffentlichen Teil auch mal über die Definition von Anweisung, Diskussion und Fragen unterhalten. Wie gesagt: Ich weise noch mal darauf hin, dass wir ganz deutlich anders lautende Hinweise haben, die wir dann leider im nichtöffentlichen Teil besprechen müssen. Ich*

[689] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 38

habe Sie jetzt gefragt, und Sie können trotzdem immer noch etwas im öffentlichen Teil dazu sagen. Das steht Ihnen frei.“[690]

Im nichtöffentlichen Teil seiner Vernehmung am 21. November 2014 mit der E-Mail von Ralf Wagner konfrontiert, konnte Körten keine präzisen Angaben zum Vorgang machen:

*„**Vorsitzender Martin Delius**: [...] Sie haben einen Tag danach über Ihren Referenten angewiesen, dass im Controllingbericht Änderungen vorgenommen werden sollten hin zu einer Abschwächung der Einschätzung der kritischen Situation. Das haben Sie angewiesen. Es sei denn, Sie behaupten jetzt, Herr Wagner lügt und hat ohne Ihr Wissen gehandelt.*
***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Das behaupte ich nicht! - [Vorsitzender Martin Delius: Gut!] - Aber ich weiß jetzt nicht mehr in dem Zusammenhang, was da diskutiert wurde. Nur, wenn Sie das jetzt in dem Zusammenhang der Mails oder der Schreiben davor bringen, das hatte ich gerade gemeint, den Zusammenhang sehe ich nicht für mich.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Der ergibt sich für uns aus dem Inhalt. [...] Und ich habe Ihnen gerade dargelegt, wie kritisch die Situation beleuchtet wurde vonseiten der unabhängigen Sachverständigen, der Projektsteuerer und im Zusammenhang mit --*
***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Na, da ist ja auch immer die Frage: Was ist kritisch und äußerst kritisch?*
***Vorsitzender Martin Delius**: Das habe ich Sie auch schon gefragt. Das konnten Sie uns nicht beantworten als zuständiger Geschäftsführer. Jetzt sehe ich hier eine Mail, die das widerlegt, was ich Sie im öffentlichen Teil gefragt habe, die beweist bzw. Ihre Erinnerungslücken, die Sie mir dann im öffentlichen Teil noch beschrieben haben, auffüllt. Die nämlich belegt, dass Sie ohne eine Begründung, ohne eine Diskussion zuzulassen in einem Ton der Anweisung Formulierungen geändert haben.*
***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Die Formulierungen habe ich nicht gewählt. Die hat Herr Wagner ja gewählt. Nicht, die habe ich ja nun nicht gewählt.“*[691]

Christian Manninger von WSP CBP sagte zu diesem Vorgang vor dem Untersuchungsausschuss:

„[…] soweit ich mich erinnern kann, war das so: Der Controllingbericht I/2012 war schon final gelesen. Entweder war die Schärfe der Formulierung in der Lesung schon drin oder ist von uns erst nach der Lesung eingefügt worden. Wir waren kurz vor der Schlussredaktion, und da kam dann dieser Änderungswunsch von Dr. Körtgen. Das wurde im Nachgang aber dann zumindest unter meiner Beteiligung mit den beiden Geschäftsführern nicht mehr groß, also es wurde überhaupt nicht mehr besprochen, sondern da war dann der Zeitdruck so groß. Wir haben die Änderung aufgenommen. Ich habe nur gesagt: Ich verstehe es nicht, aber gut. Das ist die Anweisung, wir setzen es um – und habe dann nur intern herausgegeben: Aber bitte, hebt mir diese Unterlage auf, weil die ist wichtig!“[692]

Rainer Schwarz hingegen konnte – wie zu manch anderen kritischen Themen – vor dem Untersuchungsausschuss keine gehaltvollen Angaben zu diesem Vorgang machen:

---

[690] Ebd. S. 27
[691] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 73
[692] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll 1UntABER 17/38 v. 9. Januar 2015, S. 54

„Ja, Herr Delius! Wie soll ich Ihnen das beantworten? Da müssen Sie nun wirklich Herrn Körtgen fragen! Soll ich denn jetzt noch beurteilen können, wer was zu wem wann sagt? Oder ist das jetzt auch noch meine Aufgabe als Sprecher der Geschäftsführung vorzugeben, was Herr Körtgen seinen Assistenten erzählt?
[...]
Natürlich habe ich davon nix gewusst! Woher - - Ist das Mail an mich adressiert, oder woher soll ich das wissen?“[693]

Es ist nach dieser Aussage von Schwarz wohl davon auszugehen, dass die von Körtgen angeordneten Änderungen am Controllingbericht für das erste Quartal 2012 an ihm vorbeigingen und der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 20. April 2012 demnach von zwei Geschäftsführern über den Zustand des Projekts BER informiert wurde, von denen der eine nicht wusste, was der andere angeordnet hatte. Dies spricht nicht für eine pflichtgemäße Aufgabenerfüllung durch Schwarz. Allerdings spräche eine unwidersprochen hingenommene Kenntnis der Anordnungen von Körtgen ebenso wenig für die pflichtgemäße Aufgabenerfüllung.

In seiner Vernehmung am 3. Januar 2014 mit der E-Mail von Ralf Wagner, die an ihn als einen der Empfänger adressiert war, konfrontiert, gab Gesamtprojektleiter Joachim Korkhaus ein denkwürdiges Bild ab. Da es sich bei den Angaben von Korkhaus u. E. um eine Dreistigkeit sondergleichen handelt, geben wir die folgenden Auszüge zu dokumentarischen Zwecken wieder – der Inhalt der Aussage tendiert gegen Null:

*„**Vorsitzender Martin Delius**: [...] Aus welchem Grund ist dann am 22. diese Änderung gekommen, nachdem wir jetzt gerade diesen ganzen Briefwechsel hatten? Aus welchem Grund hat dann Herr Körtgen gesagt: Nö, ‚kritisch’ reicht mir? ‚Äußerst kritisch’ und ‚kritisch’ sind ja - -*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Das kann Ihnen nur Herr Körtgen beantworten. Das weiß ich nicht, welche - -*
***Vorsitzender Martin Delius**: Wie haben Sie sich zu dem Änderungswunsch denn verhalten?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Gar nicht! Ich denke mal, dass die E-Mail untergegangen ist.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Wenn ich mich richtig erinnere - Sie müssen mich berichtigen - ist Herr Ralf Wagner Prokurist der Geschäftsführung.*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Nein, Prokurist nicht. Er war Referent bei Herrn Körtgen.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Also der Referent des Ihnen weisungsbefugten Geschäftsführers Technik schreibt Ihnen eine E-Mail mit „GAANZ WICHTIG“, und die ist dann untergegangen zu einem Zeitpunkt, wo es ja immanent wichtig war, ad hoc kommunizieren zu können, wo ja die Zeit gedrängt hat, wo richtig Druck war. Sie waren wahrscheinlich auch 16 Stunden auf den Beinen und am Arbeiten, denn ich kann mir vorstellen, das war eine sehr heiße Zeit. Da ist die E-Mail untergegangen. Gut! Das heißt, Sie haben dem Wunsch auch nicht widersprochen?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Nein!*
***Vorsitzender Martin Delius**: Hätten Sie dem Wunsch denn widersprochen bzw. versucht nachzuvollziehen, warum der Geschäftsführer Technik den Controllingbericht an dieser wichtigen Stelle ändern möchte?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Wenn ich es aktiv gelesen hätte, vielleicht ja, aber ich kann es Ihnen jetzt nicht mehr beantworten - zwei Jahre später. -*[694]

---

[693] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung 19.12.2014, S. 67f
[694] Zeuge Joachim Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.01.2014, S. 77

[...]
***Vorsitzender Martin Delius**: Jetzt muss ich noch mal nachfragen. Haben Sie die E-Mail bekommen oder nicht? Jetzt haben Sie gesagt, Sie haben offensichtlich keinen Widerspruch eingelegt. Wenn Sie bei Ihrer vorherigen Aussage bleiben, dass Sie die E-Mail gar nicht gelesen haben, hätten Sie ja gar nicht die Möglichkeit gehabt, Einspruch einzulegen. Was stimmt jetzt? Haben Sie die E-Mail gelesen, oder haben Sie die nicht gelesen?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Kann ich Ihnen nicht sagen, ob ich die aufgeklickt habe. Also aufgeklickt habe ich sie bestimmt, weil ich jemand bin, der nie unaufgeklickte E-Mails [...] stundenlang oder tagelang vor sich herschiebt. Aber inwieweit ich da groß noch drüber nachgedacht habe oder die aufgeklickt und sehe, da ist eine Wortwahländerung, lohnt es sich da, deswegen jetzt einzuschreiten oder zu sagen, das geht nicht - - Also, ich habe die E-Mail bestimmt bekommen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wenn die an Manninger und an mich geschickt wurde von Herrn Wagner, dass da irgendwie getürkt werden sollte. Ich kann mich an die E-Mail nicht erinnern, also in dem damaligen Zeitraum.*[695]
[...]
***Stefan Evers (CDU)**: [...] Ich bin versucht, am Anfang zu fragen, auch wenn ich nicht weiß, wie statthaft es ist, für wie dumm Sie den Ausschuss halten. - [Vorsitzender Martin Delius: Ich lasse die Frage zu!] - Dann bin ich auf die Antwort gespannt. Angesichts der Darlegung zu dem besagten E-Mailverkehr, den ich jetzt nicht noch mal verorten möchte [...] sagten Sie, na ja, das haben Sie vielleicht aufgeklickt, aber nicht so recht zur Kenntnis genommen. Angesichts dessen, dass Sie sich durchaus regelmäßig und - wenn ich es richtig verstanden habe - in kleinen Runden mit den Inhalten der Controllingberichte beschäftigt haben, dass diese E-Mail ja bewusst an Sie geschickt worden ist, und dass von Ihnen anschließend auch eine Reaktion erwartet wurde, kann ich mir schlechterdings nicht vorstellen, dass, wenn die Reaktion von Ihrer Seite ausbleibt, dann nicht nachgefasst wird von der Geschäftsführung. Können Sie uns erklären, wie normalerweise - hätten Sie diese E-Mail zur Kenntnis genommen - Ihre Reaktion ausgefallen wäre?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Na, wenn ich sie bewusst zur Kenntnis genommen hätte, hätte ich sicher die beiden Worte gegeneinander abgewogen und hätte mir überlegt, ob damit irgendein Schaden oder irgendwas verschleiert werden kann im Controllingbericht oder nicht.*
***Stefan Evers (CDU)**: Und dann hätten Sie aber der Geschäftsführung Bescheid gegeben und ihr zurückgeschrieben: Machen wir-, oder: Machen wir nicht?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Da hätte ich Herrn Körtgen gesagt, dass ich mit der Änderung nicht einverstanden bin und dass das CBP nicht umsetzt.*
***Stefan Evers (CDU)**: Aber wenn Sie einverstanden gewesen wären, hätten Sie auch darauf geantwortet?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Nicht unbedingt. Das hängt - -*
***Stefan Evers (CDU)**: Dann wäre es einfach umgesetzt worden. Das heißt, der Referent des Geschäftsführers schickt Ihnen eine Mail mit der Anweisung, hinsichtlich des Inhalts des Controllingberichts wie folgt zu verfahren, und Sie reagieren überhaupt nicht darauf.*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Kann in dem Fall passiert sein.“*[696]

Festzuhalten bleibt, dass der Controllingbericht 01/2012, der in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 behandelt wurde, die Situation des Projekts BER nicht in derselben Weise beschreibt, wie dies zum Beispiel in den „BBI-Status-Berichten“ und auch im gemeinsamen Schreiben von Projektsteuerung und externem Sachverständigen der Fall war. Dies mag

[695] Ebd. S. 79
[696] Ebd. S. 88

seinen Grund haben in der schon im Februar 2012 erfolgten und dokumentierten Festlegung der Geschäftsführung, nicht über eine mögliche Terminverschiebung oder andere Maßnahmen diskutieren zu wollen. Besagter Controllingbericht war jedoch nach den Angaben der beiden Mitglieder des Aufsichtsrats Klaus Wowereit und Frank Henkel deren Hauptinformationsquelle zum Zustand des Projekts. So sagte Wowereit bei einer Anhörung des Bauausschusses des Abgeordnetenhauses am 18. Mai 2012, dass der Controllingbericht 01/2012 in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 „intensiv diskutiert“ worden sei. In dem Bericht wurde laut Wowereit

> *„auf Probleme hingewiesen und natürlich auch auf die engen Zeiträume, aber der entscheidende Satz ist - daran ist, glaube ich, auch nichts zu deuteln -: ‚Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 3.6.2012 sichergestellt. Jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.’“*[697]

Zu den in der Aufsichtsratssitzung weiterhin behandelten Themen sagte Wowereit in der Anhörung:

> *„Dass aber eine Situation entstehen könnte, dass es praktisch gar nicht zu einer Genehmigungsfähigkeit kommt, haben wir am 20. April im Aufsichtsrat gar nicht erkannt, und es ist uns auch nicht mitgeteilt worden und auf viele Fragen hin auch nicht problematisiert worden.“*[698]

Frank Henkel bezog seine Informationen zum Projekt in seiner Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 ebenfalls scheinbar nur aus dem Controllingbericht. In den Vorbereitungsunterlagen für die Aufsichtsratssitzung, die sich Henkel von einem Referenten erstellen ließ, wird auf den im Bericht dargestellten „kritischen Weg“ bzgl. der termingerechten Fertigstellung der Arbeiten am Terminal lediglich dergestalt eingegangen, dass die Berichtsinhalte zusammengefasst wurden. Auch wurde die Einschätzung des Controllingberichts zum Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 übernommen: „Die Inbetriebnahme zum 03.06.12 ist sichergestellt, jedoch bedarf das Projekt BBI einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Verantwortlichen.“[699] Die Zusammenfassung des Controllingberichts trägt das Datum vom 17. April 2012, also drei Tage vor der Aufsichtsratssitzung. Angefügt ist der eigentliche Controllingbericht mit einem Umfang von rund 100 Seiten. In den Vorbereitungsunterlagen des Innensenators sind keine Anmerkungen oder Fragen zum Controllingbericht verzeichnet, es wird lediglich das Votum „Kenntnisnahme“ empfohlen.[700] Es ist demnach aus den Vorbereitungsunterlagen nicht ersichtlich, ob und wenn ja wie sich Henkel mit den Angaben im Controllingbericht befasste, ob er über mögliche kritische Punkte und Entwicklungen gesonderte Informationen anforderte oder eigene Erkundigungen einziehen ließ.

Weder Henkel noch Wowereit hatten es demnach für notwendig erachtet, über den tatsächlichen Zustand des Projektes eigene Informationen einzuholen bzw. ihre Referenten nachfragen zu lassen. Sie verließen sich – auch im Zusammenhang mit dem Beschluss über millionenschwere „Endspurtmaßnahmen“ – lediglich auf einen Controllingbericht, dessen

---

[697] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 4
[698] Ebd.
[699] Vorbereitung für die 104. Aufsichtsratssitzung FBB v. 17.04.2012, SenInn 2, Bl. 263
[700] Ebd. Bl. 264

Formulierungen auf Anweisung des Technischen Geschäftsführers abgeschwächt worden waren und der den in anderen Berichten, Schriftwechseln und Protokollen – insbesondere denen der Taskforce Brandschutz – festgehaltenen Projektstatus nicht adäquat abbildete.

Die der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 vorangegangene Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats fand am 16. April 2012 statt. Laut Niederschrift wurde die Sitzung zum Teil von Klaus Wowereit geleitet, auch die Besprechung der von der Geschäftsführung vorgestellten „Endspurtmaßnahmen" zur Sicherung der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 fand unter seiner Leitung statt.[701] Zur Begründung der Notwendigkeit der Maßnahmen wird Geschäftsführer Rainer Schwarz wie folgt im Protokoll wiedergegeben:

> *„Die für den Probebetrieb erforderliche bauliche Fertigstellung liege aktuell hinter dem Plan zurück. Insgesamt sei daher ein großes Risiko hinsichtlich der erforderlichen Prozesssicherheit in dem Terminalgebäude festzuhalten. Insoweit konzentriere sich der Probebetrieb auf die Kernprozesse. Im Ergebnis seien zur Abfederung der Risken die in der Vorlage dargestellten Maßnahmen erforderlich. […] Das für die Absicherungsmaßnahmen erforderliche zusätzliche Personal – im worst case bis zu 700 Personen – werde vorrangig über bestehende Rahmenverträge bedarfsgerecht abgerufen."*[702]

Im Rahmen der Besprechung wies der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen darauf hin, dass die „Geltendmachung der für die FBB entstandenen Kosten gegenüber den Verursachern […] dann im Nachgang" erfolgen werde.[703] Daraufhin hielt der Projektausschuss die Geschäftsführung dazu an, „die Geltendmachung der Mehraufwendungen gegenüber den Verursachern konsequent zu verfolgen", wie dem Protokoll zu entnehmen ist.[704] Zur Empfehlung an den gesamten Aufsichtsrat, die „Endspurtmaßnahmen" in einer Höhe von 13,9 Millionen Euro zu genehmigen, heißt es in der Niederschrift:

> *„Der Sitzungsleiter hält fest, dass der Beschlussfassung ein worst case Szenario zugrunde liege, aus dem sich der angeführte Betrag als Höchstbetrag ergebe. Über den jeweiligen Verbrauch der Beträge sei in den Gremien zu berichten. Die Geltendmachung der Mehrkosten gegenüber den Verursachern sei dabei ebenfalls zu verfolgen,"*[705]

Vom angeblichen Missfallen, welches Wowereit in der Sitzung des Aufsichtsrats wenige Tage später bezüglich dieser Maßnahmen laut Sitzungsprotokoll geäußert hatte, ist im Protokoll der Projektausschusssitzung nichts zu lesen.

In der Sitzung des Projektausschusses am 16. April 2012 teilte Körtgen mit, dass „trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei."[706] Dennoch bleibe festzuhalten, dass der Brandschutz „das entscheidende

---

[701] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Projektausschusses BER des Aufsichtsrates am 16. April 2012, FBB 255, Bl. 60
[702] Ebd. Bl. 61
[703] Ebd.
[704] Ebd. Bl. 62
[705] Ebd.
[706] Ebd. Bl. 66

Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins“ sei.[707] Das Konzept für die „Interimslösung“ zum teilautomatischen Betrieb der Brandschutzanlage „werde in engem Schulterschluss durch die Behörden begleitet und diesen zur Genehmigung vorgelegt“.[708] Auch in dieser Sitzung verlor Körtgen laut Niederschrift kein Wort über die kritische Haltung des Bauordnungsamts zur Genehmigungsfähigkeit der erdachten „Interimslösung“. Im Gegenteil: Er kündigte – auf welcher sachlichen Grundlage auch immer – folgendes an:

> *„Die Testläufe für die Zulassung der Brandschutzklappen seien ebenfalls erfolgreich verlaufen, so dass mit einer sogenannten Zulassung für den Einzelfall der teilautomatisierten Entrauchungsanlage durch die Behörde zu Ende April gerechnet werde.“*[709]

Vor dem Hintergrund der in den Protokollen der Taskforce Brandschutz festgehaltenen Einschätzungen des Bauordnungsamts erscheinen diese Angaben von Körtgen mehr als befremdlich. Auch in der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 18. April 2012 wurde über die „Endspurtmaßnahmen“ gesprochen sowie dem Aufsichtsrat empfohlen, einen entsprechenden Beschluss zu deren Umsetzung und Finanzierung zu treffen.[710] Zu den Mehrkosten, die nach Ansicht des Ausschussvorsitzenden Helmuth Markov gegenüber den Verursachern geltend gemacht werden sollten, sagte Körtgen laut Protokoll, dass dies

> *„auch durch die FBB verfolgt werde. Gleichwohl seien die Fehlerquellen aufgrund der Komplexität des Vorhabens nicht eindeutig zuordbar. Darüber hinaus seien auch Änderungsverlangen der FBB mit zu berücksichtigen. Zusätzlich ergäben sich auch noch erhebliche Nachwirkungen der Insolvenz des TGA-Planers, sowie den erforderlichen Umplanungen aufgrund der geänderten EU-Sicherheitsvorschriften. Dennoch werde die Klärung der Verantwortlichkeiten durch die FBB verfolgt. Prioritär sei die Absicherung der termingerechten Inbetriebnahme.“*[711]

Diese Passage des Protokolls kann durchaus so gelesen werden, dass der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zum damaligen Zeitpunkt klar war, dass die Festsetzung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 im Jahre 2010 sich nun als zu knapp kalkuliert erwiesen hatte.

2. Die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012

Die letzte Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft vor Bekanntgabe der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme des BER fand am 20. April 2012 statt. Vorangegangen waren der Aufsichtsratssitzung eine Sitzung des Projektausschusses am 16. April und eine des Finanzausschusses am 18. April. Laut Protokoll traf sich der Aufsichtsrat um 9 Uhr und dauerte bis 13:30 Uhr. Teilnehmer waren u. a. der Regierende Bürgermeister von Berlin Klaus Wowereit (Aufsichtsratsvorsitzender), der Ministerpräsident des Landes Brandenburg Matthias Platzeck (stellv.

---

[707] Ebd.
[708] Ebd.
[709] Ebd. Bl. 66
[710] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 18. April 2012, FBB 256 Bl. 92
[711] Ebd.

Aufsichtsratsvorsitzender), Innensenator Frank Henkel, Staatssekretärin Margaretha Sudhof, der Finanzminister von Brandenburg Helmuth Markov sowie die Bundesstaatssekretäre Rainer Bomba und Werner Gatzer. Ebenso nahmen die damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen an der Sitzung teil. Als Sachverständige werden im Protokoll u. a. der Fachbereichsleiter Planung und Bau Joachim Korkhaus sowie Christian Manninger vom Projektsteuerer WSP CBP als Teilnehmer genannt.[712]

In der Sitzung wurde auch der Jahresabschluss 2011 durch einen Prüfer von PricewaterhouseCoopers vorgestellt. Als zusammenfassendes Prüfungsergebnis hält das Protokoll der Aufsichtsratssitzung fest:

> *„Die Prüfer hätten die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung und der Aufstellung des Jahresabschlusses festgestellt und somit den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. [...] Die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung ist gegeben. [...] Die Prüfung des Risikomanagements hat ergeben, dass*
> - *die Geschäftsführung die analog § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen zur Einrichtung eines Risikofrüherkennungssystems in geeigneter Form getroffen hat,*
> - *das Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen,*
> - *das Projekt zur Optimierung des Risikomanagements durchgeführt wurde."*[713]

Der Aufsichtsrat billigte per Beschluss den vorgelegten Jahresabschluss 2011 und schlug „den Gesellschaftern vor, der Geschäftsführung die Entlastung für das Geschäftsjahr 2011 zu erteilen."[714]

Einen relativ knappen Raum nimmt in der Niederschrift der Aufsichtsratssitzung der Tagesordnungspunkt ein, bei welchem „Maßnahmen zur Absicherung der Inbetriebnahme BER" behandelt wurden. Hierbei handelt es sich um die auch aus den Schreiben von McKinsey vom März 2012 hervorgegangenen „Endspurtmaßnahmen", mit denen während des ORAT-Probebetriebs festgestellte Schwierigkeiten und Engpässe abgefangen werden sollten. Es sei hier ein „großes Risiko hinsichtlich der erforderlichen Prozesssicherheit in dem Terminalgebäude festzuhalten."[715] Laut der dem Protokoll angefügten Präsentation handelte es sich bei den beabsichtigten Maßnahmen u. a. um einen verstärkten Einsatz von Mitarbeitern in der Gepäckförderanlage, „um Fehler bei der elektronischen Zuordnung von Gepäckinformationen abfangen zu können". Weiterhin sollten „Inbetriebnahmehelfer-Teams" aufgebaut werden, um „insb. Türfunktionalitäten an den Brücken im Mainpier" sicherzustellen. Hinzu kommen sollte die „Einrichtung von zonenweisen ‚Türschließerteams', um den Zugang zu wichtigen Türen auch bei Fehlern in den Zugangsberechtigungen sicherzustellen". Auf einer Terminal-Ebene sollte weiterhin temporär eine „Struktur zur Schaffung zusätzlicher Check-In und Sicherheitskontroll-Kapazitäten" eingerichtet werden.

---

[712] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, Bl. 135
[713] Ebd. Bl. 138
[714] Ebd. Bl. 139
[715] Ebd. Bl. 145

Laut der Präsentation reiche „die Check-in Kapazität für den 3.6. knapp aus“.[716] Es herrschte innerhalb der Flughafengesellschaft demnach schon Anfang 2012 die Klarheit darüber, dass der neue Flughafen bereits bei seiner geplanten Eröffnung 2012 nah an der Kapazitätsgrenze betrieben werden müsste. Für die von Schwarz in der Sitzung erläuterten Maßnahmen zur Sicherung der Inbetriebnahme schlug die Geschäftsführung eine Budgeterhöhung um 13,9 Millionen Euro vor. Hierzu heißt es im Protokoll:

> *„Der Vorsitzende erklärt sein Missfallen über diese zusätzlich erforderlichen Ausgaben, die bei einer besseren Terminplanung möglicherweise zu verhindern gewesen wären. Nach Diskussion beschließt der Aufsichtsrat:*
>
> *Beschluss AR FBB 2012/104 Nr. 7*
>
> *Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, einer Erhöhung des Budgets um 13,9 Mio. € zur Durchführung der ‚Endspurtmaßnahmen' im Zusammenhang mit der BER Inbetriebnahme zuzustimmen. Die Finanzierung dieser betrieblich zwingend erforderlichen Maßnahmen erfolgt über eine zusätzliche Kreditziehung i.H.v. 13,9 Mio. €.“*[717]

Die beschlossenen „Endspurtmaßnahmen“ bewegten sich allerdings außerhalb der Brandschutz-Thematik, die nach Aktenlage zu diesem Zeitpunkt die geplante Inbetriebnahme bereits tangierte wenn nicht sogar klar gefährdete. Dass das Bauordnungsamt in den Sitzungen der Taskforce Brandschutz deutlich auf mögliche Schwierigkeiten bei der Genehmigungsfähigkeit der von Planern und Flughafengesellschaft erdachten „Interimslösung“ hingewiesen hatte, wurde in der Aufsichtsratssitzung nicht eingehender behandelt – zumindest ist von der kritischen Haltung des Bauordnungsamtes nichts im Protokoll festgehalten. Zudem basierte die Darstellung der Thematik auf den Aussagen des Controllingberichts 01/2012, auf dessen Einschätzungen durch die Geschäftsführung im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung Einfluss genommen worden war.

Zum Thema Entrauchungsanlage heißt es im Protokoll unter dem Tagesordnungspunkt „Sachstandsbericht BBI“:

> *„Herr Dr. Körtgen informiert über den aktuellen Sachstand anhand von Folien, die dem Protokoll in der Anlage beigefügt sind und auf deren Inhalt Bezug genommen wird. Auf Nachfrage von Herrn Bomba und weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats teilt er mit, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei. Der Brandschutz sei das entscheidende Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012. Bis zur Fertigstellung des vollautomatisierten Brandschutzes werde eine Teilautomatisation als Interimslösung verfolgt. Das hierzu erstellte Konzept liege inzwischen den Behörden zur Genehmigung vor.“*[718]

In der Folie heißt es zur „Interimslösung“, dass ein „Antrag auf vorzeitige Nutzung“ im Februar 2012 beim Bauordnungsamt (BOA) vorgelegt worden sei und hierzu „umfangreiche Abstimmungen“ stattgefunden hätten. Weiter heißt es:

---

[716] Ebd. Bl. 154
[717] Ebd. Bl. 140
[718] Ebd. Bl. 144

> *„derzeit Erarbeitung eines Interimskonzeptes mit diversen Szenarien, Vorstellung beim BOA erfolgte Mitte März 2012, nach abschließenden Abstimmungen mit BOA kann Interimskonzept den Antragsunterlagen beigefügt werden. Genehmigung ist zwingende Voraussetzung für behördliche Abnahme und Betriebsaufnahme am 03.06.2012, dies bedarf äußerster Anstrengungen aller Projektbeteiligten“.*[719]

Es bleibt festzuhalten, dass trotz der im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 zu Tage getretenen massiven Risiken in Bezug auf die Entrauchungsanlage und auf die hierzu erarbeitete „Interimslösung“ im Aufsichtsrat keine eingehendere Unterrichtung zu diesen Risiken stattfand. Die „Endspurtmaßnahmen“ und die dazugehörende Budgeterhöhung um 13,9 Millionen Euro wurden demnach beschlossen, obwohl das Bauordnungsamt im Frühjahr 2012 deutlich signalisiert hatte, dass die Genehmigung der „Interimslösung“ für die Entrauchungsanlage nicht ohne weiteres erteilt werden könne. Nach dem vorliegenden Sitzungsprotokoll, dem Protokoll der vorangegangenen Referentenrunde sowie dem für die Mitglieder des Aufsichtsrats erstellten Controllingbericht kann festgestellt werden, dass der Aufsichtsrat seitens der Geschäftsführung nicht angemessen über die tatsächliche Situation des Projekts BER informiert wurde und vor diesem Hintergrund millionenschwere „Endspurtmaßnahmen“ beschloss, die vor dem Hintergrund der Entrauchungs-Problematik unnötig waren. Es ist weiterhin festzustellen, dass sich die Mitglieder des Aufsichtsrates in der Vorbereitung der Sitzung am 20. April 2012 nicht aktiv um Informationen zum tatsächlichen Zustand des Projekts bemühten und den Berichten und Ausführungen der Geschäftsführung in einer unkritischen, naiven Weise folgten. Es mag dies vor dem Hintergrund der Vorfreude auf das ebenfalls in der Aufsichtsratssitzung ausführlich besprochene für den 24. Mai 2012 geplante Eröffnungsevent geschehen sein:

> *„Am 24. Mai werde dann für einen Teilnehmerkreis von ca. 40.000 Personen die eigentliche Eröffnungsveranstaltung unter Beteiligung der Bundeskanzlerin stattfinden. Dem Hinweis aus dem Projektausschuss BBI vom 16.04.2012 folgend, sei mit der Eintrittskarte auch ein Gutschein für eine Mahlzeit und ein Getränk verbunden.“*[720]

[719] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, o. P.
[720] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, Bl. 143

XIII. Versuchtes Krisenmanagement

1. Die außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012

Am 16. Mai 2012 trat der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Es war dies die erste Sitzung des Gremiums nach Bekanntgabe der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme des BER. Im Ergebnis wurde bei dieser Sitzung beschlossen, sich von der pg bbi zu trennen sowie den damaligen Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen abzuberufen.

In einem Vermerk, der zu den Vorbereitungsunterlagen des Aufsichtsratsmitglieds Frank Henkel für diese Sitzung gehört, wird die Haltung der Flughafengesellschaft bzgl. der Leistung der pg bbi erläutert, allerdings auch auf die mangelnde Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft selbst eingegangen. Unter dem Punkt „Ursachenanalyse“ zur Absage des Eröffnungstermins ist hierzu zu lesen:

> *„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 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 objektiven Bewertung der Baufortschritte kommt.“*[721]

Diese in dem Vermerk für Frank Henkel getroffenen Aussagen zur Kompetenz der Flughafengesellschaft sind sicherlich zutreffend. Allerdings erschließt sich nicht, warum sich erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme herausgestellt haben soll, dass die Flughafengesellschaft als Bauherr nicht in der Lage war, „die Funktionsfähigkeit der Brandschutzanlage zu beurteilen“ und die von ihr beauftragte Projektsteuerung WSP CBP anscheinend ebenso wenig hierzu befähigt war. Der Vermerk für Frank Henkel deutet zumindest auf ein eigenes Versäumnis des Aufsichtsrates hin, da aus dem Vermerk recht deutlich wird, dass sich das Gremium bis zur Verschiebung lediglich auf die Angaben in den Controllingberichten sowie die angenommene Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft verließ. Offensichtlich war es zumindest Teilen des Aufsichtsrates in den Monaten vor der Verschiebung nicht aufgefallen, dass die Flughafengesellschaft – wie im Vermerk dargelegt – gar nicht über ausreichend kompetentes Personal verfügte.

---

[721] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 16.05.2012, Außerordentliche Aufsichtsratssitzung Flughafen Berlin Brandenburg GmbH am 16.05.2012, S. 3, SenInn 3, o. P.

Vor der Aufsichtsratssitzung trat der Projektausschuss des Aufsichtsrats zusammen. Vertreter der pg bbi nahmen an der Sitzung ausweislich des Protokolls nicht teil. Der externe Sachverständige Michael Fretter, der bei dieser Sitzung wie auch bei der folgenden Aufsichtsratssitzung anwesend war, stellte zum Zustand des Projekts BER fest,

> *„dass die Entrauchungsanlage 14 nicht ausschließlich der Grund für die Verschiebung des IBN 03.06.12 gewesen sei. Hinzu seien auch Planungsfehler sowie ständige Umplanungen vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort gekommen. Weiterhin sei die Sprinkleranlage auch noch nicht vollständig fertiggestellt.“*[722]

Zu der später auch in der Sitzung des Aufsichtsrats behandelten Frage nach den in den Controllingberichten enthaltenen Ampeln heißt es im Protokoll des Projektausschusses:

> *„Herr Wowereit und Herr Bomba fragen nach, inwieweit bereits ab dem Zeitraum Februar 2012 infolge der unterschätzten Folgen der Umplanungen im Terminals und Pavillons (sic!) im Controllingbericht die Ampel für den IBN 03.06.12 auf Rot hätte gesetzt werden müssen. Herr Manninger teilt hierzu mit, dass es die Aufgabe des Projektsteuerers sei, an dem geplanten IBN 03.06.12 noch so lange festzuhalten, wie Gegensteuerungsmaßnahmen für auftretende Problemstellungen möglich und erfolgversprechend seien. Ausgehend von der Bestätigung des IBN 03.06.12 durch die pgbbi sei eine enge Begleitung durch das Projektcontrolling vereinbart worden.“*[723]

Zum Zustand des Projekts kurz vor der Verschiebung der Inbetriebnahme ist im Protokoll des Projektausschusses folgendes festgehalten:

> *„Herr Bomba teilt im Ergebnis der bisherigen Erläuterungen ergänzend mit, dass nach seiner Auffassung für die Geschäftsführung bereits im Februar 2012 der terminkritische Sachverhalt erkennbar war und Handlungsbedarf bestanden habe. Dennoch sei in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012, auch auf Nachfrage, der IBN 03.06.12 durch Herrn Dr. Körtgen bestätigt worden. Herr Dr. Körtgen weist darauf hin, dass in der Aufsichtsratssitzung im April 2012 der Brandschutz als entscheidender Faktor für den IBN 03.06.12 genannt worden sei. Herr Wowereit erwidert hierzu, dass dies dem Aufsichtsrat im Hinblick auf die Genehmigungslage, nicht aber hinsichtlich fehlender genehmigungsfähiger Unterlagen mitgeteilt worden sei. Herr Dr. Körtgen erwidert hierzu, dass die Teilautomatisation der Brandschutzanlage stets als Interimslösung bis zur vollständigen Fertigstellung beabsichtigt gewesen sei. Eine Beeinträchtigung der Passagiere sei damit nicht verbunden gewesen. Herr Wowereit hält fest, dass vor dem Hintergrund der bisher stattgefundenen Aufklärung und des damit verbundenen Erkenntniszuwachses die Bestätigung des IBN 03.06.12 im Controllingbericht 01/12 aus heutiger Sicht nicht mehr nachvollziehbar sei.“*[724]

Auch über die Leistungsfähigkeit der pg bbi wurde in der Sitzung des Projektausschusses gesprochen:

---

[722] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Projektausschusses BBI des Aufsichtsrates am 16. Mai 2012, FBB 255, Bl. 52
[723] Ebd. Bl. 52f
[724] Ebd. Bl. 53

> *„Herr Bomba bittet die Geschäftsführung um Auskunft, inwieweit diese sich durch die Aussagen der pgbbi zur Einhaltung des IBN 03.06.12 getäuscht fühle. Herr Dr. Körtgen teilt mit, dass die Ergebnisse der bisherigen Sachverhaltsaufklärung eine Täuschung der Geschäftsführung nahelegen würden. Letztlich müsse sich die Geschäftsführung auf die Aussagen der Fachleute verlassen, insbesondere wenn die Auskünfte auch auf Nachfragen der Geschäftsführung bestätigt würden.“*[725]

Der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz machte in der Sitzung ebenfalls klar, dass er sich von den Angaben der pg bbi „getäuscht“ fühle.[726] Zur Verantwortung der pg bbi für die Verschiebung der Inbetriebnahme wird Klaus Wowereit im Protokoll wie folgt wiedergegeben:

> *„Herr Wowereit weist darauf hin, dass Planungsdefizite bereits mit ursächlich für die erste Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im Sommer 2010 gewesen seien. Die Versäumnisse, die zu der jetzigen Verschiebung geführt hätten, ausschließlich auf die pgbbi zu reduzieren, sei aus seiner Sicht nicht plausibel. Zumal seit Dezember 2011 kein von außen wirkendes Ereignis eingetreten sei, das den IBN 03.06.12 hätte gefährden können.“*[727]

Dem damaligen Regierenden Bürgermeister war demnach spätestens in der Sitzung des Projektausschusses am 16. Mai 2012 klar, dass nicht allein die pg bbi für die notwendig gewordene Verschiebung der Inbetriebnahme verantwortlich zu machen war – auch wenn von der Flughafengesellschaft und Teilen der Berliner Politik genau dieser Umstand immer wieder herausgekehrt wurde.

In der Sitzung des Projektausschusses wurden auch Vertreter der Unternehmen Siemens, Bosch, Imtech und T-Systems angehört. Als wesentliche Ursachen für die Verschiebung der Inbetriebnahme nannten die Firmenvertreter laut Protokoll „übereinstimmend“ unter anderem folgende Umstände: So habe es ständige Planungsänderungen in hohe Anzahl gegeben, eine Plan- und Schnittstellenkoordinierung habe gefehlt, es habe ein Verzug geherrscht hinsichtlich der „Erstellung und Übergabe der Planungsunterlagen an die ausführenden Firmen“, auf Grund der „ständigen Planänderungen und deren Vielzahl sei insgesamt keine Logik der Brandschutzanlage für die ausführenden Firmen erkennbar gewesen. Dies sei aber eine wesentliche Grundlage für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung“. Weiterhin hätten sich die Unterlagen planungstechnisch „auf einem Stand aus dem Jahr 2011 befunden“.[728] Auf Nachfrage des Ausschussvorsitzenden Ralf Christoffers wurde „seitens der Firmenvertreter mitgeteilt, dass verantwortlicher und Ansprechpartner für die Planungen die pgbbi sei.“[729]

Die Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft, die ebenfalls am 16. Mai 2012 stattfand, wurde vom Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit geleitet. Stellvertretender Vorsitzender war zu dieser Zeit Matthias Platzeck. Neben den Mitgliedern des Aufsichtsrats und den damaligen Geschäftsführern Rainer Schwarz und Manfred Körtgen nahmen Joachim Korkhaus (Bereich Planung und Bau der FBB), Christian Manninger von WSP CBP, Hans-

[725] Ebd.
[726] Ebd.
[727] Ebd. Bl. 54
[728] Ebd. Bl. 54
[729] Ebd.

Joachim Paap (gmp) und Michael Fretter als Sachverständige zumindest zeitweise an der Sitzung teil. Im Protokoll der Sitzung ist auch deren Dauer vermerkt: „16.05.2012, 15:30 Uhr bis 17.05.2012, 02:00 Uhr“.[730] Gleich zu Beginn kritisierte Holger Rößler stellvertretend für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, dass „die erste Information über die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins über die Medien und nicht seitens der Gesellschaft erfolgt sei.“[731] Laut Protokoll ergänzte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Rainer Bomba, „dass auch auf Anteilseignerseite eine gleichzeitige Information sicherzustellen ist.“[732] Unter der Überschrift „Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten“ ist im Sitzungsprotokoll festgehalten, dass Christian Manninger über die Rolle von Bauherr, Bauordnungsamt, Projektsteuerung, Bauüberwachung und Generalplanung referierte und den Aufsichtsratsmitgliedern ein entsprechendes Organigramm vorlegte. Das Aufsichtsratsmitglied Sven Munsonius, ebenfalls Arbeitnehmervertreter, fragte laut Niederschrift in diesem Zusammenhang, „inwieweit es üblich sei, dass Generalplanung und Bauüberwachung in einer Hand liege.“[733] Manninger teilte hierzu mit,

> *„dass grundsätzlich eine Trennung bei derartigen komplexen Bauvorhaben zu empfehlen sei. Im konkreten Fall sei diese Konstruktion jedoch das Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung. Nach den Zuschlagskriterien Preis und Qualität habe pgbbi für die Generalplanung und Bauüberwachung jeweils das beste Angebot abgegeben.“*[734]

Helmuth Markov, vom Land Brandenburg entsandtes Aufsichtsratsmitglied, kritisierte diesen Umstand laut Protokoll

> *„vor dem Hintergrund, dass sich danach der Planer selbst überwache. Seiner Meinung nach sei zur Vermeidung dieses Interessenkonfliktes eine zusätzliche Überwachung der pgbbi erforderlich gewesen. Nach seiner Auffassung sei dies eine wesentliche Ursache für die eingetretene Situation.“*[735]

Diese Auffassung eines Aufsichtsratsmitglieds, welches gleichzeitig auch noch einen Ausschuss des Aufsichtsrats leitete, ist mindestens befremdlich. Es scheint demnach zumindest einem der vom Land Brandenburg entsandten Aufsichtsratsmitglieder eine der wichtigen vertraglichen Konstruktionen bzgl. des Projekts BER verborgen geblieben zu sein. Dass erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme gleichsam erstaunt festgestellt wird, dass solch eine Konstruktion eine „wesentliche Ursache“ für Missstände im Projekt seien, ist als Beleg für das Desinteresse für das gesamte Projekt bei Teilen des Aufsichtsrates zu werten.

Matthias Platzeck bat im Anschluss an die Ausführungen Manningers um eine Erläuterung, „ob und inwieweit die Konstruktion zu einer erhöhten Aufmerksamkeit bei der Projektsteuerung geführt habe.“[736] Manninger gab hierzu an, dass die pg bbi durch den Projektsteuerer „eng geführt“ worden sei. Teilweise seien auch „infolge fehlender

---

[730] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 109
[731] Ebd. Bl. 110
[732] Ebd.
[733] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 111
[734] Ebd. Bl. 111f
[735] Ebd. Bl. 112
[736] Ebd.

Leistungen“ Ersatzvornahmen durchgeführt worden. „Gleichwohl bleibe festzuhalten, dass es nicht Aufgabe der Projektsteuerung gewesen sei, die Planungen seitens pgbbi auf inhaltliche Richtigkeit zu prüfen.“[737] Wowereit wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Aufsichtsrat der Leistungsvergabe zugestimmt habe und zum „Zeitpunkt der Entscheidungsfindung [...] auch mögliche Vorteile der Konstruktion gesehen worden“ seien.[738] Dass es nicht Aufgabe der Projektsteuerung gewesen sei, die Planungen der pg bbi auf inhaltliche Richtigkeit zu prüfen, führte Manninger auch bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 aus:

> *„Als der pg bbi gekündigt wurde, mussten wir wiederum davon ausgehen, dass die Pläne, wenn wir sie übernehmen, auch dem gebauten Zustand entsprechen. Wir haben nicht die Aufgabe als Projektsteuerer, jeden einzelnen Plan zu überprüfen, ob der dem gebauten Zustand draußen entspricht. [...] Ja, letztendlich ist es natürlich abschließend Aufgabe der pg bbi gewesen, die Planung so zu erstellen, dass es auch dem gebauten Zustand entspricht.“*[739]

Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 teilte Manninger dem Gremium mit, dass „noch im Herbst und Dezember 2011 keine Anhaltspunkte vorlagen, dass der Termin 03.06.2012 nicht erreichbar sei. Der Basisprobebetrieb sei planmäßig am 24.11.2012 aufgenommen worden. In Folge der ständigen Änderungen sei ab Ende Februar 2012 eine enge Führung und Berichterstattung einschließlich entsprechender Controllingprozesse installiert worden. Dabei habe die pgbbi stets den Inbetriebnahmetermin zum 03.06.2012 bestätigt.“[740] Zu den Gründen der Verschiebung der Inbetriebnahme sagte Manninger,

> *„dass über die Jahre 2010 und 2011 eine enge Führung der pgbbi durch WSP CBP als Projektsteuerer erfolgt sei. Nunmehr sei festzustellen, dass die Gesamtkoordination der Planung durch pgbbi nicht bzw. nicht in dem erforderlichen Maß vorgenommen worden sei. Letztlich entscheidend für die neuerliche Terminverschiebung sei daher die Lieferung einer nicht mit den beteiligten Firmen abgestimmten Brandfallsteuermatrix.“*[741]

In der Aufsichtsratssitzung wurde auch über die Einschätzungen des zuständigen Bauordnungsamts bzgl. der Brandschutzthematik gesprochen. Hierzu führte Helmuth Markov in der Sitzung aus,

> *„dass trotz der seitens des Bauordnungsamtes (BOA) geäußerten Bedenken bezüglich einer rechtzeitigen Bereitstellung der notwendigen Unterlagen als Voraussetzung für die Eröffnung am 03.06.2012 in der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 seitens der Geschäftsführung Interimsmaßnahmen empfohlen worden seien sowie der Inbetriebnahmetermin 03.06.2012 bestätigt worden sei.*
> *Herr Dr. Körtegn teilt hierzu mit, dass speziell zum Thema Brandschutz eine Taskforce eingesetzt worden sei. Darüber hinaus hätte pgbbi als verantwortlicher Planer noch vor der Aufsichtsratssitzung die Erreichung der Schutzziele des*

---

[737] Ebd.
[738] Ebd.
[739] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 45
[740] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 112
[741] Ebd. Bl. 113

> *Brandschutzes und den Inbetriebnahmetermin 03.06.2012 bestätigt. In der Aufsichtsratssitzung selbst habe er ausdrücklich auf den Brandschutz als entscheidendes Kriterium für den Inbetriebnahmetermin hingewiesen. Gescheitert sei die Inbetriebnahme zum 30.06.2012 letztlich daran, dass die pg bbi zugesagte Vorleistungen nicht erbracht habe. Noch am 02. Mai habe die pgbbi die Machbarkeit der Inbetriebnahme des BER am 03.06.2012 bestätigt.*“[742]

Der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz gab ebenfalls an, dass der Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 noch am 2. Mai von der pg bbi bestätigt worden sei. Erst am 4. Mai

> *„sei ihm berichtet worden, dass der Termin 03.06.2012 nicht mehr zu halten sei. Daraufhin sei über das Wochenende 05./06. Mai noch mit Unterstützung der pgbbi versucht worden, weitere Rückfalllösungen zur Einhaltung des Termins 03.06.2012 zu finden. Diese Überlegungen wurden am Montag, den 07. Mai, mit dem BOA erörtert. Im Ergebnis der Rücksprache mit dem BOA habe dann schließlich die pgbbi die Unterzeichnung der erforderlichen Anträge an das BOA zur Genehmigung der Inbetriebnahme am 03.06.2012 verweigert. [...] Herr Dr. Körtgen teilt dazu mit, dass das BOA die über das Wochenende 05./06. Mai entwickelten Lösungsansätze abschlägig beurteilt habe. Am 09. Mai 2012, also am Tag nach der Bekanntgabe der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins, habe das BOA zudem mitgeteilt, dass nunmehr auch die Teilautomatisation der Brandschutzanlage seitens des BOA nicht mehr als Interimslösung bis zur vollständigen Fertigstellung der Anlage akzeptiert werde.*“[743]

Als Knut Nell (pg bbi) am 13. Juni 2014 von Oliver Höfinghoff (Piratenfraktion) im Untersuchungsausschuss gefragt wurde, wer am 2. Mai 2012 die Inbetriebnahmefähigkeit des BER zum 3. Juni 2012 seitens der pg bbi bestätigt habe, sagte Nell: **„**Kann ich nicht einordnen, 2. Mai, dass wir das irgendwo explizit bestätigt haben. Das kann ich so nicht einordnen.“[744]

Hans-Joachim Paap erläuterte während der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 die Sichtweise der pg bbi zu den Hintergründen der Verschiebung. Dabei wies er darauf hin, dass der nach der Verschiebung im Sommer 2010 gewählte Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 „ambitioniert“ gewesen sei. Eine wesentliche „Voraussetzung für die Einhaltung dieses Termins sei das Einfrieren der Planung gewesen.“[745] Dass der Termin schließlich verfehlt wurde, gehe laut Paap im Wesentlichen auf die folgenden Ursachen zurück: „fehlender Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen, fehlende Vorleistungen, Bauschäden, Umplanungen“.[746]

> *„Darüber hinaus hätten sich auch die Einbindung der Pavillons und die sich hieraus ergebende Wechselwirkung für die Einhaltung des geplanten Inbetriebnahmetermins nachteilig ausgewirkt. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sei versucht worden,*

---

[742] Ebd.
[743] Ebd. Bl. 114
[744] Zeuge Knut Nell, Wortprotokoll der Vernehmung 13.06.2014, S. 72
[745] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 114
[746] Ebd. Bl. 114f

den Termin im Wege eines Antrages auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76 Abs. 3 BbgBO zu erreichen. Hierin seien auch Kompensationsmaßnahmen enthalten gewesen. Darüber hinaus sei ein weiterer Inhalt gewesen, dass bestimmte nicht betriebsnotwendige Flächen zum Zeitpunkt des 03.06.2012 nicht in Betrieb gegangen wären.“[747]

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Äußerungen von Schwarz und Körtgen, die pg bbi habe noch am 2. Mai 2012 die Machbarkeit des Termins 3. Juni bestätigt, trug Paap im Aufsichtsrat folgendes vor:

„Im Ergebnis sei bei ihm Ende April die Erkenntnis gereift, dass der Termin 03.06.2012 nicht mehr erreichbar sei. Infolgedessen sei dann auch eine Unterschrift der pgbbi unter den Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nicht mehr möglich gewesen. Hierüber sei dann die Geschäftsführung auch umgehend informiert worden.“[748]

Dem Protokoll der Sitzung ist zu entnehmen, dass es während der Sitzung wohl zu einer Auseinandersetzung über die Frage kam, inwieweit die pg bbi die Verantwortung für die Absage der Inbetriebnahme trug. So wies der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit nach dem Vortrag von Paap darauf hin, dass in der vergangenen Sitzung des Projektausschusses ausführende Bauunternehmen „Mangelleistungen der pgbbi vorgetragen“ hätten. Paap entgegnete, dass

„auch der pgbbi Hinderungsgründe für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung entgegengestanden hätten. Neben der pgbbi hätten aber auch alle anderen Beteiligten Fehler gemacht. Daher weise er den Vorwurf ausdrücklich zurück, die pgbbi sei für die Terminverschiebung allein verantwortlich. So lägen derzeit noch beim BOA Tekturanträge zur Entscheidung, die die Grundlage für eine weitere Ausführungsplanung bilden. Die Tekturanträge seien auf Anforderungen und Anordnungen des Bauherrn FBB zurückzuführen. Herr Korkhaus weist darauf hin, dass die letzte inbetriebnahmerelevante Anpassung durch die FBB bereits im Mai 2011 erfolgt sei. Herr Paap teilt mit, dass er dies so nicht bestätigen könne.“[749]

Weiter heißt es im Aufsichtsratsprotokoll:

„Der Vorsitzende stellt erneut die Frage, ab wann aus Sicht der pgbbi die für den 03.06.2012 geplante Inbetriebnahme gefährdet war. Herr Paap teilt hierzu mit, dass bereits seit Januar 2012 Berichte der pgbbi an die WSP CBP in Teilbereichen mit roten Ampeln versehen waren. Die pgbbi habe diese Berichte als Momentaufnahmen verstanden und es nicht für notwendig erachtet, extra die Aufsichtsgremien dort zu befassen. [...] Herr Manninger widerspricht der Darstellung der pgbbi dahingehend, dass die Statusberichte an die Geschäftsführung gemeinsam von der pgbbi und WSP CBP erstellt würden und diese keine roten Ampeln enthalten hätten.“
[...]
Herr Dr. Körtgen teilt mit, dass ihm selbst keine roten Ampeln durch pgbbi zur Kenntnis gebracht worden seien. Insgesamt sei insbesondere in der Schlussphase des

[747] Ebd. Bl. 115
[748] Ebd.
[749] Ebd.

> *Projektes ein sehr enges Monitoring auch durch die Geschäftsführung erfolgt. In kritischen Punkten sei zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 mit Gegensteuerungsmaßnahmen reagiert worden.“* [750]

Rainer Schwarz bekräftigte wiederum, dass er sich von den Angaben der pg bbi im ersten Quartal 2012 getäuscht fühle:

> *„Herr Prof. Dr. Schwarz teilt auf die Frage von Herrn Bomba mit, dass die Statusberichte zunächst monatlich, zum Schluss 14-tägig an die Geschäftsführung erfolgt seien. Auch auf seine kritischen Nachfragen zu der Machbarkeit des geplanten Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012 wurde dieser stets bestätigt. Erst durch die bereits erwähnte Verweigerung der Unterschrift für den Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung am 07.05.2012 sei durch die pgbbi erstmalig die fehlende Machbarkeit des Inbetriebnahmetermins der Geschäftsführung offenbart worden. Aufgrund dieses Ablaufes fühle er sich vor dem Hintergrund der zuvor stets erfolgten Bestätigung des Termins 03.06.2012 getäuscht.* [751]
>
> *Herr Paap weist den Vorwurf der Täuschung entschieden zurück. Allein durch die Tatsache, dass durch die pgbbi alle Anstrengungen unternommen wurden, den Termin am 03.06.2012 zu halten, könne keine Täuschung konstruiert werden und pgbbi als Alleinverantwortlicher dargestellt werden. Diese Sichtweise sei aus seiner Sicht auch persönlich enttäuschend.“* [752]

Wie unvollkommen Planung und Bau der Brandschutzanlage im Mai 2012 waren, zeigt folgende Passage des Protokolls der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012, wonach offenbar selbst bei der pg bbi kein Überblick mehr über die Unterlagen herrschte: So teilte Paap auf Nachfrage von Klaus Wowereit zum Grad der Fertigstellung der Brandschutzanlage mit, dass ein Zeitraum von vier bis sechs Wochen erforderlich sein würde, „um mit den Beteiligten ein gemeinsames Verständnis zum Stand der Planungsunterlagen zu erhalten.“[753] Zudem sei erforderlich, dass es nicht zu weiteren Planungsänderungen komme bzw. diese nach einer Inbetriebnahme des Flughafens vorgenommen würden.[754] Nachdem Paap die Sitzung des Aufsichtsrats verlassen hatte, debattierte dieser über eine mögliche Trennung von der pg bbi. So fragte Wowereit, „ob und in welchem Umfang die Trennung von der pgbbi zu einer weiteren Verzögerung der Inbetriebnahme des BER führen werde.“[755] Korkhaus beantwortete dies laut Protokoll dergestalt, dass

> *„hinsichtlich der Planungsaufgabe die Bindung von Subunternehmen binnen einer Woche erfolgen könne. Hinsichtlich der Wahrnehmung der Aufgabe der Bauüberwachung könne ein tragfähiger Ersatz bereits ab Pfingsten umgesetzt werden.“*[756]

---

[750] Ebd. Bl. 116
[751] Ebd. Bl. 116f
[752] Ebd. Bl. 117
[753] Ebd.
[754] Ebd.
[755] Ebd. Bl. 120
[756] Ebd.

Manfred Körtgen sagte zu der Einschätzung der Geschäftsführung zur Leistungsfähigkeit der pg bbi, dass

> *„aus Sicht der FBB das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der pgbbi erschüttert sei. Das bisherige Reporting der pgbbi könne durch Dritte ersetzt werden, die im Falle einer Entscheidung zur Trennung von der pgbbi auch hierfür bereitstünden.“*[757]

Im Protokoll ist mehrfach dargestellt, dass der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit Informationen über mögliche Folgen einer Trennung von der pg bbi verlangte. So auch zu der Frage, welche Gewissheit darüber bestehe, dass die Flughafengesellschaft „die Leistungen der pgbbi selbst besser ausführen kann“ und darüber, ob eine Trennung von der Planungsgemeinschaft juristisch geprüft wurde.[758] Ebenso findet sich der Hinweis im Protokoll, dass Wowereit festgestellt habe, „dass alle Folgen einer Kündigung umfänglich zu prüfen und abzuwägen seien“.[759]

Ebenso wie an den Planern gab es Zweifel bei einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern am Berichtswesen der Projektsteuerung und an der Art und Weise wie die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über den Projektzustand informierte. Bezüglich der „Ampeln“ in den Controllingberichten heißt es im Protokoll:

> *„Herr Manninger legt daraufhin dar, dass rote Ampeln hinsichtlich Terminen für einen terminlich kritischen Zustand mit Auswirkungen auf die Inbetriebnahme stehen, gelbe hingegen für einen kritischen Stand ohne Auswirkungen auf die Inbetriebnahme. Im Controllingbericht mit Stand März 2012 waren an 20 Stellen kritische Pfade aufgeführt. In den FBB-internen Statusberichten wurde darauf hingewiesen, dass einige Pfade insbesondere hinsichtlich der Sicherheitstechnik als hochgradig kritisch eingeschätzt wurden. Beginnend April 2012 trat eine Vielzahl von Problemen auf. Diese wurden ausführlich an die Geschäftsführung berichtet. Herr Prof. Schwarz stellt dem entgegen, dass zwar über kritische Prozesse gegenüber der Geschäftsführung berichtet wurde, dass aber bis Anfang Mai 2012 zu jeder Zeit darauf hingewiesen wurde, dass die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 zu schaffen sei. Herr Dr. Markov fragt in Bezug auf die Aussagen von Herrn Manninger, wer rote Ampeln auf gelbe umgeändert hat, wenn doch eigentlich bereits vor dem 20.04.2012 rote Ampeln zu erkennen gewesen waren. Herr Manninger antwortet, dass aus seiner Sicht für Zwischentermine mit Stand März rote Ampeln notwendig waren. Der Vorsitzende fragt mit großem Unverständnis, warum dann keine entsprechende Zwischeninformation gegenüber dem AR erfolgt ist. Dies wäre entsprechend der Informationspflicht der Geschäftsführung zwingend notwendig gewesen. Herr Dr. Körtgen legt dar, dass bei der Anfertigung von Berichten eine Abwägung zwischen Chancen und Risiken erfolge. Die Schlussfolgerung, dass der 03.06.2012 als Inbetriebnahmetermin nicht zu halten ist, sei von keinem der Beteiligten gezogen worden. Herr Bomba widerspricht diesen Ausführungen. In der Sitzung des AR am 20.04.2012 sei vom AR explizit die Frage an Herrn Dr. Körtgen gestellt worden, ob es über die berichteten Sachverhalte hinaus noch weitere wesentliche Erkenntnisse gebe. Diese Frage wurde mit nein beantwortet. Die bisherige Darlegung sei aus seiner Sicht unlogisch. Herr Bomba fragt nochmals, wer das Umschalten der Ampeln von rot auf gelb veranlasst habe, und warum dies*

[757] Ebd.
[758] Ebd.
[759] Ebd.

> *geschehen sei. Herr Dr. Körtgen erläutert hierzu, dass in internen Statusberichten Bewertungen einzelner Punkte auf Rot gesetzt waren, die Gesamtschau aller Themen jedoch eine Bewertung mit gelber Ampel ergeben habe. [...] Der Vorsitzende fragt, ob es eine Information der Projektsteuerung an die Geschäftsführung zwischen der Erstellung des Controllingberichts 01/2012 und der Sitzung des AR am 20.04.2012 gegeben habe, wonach die Inbetriebnahme gefährdet sei. Herr Manninger bejaht dies. Der Vorsitzende fragt weiter, warum dann nicht der Controllingbericht korrigiert oder zumindest eine Information an den AR gegeben wurde. Er fragt Herrn Manninger, ob er im Controllingbericht die Ampeln auf rot geschaltet hätte. Herr Manninger erwidert, dass kurz vor der Sitzung des AR im April dies aus seiner Sicht hätte geschehen sei (sic!). Herr Dr. Körtgen teilt ausdrücklich nicht diese Aussage und verdeutlicht daraufhin nochmals , dass die Gesamtbewertung aller relevanten Vorgänge eine gelbe Ampel ergab und keine anderslautende Information von Seiten des Projektsteuerers erfolgt wäre.“*[760]

Wowereit bat in der Aufsichtsratssitzung um eine Erläuterung des Umstandes, dass laut Manninger bereits zur Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 eine rote Ampel hätte gesetzt werden sollen. Manninger führte hierzu aus,

> *„dass CBP bestrebt war, angesichts des hohen Fertigstellungsdrucks aller Gewerke keine negativen Botschaften auf die Baustelle dringen zu lassen. Man habe bereits im März 2012 der Geschäftsführung vorgeschlagen, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung gesetzter Meilensteine frühestens in der KW 18 eine grundsätzliche Entscheidung bzgl. der Inbetriebnahme getroffen werden solle.“*[761]

Wowereit fasste die Debatte im Aufsichtsrat dergestalt zusammen,

> *„dass hier ein extrem positives Denken vorgelegen und bei der Gesamtbewertung realistische Kriterien gefehlt haben. Eine gewisse Bösgläubigkeit wäre nach den Erfahrungen von 2010 sehr angebracht gewesen.“*[762]

Auf die Frage von Wowereit, wann ihm klar gewesen sei, dass der Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 nicht mehr zu halten sei, sagte der externe Sachverständige Michael Fretter in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012,

> *„[...] dass er erstmals in einer gemeinsamen Sitzung auf Arbeitsebene mit dem Bauordnungsamt LDS am 18.04.2012 erkennen konnte, wie stark das Vertrauen der Behörde in den Generalplaner pg bbi belastet war und dass der Termin 03.06.2012in sehr ernster Gefahr war.“*[763]

In der Sitzung des Aufsichtsrats einigte man sich auf der Grundlage eines von der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und dem Projektsteuerer WSP CBP vorgelegten Rahmenterminplans „einmütig“ auf den 17. März 2013 als neuen Inbetriebnahmetermin.[764] Um 22:40 Uhr wurde die Aufsichtsratssitzung laut Protokoll bis 1:45 Uhr für eine „interne

[760] Ebd. Bl. 121f
[761] Ebd. Bl. 122
[762] Ebd.
[763] Ebd. Bl. 123
[764] Ebd.

Beratung“ der Anteilseigner der Flughafengesellschaft unterbrochen. Nach „intensiven Beratungen und Erörterungen“ fasste der Aufsichtsrat im Anschluss einstimmig folgende Beschlüsse:

> *„Beschluss 1*
> *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.*
>
> *Beschluss 2:*
> *Der Aufsichtsrat beschließt im Ergebnis der Beratung mit der Geschäftsführung nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen, den neuen Eröffnungstermin BER auf Sonntag, den 17.03.2013, festzulegen.*
>
> *Beschluss 3:*
> 1) *Der Aufsichtsrat beschließt, Herrn Dr. Manfred Körtgen mit Wirtkung zum 01.06.2012 als Geschäftsführer Betrieb/BBI abzuberufen.*
> 2) *Weiterhin beschließt der Aufsichtsrat, mit Herrn Dr. Körtgen einen Aufhebungsvertrag zu schließen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird mit den diesbezüglichen Verhandlungen beauftragt.*
> 3) *Der Aufsichtsratsvorsitzende wird beauftragt, in Kooperation mit den Mitgliedern des Präsidialausschusses einen Nachfolger für die Position des Geschäftsführers Betrieb/BBI zu suchen.*
> 4) *Bis zur Benennung eines Nachfolgers wird Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz interimistisch die Geschäfte des Ressorts führen.“*[765]

2. Kurzfristige Folgen der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 24. Mai 2012 fragte dessen Vorsitzender Helmuth Markov, ob sich durch die Verschiebung der Inbetriebnahme Einsparpotenziale ergeben würden, da einzelne Maßnahmen wie die „Mensch-Maschine Lösung“ oder „Maßnahmen aus den in den vorausgegangenen Sitzungen erfolgten Prognoseerhöhungen“ nicht mehr erforderlich seien.[766]

> *„Nach Auskunft von Herrn Prof. Dr. Schwarz seien die in der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 beschlossenen Maßnahmen zur Absicherung des Inbetriebnahmetermins anschließend sofort vertraglich gebunden worden. Von den beantragten 14,5 Mio. € seien nach heutigem Stand 8,5 Mio. € verfügt.“*[767]

Die „Endspurtmaßnahmen“, die der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in seiner Sitzung am 20. April 2012 auf Vorlage der Geschäftsführung beschlossen hatte, hatten demnach bereits im Mai 2012 finanzielle Auswirkungen gezeitigt. Vor dem Hintergrund der

---

[765] Ebd. Bl. 124f
[766] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 24. Mai 2012, FBB 256, Bl. 76
[767] Ebd.

Problemstellungen bei der Entrauchungsanlage, die der Geschäftsführung am 20. April bereits nachgewiesenermaßen bekannt waren, erwiesen sich die „Endspurtmaßnahmen“ schließlich als unnötiger Kostenfaktor. Der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz wies in der Sitzung des Finanzausschusses zudem auf weitere kurzfristig aufgetretene Probleme hin, die sich für die Flughafengesellschaft aus der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins ergäben:

> *„Mit Blick auf die Fortführung des operativen Geschäftes vor dem Hintergrund der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins BER teilt Herr Prof. Dr. Schwarz mit, dass kurzfristige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes in TXL und SXF erforderlich seien. Aufgrund des engen Zeitfensters bestehe hier eine schlechte Verhandlungsposition der FBB. Vor diesem Hintergrund sei aktuell über die Konditionen hinsichtlich der Sicherstellung der Betankung in SXF und TXL zu entschieden.“*[768]

In Hinblick auf die erwartete Inbetriebnahme des BER habe die Flughafengesellschaft die Betankung an einen neuen Dienstleister vergeben, wie in der Sitzung des Finanzausschusses weiter erläutert wurde. Der aktuelle Dienstleister habe demnach geplant, zum 3. Juni 2012 seine Dienstleistungen einzustellen, Personal und Material seien nach diesem Termin nicht mehr verfügbar. Um die Betankung durch den nun aktuell gebundenen Dienstleister vornehmen zu lassen,

> *„seien erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich, insbesondere Personalaufwendungen i.H.v. 2,171 Mio. €. Darüber hinaus ergäben sich Ansprüche des neuen Dienstleisters für BER auf entgangene Durchleitungsentgelte für nicht abgerufenes Treibstoffvolumen im worst case i.H.v. 4,7 Mio. €.“*[769]

Auf die in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 beschlossenen „Endspurtmaßnahmen“ hätte im Interesse der Wirtschaftlichkeit verzichtet werden müssen – Voraussetzung hierfür wäre allerdings ein angemessener Kenntnisstand der Aufsichtsratsmitglieder über den tatsächlichen Zustand des Projekts BER gewesen. Da die Geschäftsführer Schwarz und Körtgen dem Aufsichtsrat den wahren Zustand des Projekts verschwiegen, tragen sie die Hauptverantwortung für die Kosten, die der Flughafengesellschaft durch letztlich unnötige Maßnahmen entstanden sind.

3. Die Trennung von der pg bbi

Den Vorgang der Kündigung der pg bbi beschrieb Hans-Joachim Paap (gmp) vor dem Untersuchungsausschuss am 28. März 2014 folgendermaßen: Zunächst sei noch gar nicht von einer Kündigung die Rede gewesen. Der Aufsichtsrat habe eine Auflösung bestimmter Teilaufträge ins Auge gefasst und es hätten Überlegungen bestanden, ob mit Teilen der pg bbi weitergearbeitet werden könne, „weil man schon erkannt hat, dass ein totaler Schnitt natürlich auch die Gefahr in sich birgt, dass vieles zum Stehen kommt.“[770] Wenige Tage nach der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 sei es zu einem Sondierungsgespräch zwischen ihm und Joachim Korkhaus gekommen.[771] Später habe dann ein Gespräch zwischen

---

[768] Ebd. Bl. 77
[769] Ebd. Bl. 77
[770] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.03.2014, S. 9
[771] Ebd.

Korkhaus, Hubert Nienhoff, Rainer Schwarz und Gunter Bürk stattgefunden.[772] Nienhoff schilderte den Ablauf des Gesprächs vor dem Untersuchungsausschuss wie folgt:

> *„[...] und es war eine sehr freundliche Begrüßung. Dann wirkten die beiden [Korkhaus und Schwarz, d. V.] aber sehr unvorbereitet, so ein bisschen wie dahin gesetzt. Es gab keine Papiere außer dem Papier, das wir dann eben als Tischvorlage rübergereicht hatten. Es gab einen handgeschmierten Zettel und dann Fragen an uns, wie wir uns die weitere Zusammenarbeit genau vorstellen könnten, und dann wurden Dinge kolportiert wie: Man hat gehört von Protagonisten im Aufsichtsrat, dass ihr da und da auch Versäumnisse hattet. – Da habe ich gesagt: Das kann ja sein, aber dann müssen wir das mal aufklären, was da gemeint ist. [...] So hat sich das Gespräch für etwa eine Stunde hingezogen, und man hatte gar nicht das Gefühl, es wird hier konkret über irgendeine Trennung gesprochen, sondern es war eigentlich eine Verhandlung wie: Mit welchem Aufwand könnte es jetzt so weitergehen? – Von Trennung keine Rede!“*[773]

Am nächsten Tag, dem 23. Mai, erfolgte die fristlose Kündigung. Bei der pg bbi habe man, so Paap, erst aus dem Radio von der Kündigung erfahren, das entsprechende Fax sei erst nach der Radiomeldung eingetroffen.[774] Eine Kündigung sei für die pg bbi im Vorfeld nicht vorstellbar gewesen:

> *„[...] aus dem Grunde schon nicht vorstellbar, weil man natürlich absehen kann, wenn man so ein Vertragsverhältnis kündigt, dass man dann einen Werkvertrag tauscht gegen Dienstleistungsverträge, und das ist ziemlich das Dümmste, was man machen kann, weil dann eigentlich nur noch alle Leute kommen und sich hinsetzen und sagen: Sag mir, was ich tun soll. Ich schulde dir meine Arbeitszeit, aber nicht mehr das Werk.“*[775]

Auch wenn die Vertreter von gmp die fristlose Kündigung nicht nachvollziehen konnten und auf eine Weiterbeschäftigung der pg bbi hofften – die Haltung des Aufsichtsrats in dieser Frage scheint eindeutiger gewesen zu sein, als von den Vertretern der gmp wahrgenommen. In der der Kündigung vorangegangenen Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 hatte zeitweise auch Hans-Joachim Paap teilgenommen. Dessen Auftreten in der Sitzung wurde von Klaus Wowereit in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss sehr negativ beschrieben:

> *„Jedenfalls der Gesamteindruck von vielen Teilnehmern des Aufsichtsrats war katastrophal, das heißt, es hat nicht dazu beigetragen, dass neben den ja auch faktischen Fragen hier die These, dass es mit dem Büro weitergehen könne, richtig wäre. Also dieser Auftritt hat jedenfalls subjektiv bei den Teilnehmern einen ganz schlechten Eindruck gemacht.*
> *[...]*
> *Aber ich rede von einer Gesamtperformance, und da war die Situation so, dass da etliche fast schon erschüttert waren über das, was da erzählt worden ist, weil ja außer einer Verteidigungslinie nicht mehr viel gekommen ist. Das Erste, was dieses*

[772] Ebd. S. 10
[773] Zeuge Hubert Nienhoff, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 91
[774] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.03.2014, S. 11
[775] Ebd.

> *Unternehmen gemacht hat, war, Nachforderungen zu stellen für neue Aufträge, die sie da haben wollten. Das war die Gemengelage, in der wir uns mit dieser Firma da auseinandergesetzt haben. Alle anderen Unternehmensvertreter haben auch auf die mangelhaften Leistungen hingewiesen.“*[776]

Zum Auftreten von Paap im Aufsichtsrat äußerte sich auch Ralf Karasch (SenFin) vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„[...] Die Frage der Kündigung des Generalplaners war eine Frage, die für mich viel mehr in der unmittelbaren Beratung des Ausschusses eine Rolle gespielt hat. Da hatte ich den Eindruck, dass gerade die Einvernahme von Herrn Paap, der sich in ausführlicher und sehr empfindlicher Befragung durch den Vorsitzenden zu äußern hatte, sehr aufschlussreich war und einige Mängel des Generalplaners zu Tage gebracht hat. Gerade diese auch lange Befragung schien mir schon fast eine übermäßige Dimension zu sein, wie sich der Aufsichtsratsvorsitzende – der hatte ihn ja persönlich befragt – dieses Themas angenommen hatte. Deswegen hatte ich den Eindruck, dass hier im Rahmen der Ermessensentscheidung des Aufsichtsrats diese Entscheidung zulässig war.“*[777]

Meinhard von Gerkan, Gründer von gmp, schrieb 2013 in seinem Buch zum BER, dass der „schwerwiegendste Schaden“ für das Projekt durch die „über Nacht erfolgte“ Kündigung verursacht worden sei.[778] Seit dem Tag der Kündigung sei die Baustelle verwaist. Wenige Tage nach der Kündigung habe er sich brieflich an den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit gewandt, und „auf die sehr kostspieligen Konsequenzen mit Nachdruck hingewiesen“.[779] Dieses Schreiben sei erst nach einem Monat beantwortet worden. Die Antwort habe sich „auf die dreizeilige Mitteilung“ beschränkt, dass „man dafür nicht zuständig sei, ich möge mich bitte an die Geschäftsführung des Flughafens wenden“.[780]

Ob die fristlose Kündigung der pg bbi in allen Punkten fachlich gerechtfertigt war oder nicht, kann hier nicht beurteilt werden. Jedoch kann darauf hingewiesen werden, dass die Trennung von der pg bbi erhebliche Folgen für das Projekt BER zeitigte, deren Risiken die entscheidenden Gremien der Flughafengesellschaft im Zuge der Trennung unberücksichtigt ließen. Ähnlich wie bei der Insolvenz des Planungsbüros IGK IGR wurde sich bereitwillig auf Zusicherungen verlassen, dass der Ausfall der pg bbi schon irgendwie kompensiert werden könne – was sich schließlich als äußerst schwierig erwies.

4. Die Folgen der Trennung von der pg bbi

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 24. Mai 2012 bestätigte die Geschäftsführung auf Nachfrage zu den Folgen der Kündigung der pg bbi,

> *„dass die weiteren Arbeiten zur Fertigstellung des BER auch im Falle einer Beendigung der Zusammenarbeit mit der pgbbi fortgesetzt werden könnten, da die*

---

[776] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung 07.06.2013, S. 42
[777] Zeuge Ralf Karasch, Wortprotokoll 1UntABER 17/58 v. 11. März 2016, S. 49 f
[778] Meinhard von Gerkan, Black Box BER, Köln 2013, S. 107
[779] Ebd.
[780] Ebd., S. 129

> *pgbbi innerhalb von 14 Tagen sämtliche Unterlagen an die FBB zu übergeben habe.“*[781]

Dass sich diese Bestätigung der Geschäftsführung letztlich als falsch erwies, wird aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 7. September 2012 deutlich: Seitens eines Aufsichtsratsmitglieds hieß es in der Sitzung, dass von Joachim Korkhaus in der Vergangenheit der Eindruck erweckt worden sei, dass der Ausfall der pg bbi kurzfristig kompensiert werden könne.[782] Hierzu sagte Geschäftsführer Rainer Schwarz, dass auch er diesen Eindruck „infolge der Ausführungen von Herrn Korkhaus“[783] gehabt habe. Jedoch habe sich nach dem Vollzug der Trennung von der pg bbi herausgestellt, dass „zum einen die Pläne nicht die versprochene Qualität gehabt hätten, zum anderen verschiedene Sachverhalte noch nicht mit dem Bauordnungsamt abgestimmt gewesen seien.“[784] Dies habe sich in der Folge als „erhebliches Problem“ herausgestellt.[785] Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit stellte in diesem Zusammenhang fest, dass

> *„im Aufsichtsrat seinerzeit die Frage nach den Auswirkungen der Trennung von der pgbbi, einschließlich eines Projektstillstands, erörtert worden sei. Auch vor dem Hintergrund dieser Risiken und der erteilten Auskünfte sei die Entscheidung über die Trennung von der pgbbi sachlich richtig gewesen.“*[786]

Diese Passage des Aufsichtsratsprotokolls macht deutlich, dass seitens der Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt der Trennung von der pg bbi kein Überblick über deren vorliegende Leistung vorhanden war. Dennoch wurde die Trennung vollzogen und im Nachhinein festgestellt, dass eine Kompensation nicht ohne weiteres zu bewerkstelligen war. Dass der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit die Trennung in der Sitzung dennoch als sachlich richtig bezeichnete, deutet auf dessen mangelnde Einsichtsfähigkeit hin. Der damals neu bestellte Technische Geschäftsführer Horst Amann erläuterte in der Sitzung, dass aus seiner Sicht folgende „wesentliche Umstände“ zu weiteren Verzögerungen der Inbetriebnahme geführt hätten: So sei es nach der Beendigung der Zusammenarbeit mit der pg bbi zu einem „Stillstand der Arbeiten“ gekommen. Weiterhin habe es „Defizite in der Projektorganisation und dem Berichtswesen“ gegeben sowie eine „fehlende Steuerung des Projektes“. Hinzu kämen „fehlende Planungsunterlagen“. „Außerdem sei auch die erforderliche Klarheit über den tatsächlichen Zustand der Brandschutzanlage verspätet gewonnen worden.“[787]

Im Zusammenhang mit der erneuten Absage des Inbetriebnahmetermins, diesmal der 27. Oktober 2013, sandte Horst Amann am 4. Januar 2013 einen Brief an die Gesellschafter der

---

[781] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 24. Mai 2012, FBB 256, Bl. 79

[782] Dies wurde vom Zeugen Ralf Karasch von der Senatsverwaltung für Finanzen vor dem Untersuchungsausschuss bestätigt: *„Herr Korkhaus hatte die Situation so dargestellt, dass die Risiken beherrschbar seien und dass die Aufgaben des Generalplaners so zu definieren seien, dass er als Generalplaner verschiedene Planungsbüros beschäftigte und dass dann die FBB diese Planungsbüros verhältnismäßig leicht übernehmen könnte.“* Zeuge Ralf Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.03.2016, S. 51

[783] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 108. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 7. September 2012, FBB 254, Bl. 5

[784] Ebd. Bl. 5

[785] Ebd.

[786] Ebd.

[787] Ebd.

Flughafengesellschaft. In dem Schreiben weist Amann deutlich auf die Folgen hin, die sich durch die Trennung von der pg bbi für das Projekt BER ergaben. So hätten

> *„intensive Analysen weitere gravierende Defizite und Mängel im Projekt mit ihren Bedingungen und Ursachen in der Vergangenheit aufgezeigt. [...] Insbesondere wurde der Kern des Projektes durch die Kündigung der pg bbi als Generalplaner und Objektüberwacher aufgelöst und nicht adäquat ersetzt. Auch der Ansatz, durch Rekrutierung der Fachbeteiligten und deren Steuerung durch die FBB Abhilfe zu schaffen, ist gescheitert. Hieraus resultierte ein Projektstillstand über mehrere Monate. Auch wurden mögliche Auswirkungen auf Termine und Kosten nicht hinreichend erfasst, bewertet und kompensiert.“*[788]

Mit dieser Äußerung stellte Amann demnach nicht nur offen die Entscheidung des Aufsichtsrates in Frage, die Trennung von der pg bbi mit zu tragen, sondern wirft den Entscheidern mehr als deutlich vor, mit dieser Strategie einen monatelangen Stillstand auf der BER-Baustelle herbeigeführt zu haben.

Schon im Vorfeld der Trennung von der pg bbi hatte die von der Flughafengesellschaft beauftragte Rechtsanwaltskanzlei vor möglichen negativen Folgen gewarnt. So sandte die Kanzlei Kapellmann Rechtsanwälte am 18. Mai 2012 eine E-Mail an Joachim Korkhaus. Thema der E-Mail ist das zu diesem Zeitpunkt noch bestehende Vertragsverhältnis der Flughafengesellschaft mit der pg bbi. Man habe in den Tagen vor dem Verfassen der E-Mail „diverse Besprechungen“ mit Korkhaus geführt und Unterlagen übermittelt bekommen, die sich mit den von der Flughafengesellschaft angenommenen Pflichtverletzungen der pg bbi befassten. Angehängt an die E-Mail war ein Entwurf eines Kündigungsschreibens. Hierzu schrieben die Anwälte an Korkhaus:

> *„Wie Sie dem – kurzen – Entwurf entnehmen können, würden wir derzeit empfehlen, ein Kündigungsschreiben nicht mit zu viel Detail- Vortrag zu überfrachten. Stattdessen haben wir vorgesehen, die Kündigung auf drei wesentliche Komplexe (Mängel TGA-Planung, Mängel Objektüberwachung, Mängel Brandschutz/Terminverschiebung) zu stützen. Im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit pg bbi über die Wirksamkeit der Kündigung aus wichtigem Grund könnten noch weitere Gründe nachgeschoben werden, dann auch mit breiterem Detail-Vortrag.“*[789]

Teil der E-Mail an Korkhaus war neben Erläuterungen zu rechtlichen Fragen auch eine deutliche Warnung an die Flughafengesellschaft zu den Konsequenzen, die sich aus einer Kündigung der pg bbi für das Projekt BER ergeben könnten:

> *„Wir hatten bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Beendigung des Vertragsverhältnisses zu pg bbi 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 evt. Kündigung gegenüber pg bbi. In diese strategischen*

[788] Schreiben von Horst Amann an die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 04.01.2013; FBB 561 Bl. 65f
[789] E-Mail v. Kapellmann Rechtsanwälte an Joachim Korkhaus v. 18.05.2012, FBB 553, Bl. 1

> *Besprechung (sic!) sind wir nicht eingebunden, wollen aber nicht versäumt haben, auf die nicht juristischen Folgerisiken einer Kündigung hingewiesen zu haben.“*[790]

Es war demnach im Vorfeld der Trennung von der pg bbi mindestens Joachim Korkhaus klar, dass die Trennung das Projekt BER erheblich tangieren könnte. Den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen ist nicht zu entnehmen, dass das Gremium in der Deutlichkeit, wie es die von der Flughafengesellschaft beauftragte Kanzlei tat, über die möglichen Folgen einer Trennung informiert wurde. Ähnlich wie bei anderen Problemstellungen auch verließ sich der Aufsichtsrat auf Darstellungen der Geschäftsführung bzw. die Geschäftsführung verließ sich vorgeblich auf Angaben von Joachim Korkhaus, dass die Trennung ohne Schwierigkeiten kompensiert werden könnte. Diese Angaben stellten sich kurz danach als falsch heraus. Dieses unreflektierte Vorgehen von Aufsichtsrat und Geschäftsführung erweist sich im Nachhinein als fahrlässig, wenn nicht gar als pflichtwidrig.

Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn legte in seiner Amtszeit eine kurze Analyse zum Projekt BER vor. Danach hätten die ab Herbst 2011 immer offener zu Tage getretenen Probleme im Projekt in einem Endspurt gemündet, „bei dem ungeplant und unkoordiniert die Eröffnung auf Biegen und Brechen doch noch möglich gemacht werden sollte“.[791] Die „Talfahrt“ des Projekts wurde laut Mehdorn durch die im Mai 2012 vorgenommene Kündigung der Generalplaner der pg bbi fortgesetzt. Danach habe auf der Baustelle ein „regelrechter Brain Drain“ eingesetzt.[792] Schließlich sei die Bautätigkeit zum Erliegen gekommen. Das neue Flughafen-Management hätte sodann „die Bauherrenfunktion, die de facto nicht mehr vorhanden war, vollkommen neu aufbauen“ müssen.[793] Neben Amann sah demnach auch Mehdorn die unüberlegte Kündigung der pg bbi als negativ für das Projekt an. Es ist wohl selten, dass zwei Geschäftsführer eines Unternehmens Entscheidungen, die von dessen Aufsichtsrat initiiert wurden, derart offen kritisieren.

---

[790] Ebd. Bl. 2
[791] Hartmut Mehdorn, FBB fit für die Zukunft machen, Berlin 2014, S. 5
[792] Ebd.
[793] Ebd. S. 8

XIV. Verschiebung der Verschiebung

1. Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 17.03. 2013

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 16. Mai 2012 beschloss das Gremium als nächsten Inbetriebnahmetermin den 17. März 2013 festzulegen.[794] Diesem Beschluss folgend bat der nach der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2013 verbliebene Geschäftsführer Rainer Schwarz in der Geschäftsführersitzung am 31. Mai 2012 um die Vorbereitung eines Vorschlages „mit dem Ziel den operativen Betrieb und die Fertigstellung BER zum geplanten Termin 17.03.2012 sicher zu stellen".[795] Bei der Umsetzung solle auf folgende Aspekte eingegangen werden:

> *„1. Die Terminverschiebung und deren Folgen sind für die FBB existenzgefährdend.*
> *2. Die FBB hat Wege aus der Krise entwickelt und Darstellung der wesentlichen Eckpunkte der Lösungsansätze*
> *3. Aufzeigen von Wegen, wie Vertrauen in die Führungskräfte und den neuen Inbetriebnahmetermin 17.03.2012 zurückgewonnen werden kann. Als ein Ansatz kann eine Projektgruppe nach dem Vorbild der B5 mit dem Ziel der Sicherstellung des Termins 17.03.2012 aufgesetzt werden"*[796]

Dennoch wurde der neuen Inbetriebnahmetermin bereits in der Sitzung des Aufsichtsrates am 22. Juni 2012 mehr oder weniger offen in Frage gestellt. So teilte Joachim Korkhaus in der Sitzung mit, dass

> *„auch im Ergebnis der vorliegenden Sachverständigengutachten ein Zeitraum von weiteren 4-6 Wochen benötigt werde, um die Belastbarkeit des IBN 17.03.2013 zu untermauern. Insbesondere seien in dieser Zeitspanne die vorliegenden Pläne mit den beteiligten Firmen abzustimmen. Auf weitere Nachfrage von Herrn Gatzer bestätigt Herr Korkhaus, dass die Aussagen, in deren Folge in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 der 17.03.2013 als neuer IBN bestimmt worden sei, derzeit nicht belastbar seien."*[797]

Der damalige stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats Matthias Platzeck wies darauf hin, dass der genannte neue Inbetriebnahmetermin am 16. Mai von der Geschäftsführung bestätigt worden sei. Dies wieder in Frage zu stellen, sei „nicht dazu geeignet, verloren gegangenes Vertrauen wieder herzustellen".[798] Rainer Schwarz entgegnete hierzu, dass

> *„am 16.05.2012 der von pgbbi behauptete Planungsstand nach Quantität und Qualität Grundlage für die weiteren Planungen gewesen sei. Nach Übergabe der Pläne an die FBB habe sich dieser Planungsstand nicht bestätigt. Immerhin sei zwischenzeitlich das Risiko der termingerechten Übergabe der Pläne von der pgbbi an die FBB erfolgreich bewältigt worden."*[799]

---

[794] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 123
[795] Protokoll Nr. 20/2012 der GFS vom 31.05.2012, FBB 483, Bl. 253
[796] Ebd.
[797] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 22. Juni 2012, FBB 254, Bl. 66f
[798] Ebd. Bl. 67
[799] Ebd.

Diese Aussage von Schwarz belegt ein weiteres Mal, dass im Frühjahr 2012 innerhalb der Flughafengesellschaft keine Kenntnis über den tatsächlichen Stand des Projekts BER vorhanden war. Dennoch hatte die Geschäftsführung trotz ihrer Unkenntnis über den wahren Projektstand den neuen Inbetriebnahmetermin vorgeschlagen. So hielt der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit bzgl. des anvisierten Inbetriebnahmetermins 17. März 2013 in der Aufsichtsratssitzung am 22. Juni 2012 fest, dass

> *„die Firmenvertreter und die Geschäftsführung den Termin unter den genannten Voraussetzungen bestätigt hätten. Der IBN 17.03.2013 sei auf Vorschlag der Geschäftsführung in der Aufsichtsratssitzung am 16.05.2012 zustande gekommen. Die neu zusammengesetzte Geschäftsführung werde beauftragt, die vorhandene Terminplanung zur Absicherung des IBN 17.03.2013 zu überprüfen.“*[800]

Dass die Festlegung auf den 17. März 2013 als neuem Inbetriebnahmetermin übereilt geschehen war, belegen die Ausführungen des im August 2012 neu berufenen Technischen Geschäftsführers Horst Amann in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. August 2012. Hier informierte Amann darüber, dass

> *„zum jetzigen Zeitpunkt der geplante Inbetriebnahmetermin 17. März 2013 weder bestätigt noch aufgehoben werden könne. Eine wesentliche Ursache hierfür sei das Fehlen von Planungsunterlagen. Eine Kompensierung der Aufgaben aus dem gekündigten Vertragsverhältnis mit der pgbbi sei bis heute nicht ausreichend erfolgt. Fehlende Ressourcen konnten zwar zwischenzeitlich ersetzt werden, diese seien nunmehr neu auszurichten. Darüber hinaus seien noch organisatorische Veränderungen erforderlich.“*[801]

Auf den Hinweis mehrerer Aufsichtsratsmitglieder, dass in der Vergangenheit eine „abweichende Berichterstattung“ durch Joachim Korkhaus – der an besagter Sitzung nicht teilnahm – erfolgt sei und insbesondere „zu den Planungsständen eine deutlich andere Auffassung vertreten worden“ sei, erwiderte Amann, dass

> *„die damaligen Aussagen von Herrn Korkhaus auf der Basis der Angaben der vorhandenen Projektsteuerung und auf Basis der Rahmenterminplanung der pgbbi erfolgt seien. Insgesamt handele es sich aus heutiger Sicht um eine Fehleinschätzung des tatsächlich vorhandenen Sachverhalts.“*[802]

Ähnliches wurde im Controllingbericht Nr. 03/12 für das dritte Quartal 2012 unter Punkt „1.0 Kosten und Termine übergeordnet“ berichtet:

> *„Zur Sicherstellung der Eröffnung am 17.03.2013 sind genehmigungsrechtliche und planerische Randparameter (z.B. geschossübergreifende Entrauchung, Überbelegung der Kabeltrassen, verzögerungsfreie Alarmierung, Schließanlage) zu erfüllen – diese befinden sich derzeit in Prüfung. Das Aufdecken weiterer Defizite auf Basis der aktuellen Bestandsaufnahme kann nicht ausgeschlossen werden. Dabei wird umfangreich untersucht, inwieweit die Belastbarkeit des Inbetriebnahmetermins*

---

[800] Ebd. Bl. 68
[801] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August 2012, FBB 254, Bl. 32
[802] Ebd. Bl. 32

> *17.03.2013 noch gewährleistet ist. […] Im Berichtszeitraum wurde deutlich, dass die dem aktuellen Terminplan zugrunde gelegten Voraussetzungen im Mai 2012 falsch eingeschätzt wurden. Diese Voraussetzungen wurden nach wie vor nicht erreicht.“*[803]

Der damalige Geschäftsführer Schwarz versuchte in der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2012 wiederum, die Verantwortung für die Verschiebung der Inbetriebnahme bzw. die Berichterstattung an den Aufsichtsrat auf andere Bereiche abzuwälzen:

> *„Herr Prof. Dr. Schwarz weist auf die im Rahmen der Geschäftsverteilung festgelegte Verantwortungsverteilung hin. Der Inbetriebnahmetermin 17.03.2013 sei durch den Bereich Technik/Bau BER initiiert worden. Auch seien die Aussagen der pgbbi als Generalplaner und Bauüberwacher diesem Termin zugrunde gelegt worden. Die beauftragten Firmen hätten den Termin ebenfalls bestätigt. Nunmehr sei festzustellen, dass die planerischen Grundlagen sich aktuell in einem anderen Zustand befänden als seinerzeit zugesichert.“*[804]

Zur projektinternen Berichterstattung im Vorfeld der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 führte Schwarz in der Sitzung aus, dass im Vorfeld der Verschiebung eigens ein „Team aus operativen Bereichsleitern (sog. „B 5“) mit dem Ziel einer engen Steuerung der Maßnahmen zur Inbetriebnahme installiert worden“[805] sei.

> *„Weiterhin sei auch unter Einbeziehung des Projektsteuerers eine 14-tägige Berichterstattung an die Geschäftsführung über den Projektstatus eingerichtet worden. Hier sei über kritische Problemstellungen berichtet worden, die aber stets als lösbar dargestellt worden seien. Vor dem Hintergrund der heutigen Erkenntnisse sei aus seiner Sicht auch an ihn eine Berichterstattung erfolgt, die sehr stark von Hoffnung geprägt war. Erst Anfang Mai 2012 sei deutlich geworden, dass der Termin 03.06.2012 nicht mehr einzuhalten gewesen sei.“*[806]

Es ist schwer nachvollziehbar, dass der als Sprecher der Geschäftsführung auftretende Rainer Schwarz sich dieser Aussage gemäß allein auf hoffnungsfrohe Berichte anderer Stellen an ihn verlassen haben will. Es wäre unabhängig nachgelagerter Verantwortlichkeiten die Aufgabe von Schwarz gewesen, dem Aufsichtsrat als Geschäftsführer ein realistisches Bild des Projektzustands zu liefern. Das Herausreden auf andere Stellen, die ihn nicht richtig informiert haben sollen, wird seiner Stellung als Geschäftsführer in keiner Weise gerecht. Dieses Agieren ist als grobe Pflichtverletzung zu werten.

Ebenfalls im August 2012 wandte sich der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung von airberlin, Hartmut Mehdorn, mit wertvollen Ratschlägen zum Umbau der Struktur der Flughafengesellschaft an den Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit:

---

[803] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 03/12 Berichtszeitraum: III. Quartal 2012 vom 23.06.2012, S. 4, FBB 122, o. P.
[804] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August 2012, FBB 254, Bl. 32
[805] Ebd. Bl. 33
[806] Ebd.

„Organisationstruktur

Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister, lieber Herr Wowereit,

ich bitte um Verständnis, dass ich mich auf diesem Wege zur Organisationsfrage der Berliner Flughafengesellschaft bei Ihnen melde. Meine Sorge ist dabei – nach den derzeitigen Turbulenzen um die Fertigstellung des BER – die dann im Anschluss stattfindende Problematik der operationellen Inbetriebnahme, die ein zweiter wichtiger Fokus und Prüfstein für die Flughafengesellschaft werden wird.

Wir als Airline werden dann sehr stark darauf angewiesen sein, mit unseren Kollegen der BER Geschäftsführung hoch flexibel die Unwegsamkeiten der Inbetriebnahme kundenfreundlich und möglichst problemfrei umzusetzen. Klar ist, dass dies unter aufmerksamer Beobachtung der Presse erfolgen wird, die dann mit ihrer Berichterstattung naturgemäß auch unsere Kunden erreicht, was wir vermeiden müssen.

Ich wende mich daher mit der Bitte an Sie, bei der notwendigen zukünftigen Aufstellung des BER Managements auf eine klassische Organisationsstruktur zurückzugreifen. Ich halte es erforderlich

- *neben dem Vorstandvorsitzenden*
- *neben dem bereits ernannten Technik- und Bauvorstand*
- *einen Vorstand für Operations und Vertrieb*
- *sowie einen Vorstand für Personal und Verwaltung*

mit klarer Geschäftsverteilung einzusetzen.

Für eine sicherlich schwierige Anlaufzeit rate ich Ihnen aus meiner persönlichen industriellen Erfahrung zu dieser breiten und klassischen Vorstandsorganisation (Vermeidung von Doppelfunktionen). Bitte betrachten Sie meinen Hinweis als konstruktiven Diskussionsbeitrag, ohne mich in die Verantwortung Ihres Aufsichtsrats einmischen zu wollen.“[807]

[807] Schreiben von Hartmut Mehdorn an den Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit vom 22. August 2012, Skzl 904, Bl. 21

2. Die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 27.10.2013

Dass der anvisierte neue Inbetriebnahmetermin am 17. März 2013 nicht mehr zu halten war, wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 7. September 2012 behandelt. Der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann erläuterte in der Sitzung die Ergebnisse seiner Überprüfung zum Zustand des Projekts:

> *„Im Ergebnis des erteilten Auftrages zur Überprüfung des bislang geltenden Inbetriebnahmetermins 17.03.2013 habe sich ergeben, dass eine Inbetriebnahme des BER frühestens zum 27.10.2013 möglich sei. Dies sei das Ergebnis einer intensiven, zeitlich eng bemessenen Analyse des Projektstandes. Daraus haben sich notwendige Veränderungen ergeben, die zu einem ‚Reset' des Projektes geführt hätten."*[808]

Dieser „Reset" bedeute insbesondere eine „grundlegende Überarbeitung der Planungsgrundlagen", die „Qualifizierung von Unterlagen und Zuweisung personell klarer Zuständigkeiten für die Abstimmung FBB – Bauordnungsamt" sowie eine „Neuorganisation bauherrenseitig und bei Dienstleistern".[809] Im Anschluss an die Erläuterung eines neuen Terminplans stellte Amann laut Protokoll fest, dass

> *„es neben den bereits dargestellten erforderlichen Veränderungen eines grundsätzlichen Wandels der Kultur in diesem Bereich in Richtung eines prozessorientierten und funktionalen Miteinanders bedürfe."*[810]

Zu dem von ihm genannten neuen Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 stellte Amann klar, dass es sich dabei tatsächlich um den „frühestmöglichen" Termin handle.[811] Ebenso wie in vorangegangenen Sitzungen de Gremiums wurde über Verantwortlichkeiten für die Verschiebung der Inbetriebnahme gesprochen. Hierzu ist dem Protokoll zu entnehmen, dass Rainer Schwarz wiederum versuchte, seinen Teil der Verantwortung möglichst klein darzustellen:

> *„Herr Prof. Dr. Schwarz weist auf die bestehende Geschäftsverteilung hin. Die Verantwortung für den Bau des BER und die Organisation der von Herrn Amann geschilderten Prozesse liege bei dem Geschäftsführer Technik. Da er Sprecher und nicht Vorsitzender der Geschäftsführung sei, berichte der Geschäftsführer Technik nicht an ihn. Der Sprecher der Geschäftsführung sei auch nicht weisungsbefugt. Gleichwohl habe er sich in regelmäßigen, alle 14 Tage stattfindenden Sitzungen von allen Projektbeteiligten zusammen mit Herrn Dr. Körtgen informieren lassen. Auch auf seine kritischen Nachfragen seien ihm vor Anfang Mai keine Informationen mitgeteilt worden, die eine Inbetriebnahme ausgeschlossen hätten. Im Nachhinein müsse er aber feststellen, dass Vieles von dem, was ihm berichtet wurde, offensichtlich mehr von Hoffnung als von Realitätssinn geprägt gewesen sei."*[812]

---

[808] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 108. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 7. September 2012, FBB 254, Bl. 3
[809] Ebd.
[810] Ebd. Bl. 4
[811] Ebd. Bl. 5
[812] Ebd. Bl. 4

In der der Aufsichtsratssitzung vorangegangenen Sitzung des Finanzausschusses hatte Schwarz das Vorhaben einer Inbetriebnahme am 27. Oktober 2013 erläutert. Zu den Ausführungen von Schwarz merkte die Berliner Staatssekretärin Margaretha Sudhof an, dass

> *„bisher das Brandschutzthema als Hinderungsgrund für eine planmäßige Inbetriebnahme zum 03.06.2012 angeführt worden sei. Nunmehr würden zusätzliche Bausachverhalte für die weitere Verzögerung angeführt.“*[813]

Schwarz teilte daraufhin mit, dass folgende Sachverhalte hinzugekommen seien:

> *„a.) Qualitätsmängel infolge der Arbeiten im Endspurt zur geplanten Fertigstellung am 03.06.2012 (z. B. Überbelegung der Kabeltrassen und fehlende Kennzeichnung der Kabel)*
> *b.) Unvollständige Planungsleistungen auch hinsichtlich der Pavillons*
> *c.) Sanierung der Kabeltrassen (s. o.)*
> *d.) Restarbeiten, von denen jedoch zwischenzeitlich eine Vielzahl erledigt worden seien.*
>
> *Die wesentlichen Ursachen für die Verzögerungen lägen unverändert in der ordnungsgemäßen Umsetzung des Brandschutzes.“*[814]

Am 4. Januar 2013 wandte sich der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann mit einem Schreiben an die Gesellschafter der Flughafengesellschaft, in welchem er den damals noch im Raum stehenden Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 als „nicht mehr zu realisieren“ bezeichnete. Ursprünglich war nach der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im März 2013 geplant, den Bau bis Mai 2013 fertigzustellen. Für den dann frühestmöglichen Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 sei die „vorhandene bauliche Situation des Projektes“ eine bestimmende Grundlage gewesen. Hieraus hätten sich folgende Entscheidungen und Maßgaben ergeben: Erstens „den teilweise von der Baugenehmigung abweichenden baulichen Status insoweit unverändert zu lassen, wie er nicht in der verbleibenden Bauzeit bis Mai 2013 umzusetzen ist“ und „dass keine wesentlichen Umprogrammierungen der Entrauchungsszenarien notwendig werden.“[815] Ein Umbau „der von den Baugenehmigungen abweichenden Anlagenteile hätte eine Inbetriebnahme nicht vor Ende 2014/2015 ermöglicht“.[816] Man sei deshalb bewusst das Risiko eingegangen, „die Genehmigungsfähigkeit baulicher und technischer Anlagen über gutachterliche Stellungnahmen und Heißgasrauchversuche nachweisen zu lassen.“[817] Allerdings hätten die bis zum Zeitpunkt der Abfassung des Schreibens aus gutachterlichen Stellungnahmen und Heißgasrauchversuchen gewonnenen Erkenntnisse deutlich werden lassen, dass „umfangreiche Umplanungen und Umprogrammierungen der Steuerung bzw. Umbaumaßnahmen auch an den Entrauchungsanlagen unumgänglich“ seien, die bis Mai 2013 nicht umgesetzt werden könnten.[818] Weiterhin hätten

---

[813] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 7. September 2012, FBB 256, Bl. 3
[814] Ebd. Bl. 3f
[815] Schreiben von Horst Amann an die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 04.01.2013; FBB 561 Bl. 65
[816] Ebd.
[817] Ebd.
[818] Ebd.

> *„intensive Analysen weitere gravierende Defizite und Mängel im Projekt mit ihren Bedingungen und Ursachen in der Vergangenheit aufgezeigt. [...] Insbesondere wurde der Kern des Projektes durch die Kündigung der pg bbi als Generalplaner und Objektüberwacher aufgelöst und nicht adäquat ersetzt. Auch der Ansatz, durch Rekrutierung der Fachbeteiligten und deren Steuerung durch die FBB Abhilfe zu schaffen, ist gescheitert. Hieraus resultierte ein Projektstillstand über mehrere Monate. Auch wurden mögliche Auswirkungen auf Termine und Kosten nicht hinreichend erfasst, bewertet und kompensiert.“*[819]

Mit dieser Äußerung stellte Amann demnach nicht nur offen die Entscheidung des Aufsichtsrates in Frage, die Trennung von der pg bbi mit zu tragen, sondern wirft den Entscheidern mehr als deutlich vor, mit dieser Strategie einen monatelangen Stillstand auf der BER-Baustelle herbeigeführt zu haben. Amann kommt in seinem Schreiben zu folgendem Fazit:

> *„Konsequenz aus der Summe der vorstehenden Ausführungen und der in der Anlage genannten Punkte ist, dass die Baufertigstellung zum Mai 2013 nicht mehr möglich ist und damit die Einhaltung des Endtermins (IBN) 27.10.2013 ausgeschlossen ist.“*[820]

Es sei zudem zu prüfen, ob nicht schließlich ein „vollständiger Umbau auf den Genehmigungszustand unumgänglich ist.“ Hierzu gehöre „unter Umständen auch eine Vervollständigung der Erfassung des Bautenzustandes (z. B. Öffnen aller bereits verschlossenen Decken, Schächte, Böden und Wände) und eine entsprechende Umplanung der betroffenen Bereiche.“[821] Eine zeitnahe Nennung eines neuen Inbetriebnahmetermins sei deshalb nicht möglich.[822]

---

[819] Ebd. Bl. 65f
[820] Ebd. Bl. 66
[821] Ebd.
[822] Ebd.

XV. Die Verarbeitung der Krise

1. Ursachenanalyse der Projektsteuerung

Am 15. Mai 2012 legte der Projektsteuerer WSP CBP einen rund 30 Seiten umfassenden internen Bericht mit dem Titel „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin“ vor. Zum Bauablauf heißt es in dem Bericht:

> *„Neben der Parallelität der Bauausführung und des Probebetriebes ergaben (sic!) sich durch verspätete Planungen und somit bauliche Verzögerungen zusätzlich eine hohe Parallelität der Bauausführung und Inbetriebnahmen der Anlagen. Diese Prozesse waren daher eng zu monitoren, jedoch konnte diversen Problemen nicht gänzlich gegengesteuert werden. Aus den Bautätigkeiten vor Ort resultierten immer wieder Zerstörungen und Beschädigungen, die einerseits zu einer Erneuerung der Leistung führten und andererseits die parallel durchgeführten Einregulierungs- und Inbetriebnahmeprozesse extrem beeinflussten – bis hin zu Ausfällen von Systemen. Dieses Zusammenspiel führte in der Vergangenheit immer wieder zu Behinderungen, deren Gründe umfangreich analysiert werden mussten, um Gegensteuerungsmaßnahmen ergreifen zu können.“*[823]

In einer „Ursachenanalyse“ sprechen die Verfasser des Dokuments im Zusammenhang mit der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme von 2010 auf den 3. Juni 2012 von einem „ambitionierten Zeitplan“. Voraussetzungen für die Einhaltung dieses Zeitplans sei u. a. eine Ertüchtigung der Ausführungsplanung durch die pg bbi gewesen, sowie die Festlegung, dass es zu keinen weiteren Planungsänderungen mit Ausnahme der Sicherheitskontrollen komme.[824] Weiterhin wird festgestellt:

> *„Während dieser Phase ergaben sich fortwährend äußere Einflüsse und Ereignisse. Die ursprünglich gesetzten Meilensteine konnten in der Vergangenheit wiederholt nicht eingehalten, jedoch immer wieder durch wirksame Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert werden. Im März 2012 war durch diese Kompensationen eine extreme Verdichtung der Fertigstellungs- und Inbetriebnahmeabläufe entstanden [...], mit der Folge, dass mehrere kritische Wege terminlich eng zu begleiten waren. Zur Verfolgung dieser kritischen Abläufe wurde ein enges Terminnetz geplant und täglich gemonitort. Parallel erfolgte wöchentlich ein Statusbericht an die Geschäftsführung. Zeitpuffer waren nicht mehr vorhanden und konnten auch durch Mehrschichtarbeit nicht mehr aufgebaut werden. Durch die Zerstörungen vor Ort (z. B. zerschnittene Kabel, verschmutzte Türsensoren, beschädigte Türen, zerstörte Schottungen) [...] entstanden weitere Bauablaufstörungen. […]“*[825]

Zur Entrauchungsanlage halten die Verfasser fest:

---

[823] WSP CBP/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin v. 15.05.2012, S. 20f, WSP CBP 1 o. P.
[824] Ebd.
[825] Ebd.

> *„Die ersten planerischen Konzepte [...] gingen von einer einfacheren Ausführung der Entrauchungsanlagen – insbesondere Anlage 14 – aus. In der weiteren Planungsdetaillierung sowie unter Berücksichtigung der Umplanungen wegen der neuen EU-Sicherheitsvorschrift musste die Komplexität der Entrauchungsanlage vor allem im Hallenbereich enorm erhöht werden. [...] Dies trifft auch auf die Verknüpfung zu den sonstigen sicherheitsrelevanten Systemen zu. Simulationen (z. B. Rauchdurchlässigkeit der Membrane) sind baubegleitend erfolgt und haben Erkenntnisse ergeben, die in die Planung integriert und vor Ort baulich umgesetzt werden mussten. Heißgasrauchversuche und sonstige Brandversuche [...] wurden ebenfalls durchgeführt, Änderungen aus den Ergebnissen wurden entsprechend planerisch und baulich nachgeführt. Dies trug auch zur Verschärfung der weiteren Terminsituation bei.“*[826]

Die Objektüberwachung wies laut der Analyse diverse Leistungsdefizite auf, die bereits im Sommer 2010 festgestellt worden seien. „Eine Nachbesserung wurde laufend angemahnt und eingefordert.“[827] Die festgestellten Leistungsdefizite seien u. a.: „keine übergeordnete Koordination im Bereich der Haustechnik“, „keine vorausschauende und belastbare Terminplanung“, insbesondere bis Ende 2011 keine ausreichende Besetzung der Objektüberwachung“ sowie „zu wenig Fachpersonal mit Führungskompetenz“.[828] Über das Agieren der Projektsteuerung Anfang des Jahres 2012 heißt es:

> *„Über die Projektsteuerung wurde eine enge Berichterstattung (ab März 2012 wöchentlich) durchgeführt. Bereits Mitte April 2012 war erkennbar, dass einzelne Zwischentermine insbesondere bei den Entrauchungsanlagen nicht erreicht wurden, eine Realisierung erschien jedoch zu diesem Zeitpunkt mit höchsten Anstrengungen aller Beteiligten noch machbar (siehe CB 01/12; vorrangig Seiten 4, 12, 14, 35). In dem Zeitraum bis Ende April 2012 wurde deutlich, dass bei der Inbetriebnahme der sicherheitsrelevanten Anlagen kaum Fortschritte zu verzeichnen waren.“*[829]

Ob und in welcher Art und Weise die Projektsteuerung auch tatsächlich steuernd in die vorgeblich erkannten Problemlagen eingriff, wird im Bericht nicht eingehender ausgeführt. Laut der Analyse waren Planungsdefizite „insbesondere bei den Brandfallsteuermatrizen“ schon im November 2011 bekannt. Bis Ende Dezember 2011 seien diese zwar vom Generalplaner beseitigt worden, da die Übergabe der Planungen an die Auftragnehmer (AN) jedoch verspätet stattgefunden hätten,

> *„verkürzten sich die Ausführungs- bzw. Programmierungszeiträume sowie nachlaufenden Testszenarien der ANs erheblich. Parallel dazu erfolgte bis Ende Februar 2012 ein Abgleich der Brandfallsteuermatrizen mit dem übergeordneten Brandschutzkonzept durch hhp berlin, woraus sich weitere Detailanpassungen bei den Programmierungen durch die ANs ergaben. Noch Ende April 2012 wurde die Brandfallsteuermatrix durch die pg bbi fehlerbehaftet an die Firmen ausgereicht, sodass sich daraus weitere Auswirkungen für die zwingend notwendigen Programmierungen ergaben. Derartige Detailprobleme konnten durch die FBB nicht*

[826] Ebd.
[827] Ebd.
[828] Ebd.
[829] Ebd.

> *erkannt werden, da diese aus ihrer Bauherrenfunktion heraus nicht über die zu diesem Zwecke notwendigen, eigenen Fachleute bzw. Planer verfügen kann.“*[830]

Zur Verantwortlichkeit der pg bbi ist in der Analyse festgehalten, dass es dieser seit der Insolvenz der IGK IGR nicht gelungen sei, „die entstandene Lücke vollständig zu schließen“. Das Ergebnis sei eine „schlecht koordinierte Planung sowie wiederholte Terminüberschreitungen bei wichtigen Planunterlagen“ gewesen.[831] Eine „fehlende Koordination auf der Baustelle“ sowie die „fehlerhafte Planung“ hätten dazu geführt, „dass auf Seiten der Firmen inzwischen ein großer Vertrauensverlust gegenüber der pg bbi festzustellen ist“.[832] Die pg bbi wiederum fühle sich für die entstandene Situation „nicht verantwortlich“.[833] Unterdessen habe die Planungsgemeinschaft um einen Gesprächstermin gebeten, um ihre Mehrvergütungsansprüche zu klären. WSP CBP weist in der Analyse darauf hin, dass ein Verschwinden der pg bbi von der Baustelle des BER mit erheblichen Folgen einher gehen könnte:

> *„Ohne Klärung dieser Mehrvergütungsansprüche wird die pg bbi kurzfristig gezwungen sein, das Personal erheblich zu reduzieren, da sonst die Insolvenz der pg bbi droht. Damit ist spätestens ab Juni 2012 mit noch größeren Leistungsdefiziten zu rechnen.“*[834]

Zum weiteren Vorgehen der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit der pg bbi stellt die Analyse zwei Szenarien – einmal die ganze oder teilweise Beendigung des Vertragsverhältnisses und einmal die Fortführung des Vertragsverhältnisses – samt möglicher Risiken dar. Bei einer ganzen oder teilweisen Beendigung des Vertragsverhältnisses könne es dazu kommen, dass die pg bbi Planunterlagen sperre und ihre bisherigen Subunternehmer nicht zu einer Leistungsfortsetzung bereit seien. Bei einer Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bestehe u. a. das Risiko, dass eine Einigung von der pg bbi verzögert werde, was zu weiteren Verschiebungen führen würde. Auch gebe es keine Garantie, dass die „bisherige Schlechtleistung der pg bbi abgestellt wird.“[835]

2. ProDataS

Bei ProDataS handelt es sich um ein internetbasiertes Dokumentenmanagementsystem von WSP CBP. Es ermöglicht den Projektbeteiligten orts- und zeitunabhängig auf die Datenbasis einer Projektdokumentation z.B. eines Bauprojektes zuzugreifen. Dabei stellt das Programm eine „zentrale Sammelstelle aller relevanten Projektdaten“ dar und hilft den Projektbeteiligten bei der Strukturierung und Organisation des Adress- und Kontaktmanagements, des Terminkalenders, des Planungsmanagements sowie der Projektdokumentation. Durch ProDataS habe der Nutzer die Möglichkeit die Prozessabläufe in einem Baubereich transparent nachzuverfolgen und das Sytem garantiere „ein effizientes Datenmanagement durch seine zentrale und systematische Informationshaltung und Verteilung innerhalb eines

---

[830] Ebd.
[831] Ebd.
[832] Ebd.
[833] Ebd.
[834] Ebd.
[835] Ebd.

Projektes."[836] ProDataS wird von der Flughafengesellschaft seit 2005 als Dokumentensystem bzw. Dokumentenpool im Projekt BER benutzt.[837]

3. Exkurs: Das Mängelerfassungssystem ConManS

Bei den Vorgängen um das System zur Mängelerfassung ConManS mag es sich um ein Detail in der Geschichte des BER handeln – allerdings verdeutlicht dieser Exkurs, auf welche Art und Weise Flughafengesellschaft und Projektsteuerung sich in diesem Bereich der Dokumentation des Projekts verhielten. Dies kann Rückschlüsse auf die gesamte Organisation des Projekts zulassen.

Bei dem Construction Management System ConManS handelt es sich um eine Software zur Mängelerfassung, die von WSP CBP programmiert wurde. Mit ihr sollte eine übergeordnete Objekt- und Bauüberwachung über ein Client/Server-System *„zur Erfassung und Nachverfolgung von Vorgängen bei Projekten im Baumanagement"* gewährleistet werden.[838] Durch dieses „praxisorientierte Werkzeug" sei die „Einhaltung der Projektziele – Kosten, Termine und Qualität – sichergestellt." [839] Der Abnahmevorgang des Bauherrn würde durch die mit ConManS erstellten Berichte unterstützt. „Vom Projektbeginn bis zum erfolgreichen Abschluss ermöglicht ConManS ein strukturiertes und qualitätsvolles Management der Bautätigkeit." Als einen Vorteil von ConManS gibt WSP CBP in einer Firmeninformation an, es ermögliche eine „durchgängige Datenkette von der Baustelle bis in die interne Verwaltung". Ein Modul von ConManS sei das „Mängelmanagement".[840] ConManS war jedoch „kein Bestandteil des bestehenden Projektsteuerungsvertrages".[841] Es wurde von WSP CBP als zusätzliches Hilfsmittel zur Vereinfachung bzw. Darstellung der Bau- und Überwachungsprozesse in digitalisierter Form verwendet.[842] Neben dem Programm ProDataS, bei dem es sich um ein Dokumentationssystem handelt, stellte WSP CBP ConManS „dem Bauherren und Dritten (Generalplaner und Bauüberwachungen) zur Realisierung des Datenmanagements zur Verfügung […]".[843] Welchen Nutzen die Verwendung von ConManS bei der Errichtung des Flughafens bringen sollte, schilderte WSP CBP in einem Brief an den Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen vom 30. Januar 2008:

> *„Mit Einführung dieses Systems wird in vielen sensiblen Vertragsbereichen hinsichtlich der Dokumentation und auch gerichtsfesten Erfassung aller Sachstände ein professioneller Schritt zur Abwicklung BBI vollzogen. Dieses System hat CBP ohne*

---

[836] WSP, Leistungsbild ProDataS Projekt-Datenaustausch und Informationssystem, unter: https://www.yumpu.com/de/document/view/46465476/leistungsbild-prodatas-projekt-datenaustausch-wsp-group (Stand: 23.05.2016)
[837] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[838] WSP CBP, ConManS Benutzerhandbuch. In: WSP CBP Projekthandbuch BBI, Teil 13 Datenmanagement, WSP CBP 8.5, o. P.
[839] WSP CBP, CONMANS. Construction-Management-System
[840] Ebd.
[841] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl. 44
[842] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 58
[843] WSP CBP, Benutzerhandbücher ProDataS und ConManS. In: WSP CBP Projekthandbuch BBI, Teil 13 Datenmanagement, WSP CBP 8.5, o. P

> *jede vertragliche Vereinbarung aus eigener Motivation angeschoben und verwirklicht.“*[844]

Die Idee ConManS für alle Projektbeteiligten auf der Flughafenbaustelle einzusetzen, kam laut Aussage von Christian Manninger, der bis Juni 2014 Geschäftsführer der WSP CBP Airport war, im Jahr 2007 auf. Bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 sagte er hierzu aus:

> *„Unsere Idee mit dem ConMan war eigentlich in 2007, ich weiß nicht mehr ganz genau. Wir wollten eigentlich, dass alle Projektbeteiligten – alle – auf diesem ConMan arbeiten und damit letztendlich verschiedene Prozesse auch darstellen. Wir hatten damals eine Entscheidungsvorlage für den Flughafen gemacht, und der Flughafen hatte sich damals dagegen entschieden.“*[845]

Allerdings hatte ConManS laut den Protokollen der Steuerungs-Jour-Fixe (Steuerngs-JF) einen größeren Vorlauf als Manninger es in seiner Zeugenaussage vor dem Untersuchungsausschuss berichtete. ConManS wurde das erste Mal in der 71. Sitzung des Steuerungs-JF am 21. März 2006 ins Spiel gebracht. WSP CBP wurde im Steuerungs-JF beauftragt „ein mögliches EDV Programm vorzustellen, dass in die Vertragsunterlagen aufgenommen werden kann.“[846] Nach der Vorstellung von ConManS am 12. April 2006 wurde WSP CBP vom Steuerungs-JF beauftragt eine entsprechende Entscheidungsvorlage auszuarbeiten und dem Bereich Planung und Bau der Flughafengesellschaft (FBS-B) unter der damaligen Leitung von Manfred Körtgen vorzulegen. Am 14. Juni 2006 erhielt dieser ein Schreiben von WSP CBP mit der ausgearbeiteten Entscheidungsvorlage.[847] Nachdem man seitens des Bereichs FBS-B keine termingerechte Entscheidung zur „weiteren Verfahrensweise“ zu ConManS an die WSP CBP übergab[848], beschloss der Steuerungs-Jour-Fix am 25. Juli 2006, dass das Mängelerfassungssystem nicht eingesetzt werden sollte[849] und somit bis zur Umstellung auf die MIQ-Datenbank Anfang 2014 „kein Bestandteil des bestehenden Projektsteuerungsvertrages ist.“[850] Die Flughafengesellschaft begründete diese Entscheidung damals mit dem Projektsteuerungsvertrag und berief sich auf dessen § 6.3 der Leistungsbeschreibung. Demnach schuldet die Projektsteuerung „Management zur Dokumentation von Mängeln und zur Überwachung von deren Beseitigung“.[851] Weiter heißt es:

---

[844] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl. 49
[845] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[846] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 71/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, Bl. 176
[847] CBP Schreiben vom 13.06.2006 an Manfred Körtgen, EVL 05 – Entscheidungsvorlage Mängelerfassungssystem, In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 313, Bl.138 ff
[848] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 87/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, Bl. 486
[849] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 88/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, Bl. 501 ff
[850] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl.45
[851] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 88/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, S. 501 u. Bl. 518

> *„Die zentrale, EDV-gestützte Erfassung verbunden mit der seitens FBS gewünschten Zugriffs- und Rechtefunktionalität, wird nur im Falle einer gesonderten Bestellung umgesetzt.“*[852]

Mit der Ablehnung der Entscheidungsvorlage, ConManS flächendeckend innerhalb des Projektes BER einzusetzen, konnte WSP CBP laut Aussage von Christian Manninger die Projektbeteiligten nicht dazu verpflichten, das Programm für die Objektüberwachung zu verwenden.[853] WSP CBP versuchte nach dieser Entscheidung das System aus „eigener Motivation“ und „ohne jede vertragliche Vereinbarung“ zu verwirklichen.[854] Obwohl WSP CBP die Vorteile des ConManS den Projektbeteiligten erläutert hatte, sahen diese aus unterschiedlichen Gründen keinen Bedarf zur Implementierung des Programms. Trotz der erläuterten Vorteile weigerten sich die Planer das Programm in der Objektüberwachung[855] und „insbesondere dank der mangelnden Entscheidungsfähigkeit“ der Flughafengesellschaft flächendeckend einzusetzen.[856] Erst als WSP CBP anbot ConManS kostenfrei zur Verfügung zu stellen, setzten die Planer das Programm teilweise in der Objektüberwachung ein, jedoch ohne eine rechtlich bindende Entscheidungsvorlage für ConManS seitens der FBS zu besitzen.[857] Hierzu sagte Manninger vor dem Untersuchungsuasschuss:

> *„Es ging dann immer darum, dass die Planer erstens gesagt haben: Nein, dann entstehen uns Mehrkosten! – oder: Wir wollen nicht. – Es gab immer Ausreden, da nicht einzuarbeiten. Teilweise haben sie dann doch eingearbeitet, aber kostenfrei. Die Kosten wie gesagt wurden durch uns – –“*[858]

Die Planungsgemeinschaft pg bbi lehnte das von WSP CBP erstellte ConManS ab und entwickelte stattdessen ein eigenes ConManS. Allerdings führte die pg bbi eine eigene Datenbank, die außerhalb des Verantwortungsbereiches von WSP CBP lag. Aufgrund der nicht gemeinsam geführten Datenbank konnte WSP CBP keinen Einfluss auf die Strukturierung der einzelnen Prozesse innerhalb dieser Datenbank nehmen. Für die Implementierung und die Mängelaufnahme durch ConManS war von nun an die pg bbi verantwortlich. Ab diesen Zeitpunkt war die pg bbi für die Schulung der Mitarbeiter und das Qualitätscontrolling sowie für die Strukturierung der Prozesse des Programms zuständig, damit ConManS überhaupt korrekt genutzt werden konnte.[859] Hierzu der Zeuge Manninger:

> *„Denn die Datenbank ist erst mal vom Grundsatz her eine dumme IT-Hülle. Sie müssen ihr ja jeden einzelnen Prozess strukturiert eingeben. Sie müssen dann über entsprechende Schulung und Qualitätscontrolling Sorge dafür tragen, dass die Mitarbeiter dann auch die Informationen richtig eingeben. Erst dann kann ich eine solche Datenbank richtig nutzen.“*[860]

---

[852] Ebd.
[853] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[854] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl.49
[855] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[856] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, S.45
[857] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[858] Ebd.
[859] Ebd. S. 60
[860] Ebd.

Nachdem WSP CBP ein „Mängelbeseitigungsverlangen zum Thema ‚Nicht aktuelle und unvollständige Abbildung der Mängelanzeigen WSP CBP im ConMan'" vom Bereich Planung und Bau BBI (Körtgen) am 31. Januar 2008 erhielt, schrieb diese an Körtgen zurück, dass sie die im Schreiben erhobenen Vorwürfe „vollumfänglich" zurückweise. Die Projektsteuerer wiesen Körtgen darauf hin, dass die Dokumentation der Mängelanzeigen nicht ihnen sondern der pg bbi obliege. WSP CBP sei „zu keinem Zeitpunkt mit der Umsetzung und Pflege des Systems ConMan beauftragt […]" gewesen. Zudem sei es „nicht empfehlenswert", die Verfolgung der Mängelanzeigen vom Auftragnehmer selbst durchführen zu lassen. Durch die fehlende Anweisung des Auftraggebers, ConManS verbindlich zu nutzen, seien „erhebliche Schwierigkeiten und Hindernisse" in der Mängeldokumentation entstanden.[861] Weiter heißt es in dem Schreiben an Körtgen:

> *„Bis heute [Stand 2008, d. V.] sind – insbesondere dank der mangelnden Entscheidungsfähigkeit ihres Hauses – nur ca. 60% der Dienstleister bereit, das System zu verwenden."*[862]

Nach der Kündigung der pg bbi im Mai 2012 übertrug WSP CBP die bisher bei der pg bbi erfassten Daten auf seine Datenbank. Im Zuge der Datenübertragung wurde festgestellt, dass „[d]er Umfang der im CONMAN Modul archivierten Mängel […] deutlich zu gering [ist]!" [863] Dies hatte bereits eine von WSB CBP durchgeführte Überprüfung im März 2012 ergeben. Diese hatte ergeben, dass „nur rund 500 Mängel archiviert" wurden. Obwohl die ConManS-Datenbank durch die pg bbi „kontinuierlich" gepflegt worden sei, „sind jedoch nur ein Bruchteil Mängel der technischen Gewerke" erfasst worden.[864] „Die bestehenden technischen Mängel aus den erfolgten Zustandsfeststellungen sind von der pg bbi dringend nachzuführen!"[865] Der Bauüberwacher Torsten Müller von der pg bbi, der für den Bereich Gebäudeautomation am Fluggastterminal verantwortlich war und die Firma Siemens betreute, wurde zusammen mit dem Oberbauleiter Erik Willner, der für die technische Gebäudeausrüstung bei der pg bbi verantwortlich war, am 27. Juni 2014 als Zeuge vor den Untersuchungsausschuss geladen.[866] Beide bestätigten in ihren Vernehmungen die mangelhafte Umsetzung bzw. das Desinteresse an ConManS. Müller gab in seiner Vernehmung an, dass er das System als „relativ rudimentär" empfunden habe, da das Programm „sehr langsam in seiner Bedienung" und „nicht ganz so einfach zu bedienen war".[867] Weiterhin führte er aus,

> *„[…] 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 viel mehr Arbeit, als wenn*

---

[861] Schreiben CBP an Körtgen, Flughafen Berlin Brandenburg International Planung und Bau BBI, In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl. 44f
[862] Ebd. Bl. 45
[863] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 60
[864] WSP CBP Protokoll Jour Fixe, Thema: Teilprojekt B.1 Hochbau 021. JF Qualität im TP BT Dokumentation BsG und FGT, CD WSP CBP 21 Dateinummer: 90092828
[865] Ebd.
[866] Zeuge Torsten Müller und Erik Willner, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.06.2014, S. 5 und S. 77
[867] Ebd. S. 20

> *ich eine schnöde Excel-Tabelle verwende, und das wurde, ich sage jetzt mal, sicherlich ein Stück weit ignoriert, dieses Modul, diese Software.“*[868]

Der Zeuge konnte auf die Nachfrage des Vorsitzenden Delius, warum nur ein Bruchteil der Mängel der technischen Gewerke in ConManS erfasst wurde, keine Antwort geben. Es habe aus der Sicht des Zeugen kein Interesse bestanden, ConManS zu verwenden:[869]

> *„Ich muss für mich sagen, ich habe das System für mich nie in Anspruch genommen. Ich habe es auch nicht verwendet. Daher kann ich Ihnen auch nicht sagen, wie viele Mängel nachher drin waren und ob man was damit anfangen konnte: Wie kann ich unterscheiden zwischen einem von einem Sachbearbeiter oder Bauleiter eingetragenen Mangel, und wie kriege ich Sachverständigenmängel raus, auch in der Filtermaske und allem Drum und Dran. Ich habe mehrfach gefragt, habe keine Antwort bekommen, und dann bin ich ein bisschen ignorant an der Stelle. Wenn ich keine Antworten kriege und keine Lösungen, dann verwende ich es auch nicht.“*[870]

Auch auf die Frage von Delius, was denn mit den einzelnen erstellten Excel-Tabellen geschehen sei, ob diese zusammengeführt und weiterverarbeitet wurden, wusste Müller keine Antwort.[871] Der Zeuge Erik Willner gab an, dass er „mit ConManS nie etwas zu tun gehabt“ habe.[872] Wenn Sachverständige Mängel festgestellt hätten, dann habe man sich vonseiten der Objektüberwachung eben darum gekümmert, dass diese von den jeweils zuständigen Firmen abgearbeitet wurden. Hierzu habe man sich aber des ConManS-Moduls nicht bedient. Auf die Frage von Delius, ob es nicht schädlich für die Projektsteuerung sei, wenn durch die individuelle Erstellung von Excel-Tabellen an den etablierten Strukturen vorbei gearbeitet würde, sagte Willner, dass dies zutreffen würde, wenn ConManS zu diesen Strukturen gehört hätte. „Aber damit hat in meiner Welt keiner wirklich gearbeitet.“ Am 04. September 2015 befragte der Untersuchungsausschuss den Zeugen Hermann Weber. Dieser wechselte nach der Insolvenz von IGK IGR, die vormals Teil der pg bbi war, im Jahr 2010 in die kaufmännische Abteilung der Projektsteuerung von WSP CBP. Er war für die „Bearbeitung technischer Schnittstellen auf der Arbeitsebene“ verantwortlich und war laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss das „Bindeglied“ zwischen der Projektleitung WSP CBP und dem Bau:[873]

> *„Der Part war Bearbeitung technischer Schnittstellen auf der Arbeitsebene letztendlich, also Teilnahme an Baubesprechungen, Verifizieren von Angaben, die dort gelaufen sind, Erkennen von Problemen oder auch, ich sage mal, berichten über erreichte Ziele oder nicht erreichte Ziele letztendlich.“*[874]

Vor dem Untersuchungsausschuss legte er dar, wie die Zusammenarbeit seitens WSP CBP mit der Objektüberwachung, der Bauüberwachung sowie der pg bbi verlaufen war. Dabei wies er auf die personelle Unterbesetzung in der Objektüberwachung seitens der pg bbi hin, die bereits 2010 ihre eigene Dokumentation zur Mängelerfassung führte. Zum damaligen

---

[868] Zeuge Torsten Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.06.2014, S. 20
[869] Ebd. S. 21
[870] Ebd.
[871] Zeuge Torsten Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.06.2014, S. 21 ff
[872] Ebd. S. 83
[873] Zeuge Herrmann Weber, Wortprotokoll der Vernehmung am 04.09.2015, S. 4
[874] Ebd.

Zeitpunkt musste nach Aussage des Zeugen Weber WSP CBP die entstandenen „Lücken“ in der Objektüberwachung füllen und damit letztendlich die Firmen führen. Diese Aufgabe hätten laut Weber nicht zu den originären Aufgaben der Projektsteuerung gehört, aber durch die „Nähe“ von WSP CBP zur Objektüberwachung und durch das „gemeinsame Ziel“ habe man sich entschlossen diese zu unterstützen und den „notwendigen Schriftverkehr“ für eine Objektüberwachung zu erstellen. Trotz der Anstrengungen seitens WSP CBP die Lücken in der Objektüberwachung zu füllen, habe sie in den Spitzenzeiten keine vollständige Qualitätskontrolle auf der Baustelle garantieren können. Es habe ein Missverhältnis von Objektüberwachern zu den tätigen Personen auf der Baustelle gegeben:[875]

> *„Sie haben dort in der Spitze so 1100 Handwerker auf der Baustelle gehabt, die da drin sind, und dem gegenüber stand eine kleine Heerschar von Objektüberwachung, und daraus kannst du gar nicht sehen, was den ganzen Tag über alles läuft, um das meine ich mit der Lücke, die da entstanden ist.“*[876]

Martin Delius hielt dem Zeugen Weber im Zusammenhang mit der Mängeldokumentation durch ConManS – wie bereits auch den Zeugen Willner und Müller – ein Protokoll des Jour-fixe-Treffens vom 12. April 2012 vor. In diesem wird berichtet:

> *„Der Schwerpunkt der Besprechung lag in der Darlegung der von WSP CBP stichprobenartig festgestellten Defizite im pg bbi-eigenen ConMan-Modul ‚Mängelverfolgung‘. Die Anzahl der dort erfassten Mängel, insbesondere bei den technischen Gewerken, ist mehr als dürftig. Die bei der Zustandsfeststellung, hier beispielsweise bei der Firma Seele, erfassten Mängel sind nicht bzw. nur ansatzweise im Modul aufgenommen worden. Das Mängelmodul in ConManS wird kontinuierlich durch die pg bbi gepflegt. Eine von WSP CBP durchgeführte Überprüfung ergab, dass nur rund 500 Mängel archiviert sind. Hiervon sind jedoch nur ein Bruchteil Mängel der technischen Gewerke. Die bestehenden technischen Mängel aus den erfolgten Zustandsfeststellungen sind von der pg bbi dringend nachzuführen.“*[877]

Mit der Unterbesetzung der pg bbi trat nicht nur eine Minderbesetzung der Objektüberwacher ein, die durch WSP CPB kompensiert werden musste, sondern auch eine gesamte Schwächung der Qualitätskontrolle. Darunter fiel nach Aussage des Zeugen Weber auch die Mängeldokumentation:[878]

> *„Die pg bbi war personell unterbesetzt, und daraus resultiert, dass solche Themen nicht zu 100 Prozent bearbeitet worden sind. […] Die geringe Anzahl von Objektüberwachern war damit beschäftigt, die örtliche Bauleitung zu machen drin (sic!), und daraus sind solche Themen darniedergelegen.“*[879]

Auf Nachfrage des Ausschussvorsitzenden, ob es durch diese Vorgänge zu Abstrichen in der Dokumentation kam, wurde dies durch Weber bestätigt. Der Zeuge wies zudem auf die Wichtigkeit des Mängelerfassungsmoduls und dessen Erfassung von Mängeln im

---

[875] Ebd. S. 7f
[876] Ebd. S. 8
[877] WSP CBP Protokoll Jour Fixe, Thema: Teilprojekt B.1 Hochbau 021. JF Qualität im TP BT Dokumentation BsG und FGT, CD WSP CBP Dateinummer: 90092828
[878] Zeuge Herrmann Weber, Wortprotokoll der Vernehmung am 04.09.2015, S. 8 und 13
[879] Ebd. S. 13

Zusammenhang mit Thema Abrechnungen hin. Denn Abrechnungen, aber auch die dadurch resultierende Bauausführung, wurden durch die mangelnde Qualitätskontrolle bzw. durch die mangelhafte Erfassung von Mängeln seitens der pg bbi erschwert.[880] WSP CBP habe nicht die „Durchschlagskraft“ besessen, das ConManS-Modul bei den Objektüberwachern durchzusetzen und konnte lediglich den Bauherrn um dessen Einsatz bitten. Dies führte laut Weber dazu, dass die einzelnen Objektüberwacher eine Mängelerfassung jeweils eigenständig durchführten und die Mängel in Excel-Tabellen festhielten, die später mit den Excel-Tabellen der anderen Objektüberwacher zusammengeführt wurden. Diese Zusammenführung der Mängellisten habe sich als schwierig erwiesen und sei tagelang nicht möglich gewesen. Weber erläuterte vor dem Untersuchungsausschuss die Vorteile des Systems ConManS gegenüber der Mängelerfassung mit Excel-Tabellen:[881]

> *„Das ConMan ist ein gängiges Modul, was man machen kann, und bedarf natürlich ergänzender Informationen, weil darüber können Sie Zeit, Berichtswesen generieren mit allen Drum und Dran, was Sie ja in Excel nicht können dort in dem Bereich.“*[882]

Auf die Frage von Delius, ob das Programm viel Arbeit gemacht hätte und langsam gewesen sei, wie es der Zeuge Torsten Müller (pg bbi) in seiner Vernehmung ausgesagt hatte, erwiderte Weber:[883]

> *„Dass das Programm langsam ist, das weiß ich nicht, aber es ist zeitintensiv, und wenn Sie es einmal angelegt haben, dann können Sie natürlich Berichte in jeglicher Art generieren und haben einen aktuellen Stand, was Sie in Excel nicht können, und vor allen Dingen auch: Sie haben einen Schreibschutz drüber. Es können nur Berechtigte darauf zugreifen mit allem Drum und Dran. Also, der Informationsaustausch ist über Excel darüber nicht möglich.“*[884]

Durch die Nichtbenutzung von ConManS wurde laut Weber das Zusammentragen der Informationen über den aktuellen Wissensstand und über den Zustand der Vergabeeinheiten erschwert.[885]

Sein Ende fand ConManS als Mängelerfassungssystem schließlich im Jahr 2014. Dies geht aus einem Bericht des Senates hervor, der im Nachgang der 66. Sitzung des Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 18. November 2015, in der u. a. Karsten Mühlenfeld und Jörg Marks zur Anhörung geladen waren, an die Fraktionen verteilt wurde. Mühlenfeld und Marks sagten auf Nachfrage in der Sitzung zu, „einen Bericht zu dem mängelerfassenden Computersystem der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH dem Ausschuss zu übermitteln.“[886] Die Flughafengesellschaft teilte dem Ausschuss daraufhin mit, dass seit dem 4. März 2014 „das Mängelmanagement losübergreifend in der MIQ-Datenbank“ erfolgt. Damit löste die MIQ-Datenbank die bisherige Mängelerfassung über das ConManS ab, da diese eine „höhere Flexibilität und Transparenz“ biete.[887] „Daher wurden die Mängel Anfang

---

[880] Ebd.
[881] Ebd. S. 14f
[882] Ebd. S. 15
[883] Ebd.
[884] Ebd.
[885] Ebd. S. 16
[886] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Beschlussprotokoll BauVerk 17/66, S. 4
[887] Schreiben des Regierenden Bürgermeisters an den Bau- und Verkehrsausschuss vom 20. Dezember 2015, Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt/Bericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu dem

2014 aus der ConManS-Datenbank in die MIQ-Datenbank überführt und seit diesem Zeitpunkt dort weiterverfolgt.“[888] Allerdings benutzt die Flughafengesellschaft weiterhin ConManS „im Bereich der Projektsteuerung und der Objektüberwachung. [889]

4. Der Kündigungsvorgang Rainer Schwarz

Im Gegensatz zu den Anteilseignern Berlin und Brandenburg distanzierte sich der Bund bereits im Herbst 2012 offen vom damaligen Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz. Dies geht u. a. aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Dezember 2012 hervor. Diese hatte unter anderem gefragt, ob nach dem Umgang von Schwarz mit den Schreiben von McKinsey noch eine Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit gegeben sei. Die Bundesregierung antwortete: „Die Zusammenarbeit der Organe der FBB beruht auf gegenseitigem Vertrauen. Der Umgang mit den Briefen der Unternehmensberatung McKinsey hat dem allerdings nicht entsprochen.“[890] Damit distanzierte sich der Bund als ein Gesellschafter der Flughafengesellschaft Ende 2012 öffentlich deutlich von Schwarz. Von den Vertretern des Landes Berlin und allen voran dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats Klaus Wowereit waren zu dieser Zeit solche deutlichen Worte nicht zu vernehmen. Schon im November 2012 hatte der Bund offenbar versucht, Schwarz als Geschäftsführer loszuwerden. So heißt es im Protokoll der SoKo BER vom 2. November 2012 hierzu, dass sich im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung einen Tag zuvor abgezeichnet habe, dass

> *„für einen Widerruf der Bestellung von Herrn Prof. Schwarz als Geschäftsführer der FBB aufgrund der Haltung der Länder Berlin und Brandenburg keine Mehrheit zustande kommen wird. Herr Sts B[omba] habe Herrn Prof. Schwarz aufgefordert, von sich aus Konsequenzen zu ziehen, was letzterer jedoch klar von sich wies.“*[891]

Bei seiner Befragung vor der SoKo am 12. Oktober hatte Schwarz versucht, die Verantwortung für die gescheiterte Inbetriebnahme von sich abzuwälzen. Schließlich habe er als Sprecher der Geschäftsführung nur eine Funktion „im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände.“ [892] Der Bau des Flughafens habe im Aufgabenbereich des Technischen Geschäftsführers Körtgen gelegen. Er selbst habe „sich auf die laufende Berichterstattung konzentriert und sich hier sachkundig gemacht.“[893] Ähnlich hatte Schwarz seine vorgebliche Rolle in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sowohl vor dem Untersuchungsausschuss als auch vor dem Landgericht Berlin zu beschreiben versucht.

Schwarz war von der Flughafengesellschaft am 9. Dezember 2005 zu deren Geschäftsführer und zugleich als Sprecher der Geschäftsführung bestellt worden.[894] Das Landgericht Berlin wies in seinem Urteil vom 23. Oktober 2014 darauf hin, dass neben Schwarz zwar ein weiterer Geschäftsführer – bis 2012 Manfred Körtgen – bestellt war, und beiden

---

auf der Baustelle des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) eingesetzten Computersystem zur Mängelerfassung, S. 1f
[888] Ebd.
[889] Ebd.
[890] Vgl. Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11936, S. 2
[891] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der zwanzigsten Sitzung der SoKo BER, 2. November 2012, S. 2
[892] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER, 12. Oktober 2012, S. 3
[893] Ebd.
[894] Landgericht Berlin Geschäftsnummer 93 O 55/13, S. 2

Geschäftsführern unterschiedliche Bereiche zugeordnet waren. „Unbeschadet dessen sind aber beide Geschäftsführer gemeinschaftlich für das Unternehmen der Beklagten verantwortlich und haben [...] den Aufsichtsrat zu informieren“[895], heißt es im Urteil. Somit ist das Herausreden seitens Schwarz, er sei ja als Sprecher der Geschäftsführung nicht für das Projekt BER zuständig gewesen, weil dieses in den Bereich von Körtgen gefallen sei, auch vom Landgericht nicht anerkannt worden.

Schwarz wurde schließlich im Januar 2013 zunächst beurlaubt und im Juni 2013 außerordentlich gekündigt. Dieser wollte die Kündigung nicht akzeptieren, wie er der Flughafengesellschaft am 1. Juli 2013 mitteilte.[896] Weiterhin strengte Schwarz einen Prozess gegen das Unternehmen an. Nachdem er in einem Schriftsatz „diverse interne Unterlagen der Beklagten dem Gericht“ vorgelegt hatte, sprach der damals wieder ins Amt gekommene Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit am 28. März 2014 erneut eine außerordentliche Kündigung gegen Schwarz aus.[897]

5. Freistellung und Kündigung von Schwarz

In der Sitzung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 16. Januar 2013 war auch die „Neustrukturierung der Geschäftsführung“ Thema. Die vom Bund entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates hätten angekündigt, die Erweiterung der Geschäftsführung um das Ressort Finanzen zu beantragen sowie den Antrag auf den Widerruf der Bestellung von Rainer Schwarz als Geschäftsführer zu stellen. Im Protokoll der Sitzung des Präsidialausschusses heißt es hierzu, dass Matthias Platzeck erklärt habe, dass die Vertreter des Landes Brandenburg diesen Anträgen zustimmen wollten. Der damalige Regierende Bürgermeister und Vorsitzender des Präsidialausschusses Klaus Wowereit erklärte laut Protokoll, dass

> *„er die Abberufung von Prof. Dr. Schwarz für sehr riskant halte, er aber zur Kenntnis nehme, dass die beiden anderen Gesellschafter das Vertrauensverhältnis zu Prof. Dr. Schwarz als nachhaltig gestört ansehen und die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat sich daher diesen Anträgen nicht widersetzen werden.“*[898]

Die Einladung zur Sitzung des Präsidialausschusses am 16. Januar 2013 war am 14. Januar 2013 seitens des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit an die Ausschussmitglieder verschickt worden. Als Tagesordnungspunkt 3 sah die Einladung die erwähnte Neustrukturierung der Geschäftsführung bzw. den Widerruf der Bestellung von Rainer Schwarz als Geschäftsführer vor. Nachrichtlich wurde die Einladung auch an Rainer Schwarz verschickt.[899] In den Vorbereitungsunterlagen von Innensenator Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung heißt hierzu:

> *„Im Rahmen der Aufsichtsratssitzung soll die Bestellung von Geschäftsführer Prof. Schwarz widerrufen werden. Nach Medienberichten wurde zwischen den*

---

[895] Ebd. S. 4
[896] Ebd. S. 8
[897] Ebd.
[898] Niederschrift der Sitzung des Präsidialausschusses des FBB-Aufsichtsrates am 16. Januar 2013, SKZL 914, Bl. 79
[899] Schreiben des Regierenden Bürgermeisters an Matthias Platzeck, Rainer Bomba u. a. v. 14. Januar 2013, SKZL 914, Bl. 88

> *Gesellschaftern Einvernehmen über die Ablösung vom Prof. Schwarz hergestellt, so dass eine Mehrheit für den Widerruf der Bestellung als Geschäftsführer gesichert gilt. Es werden (sic!) Diskussion zur Abfindung von Prof. Schwarz i.H.v. ca. 1,8 Mio € erwartet. Der Vertrag zwischen der FBB und Prof. Schwarz liegt hier nicht vor, da dieser ausschließlich im Präsidialausschuss und in der Gesellschafterversammlung behandelt wurde. Zur Einleitung der Bestellung eines neuen Geschäftsführers sind hier keine Hintergrundinformationen bekannt. Nach Medienberichten sind Thomas Weyer (Flughafen München) und Michael Garvens (Flughafen Köln/Bonn) im Gespräch.“*[900]

Auch im Vorfeld dieses wichtigen Vorgangs blieb der Innensenator außen vor bzw. war bei seiner Vorbereitung auf Medienberichte angewiesen. In der genannten Sitzung beschloss der Aufsichtsrat schließlich, Rainer Schwarz „mit sofortiger Wirkung als Geschäftsführer/Sprecher der Geschäftsführung“ abzuberufen. Weiter heißt es im Beschluss:

> *„Der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird beauftragt, unter Einbeziehung des in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens zu eventuellen Schadensersatzansprüchen, die Beendigung des Geschäftsführeranstellungsvertrages zwischen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz vorzubereiten.“*[901]

Das Zustandekommen des in dem Beschluss erwähnten Rechtsgutachtens behandeln wir in diesem Bericht in einen anderen Kapitel.

6. Das Kündigungsverfahren

Dass Rainer Schwarz seine Pflichten als Geschäftsführer der Flughafengesellschaft verletzt hat und damit ein hohes Maß an Verantwortung für das Debakel um den Flughafen BER trägt, ist für die Verfasser dieses Textes unstrittig. Leider wurde Schwarz bis heute nicht für sein Versagen belangt. Im Folgenden zitieren wir ausführlich aus verschiedenen Stellungnahmen der Kanzlei Hengeler Mueller, die diese in das Verfahren um die Kündigung von Schwarz in den Prozess eingebracht hatte. Wir dokumentieren diese Ausschnitte aus den Schriftsätzen deshalb, weil sie u. E. ein deutliches Bild von den Pflichtverletzungen zeichnen, die Schwarz in seiner Zeit als Sprecher der Geschäftsführung begangen hat. Es sind demnach nicht nur Teile des Untersuchungsausschusses zum Flughafen BER, die die Verantwortlichkeit von Schwarz klar verorten, sondern auch die Flughafengesellschaft in Gestalt ihrer Rechtsanwälte konstatierte Schwarz ein Versagen gleich auf mehreren Ebenen. Die in den Schriftsätzen der Anwälte der Flughafengesellschaft immer wieder erwähnten Briefe der Unternehmensberatung McKinsey behandeln wir in diesem Sondervotum in einem eigenen Kapitel.

Am 25. Juni 2013 hatte der damalige Vorsitzende des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft und Ministerpräsident von Brandenburg Matthias Platzeck in einem Schreiben an den damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz die außerordentliche Kündigung ausgesprochen. Diese Entscheidung beruhte auf einem

---

[900] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 14.01.2013, SenInn 9, Bl. 2
[901] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Januar 2013, S. 4, FBB 526, o. P.

Beschluss des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft vom 12. Juni 2013 (s. o.). Im Kündigungsschreiben heißt es wie folgt:

> *„Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft der Berlin Brandenburg GmbH („FBB“) hat am 12. Juni 2013 beschlossen, Ihren Geschäftsführeranstellungsvertrag mit der FBB vom 25. Januar 2011/22. Februar 2011 aus wichtigem Grunde fristlos zu kündigen, weil Sie ihre Sorgfaltspflichten als Geschäftsführer im Zusammenhang mit der Festlegung und der Verschiebung der Eröffnungstermine des BER in erheblichem Maße verletzt haben.*
> *Der Aufsichtsrat ist gemäß § 10 Abs. 2 der Satzung der FBB für die Kündigung von Anstellungsverträgen mit Geschäftsführern zuständig.*
> *Wie sich aus § 10 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates der FBB und aus der beigefügten originalen Ausfertigung des Protokolls der Aufsichtsratssitzung vom 12. Juni 2013 ergibt, bin ich als Vorsitzender des Aufsichtsrates der FBB bevollmächtigt, Ihnen diese Beschlusslage zu übermitteln und die fristlose Kündigung Ihres Antragsvertrags aus wichtigem Grund auszusprechen. Dies geschieht hiermit.“*[902]

Wie bereits oben erwähnt hatte Schwarz im Verfahren vertrauliche Unterlagen der Flughafengesellschaft verwendet, die ihm auch nach Beendigung seiner Geschäftsführertätigkeit zur Verfügung standen, da sie von ihm nicht ordnungsgemäß an das Unternehmen zurückgegeben worden waren. Aus diesem Grund entschloss sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 28. März 2014 eine „vorsorgliche erneute außerordentliche Kündigung“ vorzunehmen und die vertraulichen Unterlagen zurückzufordern. In dem Kündigungsschreiben vom am 28. März 2014 heißt es:

> *„Sie haben nicht nur ihre Sorgfaltspflichten als Geschäftsführer im Zusammenhang mit der Verschiebung und Feststellung der Eröffnungstermine des BER in erheblichem Maße verletzt. Sie haben nach der Beendigung Ihres Geschäftsführeramtes auch Unterlagen der FBB pflichtwidrig nicht an die FBB herausgegeben, sondern in Ihrem Besitz behalten. Ferner haben Sie vertrauliche Unterlagen der FBB in das vor dem Landgericht Berlin von Ihnen gegen die FBB angestrengte Verfahren eingeführt. Die dadurch offengelegten vertraulichen Unterlagen der FBB stehen zum ganz überwiegenden Teil in keinem Zusammenhang mit den von Ihnen geltend gemachten Ansprüchen. Damit haben Sie auch gegen Ihre Pflicht zum vertraulichen Umgang mit Informationen der Gesellschaft verstoßen.*
> *[...]*
> *Ferner fordere ich Sie hiermit auf, sämtliche Unterlagen der FBB, gleich in welcher Form sie in Ihrem Besitz befinden, unverzüglich an die FBB herauszugeben, keine Kopien (einschließlich elektronischer Kopien) zurückzubehalten und die vollständige Herausgabe ebenso schriftlich zu bestätigen wie die Tatsache, dass Sie keine Kopien (einschließlich elektronischer Kopien) von Unterlagen der FBB zurückbehalten haben. Für die Übergabe der in Ihrem Besitz befindlichen Unterlagen und den Eingang Ihrer Erklärung setze ich Ihnen eine Frist bis zum 4. April 2014.“*[903]

---

[902] Landgericht Berlin, Anlagenband K1-K20, Anlage 3: Außerordentliches Kündigungsschreiben vom Ministerpräsident des Landes Brandenburg Matthias Platzeck an Prof. Dr. Rainer Schwarz vom 25. Juni 2013, LG Berlin 7, Bl. 1 f

[903] Landgericht Berlin, Anlagenband B4-B50, Anlage B50: Erneutes außerordentliches Kündigungsschreiben von Klaus Wowereit an Rainer Schwarz vom 25. Juni 2013, LG Berlin 8

In einer Stellungnahme vom 26. Juni 2014 hatten die Anwälte der Flughafengesellschaft Schwarz mehrere Pflichtverletzungen vorgeworfen:

> *„Der Kläger verletzte seine Pflichten als Geschäftsführer, indem er seine Führungsverantwortung nicht wahrnahm. Er steckte den Kopf in den Sand und schob unliebsame Entscheidungen auf. Die neuerlichen Ausführungen des Klägers bestätigen, dass ihm massive Risiken für die Inbetriebnahme des BER am 3. Juni 2012 bekannt waren, er den Aufsichtsrat aber gleichwohl nicht über die Gefährdung dieses Inbetriebnahmetermins informierte.“*[904]

In einer weiteren Stellungnahme vom 2. Oktober 2014 warf Hengeler Mueller Schwarz wiederum mehrere Pflichtverletzungen vor. So habe dieser „wiederholt und in schwerwiegender Weise gegen seine Sorgfaltspflichten“ verstoßen, da er den Aufsichtsrat „nicht über die ihm bekannten Verzögerungen und Risiken für die termingerechte Inbetriebnahme des BER informiert“ habe. Weiterhin habe er versäumt, den Aufsichtsrat über die erheblich gefährdete Inbetriebnahme des BER zum 3. Juni 2012 sowie über die „gefährdende Verzögerungen bei der Erteilung der (Teil-)Nutzungsgenehmigung durch das Bauordnungsamt zu informieren.“[905] Stattdessen habe er „blind“ am geplanten Eröffnungstermin festgehalten, die „ihm zur Kenntnis gebrachten Bedenken der zuständigen Mitarbeiter und Berater beiseitegeschoben und den Projektbeteiligten im Frühjahr 2012 ein Denkverbot erteilt […].“[906] Hengeler Mueller führte hierzu als Beweismittel die Schreiben von McKinsey vom 15. März und 13. April 2012 an. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April 2012 habe, so Hengeler Mueller, die Geschäftsführung in Anwesenheit von Schwarz berichtet,

> *„dass die Eröffnung zum 3. Juni ‚gesichert’ sei. Diese Aussage steht in Widerspruch zu dem Vorbringen des Klägers, dass er im Hinblick auf die Schreiben von McKinsey berichtet habe, dass eine Inbetriebnahme ‚sehr problematisch’ sei. Diese Einschätzung war indes bekannt, und zwar bereits aus der ORAT-Projektbesprechung vom 22. Februar 2012, der Stellungnahme der B5-Gruppe vom 28. Februar 2012 und den BBI-Statusberichten von der fehlenden Operabilität während des ORAT-Betriebs.“*[907]

Zum Verständnis von Schwarz über seine Rolle innerhalb der Geschäftsführung ließ die Flughafengesellschaft ihre Rechtsanwälte ausführen, dass Schwarz

> *„ein völlig falsches Verständnis von seinem Verantwortungsbereich hatte. Er behauptet weiterhin, er sei für Bau und Betrieb des BER nicht verantwortlich gewesen, da diese Aufgaben in ‚alleinigen Verantwortung des Geschäftsführers Technik’ gelegen hätten. Gleichzeitig und im Widerspruch zu seiner vermeintlich fehlenden Verantwortlichkeit behauptet der Kläger, es sei ‚keinem Mitarbeiter oder externen Berater verwehrt (gewesen), sich an den Kläger zu wenden und anzuzeigen, dass die IBN nicht mehr zu halten sei’. Der Kläger kann seine Weigerung, die Geschäfte der*

---

[904] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 26. Juni 2014, LG Berlin 5, Bl. 102
[905] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 2. Oktober 2014, LG Berlin 6, Bl. 2
[906] Ebd.
[907] Hengeler Mueller: Stellungnahme zu 93 O 55/13 vom 2. Oktober 2014, LG Berlin 6, Bl. 4

Beklagten eigenverantwortlich zu leiten, mit derartigen Behauptungen nicht rechtfertigen.“[908]

Zudem seien Schwarz die Risiken für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 bekannt gewesen:

„Der Kläger kannte zahlreiche erhebliche Risiken für eine Inbetriebnahme des BER zum 3. Juni 2012. Dem Kläger waren ab Februar 2012 – und damit knapp ein Vierteljahr (!) bevor er den Aufsichtsrat über die erforderliche Verschiebung des Inbetriebnahmetermins informierte – bekannt, dass mit der Brandschutzanlage eine sicherheitsrelevante Funktion nicht wie geplant zur Verfügung stehen würde. Das räumt der Kläger selbst ein. Die pauschale Behauptung, ‚die Umstellung der Brandschutzanlage auf eine halbautomatische Steuerung [habe] keinerlei Anlass zur Befürchtung [gegeben], der Inbetriebnahmetermin am 03.06.2012 sei nicht mehr zu halten’, enthebt den Kläger nicht von seiner Verantwortung. Der Kläger hätte zumindest eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins in Betracht ziehen (und mit dem Aufsichtsrat erörtern) müssen. Es musste sich ihm jedenfalls aufdrängen, dass die noch ausstehende Genehmigung eines Alternativkonzepts die Inbetriebnahme massiv gefährdete. Das gilt umso mehr, als der Kläger hierauf mehrfach eindringlich hingewiesen worden war [...].
Spätestens ab März 2012 war dem Kläger zudem bekannt, dass sich infolge des zeitaufwendigen Abstimmungsprozesses mit dem Bauordnungsamt Verzögerungen ergaben und sich die Versagung der Nutzungserlaubnis für das Fluggastterminal immer deutlicher abzeichnete. Wie dem Kläger als Leiter des Projekts ORAT ebenfalls bekannt war, bestanden bei Beginn des Integrationsprobebetriebs erhebliche Rückstände bei der operativen Betriebsfähigkeit: Am 22. Februar 2012 bestand bei einem verbleibenden Zeitraum von gut drei Monaten bis zum geplanten Inbetriebnahmetermin ein Rückstand von rund drei Monaten. Die Berater von McKinsey und der Flughafen München GmbH teilten in Schreiben vom 14. und 15. März 2012 mit, dass ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme bestehe. Der Erfolg der geplanten Inbetriebnahme war aus Sicht der Berater ‚nicht sicherzustellen’.
Die Entrauchungsanlage musste für die Einhaltung des Eröffnungstermins am 3. Juni 2012 zwingend bis Mitte April 2012 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Dass dies nicht möglich war, wusste der Kläger spätestens seit dem 18. April 2012.“ [909]

Zur Verantwortlichkeit von Schwarz heißt es im Schriftsatz der Anwälte der Flughafengesellschaft vom 26. Juni 2014:

„Der Kläger hat seine Verantwortung für die Umsetzung des Projekts BER nicht wahrgenommen. Er fühlte sich für Bau und Inbetriebnahme des BER nicht verantwortlich und behauptet gebetsmühlenartig, ‚die Aufgaben von Bau und Planung , hätten in ‚der alleinigen Verantwortung des Geschäftsführers Technik’ gelegen. Das von der Beklagten zitierte Organisationskonzept hingegen beschreibt Details der Projektabwicklung, die ‚der Gesamtgeschäftsführung’ – und damit auch dem Kläger – berichtet wurden. Damit gehörten diese Maßnahmen ausdrücklich zum

[908] Hengeler Mueller: Stellungnahme zu 93 O 55/13 vom 26. Juni 2014, LG Berlin 5, Bl. 101
[909] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 26. Juni 2014, LG Berlin 5, Bl. 102f

Verantwortungsbereich des Klägers. Diese Verantwortung hat der Kläger – wie er selbst vorträgt – in keiner Weise wahrgenommen.
Der Kläger hat sich stattdessen, komme was wolle, auf dem 3. Juni 2012 als Inbetriebnahmetermin festgelegt und sich jeder Handlungsalternative verschlossen. Er wies seinen eigenen Berater darauf hin, dass der Termin um jeden Preis gehalten werden müsse und er sich jede Kritik daran verbete. Mit der Behauptung, es verbiete sich ‚nach allen Managementregeln', ‚Grundsatzfragen im Schlussspurt eines Projektes erneut zu diskutieren', bestätigt der Kläger seine Flucht aus der Verantwortung einmal mehr. Der Versuch des Klägers, dieses Verhalten zur Tugend zu erklären, scheitert. Es gibt keine Managementregel, die es einem Geschäftsführer verbietet, Verantwortung für sein Unternehmen zu übernehmen und ihn zwingt, an überholten Entscheidungen zum Schaden der Gesellschaft um jeden Preis festzuhalten.
[...]
Er verharmloste gegenüber dem Aufsichtsrat die Risiken, die sich bei der Errichtung der Brandschutzanlage und deren Genehmigung durch die Bauordnungsbehörde gezeigt hatten. Dabei hatte der Kläger den Aufsichtsrat nicht erst zu informieren, als feststand, dass der Inbetriebnahmetermin ‚nicht zu halten war'. Er musste den Aufsichtsrat bereits über bestehende Risiken unterrichten, um diesem eine eigenständige Entscheidung zu ermöglichen." [910]

Zum Umgang von Schwarz mit den Warnschreiben von McKinsey heißt es bei den Anwälten der Flughafengesellschaft in ihrer Stellungnahme vom 2. Oktober 2014:

„Darüber, dass McKinsey zwingend einzuhaltende bauliche Fertigstellungstermine voraussetzte und die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 bestenfalls unter engen Bedingungen für möglich hielt, unterrichtete der Kläger den Aufsichtsrat unstreitig nicht. Im Gegenteil: Nach seinem eigenen Bekunden versicherte er dem Aufsichtsratsvorsitzenden am 20. April 2012, dass ‚auch McKinsey [seine] Sichtweise nunmehr jedenfalls insoweit teilte, dass mit den geplanten Endspurtmaßnahmen die Inbetriebnahme möglich erscheint'. Dabei unterschlug der Kläger insbesondere, dass einzelne von McKinsey benannte (zwingend einzuhaltende) Termine für die bauliche Fertigstellung zum Zeitpunkt seiner Berichterstattung an den Aufsichtsrat am 20. April 2012 bereits verfehlt worden waren. Der Einschätzung von McKinsey war damit bereits die Grundlage entzogen und die Erklärung mithin falsch. Sein Einwand, die betreffenden Bauabschnitte seien nach seiner damaligen Einschätzung ‚vielleicht schon fertig' gewesen, belegt allenfalls, dass der Kläger gegen seine Pflicht verstieß, sich die für seine Berichterstattung notwendigen Informationen zu beschaffen. Das hat der Kläger ersichtlich nicht getan, sondern Erklärungen gegenüber dem Aufsichtsrat bestenfalls ins Blaue hinein abgegeben." [911]

Neben der fehlenden Berichterstattung über die McKinsey-Schreiben stellten Hengeler Mueller in ihrer Stellungnahme vom 2. Oktober 2014 weitere Pflichtverletzungen fest:

„Demgegenüber trägt der Kläger nichts dazu vor, wann, in welchem Turnus, in welchem Forum und zu welchem Anlass er sich über Risiken für die termingerechte Inbetriebnahme des BER informiert haben will. Von den massiven Problemen bei der Errichtung der Brandschutzanlage will der Kläger nichts gewusst, an den

[910] Ebd. Bl. 103ff
[911] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 2. Oktober 2014, LG Berlin 6, Bl. 6

> *maßgeblichen Sitzungen der Projektverantwortlichen will er nicht teilgenommen haben. Die Schreiben, in denen das Bauordnungsamt eindringlich vor Risiken für die termingerechte Inbetriebnahme warnte, will der Kläger nicht einmal zur Kenntnis genommen haben. Dabei wusste der Kläger erklärtermaßen, dass es für die termingerechte Inbetriebnahme des BER entscheidend auf die Erteilung der (Teil-)Nutzungsgenehmigung durch das Bauordnungsamt ankam. Es steht damit nach dem eigenen Vorbringen des Klägers fest, dass er seiner Führungsverantwortung nicht gerecht wurde und damit seine Pflichten als Geschäftsführer verletzte. Es gibt keine Umstände, die von der Beklagten darüber hinaus darzulegen und zu beweisen wären.“*[912]

Das Landgericht Berlin erklärte die außerordentliche Kündigung vom 25. Juni 2013 für unwirksam und stellte in seinem Urteil vom 23.10.2014 fest, dass der Anstellungsvertrag zwischen Schwarz und der Flughafengesellschaft bis Ende Februar 2014 bestand. Demnach hätten die Klageanträge von Schwarz Erfolg, die sich auf Zahlung eines „monatlichen Gehalts von jeweils 27.500,- € brutto und des Gegenwerts eines vertragsgemäßen Dienstwagens in Höhe von 1.763,35 € brutto bis einschließlich Februar 2014“[913] richten. Das Gericht stützte seine Entscheidung auf den Umstand, dass die außerordentliche Kündigung zu spät erfolgt sei. Auch wurde in dem Verfahren nicht untersucht, ob Schwarz für die Verschiebung der Inbetriebnahme verantwortlich sei. So berufe sich die Flughafengesellschaft

> *„zur Begründung ihrer Kündigung auch nicht darauf, dass der Kläger die nicht rechtzeitige Inbetriebnahme zu verantworten habe. Hinsichtlich der Kündigung vom 25. Juni 2013 bezieht sie sich ausschließlich auf Versäumnisse, die darin bestehen sollen, dass der Kläger die objektiv bereits unabwendbar feststehende Unhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins – wer auch immer hierfür verantwortlich sein mag – dem Aufsichtsrat nicht kommunizierte, ihm entscheidende Informationen, aus denen sich die Unhaltbarkeit ergab, vorenthielt, notwendige Entscheidungen unterließ (etwa den Vorschlag an den Aufsichtsrat, die Inbetriebnahme zu verschieben) oder Entscheidungen ohne ausreichende Informationsgrundlage traf (Vorschlag der Verschiebung der Inbetriebnahme auf den 17. März 2013). Dies hat im Ergebnis keinen Erfolg.“*[914]

Das oben erwähnte Rechtsgutachten fand nach Aussage des Justiziars der Flughafengesellschaft Gottfried Egger allerdings keinen Eingang in den Prozess, den Schwarz gegen die Flughafengesellschaft führte.[915] In dem Rechtsstreit wäre die Anführung eines solchen Gutachtens laut Egger wichtig gewesen – im Zusammenhang mit anderen Rechtsstreitigkeiten der Flughafengesellschaft hätte sich die gutachterliche Feststellung von Pflichtverletzungen durch Rainer Schwarz allerdings kontraproduktiv ausgewirkt. So sagte Egger vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„Natürlich ist es eigentlich dann auch wichtig, ich sage mal, auch für den Rechtsstreit, eigentlich dann auch Pflichtverletzungen [...] klar, juristisch mussten Sie natürlich vortragen, Pflichtverletzungen so viel wie möglich. Und insoweit wurden ja parallel dann auch Rechtsstreitigkeiten geführt mit Air Berlin. Das heißt also, das war jetzt*

---

[912] Ebd. S. 7
[913] Landgericht Berlin, Geschäftszeichen 93 O 55/13, S. 12
[914] Ebd. S. 13
[915] Zeuge Gottfried Egger, Wortprotokoll der Vernehmung am 20. November 2015, S. 60

> *hier eine schwierige Gratwanderung, weil ich weiß: Was wird da vorgeworfen. Wird das irgendwann dann auch eingeführt? – Und auf der einen Seite in Sachen Air Berlin eigentlich jetzt hier vorzutragen: Die Geschäftsführung hat keine Pflichtverletzung. – Das ist ein Spagat, den können Sie nicht dann auflösen. [...] Das heißt also, wir können nicht jetzt hier auf der einen Seite vortragen: Keine Pflichtverletzungen -, auf dem anderen Prozess tragen Sie vor: Pflichtverletzungen!"*[916]

Da sich die Flughafengesellschaft laut Egger mit Schadensersatzforderungen in dreistelliger Millionenhöhe konfrontiert sah, sei es aus wirtschaftlicher Sicht besser gewesen, nicht vehement gegen Schwarz vorzugehen, d. h. die Pflichtverletzungen seitens der Geschäftsführung nicht allzu sehr auszubreiten – indem bspw. das Haftungsgutachten in den Prozess gegen Schwarz eingebracht worden wäre – und man bei der Beschreibung von Pflichtverletzungen „nicht so weit zurückgeht"[917]:

> *„**Vorsitzender Martin Delius**: Ich fasse nochmal 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."*[918]

Dennoch hatte die Flughafengesellschaft Ansprüche gegenüber ihren vormaligen Geschäftsführern geltend gemacht. Dies geht aus der Antwort einer Schriftlichen Anfrage an den Senat von Martin Delius hervor. Im November 2015 teilte Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup mit, dass die Flughafengesellschaft vorgetragen habe,

> *„dass die ‚versicherten Personen' pflichtwidrig an dem Inbetriebnahme-Termin 03.06.2012 bis zum 08.05.2012 festgehalten hätten, obwohl ihnen bereits im Vorfeld, spätestens jedoch zur Jahreswende 2011/2012, hinreichende Indizien und Informationen vorgelegen hätten, die darauf schließen ließen, dass der Termin nicht gehalten werden könne. Es seien durch vor dem Hintergrund der Terminverschiebung sinnlose Investitionen und Vertragsabschlüsse der FBB Schäden entstanden."*[919]

Die Ansprüche seien durch die für Schwarz und Körtgen von der Flughafengesellschaft abgeschlossene Directors & Officers-Versicherung reguliert worden. Die Höhe der Versicherungssumme unterliege jedoch der Vertraulichkeit.[920] Laut einem Bericht des Tagesspiegels soll es sich bei den Zahlungen der Versicherung um eine Summe von 12 Millionen Euro handeln.[921] Schwarz wurde demnach für sein Versagen und sein von der Flughafengesellschaft gutachterlich festgestelltes pflichtwidriges Verhalten im Zusammenhang mit dem Projekt BER bislang nicht persönlich belangt. Er und die Flughafengesellschaft hielten sich an der Versicherung schadlos, die die Flughafengesellschaft für Schwarz abgeschlossen hatte.

---

[916] Ebd. S. 61
[917] Ebd. S. 63
[918] Ebd. S. 62
[919] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17389
[920] Ebd.
[921] Tagesspiegel online (BER verdient 12 Millionen Euro an Nichteröffnung) v. 13.07.2015. Im Internet: http://www.tagesspiegel.de/berlin/haftpflichtversicherung-der-ex-chefs-zahlt-ber-verdient-12-millionen-euro-an-nichteroeffnung/12050616.html (Stand: 01.05.2016)

7. Mangelhafte Haftungsprüfung

Die Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft hatte bei ihrer Sitzung am 2. November 2012 beschlossen, Haftungsfragen bzgl. der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER prüfen zu lassen. Der Beschluss der Gesellschafterversammlung lautet wie folgt:

> *„Die Gesellschafterversammlung nimmt den Beschluss des Aufsichtsrates zur Kenntnis, die Geschäftsführung zu beauftragen, durch eine Rechtsanwaltskanzlei sämtliche Haftungsfragen im Zusammenhang mit den BER-Verschiebungen vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und anschließend auf den 27.10.2013 auf der Basis ihrer Ursachenanalyse zu klären, die von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu prüfen ist. Bei der Auswahl der Rechtsanwaltskanzlei und der Wirtschaftsprüfungskanzlei ist der Aufsichtsrat zu beteiligen. Die Ergebnisse der Prüfung durch die Rechtsanwaltskanzlei sind dem Aufsichtsrat im ersten Quartal 2013 vorzulegen.“*[922]

Mit der Erstellung der Ursachenanalyse wurde die Flughafengesellschaft selbst beauftragt. Die Analyse firmierte intern unter dem Titel „Rechenschaftsbericht“. Dieser Bericht wurde von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG geprüft, die Ergebnisse wurden schließlich der Kanzlei Hengeler Mueller zur Prüfung vorgelegt.

Der Landesrechnungshof Brandenburg bemängelte in seiner umfangreichen Mitteilung vom 10. Juli 2015 an das Brandenburgische Finanzministerium, dass der Untersuchungsauftrag der gesamten Haftungsprüfung nicht weit genug gefasst gewesen sei.[923] So habe der Aufsichtsrat am 11. November 2012 zwar beschlossen, „sämtliche Haftungsfragen“ überprüfen zu lassen, die Leistungsbeschreibung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft habe sich sodann jedoch nur auf eine mögliche Haftung von Geschäftsführern und Aufsichtsratsmitgliedern bezogen. Die Haftung der Bereichsleiter, der Projektsteuerung WSP CBP sowie der Planer und ausführenden Baufirmen sei demnach von der Prüfung ausgenommen worden – „obwohl deren Handeln wesentlich für den Projektverlauf war.“[924]

a. Der Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft

Der Rechenschaftsbericht sei auf Grundlage des Beschlusses der Gesellschafterversammlung vom 2. November 2012 erstellt worden, heißt es in dessen Einführung. Die dem Untersuchungsausschuss vorliegende Berichtsversion trägt das Datum vom 31. Januar 2013. Unterzeichnet wurde der Bericht von Gottfried Egger und Uwe Hörmann im Auftrag der damaligen Geschäftsführung – also Rainer Schwarz und Horst Amann. Unterstützt wurde das „interdisziplinäre Team“, welches den Bericht zusammenstallte, laut Angaben in der Einführung durch die Kanzlei Kapellmann Rechtsanwälte sowie PricewaterhouseCoopers.

---

[922] Zit. n. 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 v. 31.01.2013, FBB 552, S. 2
[923] Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung v. 10.07.2015, S. 291
[924] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung v. 10.07.2015, S. 298

Verfasst wurde der Bericht im Zeitraum Dezember 2012 bis Januar 2013.[925] Laut Einführung soll es sich bei dem Bericht um die zusammengetragenen „tatsächlichen Grundlagen für die Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg International vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013“ handeln.[926] Weiter heißt es einführend:

> *„Der so aufbereitete Sachverhalt soll durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf Vollständigkeit und durch eine gesondert zu beauftragende Rechtsanwaltskanzlei auf vorliegende Haftungstatbestände bezüglich der Organe Geschäftsführung und Aufsichtsrat überprüft werden.“*[927]

Allerdings schränken die Verfasser den Gehalt des Berichts gleich auf dessen erster Seite ein. So enthalte der Rechenschaftsbericht

> *„keine Wertungen und beschränkt sich auf eine objektive Darstellung nachvollziehbarer, zumeist schriftlich dokumentierter Fakten. Er enthält keine fachliche Einschätzung einzelner Planungs- und Bauablaufstörungen und Verantwortlichkeiten hierfür. Ebenso wenig wird beurteilt, ob und inwieweit Organe des Unternehmens oder Projektbeteiligte ‚rechtzeitig' oder ‚richtig' informiert wurden oder entschieden haben.“*[928]

Bei solcherlei Einschränkungen stellt sich allerdings die Frage, inwieweit es sich bei dem von der Flughafengesellschaft vorgelegten Bericht tatsächlich um einen solchen handelt, mit dem irgendeine Art von Rechenschaft abgelegt werden könnte. Wenn von den Verfassern bewusst auf Wertungen – ebenso wie ein Fazit – verzichtet wird, so legt dies zumindest den Schluss nahe, dass mit dem Bericht auch bewusst keine Rechenschaft abgelegt werden sollte. Inwieweit eine Darstellung „objektiv“ sein kann, wenn an ihrer Abfassung ein Justiziar beteiligt ist, der über Jahre selbst mit dem Projekt BER befasst war, muss deutlich bezweifelt werden. Weiterhin eingeschränkt wird der Gehalt des „Rechenschaftsberichts“ ebenfalls durch den in seiner Einführung enthaltenen Verweis, dass „einzelne Aufklärungsgespräche mit den Projektbeteiligten geführt“ worden seien. Die hier erlangten Informationen seien in den Bericht eingeflossen. Dabei handle es sich

> *„vornehmlich um Erkenntnisse mit verdeutlichendem Charakter, speziell hinsichtlich solcher Zusammenhänge, die sich aus Sitzungsprotokollen allein nicht erschlossen hatten. Auf eine formale Dokumentation der Gespräche im Rechenschaftsbericht ist verzichtet worden, um in Betracht kommende Zeugenaussagen nicht vorwegzunehmen und die Ansprechpartner zu einer konstruktiven Mitwirkung zu veranlassen.“*[929]

Dass Personen für die Erstellung des Berichts in einem vertraulichen Zusammenhang befragt worden sein sollen, mag zu rechtfertigen sein. Allerdings nur, wenn mit den in solchen Befragungen gewonnenen Erkenntnissen ein Beitrag zur Aufklärung diverser

---

[925] 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 v. 31.01.2013, FBB 552, S. 2f
[926] Ebd. S. 2
[927] Ebd.
[928] Ebd.
[929] Ebd.

Zusammenhänge geleistet werden könnte, was die Gründe für die im Berichtstitel genannten Verschiebungen der Inbetriebnahme betrifft. Da die Verfasser jedoch bewusst auf Wertungen und Beurteilungen des Handelns einzelner Unternehmensorgane verzichten, bleibt fraglich, inwieweit solche Informationen tatsächlich sinnvoll zu einer Haftungsprüfung beitragen können. Weiterhin geben die Verfasser den womöglich unbeabsichtigten Hinweis darauf, dass die in der Vergangenheit erstellten Protokolle im Zusammenhang mit dem Projekt BER selbst von der Flughafengesellschaft als teilweise untauglich angesehen werden, die Dokumentation des Projekts BER durch die Flughafengesellschaft demnach mangelhaft war.

Im Zusammenhang mit den D&O-Versicherungen für die Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen heißt es im Rechenschaftsbericht, dass diese für Schwarz bei der HDI-Gerling, Industrie Versicherung AG abgeschlossen worden sei. Im Anstellungsvertrag von Schwarz vom. 25.01./22.02.2011, mit dem sein seit 2006 bestehendes Arbeitsverhältnis verlängert worden war, heißt es hierzu laut Rechenschaftsbericht:

> *„Der Geschäftsführer ist über die bestehende D&O-Haftpflichtversicherung der Gesellschaft mitversichert. Der Geschäftsführer haftet nur im Rahmen der Versicherung, wobei der Geschäftsführer im Schadensfall einen Selbstbehalt in Höhe von mindestens 10 % des Schadens bis zur Höhe der 1 ½-fachen festen jährlichen Vergütung zu tragen hat. Diese Haftungsgrenze gilt nicht bei Vorsatz.“*[930]

Eine ähnliche Klausel fand sich auch im Anstellungsvertrag von Manfred Körtgen vom 18. August 2008.[931] Der schließlich mit Körtgen ausgehandelte Aufhebungsvertrag sah vor, dass dessen Anstellungsverhältnis zum 30. Juni 2012 beendet wurde.[932]

Planung und Bau des Flughafens waren innerhalb der Projektstruktur dem „Bereich B“ zugeordnet. Zur Charakterisierung dieses Bereichs heißt es im Rechenschaftsbericht:

> *„Der Bereich B ist Bauherr des Flughafens und hat den Status eines Zentralbereichs. Dies bedeutet, es werden übergreifende strategische, planerische, beratende, prüfende oder unterstützende Leistungen erbracht. Er ist ebenfalls für alle Planungs- und Bauangelegenheiten verantwortlich, dies umfasst auch die Kosten- und Terminverantwortlichkeit. Die durch anderen (sic!) Geschäfts- und Servicebereiche in Betriebskonzepten formulierten Anforderungen an die Infrastruktur BBI werden durch den Bereich Planung & Bau BBI auf Kompatibilität geprüft und in den Planungs- und Bauprozess eingebunden. Der Bereich B führt somit alle im Zusammenhang mit dem Projekt BER stehenden Planungs- und Vergabetätigkeiten aus und steuert als Bauherr die Bautätigkeiten.“*[933]

Zuständig für den Projektbereich B auf Geschäftsführerebene war zum Zeitpunkt der Verschiebung der Inbetriebnahme im Jahr 2012 der Geschäftsführer Technik, also Manfred Körtgen. Laut Rechenschaftsbericht trägt der Geschäftsführer Technik

> *„die Verantwortung für den Bereich Planung und Bau BBI, ist disziplinarisch Vorgesetzter des Bereichsleiters B – Planung und Bau BBI und verantwortlich für die*

[930] Zit. n. ebd. S. 35
[931] Ebd. S. 36
[932] Ebd. S. 35
[933] Ebd. S. 52

> *Planung, den Bau und die Finanzierung des Projektes BER. Eingriffe der Geschäftsführung in die Tätigkeiten der ihnen unterstellten Leiter erfolgen bei festzustellenden Ziel- und Budgetabweichungen bzw. bei der Verletzung definierter Qualitätsstandards.“*[934]

Zur Beauftragung von Drees & Sommer heißt es, dass die 2007 erfolgten Umstellungen in der Projektstruktur ein „Neuaufsetzen“ der Prozesse bei Projektmanagement, Planung und Bauvergaben erforderlich gemacht hätten:

> *„Zur Absicherung der neuen Struktur wurde ein neues Projektmanagementbüro als sog. Construction Manager gesucht, der ein verstärktes Projektmanagement für sämtliche Bereiche des Fluggastterminals übernehmen sollte, insbesondere für die in Aussicht gefassten 7 Teilausschreibungen des Terminals an Teil-GU´s. Die Firma CBP sollte weiterhin für die weiterhin insgesamt inzwischen 17 Teilprojekte außerhalb des Fluggastterminals zuständig sein. Lediglich für das Fluggaststerminal sollte die Projektsteuerung von CBP auf übergreifende Berichtsfunktionen und Schnittstellenbearbeitung zurückgeführt werden. Die Kernaufgaben des Projektmanagements für das Terminal sollte dagegen der neue Construction Manager wahrnehmen.“*[935]

Das Unternehmen Drees & Sommer wurde schließlich nach einer EU-weiten Ausschreibung am 25. März 2008 beauftragt. Die Beauftragung sollte in mehreren Stufen erfolgen, die erste Stufe sollte bis zum 28. Februar 2009 laufen.[936] Allerdings habe es im Vorfeld der im Construction Management-Vertrag vorgesehenen Anschlussbeauftragung

> *„erhebliche Reibungsverluste zwischen Mitarbeitern der Firma Drees & Sommer und Beteiligten der FBB-Projektorganisation gegeben. Die in der Projektorganisation der FBB tätigen eigenen Mitarbeiter rügten in umfassender Form Leistungsmängel und Defizite der Firma Drees & Sommer bei der Projektarbeit bzw. bei den Kompetenzen der hierfür abgestellten Mitarbeiter. Drees & Sommer dagegen verlangte eine umfassende Nachbesserung der vertraglichen Bedingungen.“*[937]

Weiterhin habe Drees & Sommer für die abgelaufene Vertragsstufe einen umfangreichen Nachtrag gestellt und Schadensersatzansprüche bei einer Nichtverlängerung des Vertrages angedroht. Die Flughafengesellschaft habe sich hier erheblich bemüht und Zugeständnisse gemacht.[938] Das Vorhaben, keine Wertungen vornehmen zu wollen, scheint sich bei den Berichterstattern demnach lediglich auf Organe der Flughafengesellschaft zu beschränken. Zu den anfänglichen Leistungen der pg bbi heißt es:

> *„Die Ausschreibung und Vergabe des Rohbaus erfolgte noch im Wesentlichen auf Basis der Entwurfsplanung des Standes Oktober 2007. Auf dieser Grundlage wurde mit den Rohbauarbeiten im Juli 2008 begonnen. Pg bbi gelang es nicht, die Ausführungsplanungen sukzessive zum Projektfortschritt auszuliefern. Die Ausführungsunterlagen waren zudem in weiten Teilen fehlerhaft. Die*

---

[934] Ebd. S. 57
[935] Ebd. S. 156
[936] Ebd.
[937] Ebd. S. 156f
[938] Ebd. S. 157

> *Nachbesserungen von Planungsarbeiten und die Fortführung der Planung entsprechend den geänderten Projektanforderungen führten zu erheblichen Störungen bei der Abwicklung des Rohbauauftrages, der jedoch hinsichtlich der Kernleistungen im Wesentlichen noch zeitgerecht abgeschlossen werden konnte.“*[939]

Im Jahr 2009 seien Nachlieferungen der TGA-Planung erforderlich gewesen. IGK IGR, welche innerhalb der pg bbi für die Fachplanung zuständig gewesen sei, habe „Ende 2009/Anfang 2010“ den „Überblick verloren und keinerlei Konzepte und Perspektiven mehr für eine Bewältigung der Planungsaufgabe“ gehabt.[940] Nachdem IGK IGR schließlich am 8. Februar 2010 einen Insolvenzantrag gestellt habe, seien die übrigen Gesellschafter der pg bbi – also gmp und JSK – nicht in der Lage gewesen,

> *„die TGA-Planungsleistung konsequent und gesamtheitlich zu steuern, um so eine in sich geschlossene Gesamtplanung zu präsentieren. Sowohl ausführende Unternehmen wie auch Planungs-ARGE hatten Anfang 2010 erhebliche Schwierigkeiten, die TGA-Ausführungsleistungen voranzutreiben und hierfür die notwendigen Vorleistungen beizuschaffen. Der angestrebte Inbetriebnahmetermin im Oktober 2011 geriet in Gefahr.“*[941]

Gemeinsam mit den damals neuen Sicherheitsanforderungen der EU-Verordnung 297/2010, wegen der die so genannten Pavillons am Terminal errichten wurden, lagen laut dem Rechenschaftsbericht „damit zwei voneinander unabhängige Gründe vor, die eine Verschiebung des Fertigstellungstermins von Oktober 2011 auf Juni 2012 erforderlich machten.“[942]

Laut Rechenschaftsbericht sei den Projektbeteiligten „Anfang Mai 2012“ die „abschließende Erkenntnis“ gekommen, dass „eine Inbetriebnahme des Flughafens BER zum 03.06.2012 trotz aller Anstrengungen nicht mehr möglich war.“ Es lasse sich hier differenzieren zwischen einer „zunehmend kritischen Phase im Februar/März/April 2012“, den „Vorgängen zwischen Freitag, dem 04.05.2012, und Dienstag, dem 08.05.2012“ und der „anschließenden Phase bis zur Aufsichtsratssitzung am 16.05.2012“.[943] So seien zu Beginn des Jahres 2012 die Planungsarbeiten der pg bbi „immer noch nicht abgeschlossen“ gewesen, das überarbeitete Brandschutzkonzept habe noch nicht vorgelegen und die abschließenden Entrauchungsmatrizen seien von der pg bbi noch nicht gefertigt gewesen. Als Reaktion habe die pg bbi die Idee der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ als Interimslösung entwickelt.[944] Im Zeitraum von Februar bis April 2012 habe es allerdings eine „Vielzahl von Warnhinweisen im Hinblick auf das mögliche Fehlschlagen der Inbetriebnahme“ gegeben. So habe es Hinweise des TÜV Rheinland gegeben, ein Protokoll der Taskforce Brandschutz, ein Protokoll von hhp berlin sowie zwei Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald.[945] In einem Krisengespräch am 4. Mai 2012 habe die pg bbi bzw. ihr Mitarbeiter Erik Willner einräumen müssen, dass

---

[939] Ebd. S. 163
[940] Ebd. S. 165
[941] Ebd. S. 165
[942] Ebd.
[943] Ebd. S. 171
[944] Ebd.
[945] Ebd.

„die Zeiträume für den Abschluss der sicherheitstechnischen Anlagen erst nach dem Eröffnungstermin lagen und daher die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins nicht mehr als gesichert angesehen werden konnte. Die pg bbi verweigerte schließlich am 07.05.2012 die Unterschrift unter die Fertigstellungsbescheinigung als Voraussetzung für die abschließende Bewertung der vorläufigen Betriebsfähigkeit durch den Landkreis Dahme-Spreewald.“[946]

Zum Vorgang der Kündigung der pg bbi heißt es im Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft:

„Am 18.05.2012 fand ein Gespräch zwischen Hr. Korkhaus und Hr. Paap statt, in welchem dieser für die pg bbi unter Hinweis auf den gestörten Planungsablauf eine weitere finanzielle Forderung in Höhe von 164 Mio. €, zzgl. Auszahlung der Einbehalte geltend machte.
Die FBB hatte zum damaligen Zeitpunkt abzuwägen, ob angesichts der erheblichen Qualitätsdefizite bei den Planungsleistungen, sowie dem Vertrauensverlust zwischen pg bbi und allen auszuführenden (sic!) Firmen sowie der Genehmigungsbehörde eine weitere Beschäftigung ernsthaft in Betracht kam. Hierbei musste auch berücksichtigt werden, dass in der Vergangenheit im Aufsichtsrat durch Hr. Paap unterschiedliche Einschätzungen zu Terminszenarien verlautbart worden waren.
Die Projektleitung untersuchte daher zum damaligen Zeitpunkt Alternativszenarien, insbesondere die Weiterarbeit mit als zuverlässig angesehenen Nachunternehmern der Firma pg bbi (im Kündigungsfall). In der Projektleitung herrschte die Auffassung vor, durch Weiterbeschäftigung von Nachunternehmern der pg bbi und zusätzlich gebundenen Planungsbüros eine leistungsfähigere Planungseinheit zu schaffen.
In einem letzten Klärungsgespräch, das zur Verhandlung/Abwendung der Kündigung am 22.05.2012 unter Beteiligung der Geschäftsführung der pg bbi und der Geschäftsführung der FBB geführt wurde, präsentierte die pg bbi eine Abrechnung für den Fall einer einvernehmlichen Vertragsaufhebung, wonach noch ein Resthonorar von insgesamt 36.977.902,08 € offen stünde. Auszuzahlende Sicherheitseinbehalte in Höhe von 6 Mio. € seien noch hinzuzurechnen. Zudem fielen sogenannte Demobilisierungskosten von rund 20,9 Mio. € an.
Angesichts dieser Haltung sahen die Vertreter der FBB keine Möglichkeit mehr, die pg bbi weiter zu beschäftigen. Die FBB kündigte daraufhin unter dem 23.05.2012 den bestehenden Generalplanungsvertrag der pg bbi.“[947]

Der Aufsichtsrat hatte in seiner Sitzung am 16. Mai 2012 bereits die Auflösung der mit der pg bbi geschlossenen Verträge beschlossen. Warum danach noch Verhandlungen stattgefunden hatten und wie ernsthaft diese von der Flughafengesellschaft vor diesem Hintergrund geführt wurden, ist fraglich. Im Nachgang der Kündigung der pg bbi versuchte die Flughafengesellschaft Verträge mit einzelnen Planungsbüros abzuschließen. Zu den Problemen, die sich in diesem Zusammenhang auftaten, heißt es im Rechenschaftsbericht:

„Eine Vielzahl von Planern war allerdings nicht bereit, eine werkvertragliche Erfolgshaftung zu übernehmen und verlangte eine ‚Einstiegshonorierung’ zum Ausgleich dafür, dass die gekündigte pg bbi dem betroffenen Planungsbüro eine Vergütung für angeblich bereits erbrachte Leistungen noch schuldig geblieben sei.

[946] Ebd. S. 172
[947] Ebd. S. 172f

> *Ferner sollten die vertraglichen Beziehungen angesichts noch ungeklärter Budgetfragen gestuft und teilweise zeitlich begrenzt werden.“*[948]

Im Zusammenhang mit den Sitzungen der Taskforce Brandschutz heißt es im Rechenschaftsbericht, dass der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz über die Ergebnisse der Sitzungen informiert worden sei.[949] Gleiches gilt für den Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen: Am 9. Mai 2012 wandte sich das zuständige Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald mit einem Schreiben an diesen. Bezüglich eines neuen Inbetriebnahmetermins stellte die Behörde klar, dass ein „[…] weiterer Antrag, der die Nutzung des Terminals mit Interimsmaßnahmen wie zum Beispiel die Mensch-Maschine-Schnittstelle beinhaltet, […] nicht zum Erfolg führen“ werde.[950]

Das Gutachten vom Ernst & Young wurde laut Rechenschaftsbericht am 18. Mai 2012 von Hans-Joachim Paap an Joachim Korkhaus übergeben. Im Anschluss soll es auch der damaligen Geschäftsführung zur Kenntnis gelangt sein.[951]

b. Prüfung des Rechenschaftsberichts durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG wurde am 30. Januar 2013 mit der Prüfung des von der Flughafengesellschaft vorgelegten Rechenschaftsberichts beauftragt.[952] Ansprechpartner der KPMG war hierbei der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates. Mitgliedern dieses Ausschusses wurde von der KPMG an mehreren Terminen über Zwischenergebnisse ihrer Prüfung berichtet.[953] In der zum Vertrag zwischen der Flughafengesellschaft und der KPMG vom 30. Januar 2013 gehörenden Leistungsbeschreibung heißt es zum Leistungsgegenstand:

> *„Die Vollständigkeit und Plausibilität des Rechenschaftsberichts soll durch den Auftragnehmer (Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) geprüft werden. Diese Beurteilung der Vollständigkeit und Plausibilität soll dabei auf Basis des von FBB zur Verfügung gestellten Rechenschaftsberichts inkl. Anlagen, etwaiger vom Auftragnehmer als erforderlich erachteter Interviews mit Projektbeteiligten als auch der umfangreichen elektronischen Datenbibliothek (Basis für Erstellung des Rechenschaftsberichts) und eigener Recherchen und Befragungen erfolgen. [...] Nach abschließender Beurteilung durch den Auftragnehmer erfolgt die Vorlage des validierten Berichts an eine externe Rechtsanwaltskanzlei, die auf dieser Grundlage eine denkbare Haftung der Mitglieder von Geschäftsführung und Aufsichtsrat der FBB nach § 43 GmbHG beziehungsweise § 116 AktG. i. V. m. § 1 Nr. 3 Dritttelbeteiligungsgesetz prüfen soll. Die juristische Prüfung etwaiger Haftungstatbestände ist nicht Gegenstand der Leistung.“*[954]

---

[948] Ebd. S. 174
[949] Ebd. S. 265
[950] Zit. n. ebd. S. 338
[951] Ebd. S. 341
[952] KPMG, Prüfbericht und Anlage 2: Empfehlungen zu erweiterten Prüfungshandlungen im Rechenschaftsbericht. Klärung der Haftungsfrage v. 1. März 2013, SenInn 11, Bl. 208
[953] Ebd. Bl. 209
[954] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Umsetzung des Beschlusses des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 07.12.2012 – Klärung der Haftungsfrage – Leistungsbeschreibung, FBB 548, Bl. 17

Die Prüfung fand laut Bericht zwischen dem 4. und dem 28. Februar 2013 in den Räumen der Flughafengesellschaft statt.[955] Bereits am 7. Februar 2013 wies die KPMG gegenüber den Mitgliedern des Finanz- und Prüfungsausschusses darauf hin, dass „sich die vorgefundenen Rahmenbedingungen wesentlich von dem im Rahmen der Beauftragung zugrunde Gelegtem unterschieden haben.“[956] Als „Abweichungen“ nennt die KPMG in ihrem Prüfbericht beispielsweise, dass in der Leistungsbeschreibung u. a. von einer „Ursachenanalyse“ und eine „Zusammenfassung wesentlicher Ursachenzusammenhänge bzgl. der Verschiebungen“ als Grundlagen für den Prüfbericht ausgegangen werden sollte. Im Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft habe allerdings „[k]eine ursachenorientierte Analyse“ stattgefunden, auch enthielte er keine „systematische Darstellung der Gründe der Verschiebungen“.[957] Es seien zudem ausschließlich „finale Dokumente“ im Rechenschaftsbericht berücksichtigt worden, „Arbeitsstände oder interne Abstimmungen und Kommunikation“ seien nicht berücksichtigt worden.[958] Weiterhin merkt KPMG an: „Keine Berücksichtigung von Informationen die ggf. unter dem Gesichtspunkt des Organisationsverschuldens den Organen (Geschäftsführung und Aufsichtsrat) hätten bekannt sein können.“[959] Zusammenfassend beschreibt KPMG den von der Flughafengesellschaft vorgelegten Rechenschaftsbericht wie folgt: Dieser sei

> *„nicht – wie in der Leistungsbeschreibung dargestellt – ursachenorientiert aufbereitet. Die Autoren hatten stattdessen einen zeitlich zunächst einmal rückwärts und dann wieder zeitlich nach vorne gerichteten Aufbau gewählt. Ausgangspunkt der Darstellung im Rechenschaftsbericht sind die jeweiligen Beschlüsse des Aufsichtsrats zu den Verschiebungen der Inbetriebnahme des BER in den entsprechenden Aufsichtsratssitzungen vom 16. Mai und 7. September 2012. Ausgehend von diesem Zeitpunkt werden die zugrundeliegenden, durch Dokumente belegten Erkenntnisse der Organe dargestellt. Es wurden dabei nur jene Dokumente im Rechenschaftsbericht erwähnt, die offiziell verabschiedet oder über das Gremienmanagement abgestimmt versandt wurden. Vorversionen oder Korrekturen der jeweiligen Dokumente wurden ebenso wenig betrachtet, wie etwaige Dokumentationen, die nicht offiziell in den Gremienprotokollen referenziert wurden. Wesentliche zusätzliche Datenquellen (wie z. B. ProDataS, ConManS, sensible Post) wurden für die Erstellung des Rechenschaftsberichtes nicht herangezogen. [...] Zusätzlich wurde sowohl der Betrachtungszeitraum als auch der Gegenstand der Betrachtung in einem Maße eingeschränkt, dass eine Aussage über die Vollständigkeit und Plausibilität der dargestellten Ursachen und Sachverhalte nicht möglich war.“*[960]

Laut Prüfbericht der KPMG hatten die Autoren des Rechenschaftsberichts der Flughafengesellschaft einen

> *„elektronischen Datenpool erstellt, der eine Auswahl von Dokumenten aus der mehrjährigen Projektdokumentation des Gesamtprojekts enthält (sogenannte ‚Dokumentenbibliothek’). Die Dokumentenbibliothek wurde auskunftsgemäß*

---

[955] KPMG, Prüfbericht und Anlage 2: Empfehlungen zu erweiterten Prüfungshandlungen im Rechenschaftsbericht. Klärung der Haftungsfrage v. 1. März 2013, SenInn 11, Bl. 213
[956] Ebd. Bl. 210
[957] Ebd. Bl. 210
[958] Ebd.
[959] Ebd.
[960] Ebd. Bl. 211f

> *ausgehend von einer CD mit Daten der FBB durch Unterlagenanforderungen von Kapellmann und PwC sukzessive erweitert.“*[961]

Die sogenannte Dokumentenbibliothek sei der KPMG am 31. Januar 2013 durch PWC zur Verfügung gestellt worden.[962] Diese Dokumentenbibliothek versuchte die Piratenfraktion als Beweismittel in den Untersuchungsausschuss einzuführen, der einen entsprechenden Beweisantrag beschloss. Allerdings teilte die Flughafengesellschaft per E-Mail an das Ausschussbüro am 3. Dezember 2015 mit, dass eine wie im Beweisbeschluss benannte Dokumentenbibliothek nicht bei ihr vorhanden sei. Gleiches teilte die Flughafengesellschaft in einem Übersendungsschreiben vom 17. Dezember 2015 mit. U. E. erscheint es höchst fragwürdig, dass eigens für eine Haftungsprüfung erstelltes Material, welches im Zweifelsfall in einer rechtlichen Auseinandersetzung mit den Haftenden herangezogen werden musste, der Flughafengesellschaft nicht vorgelegen haben soll. Entweder verfügt das Unternehmen über kein angemessenes Ablagesystem oder der Untersuchungsausschuss wurde in diesem Fall falsch informiert.

Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz stand der KPMG im Zusammenhang mit ihrem Prüfauftrag für ein Gespräch zur Verfügung, auch wenn sich das von Schwarz genannte Datum „außerhalb des Leistungszeitraums der Leistungsbeschreibung“ bewegte. „Der ehemalige Geschäftsführer Technik/Betrieb der FBB, Dr. Manfred Körtgen, lehnte die über die FBB gestellte Gesprächsanfrage ohne Angaben von Gründen ab.“[963]

Wenn auch in etwas vorsichtiger Formulierung so doch klar in der Aussage stellten die Prüfer der KPMG den Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft in seiner Gänze in Frage:

> *„In dieser seitens der Verfasser des Rechenschaftsberichts gewählten Beschränkung des Betrachtungszeitraums zeigt sich nach unserer Auffassung auch das generelle Dilemma des Rechenschaftsberichts. Auf Basis dieses Berichts soll eine rechtliche Klärung u. a. der Haftung der Geschäftsführer gegenüber der FBB erfolgen, also der Personen, die den Bericht verfassen. Es fragt sich daher, wie neutral ein solcher Rechenschaftsbericht sein kann, bei dem der Sachverhalt gerade von denjenigen zusammengestellt wird, die einer möglichen Haftung unterliegen. Diese Frage betrifft sodann auch die Wahrnehmung der Aufsichtsfunktion durch den Aufsichtsrat, die ebenfalls von der extern zu beauftragenden Rechtsanwaltskanzlei zu beurteilen sein soll. Stellt nämlich der Rechenschaftsbericht den Sachverhalt schon nicht vollständig, objektiv und ausgewogen dar, stellt sich die weitere Frage, inwieweit der Aufsichtsrat auf dieser Basis Ansprüche der Gesellschaft gegenüber den Geschäftsführern prüfen kann.*[964]
> [...]
> *Ferner wird durch die Beschränkung der Betrachtung auf die formellen Gremien und deren Berichtswesen keine ausreichende Basis für die rechtliche Würdigung gelegt, da dies eine Betrachtung vom Ergebnis her darstellt. Ob die implementierten Strukturen im Hinblick auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und –kontrolle*

---

[961] Ebd. Bl. 214
[962] Ebd.
[963] Ebd. Bl. 215
[964] Ebd. Bl. 219

ausreichend sind, lässt sich auf Grundlage der im Rechenschaftsbericht enthaltenen Darstellungen nicht abschließend beurteilen.[965]
[...]
Schließlich kommt es für die Beurteilung der Haftungsfrage darauf an, ob die Geschäftsführung das Projekt BER so organisiert hat, dass sie auf der Grundlage angemessener Information unternehmerische Entscheidungen treffen konnte. Ob diese Grundlage für den Informationsfluss zum einen geschaffen und zum anderen gelebt wurde, ist auf Basis des Rechenschaftsberichts nicht erkennbar. Die Frage, welche Informationen mit Relevanz für die Terminverschiebungen der Inbetriebnahme der Geschäftsführern zu welchem Zeitpunkt vorlagen bzw. ihnen hätten vorliegen können, ist angesichts der bisherigen Darstellung nicht beurteilbar- Gleiches gilt für die Beurteilung, ob der Aufsichtsrat durch die geschaffenen und gelebten Strukturen in die Lage versetzt wurde, seiner Aufsichtsfunktion ordnungsgemäß nachzukommen."[966]

Die Ergebnisse ihres Prüfberichts wurden von KPMG in der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 6. März 2013 vorgestellt. Aus Sicht der KMPG sei hierzu festzuhalten, dass die Einschränkung des Berichtszeitraumes zu einer „verkürzten Darstellung" sowie zu einer „Verringerung der Aussagekraft" führe. „Die Einschränkung des Betrachtungszeitraumes ab dem 01. Januar 2011 wird mit der bis einschließlich zum 31. Dezember 2010 erteilten Entlastung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat begründet."[967] Der Vorsitzende des Ausschusses Helmuth Markov wies laut Protokoll darauf hin, dass „diese Einschränkung nicht durch den Aufsichtsrat vorgenommen worden sei."[968] Auch thematisierten die Vertreter der KPMG die Neutralität des von der Flughafengesellschaft erstellten Rechenschaftsberichtes „vor dem Hintergrund, dass die Zusammenstellung der Sachverhalte durch diejenigen (Geschäftsführung) erfolgt, die einer möglichen Haftung unterliegen."[969]

KPMG erläuterte seine Prüfungsergebnisse ebenfalls in der Sitzung des Aufsichtsrats am 8. März 2013. Dabei wurde von Mitgliedern des Aufsichtsrats kritisiert, „dass der der Berichterstattung zugrundeliegende Prüfbericht nicht allen Aufsichtsratsmitgliedern vor der Sitzung zugestellt wurde."[970] Aus Sicht der KPMG-Berichterstatter sei folgendes festzuhalten, wie aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung hervorgeht:

- *„Einschränkungen des Betrachtungszeitraums führt (sic!) zu verkürzter Darstellung (Umfang) und Verringerung der Aussagekraft (Klarheit, Genauigkeit, Kontext, Ausgewogenheit) Die Einschränkung des Betrachtungszeitraumes ab dem 01. Januar 2011 wird mit der bis einschließlich zum 31. Dezember 2010 erteilten Entlastung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat begründet.*
- *Neutralität des Rechenschaftsberichtes vor dem Hintergrund, dass die Zusammenstellung der Sachverhalte durch diejenigen (Geschäftsführung) erfolgt, die einer möglichen Haftung unterliegen.*

---

[965] Ebd. Bl. 220
[966] Ebd. Bl. 221
[967] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 83. A. o. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 6. März 2013, FBB 553, Bl. 113
[968] Ebd.
[969] Ebd.
[970] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 113 (a. o.) Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 8. März 2013, FBB 526 o. P.

- *Im Ergebnis der Prüfung ist anhand einer To Do Liste die zur Schaffung einer Grundlage für Haftungsprüfung noch zu klärende Fragen und Prüfungshandlungen herausgearbeitet worden. Diese ist im Ergebnis der vorangegangenen Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses mit einer weiteren Priorisierung versehen worden.“*[971]

Im Anschluss an die Vorstellung er Prüfergebnisse fasste der Aufsichtsrat den Beschluss, dass die Geschäftsführung den Rechenschaftsbericht „auf Grudlage der priorisierten Risikoliste mit der KPMG rechtzeitig vervollständigen“ solle.[972]

c. Das Haftungsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller

Der Senat antwortete auf eine parlamentarische Anfrage im August 2013, dass, sollten der Flughafengesellschaft durch Pflichtverletzungen der Geschäftsführer Schäden entstanden sein, diese auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden sollten. Die Aufgabenstellung der Kanzlei Hengeler Mueller bzgl. der Haftungsprüfung lautete nach Angaben des Senats:

> *„Besteht auf Grundlage des Rechenschaftsberichts und der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eine hinreichende Aussicht auf eine Haftung und eine mögliche erfolgreiche Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegen vormalige und tätige Geschäftsführer und Aufsichtsräte der FBB anlässlich der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins BER vom 03.06.2012 auf den 07.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 nach den Vorschriften über die Haftung der Unternehmensorgane, § 43 GmbHG beziehungsweise § 1 Abs. 1 Nr. 3 Drittelbeteiligungsgesetz in Verbindung mit § 116 Aktiengesetz?“*[973]

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 10. April 2013 wurde berichtet, dass die Flughafengesellschaft am 25. März 2013 den Auftrag an die Kanzlei Hengeler Mueller erteilt habe. Die Gesellschafter stimmten der Beauftragung am 28. März 2013 zu. Am Ablauf der Beauftragung wurde seitens der Gesellschafter Berlin und Brandenburg sowie des Vorsitzenden des Ausschusses Helmuth Markov Kritik geübt:

> *„Der Vorsitzende, Frau Dr. Sudhof und Herr Werner kritisieren die Abweichung von den durch Gesellschaftern (sic!) und Aufsichtsrat festgelegten Prozessen, insbesondere zur Entscheidung über die Auftragsvergabe an die Rechtsanwaltskanzlei. Herr Dr. Mehdorn erklärt, dass die durch die FBB gewählte Vorgehensweise dem Auftrag des Aufsichtsrats an die Geschäftsführung entsprochen habe, bis zum 08. Mai 2013 die Prüfung durch die Rechtsanwälte abschließen zu können.“*[974]

Einem Vermerk aus der Senatsinnenverwaltung, der zur Vorbereitung von Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung am 12. April 2013 angefertigt worden war, ist zur Beauftragung der Rechtsanwaltskanzlei Hengeler Mueller folgendes zu entnehmen:

---

[971] Ebd.
[972] Ebd.
[973] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/12465
[974] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 10. April 2013, FBB 553, Bl. 119

> *„Problematisch ist, dass die FBB den Zuschlag an die Rechtsanwaltskanzlei erteilt hat, ohne zuvor die Gesellschafter ausreichend einzubinden. Es handelt sich um einen massiven Regelverstoß seitens der FBB. Die Gesellschafter sind entsprechend verärgert. Die FBB argumentiert, dass nur durch die erfolgte schnelle Auswahl der selbst gesetzte Termin (08.05.2013) der Berichterstattung zu den Haftungsfragen gehalten werden kann. Darüber hinaus hat nach der Angebotsaufforderung an zwei Rechtsanwaltskanzleien lediglich eine Rechtsanwaltskanzlei ein Angebot gegenüber der FBB abgegeben.“*[975]

Die Rechtsanwaltskanzlei Hengeler Mueller bekam am 25. März 2013 den Zuschlag für einen Prüfauftrag. Bereits am 3. April 2013 fand ein Gespräch mit KPMG statt, in welchem die Empfehlungen von KPMG bzgl. des Rechenschaftsberichts besprochen wurden.[976]

Zu den Pflichtverletzungen der Geschäftsführung heißt es im Gutachten:

> *„dass deutliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Geschäftsführung die Entscheidung für die zweite Verschiebung deutlich zu spät getroffen hat. Ab Ende 2011, spätestens ab Ende Januar 2012 lagen der Geschäftsführung eindeutige Informationen zu erheblichen Mängeln, Verzügen und Problemen in einer Reihe – regelmäßig wesentlicher – Bereiche vor, die für die Einhaltung des Eröffnungstermins und eine ordnungsgemäße Inbetriebnahme relevant waren. Dennoch hat die Geschäftsführung den Termin zu keiner Zeit hinterfragt und die Verschiebung erst in ihre Betrachtung einbezogen, als dies im Mai 2012 unausweichlich wurde [.]“ – „Wesentliche Informationen wurden dem Aufsichtsrat nicht zur Kenntnis gebracht. Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erscheint in Anbetracht der Bedeutung der Angelegenheit und der der Geschäftsführung bekannten Probleme und Risiken unzureichend [.]“*[977]

Das Gutachten der Kanzlei Hengeler Mueller wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft 12. Juni 2013 behandelt. Im Anschluss daran wurde auf Vorschlag des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Matthias Platzeck ein Beschluss gefasst, der u. a. vorsieht, den Anstellungsvertrag des vormaligen Geschäftsführers Rainer Schwarz „aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB“ fristlos zu kündigen. Sofern der Flughafengesellschaft durch die im Gutachten von Hengeler Mueller festgestellten Pflichtverletzungen Schäden entstehen, „sollen die ehemaligen Geschäftsführer, Herr Dr. Manfred Körtgen, Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz, auf Ersatz in Anspruch genommen werden. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde zudem beauftragt, die fristlose Kündigung gegenüber Schwarz zu erklären.[978] Schwarz persönlich wurde allerdings nicht in Anspruch genommen, seine Versicherung, die von der Flughafengesellschaft vormals abgeschlossen worden war, regulierte die von der Flughafengesellschaft gestellten Ansprüche. [979]

---

[975] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 10.04.2013, SenInn 12, Bl. 2f
[976] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 10.04.2013, SenInn 12, Bl. 17
[977] Hengeler Mueller, Rechtsgutachtung zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 18, S. 120
[978] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 116. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 12. Juni 2013, S. 4, FBB 526 o. P.
[979] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17389

Zu dem von der Kanzlei Hengeler Mueller vorgelegten Haftungsgutachten stellt der Landesrechnungshof Brandenburg fest, dass dieses eine „eingeschränkte Reichweite und Aussagekraft“[980] besitze. Zu dieser Schlussfolgerung kommt die Behörde u. a. weil der „zugrunde gelegte Sachverhalt im Einflussbereich nicht neutraler Personen erarbeitet bzw. geprüft wurde“.[981] Der Rechenschaftsbericht sei „im Einflussbereich eines damaligen FBB-Geschäftsführers erstellt [worden], dessen Handeln im Zusammenhang mit einer der Inbetriebnahmeverschiebungen zu untersuchen war“.[982] Weiterhin hätten der Untersuchung keine „Darstellungen zur Reaktion der Aufsichtsratsmitglieder auf kritische Projektereignisse“ zugrunde gelegen. Damit habe es an einer entscheidenden „Grundlage für die Beurteilung etwaiger Pflichtverletzungen“ gemangelt.

> *„Die Rechtsanwaltskanzlei stützte sich deshalb bei ihren Bewertungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Aufsichtsrats wesentlich auf Gespräche, die sie mit wenigen Aufsichtsratsmitgliedern führte, d. h. auf deren unbelegte Erinnerungen.“*[983]

Zusammenfassend merkt der Landesrechnungshof Brandenburg zum Vorgang der von der Flughafengesellschaft initiierten Haftungsprüfung für Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats an:

> *„Insgesamt stellte das Haftungsprüfungsverfahren in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder dar. Zu zahlreich und bedeutend waren die formalen, aber auch inhaltliche Mängel. [...] Vor dem Hintergrund seiner Feststellungen bestehen für den LRH Zweifel, ob eine erneute Prüfung der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder zu denselben Ergebnissen wie die damalige Prüfung kommen würde.“*[984]

Die gesamte Konzeption der Haftungsprüfung samt den vorausgegangenen Gutachten und Berichten beurteilt der Landesrechnungshof äußerst kritisch. So sei nicht ausgeschlossen gewesen, dass „von der Haftungsprüfung betroffene Akteure weitreichenden Einfluss auf Umfang und Darstellung des maßgeblichen Sachverhalts nehmen“ konnten,

> *„der die Grundlage für die Prüfung etwaiger Haftungsansprüche bildete. So sollte der Rechenschaftsbericht im Einflussbereich des neuen technischen FBB-Geschäftsführers entstehen, dessen Handeln im Zusammenhang mit der Inbetriebnahmeverschieben vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 zu untersuchen war. Vor allem aber war davon auszugehen, dass leitende FBB-Mitarbeiter, deren Handlungen relevant für die Beurteilung von Pflichtverletzungen insbesondere früherer Geschäftsführer waren, an der Zusammenstellung der Fakten im Rechenschaftsbericht mitwirken würden. Der Aufsichtsrat wiederum hätte durch Auswahl und Steuerung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Einfluss auf die Prüfung des Rechenschaftsberichts nehmen können. […] Mit Blick darauf konnten Objektivität, Vollständigkeit und Wahrheit der inhaltlichen Grundlagen für die darauf aufbauende rechtliche*

---

[980] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung v. 10.07.2015, S. 36
[981] Ebd.
[982] Ebd.
[983] Ebd. S. 37
[984] Ebd. S. 38

> *Bewertung durch die Rechtsanwaltskanzlei von vorneherein nicht als gesichert gelten.“*[985]

Laut einer vom Landesrechnungshof Brandenburg wiedergegebenen Passage aus dem Haftungsgutachten von Hengeler Mueller

> *„bestünden deutliche Anhaltspunkte dafür, dass die Geschäftsführung die Entscheidung für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 deutlich zu spät traf. Spätestens seit dem Jahreswechsel 2011/2012 sei das weitere Festhalten an dem Termin pflichtwidrig gewesen. Auch bestünden zumindest erhebliche Anhaltspunkte dafür, dass die Geschäftsführung den Aufsichtsrat seit Ende 2011 nicht zutreffend und vollständig über die ihr bekannten Probleme und Verzüge sowie über die erheblichen Risiken der Einhaltung des 03.06.2012 informiert hat.“*[986]

Auch wenn nach Ansicht von Hengeler Mueller die Mitglieder des Aufsichtsrats ihrer Sorgfaltspflicht bei der Überwachung der Geschäftsführer „noch genügt“ hätten sei, so wird die Aussage der Kanzlei vom Landesrechnungshof wiedergegeben, nicht auszuschließen, dass „ein mit dem Sachverhalt befasstes Gericht ein pflichtwidriges Verhalten bejahen könnte“.[987] Im Ergebnis hält der Landesrechnungshof Brandenburg zum Vorgang der Haftungsprüfung fest, dass das gesamte Verfahren „in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder darstellte.“[988] Es bestünden Zweifel, ob eine sachgemäße Prüfung der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder zu denselben Ergebnissen kommen würde.[989]

Als die Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg Anfang des Jahres 2016 öffentlich zugänglich gemacht wurde, brachte die Piratenfraktion in diesem Zusammenhang einen Antrag ins Parlament ein, der eine erneute Prüfung der Haftung von Geschäftsführen und Aufsichtsratsmitgliedern zum Ziel hatte.[990] Der Antrag wurde mit der Mehrheit der Fraktionen von SPD und CDU abgelehnt.[991]

---

[985] Ebd. S. 289f
[986] Ebd. S. 322
[987] Ebd. S. 322
[988] Ebd. S. 339
[989] Ebd. S. 340
[990] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2717
[991] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/76, S. 7901

XVI. Das Versagen des Aufsichtsrats

1. Aufgabenstellung der vom Land Berlin entsandten Aufsichtsratsmitglieder

Laut den von der Senatsverwaltung für Finanzen erstellten „Hinweisen für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen“ soll sich das Land an bestehenden oder zu gründenden Unternehmen unmittelbar oder mittelbar beteiligen, „wenn ein wichtiges Interesse Berlins vorliegt und sich der von Berlin angestrebte Zweck nicht besser und wirtschaftlicher auf andere Weise erreichen lässt.“[992] Dabei liege ein wichtiges Interesse an einer Beteiligung vor, „wenn hierdurch bedeutsame Aufgaben des Landes erfüllt werden […]“.[993] Dabei gelten die haushaltsrechtlichen Grundsätze, „insbesondere der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“. Berlin kann als Gesellschafter auf die beteiligten Unternehmen über den Aufsichtsrat oder in einem entsprechenden Aufsichtsorgan einen angemessenen Einfluss nehmen.[994] Dieser Einfluss soll „insbesondere dem Zweck, der Höhe und der Bedeutung der Beteiligung angemessen sein; er ist zudem über die zustimmungspflichtigen Geschäfte festzulegen.“[995] So kann der Aufsichtsrat Geschäftsanweisungen an die Geschäftsführung erteilen, um die Kontrolle zu erleichtern und kann z. B. in der Satzung „zustimmungsbedürftige Geschäfte sowie die Befugnisse des Aufsichtsrats, Geschäfte an seine Zustimmung binden zu können“, festlegen.[996] Weiterhin heißt es in den Hinweisen der Senatsverwaltung für Finanzen:

> *„Neben einem der Beteiligungsquote entsprechenden Stimmanteil in der Gesellschafterversammlung ist insbesondere auch eine angemessene Vertretung im Aufsichtsrat, seinen Ausschüssen oder in einem entsprechendes Aufsichtsorgan geboten. Bei einer Änderung der Beteiligungsverhältnisse ist auf die Anpassung des Einflusses des Landes Berlin zu achten.“*[997]

Zu den originären Aufgaben des Gesellschafters gehört es, „sich stets ein treffendes Bild von der Verfassung des Unternehmens zu machen“ und „sich nicht allein auf die Zuständigkeit der anderen Unternehmensorgane zu berufen.“ Der Gesellschafter hat im Zweifelsfall „Maßnahmen der Gegensteuerung“ mit den anderen Organen der Gesellschaft zu entwickeln.[998]

Die Mitglieder es Aufsichtsrats

> *„haben bei ihrer Tätigkeit auch die besonderen Interessen Berlins zu berücksichtigen; Dienstkräfte in Gesellschafterversammlungen haben nach den ihnen erteilten Weisungen zu verfahren. Sie sind in geeigneter Form schriftlich darauf hinzuweisen. Die Organmitglieder sollen sich vor wichtigen Entscheidungen über eine einheitliche Auffassung verständigen […]“*[999]

---

[992] Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, Beschluss des Senats von Berlin vom 17. Februar 2009, SenFin 1, Bl. 7
[993] Ebd.
[994] Ebd.
[995] Ebd. Bl. 8
[996] Ebd. Bl. 16 f
[997] Ebd. Bl. 8
[998] Ebd. Bl. 11
[999] Ebd. Bl. 12

Wie wir sehen werden, hat diese Bildung einer einheitlichen Auffassung der von Berlin entsandten Aufsichtsratsmitglieder im Fall der Flughafengesellschaft nicht immer stattgefunden. Der Gesellschafter kann potentielle Aufsichtsratsmitglieder in der Gesellschafterversammlung wählen und in den Aufsichtsrat entsenden. In der Anlage zu den Hinweisen sind wiederum „Hinweise für die Berufung von Mitgliedern der Überwachungsorgane“ angeführt. Für die Auswahl der zu entsendenden Aufsichtsratsmitglieder gelten demnach bestimmte Berufungsrichtlinien bei Neuberufungen und Wiederwahlen. So müssen diese Personen

> *„hinsichtlich ihrer beruflichen Beanspruchung, ihrer Kenntnisse und ihrer Erfahrungen geeignet und in der Lage sein, die ihnen zu übertragenden Aufgaben verantwortlich wahrnehmen zu können. Soweit es um den Aufsichtsrat eines Unternehmens geht, das Erklärungen zum Berliner Corporate Governance Kodex abgibt, sollte sichergestellt werden, dass wenigstens ein Aufsichtsratsmitglied über vertiefte Kenntnisse im Bereich Finanz- und Rechnungswesen verfügt.“* [1000]

Das so genannte Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder der Senatsverwaltung für Finanzen verpflichtet die berufenen Aufsichtsratsmitglieder, „auf in ihrer Person liegende Gründe hinzuweisen, die einer Bestellung oder Wiederbestellung entgegenstehen könnten.“[1001] Für die Mitglieder des Senats, die in den Aufsichtsrat bestellt werden, gibt die Senatsverwaltung für Finanzen ein „Muster zur Bestellung von Mitgliedern in Überwachungsorganen“ vor. In diesem werden Mitglieder des Senats verpflichtet bei ihrer

> *„Tätigkeit in einem Überwachungsorgan oder sonstigen Gremium eines Unternehmens […] [die] gezahlten Vergütungen unverzüglich nach Ablauf eines Kalenderjahres an das Land abzuführen, soweit sie den zulässigen Pauschalbetrag gemäß § 6 der Verordnung über die Nebentätigkeit der Beamten übersteigen. Mitglieder des Senates dürfen über die Vergütung für die Organtätigkeit hinaus keine finanziellen Vorteile aus ihrer Organtätigkeit in Anspruch nehmen.“*[1002]

Laut Merkblatt der Senatsverwaltung für Finanzen müssen die berufenen Aufsichtsratsmitglieder über „Mindestkenntnisse und -fähigkeiten verfügen, die es braucht, um alle normalerweise anfallenden Geschäftsvorgänge auch ohne fremde Hilfe verstehen und sachgerecht beurteilen zu können.“[1003] Darüberhinaus steht es den Mitgliedern in Einzelfällen zu, sich einen externen Rat einzuholen.[1004] Die Hauptaufgabe des Aufsichtsrats ist die Überwachung und die Bestellung der Geschäftsführung. Um eine angemessene Kontrolle zu gewährleisten, besitzt der Aufsichtsrat weitreichende Befugnisse. Er hat

> *„einen Anspruch auf jederzeitige Berichterstattung, die Befugnis, die Bücher usw. der Gesellschaft zu prüfen, das Recht auf die Zuziehung von Sachverständigen und die Befugnis, bestimmte Arten von Geschäften an seine Zustimmung zu binden. Auch ein*

[1000] Ebd. Bl. 41
[1001] Senatsverwaltung für Finanzen, Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder vom 20. Mai 2011, SenFin 1, Bl. 47
[1002] Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, Beschluss des Senats von Berlin vom 17. Februar 2009, SenFin 1, Bl. 44
[1003] Senatsverwaltung für Finanzen, Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder vom 20. Mai 2011, SenFin 1, Bl. 47
[1004] Ebd.

> *einzelnes Mitglied kann einen Bericht der Geschäftsleitung an den Aufsichtsrat verlangen (§ 90 Abs. 3 Satz 2 AktG).“*[1005]

Auf der anderen Seite ist die Geschäftsführung unbedingt zur Offenheit gegenüber dem Aufsichtsrat verpflichtet und muss diesem in regelmäßigen Abständen über den Umsatz und die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft berichten. So müssen die Berichte der Geschäftsleitung rechtzeitig und in der Regel schriftlich dem Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt werden und

> *„einen ausreichenden Überblick über die Entwicklung der Gesellschaft in dem Berichtszeitraum geben und Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage des Unternehmens (Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) wesentlich sind, erschöpfend behandeln.“*[1006]

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auf eine rechtzeitige Berichterstattung seitens der Geschäftsleitung bestehen und bei Nichterstattung auf eine unverzügliche Vorlage hinwirken. Sollten Zweifel hinsichtlich der Erfordernisse der innerbetrieblichen Prüfungen oder bei der Einrichtung einer internen Revision bestehen, sollen die Aufsichtsratsmitglieder eine Stellungnahme des Abschlussprüfers herbeiführen oder[1007] „gegebenenfalls in dem erforderlichen Umfang selbst Prüfungen vornehmen“, um jegliche Bedenken auszuräumen.[1008]

2. Mangelhafte Kooperation der Berliner Senatsverwaltungen und mangelnde Kooperationsbereitschaft der Flughafengesellschaft

Den Akten, die dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel vorlagen, ist zu entnehmen, dass die Senatskanzlei unter Klaus Wowereit und die Senatsverwaltung für Inneres unter Frank Henkel über einen langen Zeitraum nicht in der Lage waren, ihr Vorgehen im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft eng miteinander abzustimmen. Die Senatsverwaltung für Inneres sah sich gar gezwungen, Informationen zum Projekt BER der Presse zu entnehmen. So heißt es beispielsweise in einem Vermerk zur Vorbereitung von Frank Henkel für die Sitzung des Aufsichtsrats am 14. August 2012:

> *„Die Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei gestaltet sich schwierig. Es werden dem Vernehmen nach viele Absprachen und Vereinbarungen zwischen der Senatskanzlei Berlin, der Staatskanzlei Brandenburg und der FBB getroffen, über welche die anderen Aufsichtsratsmitglieder nicht informiert werden. Aktuelles Beispiel ist die von Sen [Senator Henkel, d. V.] eingeforderte Übersendung der zweiwöchigen Baucontrollingberichte in der letzten AR-Sitzung. Hier wurde eine anders lautende Vereinbarung entgegen der Absprachen festgelegt (vgl. Protokoll der Sitzung am 22.06.2012 Seite 8/9 TOP 2.2). Baucontrollingberichte sind hier nicht eingegangen und werden nur den Mitgliedern des Projektausschusses BER zugänglich gemacht. […] Es bleibt der grundsätzliche Eindruck bestehen, dass nicht alle*

[1005] Ebd. Bl. 50
[1006] Ebd. Bl. 51
[1007] Ebd. Bl. 52
[1008] Ebd. Bl. 50

Aufsichtsratsmitglieder allumfassend in die wesentlichen Geschäftsprozesse und – vorhaben der FBB und des BER-Bauvorhabens eingebunden werden (hierzu gehören auch für die Gesellschaft wesentliche operative Prozesse, wie bspw. Betrieb der Brandschutzanlage, Baufortschritt BER oder Schallschutz). Informationen müssen aktiv eingefordert oder der Presse entnommen werden. Treffen der Referenten werden von der Skzl koordiniert und finden ausschließlich zur Vorbereitung der AR-Sitzung im Rahmen eines vier- bis fünfstündigen Termins statt. Eine umfängliche und pünktliche Einbindung der Aufsichtsratsmitglieder – die für eine Kontrolle des Aufsichtsrates über die FBB unabdingbar ist – ist aus hiesiger Sicht nur unzureichend gegeben. Alle genannten Missstände wurden mehrfach im Rahmen der AR-Sitzungen, als auch im Rahmen der Referentenrunden von verschiedenen Mitgliedern oder Vertretern bemängelt. Wesentliche Verbesserungen dieser mangelhaften Kommunikations- und Informationskultur konnten auch nach der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins von BER und den darauf folgenden Problemen bei der FBB nicht festgestellt werden. […] Die Mängel bei der Einbindung und Information der Aufsichtsratsmitglieder sind insbesondere vor dem Hintergrund der persönliche Haftung – die unabhängig von der Einbindung in Projektgruppen und Ausschüsse greift – kritisch zu bewerten.“[1009]

Nach den in den Vorbereitungsunterlagen von Frank Henkel festgehaltenen Einschätzungen zur Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei befragt, sagte Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss am 19. Juni 2015, dass er sich nicht daran erinnern könne, ob sich Henkel zu dieser Frage einmal persönlich an ihn gewandt hätte. Er habe Henkel auch nicht absichtlich von Informationen abgeschnitten.[1010]

Auch die Kommunikationsbereitschaft der Flughafengesellschaft hatte sich nach Auffassung der Senatsverwaltung für Inneres nach der Verschiebung der Inbetriebnahme 2012 nicht verbessert. In den Vorbereitungsunterlagen für Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung am 16. Januar 2013 ist zu lesen:

„Es wird eine umfangreiche Darstellung der FBB zur erneuten Inbetriebnahmeverschiebung von BER erwartet. Bis zum heutigen Tage sind hier von der FBB keinerlei Informationen zur Verschiebung der Inbetriebnahme eingegangen, auch nicht der in den Medien zitierte Brief von GF Amann an den Aufsichtsrat. Es ist lediglich der Monatsbericht November mit Stand 14.12.2012 eingegangen, der ausführt, dass die Eröffnung des neuen Flughafens zum 27. Oktober 2013 gesichert ist, unter der Voraussetzung, dass die Meilensteine aus dem Generalnetzplan eingehalten werden und die genehmigungsrechtlichen Grundlagen vorliegen. Die gesamte Kommunikation der FBB mit dem Aufsichtsrat ist stark verbesserungsbedürftig. Alle Informationen über die Eröffnungsverschiebung mussten den Medien entnommen werden, es fand keine Vorabinformation statt. Grundsätzlich kann nur davon abgeraten werden, sich mittelfristig auf einen konkreten Eröffnungstermin festzulegen. Eine eingehende und abschließende Bestandsanalyse der BER-Baustelle sollte hierfür abgewartet werden.“[1011]

[1009] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 14.08.2012, Vorbereitung für die 107. Aufsichtsratssitzung FBB, S. 1f, SenInn 5, o. P.
[1010] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 73
[1011] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 14.01.2013, SenInn 9, Bl. 2

Der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn habe zudem versucht, die Einflussmöglichkeiten des Aufsichtsrats zu beschneiden – was von Wowereit unterstützt worden sei, wie aus einem weiteren Vermerk der Senatsverwaltung für Inneres hervorgeht. Auch finde zwischen den Berliner Senatsverwaltungen auf Referentenebene kein vernünftiger Austausch statt:

> *„Die Skzl hat bekannt gegeben, dass aufgrund einer Einschätzung des Präsidialausschusses der FBB ab sofort bei den Aufsichtsratssitzungen lediglich ein Referent pro Gesellschafter teilnehmen darf. Alle anderen Referenten sind von den Sitzungen ausgeschlossen, können aber bei Bedarf hinzugerufen werden. RBm Wowereit hat diese Entscheidung unterstützt. […] Der Ausschluss der Referenten stellte einen weiteren Versuch der GF Mehdorn dar, die Einfluss und Kontrollmöglichkeiten des Aufsichtsrates kontinuierlich zu beschneiden. Hiermit, wie auch mit dem Versuch der Novellierung der Gesellschaftsverträge oder auch der Ignorierung der Referentenrunde durch die GF, wird von der FBB systematisch versucht, die Informationspflichten an den Aufsichtsrat zu unterlaufen und jegliche Versuche zu unterbinden vor den AR-Sitzungen auf Arbeitsebene schlüssige Einigungen zu erzielen. […] Zwischen der Skzl und den anderen Referenten der Berliner Aufsichtsräte findet kein Wissenstransfer statt, die Skzl legt im Gegenteil grundsätzlich intransparente Arbeitsabläufe an den Tag. Auch von der FBB sind hinsichtlich einer einbindenden Arbeitsweise keine Besserungen zu erwarten. Nur durch die Teilnahme an den AR-Situngen und den persönlichen Kontakt ist für die Referenten ein kontinuierliches Hintergrundwissen gesichert, das für die Aufarbeitung der durchgehend mangelhaften Unterlagen der FBB und eine nachhaltige Arbeitsweise dringend benötigt wird.“*[1012]

Siehe nichtöffentliche Anlage[1013]

[1012] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 21.10.2013, Vorbereitung für die 119. Aufsichtsratssitzung, S. 3, SenInn 17, o. P.
[1013] Siehe nichtöffentliche Anlage

Siehe nichtöffentliche Anlage

Abb. 02: Siehe nichtöffentliche Anlage

Dass, so kann nach Lektüre der o. g. Vermerke berechtigterweise angenommen werden, sowohl die Senatskanzlei als auch die Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit den Sitzungen des Aufsichtsrats sich gegenüber der Senatsverwaltung für Inneres eher unkooperativ verhielten, weist auf ein strukturelles Problem bei der Aufsicht über die Flughafengesellschaft hin. Es wurde offenbar auch nach der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens BER über Jahre geduldet, dass ein Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Gesellschaft zum Teil mangelhafte und zum Teil unvollständige Unterlagen zur Vorbereitung der Gremiensitzungen erhielt. Dass sich ein Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft seine Informationen zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen aus der Presse zusammensuchen lassen muss, ist ein unhaltbarer Zustand. Diese mangelhafte Kooperation der Senatsverwaltungen untereinander in Bezug auf das Milliardenprojekt BER kann keinesfalls im Interesse des Landes Berlin liegen.

3. Mangelhafte Eignung des Innensenators

Ein nicht strukturell bedingtes Problem bei der Aufsicht über die Flughafengesellschaft ist die fachliche Eignung der dort eingesetzten Akteure. An dieser Eignung bestehen zumindest im Fall des Innensenators Frank Henkel erhebliche Zweifel: In seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Juni 2015 wurde Henkel auch nach seiner Vorbereitung für die Sitzungen des Aufsichtsrates befragt. So verwies der Ausschussvorsitzende Martin Delius beispielhaft auf die Vorbereitungsunterlage für die Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012, die einen Umfang von 462 Seiten hatte und u. a. den Controllingbericht für das erste Quartal 2012 enthielt. Delius wies zudem darauf hin, dass die in der Unterlage enthaltenen Vermerke von Henkels Referent alle das Datum des 17. April 2012 trugen.

> *„[...] Jetzt frage ich mich: Wie haben Sie das gemacht, sich innerhalb von drei Tagen durch diese 462 Seiten zu wühlen?*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Mit Fleiß und Intensität.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Also ich gehe zu Recht davon aus: Sie haben dann tatsächlich irgendwie den Großteil dieser drei Tage oder einen signifikanten Teil Ihrer drei Arbeitstage darauf verwendet, sich durch diese Vorbereitungsunterlagen zu wühlen?*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Ich habe vorhin deutlich gemacht, dass ich stets versucht habe, mich sehr intensiv vorzubereiten, und habe auch deutlich gemacht, dass dies mal bei größeren Akten intensiver war und bei nicht so dicken Akten nicht so intensiv. Das beinhaltet auch, dass bestimmte Dinge einfach auch nur kursorisch gelesen wurden. Aber ich habe jederzeit versucht, mir ein Bild der Lage zu machen.“*[1014]

In seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss gab Henkel auch seine Ansicht zu den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen wieder:

> *„Es ist absolut zutreffend, dass die Protokolle sehr schlank gehalten sind. Das ist insbesondere an dem Punkt spätestens ärgerlich geworden, wo dieser Aufsichtsrat mit diesem Projekt unter dem Fokus der Öffentlichkeit stand und jeder natürlich Wert darauf gelegt hat, dass er mit Namen und seinem Wortbeitrag dort genannt wurde. Auch über die Effizienz von Protokollen und wie man sie schreibt, haben wir das eine oder andere Mal gesprochen. Mir wäre auch lieber, wir hätten quasi so etwas wie ein Wortprotokoll und nicht ein zusammengefasstes Ergebnisprotokoll, aus dem man am Ende des Tages nicht mehr rauslesen kann: Wer hat eigentlich was zu welchem Thema mit welcher Intention gesagt?“*[1015]

Befragt nach der in den Vorbereitungsunterlagen enthaltenen Einschätzungen seines Referenten zur Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei, sagte Henkel:

> *„Natürlich hatten wir und haben wir über Informationen – nicht immer, aber auch – mal kämpfen müssen. Das Beispiel, was Sie genannt haben, ist ein beredtes. Es kam vor allem immer dann vor, wenn – bei bestimmten Entscheidungsprozessen insbesondere – Ausschüsse vorgeschaltet waren, in denen ich nicht saß – also der Projektausschuss, der Präsidialausschuss oder der Finanzausschuss.“*[1016]

An anderer Stelle relativierte Henkel allerdings die Aussagen seines Referenten zur Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei, wie sie in den Vorbereitungsunterlagen für die Aufsichtsratssitzungen enthalten waren.[1017] Wie intensiv Henkel sich bis Mitte 2015 in die Materie der Aufsichtsratsarbeit eingearbeitet hatte und mit welchem Eifer er den Sitzungen des Gremiums gefolgt war, zeigt beispielhaft der folgende Ausschnitt aus seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Juni 2015:

> *„**Jutta Matuschek** (LINKE): Jetzt hatten Sie nicht auf meine Frage geantwortet, wer denn diesen Vorschlag vorgetragen hat.*

[1014] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung 05.06.2015, S. 70
[1015] Ebd. S. 74
[1016] Ebd. S. 77
[1017] Ebd. S. 86

> ***Zeuge Frank Henkel****: Ich meine, es war der Aufsichtsratsvorsitzende, ich habe es beantwortet, ich weiß es nicht.*
> ***Jutta Matuschek*** *(LINKE): Wer war denn zu der Zeit der Aufsichtsratsvorsitzende?*
> ***Zeuge Frank Henkel****: Das war Klaus Wowereit. Zu dem Zeitpunkt?*
> ***Jutta Matuschek*** *(LINKE): Im Oktober 2013?*
> ***Zeugen Frank Henkel****: Mein Gott, mein Gott, mein Gott! War er das im Oktober 2013 noch? Nein, das könnte auch Platzeck gewesen sein.*
> ***Jutta Matuschek*** *(LINKE): Nein, da gab es keinen.*
> ***Zeuge Frank Henkel****: Da gab es keinen?*
> ***Jutta Matuschek*** *(LINKE): Es gab einen amtierenden, und das war der stellvertretende.*
> ***Zeuge Frank Henkel****: Der Stellvertreter von Herrn Wowereit? Dann war es Herr Platzeck.*
> ***Jutta Matuschek*** *(LINKE): Ich frage Sie, ich war ja nicht dabei.*
> ***Zeuge Frank Henkel****: Ja, dann war es Herr Platzeck. Herr Platzeck ist der Stellvertreter von Herrn Wowereit gewesen.*
> ***Jutta Matuschek*** *(LINKE): 2013? Herr Platzeck war da gar nicht mehr im Aufsichtsrat drin. –[Zurufe] –*
> ***Stellv. Vorsitzende Renate Harant****: Mit welchem Ziel bitte stellen Sie die Fragen?*
> ***Zeuge Frank Henkel****: Dann war es Herr Bretschneider?"*[1018]

Den Koalitionsfraktionen blieb nach dem blamablen Auftritt des Innensenators anscheinend keine andere Möglichkeit, als die unbeholfene Aussage Henkels in eine angebliche Bestätigung der „bisherigen Erkenntnisse des Untersuchungsausschusses"[1019] umzudichten. In einer Pressemitteilung erklärte der SPD-Obmann im Untersuchungsausschuss Frank Zimmermann, Henkel habe „die beschönigende Informationspolitik der ehemaligen Geschäftsführung der Flughafengesellschaft gegenüber dem Aufsichtsrat bestätigt".[1020] Die Absage der Inbetriebnahme am 8. Mai 2012 sei „für den Aufsichtsrat völlig überraschend"[1021] gekommen. Stefan Evers, von der CDU in den Untersuchungsausschuss entsandt, versuchte ebenfalls, seinen Senator als nicht mitverantwortlich für das Debakel darzustellen:

> *„Die Hauptverantwortung für die Probleme beim Projekt BER tragen die mittlerweile entlassenen Geschäftsführer. Der Aufsichtsrat wurde bewusst zurückhaltend und mitunter irreführend über die tatsächlichen Zustände auf der Baustelle informiert. Daran haben auch kritische Nachfragen Frank Henkels im Aufsichtsrat nichts geändert."*[1022]

Die Beschönigung des Handels des Innensenators durch die Koalitionsfraktionen wird deren parlamentarischer Verantwortung in keiner Weise gerecht. Vor allem vor dem Hintergrund, dass Henkel auch an anderen Stellen öffentlich klargemacht hat, dass er mit dem Projekt BER nicht vertraut und seiner Aufgabe im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft nicht gewachsen ist. Um dem Auftrag des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses gerecht zu werden, brachte die Piratenfraktion einen Vorschlag für eine Passage des Ausschussberichts ein. Diese wurde allerdings von den Vertretern von SPD und CDU abgelehnt. Es ist erstaunlich, mit

---

[1018] Ebd. S. 88
[1019] SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus/CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus, Pressemitteilung vom 05.06.2015
[1020] Ebd.
[1021] Ebd.
[1022] Ebd.

welch demütiger Überzeugung die Vertreter der SPD-Fraktion sich dabei hinter Frank Henkel stellten. Die für den Abschlussbericht vorgeschlagene Passage lautete:

> *„Bei der Betrachtung des Handelns des vom Land Berlin in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieds Frank Henkel ist wiederum nicht erkennbar, dass dieser sich angemessen auf seine Arbeit im Aufsichtsrat vorbereitet hat. Die Zweifel an der Angemessenheit seines Agierens im Aufsichtsrat konnte Henkel bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss nicht ausräumen. Auch andere öffentlich vorgenommene Äußerungen des Innensenators lassen an seiner Eignung zweifeln. So stellte er bspw. in einer Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr am 23. Januar 2013 dar, dass er sich, ohne tiefer zu reflektieren, auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen habe: ‚Was kann eigentlich so ein Aufsichtsrat? Worauf ist er angewiesen? – Natürlich ist er auf Informationen angewiesen, auf Informationen aus der Geschäftsführung, und er ist natürlich auf Informationen der Unternehmen angewiesen.'[1023] Seinem Eindruck nach habe der Aufsichtsrat aber immer kritische Nachfragen gestellt – ‚jedenfalls in der Zeit, in der ich dabei war'.[1024] Insgesamt könne er nicht feststellen, ‚dass der Aufsichtsrat in seiner Verantwortung etwa in seiner Gänze gepennt hätte oder nicht den richtigen Sensus entwickelt hätte.'[1025]*
> *Henkel schien zumindest im Jahr 2012 mit dem gesamten Projekt BER nicht besonders vertraut gewesen zu sein, ansonsten wäre er wohl nicht zur folgenden – in der Rückschau sehr leichtfertigen – Einschätzung über dessen Zustand gekommen: ‚Ich habe damals, das gebe ich unumwunden zu, gedacht: Okay, also Probleme mit der Brandschutzanlage, dann machen wir eben nicht am 3. Juni auf, dann wird es ein Vierteljahr später, vielleicht ein halbes Jahr später –, weil ich mir gar nicht vorstellen konnte, im Gottvertrauen auch auf deutsche Ingenieurskunst, wenn es die Brandschutzanlage ist, dann wird um Himmels willen jemand in der Lage sein […] das Ding dann auch zum Laufen zu bringen.'[1026]*
> *Dass bereits Anfang des Jahres 2012 innerhalb der Flughafengesellschaft und gemeinsam mit dem zuständigen Bauordnungsamt massive Probleme im Zusammenhang mit der Entrauchungsanlage diskutiert wurden, scheint an Henkel vorbeigegangen zu sein. Vor dem Untersuchungsausschuss gab der Innensenator freimütig zu, dass er sich über den Umstand, warum in der hierzu eigens eingerichteten Taskforce Brandschutz kein Vertreter des Landes Berlin teilnahm ‚keine Gedanken' gemacht habe.[1027]*
> *Vor dem Hintergrund, dass Innensenator Frank Henkel wichtige Entwicklungen bei der Flughafengesellschaft nicht mitbekommen haben will, dass er sich zu wichtigen Themen ‚keine Gedanken' gemacht hat, dass er offenbar ‚Gottvertrauen' der eigenständigen Informationsbeschaffung vorzog und dass er bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss sogar Namen von wichtigen Projektbeteiligten mehrfach falsch wiedergab stellt der Ausschuss seine Eignung zur Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats bei der Flughafengesellschaft – aber auch bei den Bäderbetrieben AöR und der Olympiastadion Berlin GmbH – deutlich in Frage."*

[1023] Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 31
[1024] Ebd.
[1025] Ebd.
[1026] Ebd.
[1027] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.06.2015, S. 29

4. Verzicht auf ein externes Controlling für den Aufsichtsrat

Zu den Maßnahmen, mit denen der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die Krise des Projekts BER verarbeiten wollte, gehörte zunächst die Absicht, ein externes Controlling für das Gremium zu installieren. Hierzu wurde in der Aufsichtsratssitzung am 7. Dezember 2012 die damalige Geschäftsführung unter Rainer Schwarz beauftragt, Angebote für ein externes projektbegleitendes Controlling für den Aufsichtsrat einzuholen. Zuvor hatte der Vertreter des Bundes Werner Gatzer laut Protokoll „den angestrebten Nutzen für den Aufsichtsrat im Rahmen des in die Krise geratenen Projektes“ betont.[1028]

Wie aus den Vorbereitungsunterlagen der Senatsverwaltung für Inneres für die Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 hervorgeht, wurde das Thema externes Controlling auch in der zur Vorbereitung der Sitzung stattfindenden Referentenrunde am 5. März 2013 behandelt. Im Protokoll heißt es hierzu: „Es bestand Einigkeit darüber, dass ein Controlling in der derzeitigen kritischen Phase des Projektes erforderlich und eine weitere Verschiebung nicht sachgerecht ist.“[1029] Im Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 ist allerdings festgehalten, dass Werner Gatzer von seiner ursprünglichen Überzeugung über die Notwendigkeit eines externen Controllings abgekommen war:

> *„Herr Gatzer legt dar, dass vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung und den Veränderungen in der Geschäftsführung die Notwendigkeit für eine Beauftragung eines Controllings für den Aufsichtsrat entfallen sei. Insoweit sei ein Festhalten an dem Auftrag aus seiner Sicht nicht mehr erforderlich. Herr Christoffers und Herr Dr. Mehdorn unterstützen das Anliegen von Herrn Gatzer.*
> *Herr Wowereit weist mit Blick auf das politische Umfeld und die in den Gremien bereits fortgeschrittene Diskussion zu der Erforderlichkeit eines Controllings für den Aufsichtsrat hin. Gegebenenfalls könne unter Beachtung der aktuellen Entwicklung eine Beauftragung in reduzierter Form zu Einzelthemen erfolgen.*
> *Herr Henkel schlägt vor, dass mit der Aufstellung der neuen Geschäftsführung die Entscheidung über das Controlling für den Aufsichtsrat ausgesetzt werden könne. [...]*
> *Der Vorsitzende [Matthias Platzeck, d. V.] unterstützt den Vorschlag von Herrn Wowereit, ein Controlling für den Aufsichtsrat in reduziertem Umfang zu Einzelthemen weiter zu verfolgen. Damit sei auch eine europaweite Ausschreibung nicht erforderlich.*
> *Herr Dr. Mehdorn weist darauf hin, dass die weitere Vorgehensweise auch eine Frage des Vertrauens gegenüber der Geschäftsführung sei. Es sei Aufgabe der Geschäftsführung, die Verstärkung des Controllings vorzunehmen und damit eine entsprechende Berichterstattung an den Aufsichtsrat sicher zu stellen.“*[1030]

Es bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass der Vertreter des Landes Berlin Frank Henkel trotz der Erfahrungen mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und dem Projekt BER ähnlich wie der Bundesvertreter Gatzer sich dafür aussprach, den Aufsichtsrat bei der Aufsicht auch über den Bau des BER nicht zu stärken.

[1028] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 110. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 07. Dezember 2012, S. 4, FBB 526, o. P.
[1029] Protokoll Referentenrunde 05. März 2013 zur Vorbereitung der Sitzung des Finanzausschusses am 06. März und des Aufsichtsrates der FBB am 08. März 2013, SenInn 11, Bl. 7
[1030] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 113 (a. o.) Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 8. März 2013, S. 5f, FBB 526 o. P.

Im Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrats am 12. April 2013 heißt es sodann zum externen Controlling:

> *„Herr Gatzer teilt mit, dass vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Neuaufstellung der Geschäftsführung der FBB die Notwendigkeit eines zusätzlichen Controllings für den Aufsichtsrat nicht mehr gesehen werde. Zudem sei eine anlassbezogene Beauftragung jederzeit möglich. [...] Die seitens des Gesellschafters Bund erhobene Ursprungsforderung nach einem fortlaufenden projektbegleitenden Controlling für den Aufsichtsrat werde nicht mehr aufrecht erhalten.“*[1031]

Daraufhin stellte Gatzer im Namen des Bundes den u. g. Antrag, den der Aufsichtsrat bei Enthaltung der Mitglieder Wowereit und Zehden beschloss:

> *„Der Beschluss des Aufsichtsrates der FBB vom 07. Dezember 2012 zur Umsetzung eines projektbegleitenden Controllings für den Aufsichtsrat wird aufgehoben.“*[1032]

Dies bedeutet, dass das Aufsichtsratsmitglied Frank Henkel als Vertreter des Landes Berlin gegen den Einsatz eines externen Controllings gestimmt hat. Werner Gatzer sagte hierzu vor dem Untersuchungsausschuss, dass man im Aufsichtsrat über ein externes Controllingsystem für das Gremium diskutiert habe, dieses dann aber nicht umgesetzt habe.[1033] Danach gefragt, warum dies nicht umgesetzt wurde, antwortete Gatzer:

> *„Weil wir eine neue Geschäftsführung hatten und der neuen Geschäftsführung einen Vertrauensvorschuss geben wollten und nicht mit einem externen Controlling nur für den Aufsichtsrat quasi ein Misstrauen zum Ausdruck bringen wollten.“*[1034]

Der Landesrechnungshof Brandenburg wandte sich in seiner Mitteilung vom 10. Juli 2015 gegen diese Beschlussfassung des Aufsichtsrats:

> *„Der ausdrückliche Verzicht des Aufsichtsrats auf ein ihn unterstützendes Controlling ist sehr kritisch zu sehen. Die eigene Beurteilungssicherheit des Aufsichtsrats in Bezug auf die komplexe Problemlage erhöhte sich durch die Neubesetzung der Geschäftsführung nicht. Spätestens Anfang 2013, als nicht einmal ein neuer Eröffnungstermin bestimmt werden konnte, hätten Aufsichtsrat und Gesellschafter erkennen können, dass der Aufsichtsrat – der im Wesentlichen durch Regierungsmitglieder, Staatssekretäre und Betriebsrats- bzw. Gewerkschaftsvertreter besetzt ist – sich bei der Überwachung des hochkomplexen Großvorhabens BER durch externes und unabhängiges Know-How unterstützen lassen sollte. [...] Der ausdrückliche Verzicht auf die Installierung eines den Aufsichtsrat unterstützenden Controllings ist als schwerwiegend und in die Zukunft hinein wirkend einzuschätzen.“*[1035]

[1031] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 114. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 12. April 2013, S. 4, FBB 526 o. P.
[1032] Ebd.
[1033] Zeuge Werner Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 18
[1034] Ebd.
[1035] 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 v. 10.07.2015, S. 32

Dabei zitiert der Landesrechnungshof aus einer E-Mail, die vom Bund als Gesellschaftervertreter in Abstimmung mit den anderen Gesellschaftern am 19. Juni 2012 an die Flughafengesellschaft geschickt wurde. Es sei demnach Konsens unter den Gesellschaftern, dass ein „externes Querschnittscontrolling für das Projekt BER mit unmittelbarer Berichtspflicht gegenüber dem Aufsichtsrat“ bis auf Weiteres unabdingbar sei.[1036] Das Beteiligungsreferat des Brandenburger Finanzministeriums habe dem Landesrechnungshof in einem Gespräch am 19. Juli 2013 mitgeteilt, dass es „aktuell ebenfalls kein Erfordernis für ein projektbegleitendes Controlling für den Aufsichtsrat sehe. Es gehe davon aus, dass die neue Geschäftsführung funktioniere.“[1037] Dennoch hielt der Landesrechnungshof Brandenburg in seiner Mitteilung vom 10. Juli 2015 an der Notwendigkeit eines externen Controllings für den Aufsichtsrat fest:

> *„Mit dem projektbegleitenden Controlling zur Unterstützung des Aufsichtsrats verfolgte dieser bis März 2013 ein aus Sicht des LRH dringend angezeigtes Vorhaben. Das Bauvorhaben BER befand sich seit langem in einer krisenhaften Situation und die Schwere der zu lösenden Aufgaben stellte [...] hohe Anforderungen an die Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats. Insbesondere seit Mitte 2012 war der Aufsichtsrat fortwährend von massiven Problemen baulicher und organisatorischer Art überrascht worden. Nachdem die Notwendigkeit für das Controllinginstrument monatelang betont worden war, ist dem LRH der anschließende Sinneswandel des Aufsichtsrats nicht verständlich.“*[1038]

Es ist u. E. nicht nachvollziehbar, warum die Vertreter des Landes Berlin sich nicht vehement für ein externes Controlling für den Aufsichtsrat eingesetzt haben und warum sie es, wie im Fall des ohnehin nicht im Thema stehenden Innensenators, offenbar für unnötig hielten. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft setzte mit dem Verzicht auf ein externes Controlling seinen naiven Umgang mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft fort. Hatte er sich bei Schwarz und Körtgen noch auf alle Angaben einfach verlassen, stattete er Mehdorn mit einem „Vertrauensvorschuss“ aus, der im Hinblick auf den Zustand des Projekts BER völlig unangemessen war.

[1036] Ebd. S. 205
[1037] Ebd. S. 208
[1038] Ebd. S. 208f

XVII. Exkurs: Das Beschleunigungsprogramm SPRINT

Zu einer der großen Maßnahmen, die Hartmut Mehdorn in das Projekt BER einbrachte, gehörte das so genannte Beschleunigungsprogramm SPRINT. Über dessen Wirksamkeit gab es innerhalb der Flughafengesellschaft bzw. bei einzelnen Projektbeteiligten unterschiedliche Auffassungen, die im Folgenden beispielhaft dargestellt werden.

Am Projekt SPRINT waren nach Angaben der Senatskanzlei regelmäßig zwischen fünf und 15 Kräfte des Unternehmens Roland Berger beschäftigt. Über die Höhe der Tagessätze wollte der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius allerdings keine Angaben machen: „Die Frage berührt Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB.“[1039] Als entscheidendes Gremium im SPRINT-Programm fungierte nach Angaben Wowereits ein Lenkungskreis, der einmal in der Woche zusammentrat. Dieser Lenkungskreis setzte sich zusammen aus der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, der Leitung des SPRINT-Programms, einem Project Managements Office, welches vom Unternehmen Roland Berger unterstützt wurde, sowie u. a. aus Modulleitern, Vertretern der Projektsteuerung und der Objektüberwachung.[1040] Doch auch auf Kräfte, derer sich die Flughafengesellschaft im Jahr 2012 entledigt hatte, griff sie im Rahmen von SPRINT wieder zurück. Nach eigenen Angaben, die er bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss machte, war Hans-Joachim Paap (gmp) zumindest im Jahr 2014 als Berater am Projekt beteiligt. Als „Spiritus Rector bzw. als Wissender aus der Zeit vor der Kündigung“, wie Paap seine Position vor dem Untersuchungsausschuss darstellte.[1041] Dass Paap beratend in das SPRINT-Team einbezogen wurde, bestätigte Jochen Großmann in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 18. September 2015. Paap sei „ab und zu integriert“ gewesen, „um letztendlich Sachverstand von ihm abzufragen. Gerade bei der Aufarbeitung der Mängel waren Herr Paap und eine Mitarbeiterin von ihm [...] konsultativ mit einbezogen.“[1042]

Im Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft für das Jahr 2013 wird auf die Erfolge des „Beschleunigungsprogramms SPRINT“ hingewiesen:

> *„Sämtliche mit der Inbetriebnahme des BER zusammenhängenden Aufgaben sind hier gebündelt, angefangen von den Restbauarbeiten über Genehmigungen, Probebetrieb bis zur Flughafeneröffnung selbst. Ziel ist es, die Baustelle nach dem einfachen Prinzip ‚Denken, Planen, Bauen’ zu ordnen. Durch SPRINT konnte der Stillstand auf der Baustelle beendet, der Know-How-Verlust gestoppt und die Planung systematisiert werden. Für alle Brandschutzfragen und technischen Probleme sind Lösungen erarbeitet, die nun Schritt für Schritt abgearbeitet werden.“*[1043]

Nach monatelanger Arbeit habe die „Arbeitsgruppe Entrauchung“ innerhalb des SPRINT-Programms im November 2013 ein Konzept vorgelegt, „wie die für den Brandschutz

---

[1039] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/13753
[1040] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/13829
[1041] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 18
[1042] Zeuge Jochen Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.09.2015, S. 92
[1043] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Geschäftsbericht 2013, S. 26

entscheidende Entrauchungssteuerung umgebaut werden soll, damit sie funktionstüchtig und genehmigungsfähig wird.“[1044]

Bei der Projektsteuerung wiederum schien SPRINT weniger erfolgreich beurteilt worden zu sein. So beschrieb Christian Manninger von WSP CBP das Projekt bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss wie folgt: Hartmut Mehdorn habe versucht „einfache Arbeitsebenen herzustellen“. Der ursprüngliche Ansatz des Projekts sei gewesen, den Projektbereich B weiter in der Verantwortung für die Ausführung des Baus zu belassen und das SPRINT-Team partiell unterstützen zu lassen „wo es gerade notwendig ist“. Dies habe dazu geführt, dass „wir im Frühjahr 2013 bis Sommer 2013 zwei Parallelwelten aufseiten des Flughafens hatten“, einerseits die „normale Bereichsorganisation“ und andererseits die SPRINT-Organisation.[1045] Seitens der Projektsteuerung seien Bedenken hierzu angemeldet worden, da man zwei Organisationen, die parallel zum Bauherrn arbeiteten, als schwierig empfunden habe. Dies habe schließlich zu einer anderen Organisationsform geführt. Dennoch beurteilte Manninger das Projekt SPRINT in seiner Vernehmung kritisch:

> *„Was diese Sprint-Organisation jetzt tatsächlich unter dem Strich in der heuigen Situation noch soll - ich kann es Ihnen nicht sagen. Nach meiner Wahrnehmung haben wir von der Unternehmensberatung sicherlich sehr strukturiert denkende Menschen, die aber von den tatsächlichen Erfordernissen vor Ort zwangsläufig gar nichts wissen können.“*[1046]

Der ehemalige Technische Geschäftsführer Horst Amann beschrieb das Projekt SPRINT bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 6. März 2015 als „eine völlig neue Organisationsstruktur“. Diese habe sich mit einer Bestandsaufnahme des Projekts BER „überhaupt nicht auseinandergesetzt“ und anfangs ebenso wenig mit dem Thema Planung. Das Projekt SPRINT

> *„sollte ja versuchen, ohne aufwendige Planungsvollziehmaßnahmen 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.“*[1047]

In seiner Vernehmung am 18. September 2015 wurde Jochen Großmann, vormals Mitglied im SPRINT-Team, zu einer Präsentation des SPRINT-Lenkungskreises befragt, in welcher der Punkt „Zusammenführung aller relevanten Mängel und Vorgänge in den jeweiligen Datenbanken“ vorkam.[1048] Zum Unterschied dieser Tätigkeit zu den Tätigkeiten von Horst Amann bzgl. der Mängelerfassung führte Großmann aus, dass seitens SPRINT keine neuen

---

[1044] Ebd.
[1045] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 75f
[1046] Ebd. S. 76
[1047] Zeuge Horst Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 06.03.2015, S. 22
[1048] Zeuge Jochen Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.09.2015, S. 92

Mängel aufgenommen worden seien. Man habe „alles das, was in verschiedenen Listen vorhanden war [...] systematisiert“.[1049]

Ebenso wie der Zeuge Christian Manninger gab Horst Amann bei seiner Vernehmung zu verstehen, dass er die Leistungsfähigkeit von SPRINT nicht in Gänze nachvollziehen konnte. Der Ansatz des Projekts sei geprägt gewesen durch eine Beratungsgesellschaft (Roland Berger). Man habe sich „an einer ganz oben liegenden Schicht“ bewegt, „also Strukturieren, Konzeption, die nicht ins operative Geschäft einstieg“.[1050] Er glaube,

> *„dass SPRINT eine Zeit lang gebraucht hat, um zu verstehen, dass ich eben nicht einfach noch Wände anstreiche oder ein paar Geländer anbringe oder sonstige Fertigstellungsnahmen (sic!) ergreife, um den Flughafen in Betrieb nehmen zu können. Das, glaube ich, ist dann später möglicherweise erkannt worden, nicht aber in der Zeit, wo ich noch dabei war.“*[1051]

Auf die Frage von Martin Delius, ob die Befunde der von ihm veranlassten Bestandsaufnahme auch Eingang in das Projekt SPRINT fanden, sagte Horst Amann vor dem Untersuchungsausschuss am 22. Mai 2015:

> *„Aus meiner Sicht nicht richtig oder unzureichend, weil der logische Schritt, der geplant war, nämlich aus dem Erkennen des Bestands, des tatsächlichen Ist, dann eine Planung aufzusetzen und die abzugleichen mit der vorhandenen, der ist dann unterbunden worden, und dieser Prozess fand nie statt - zu meinem Leidwesen, aber er fand nie statt. Insofern war es schwierig, das ins ‚Sprint’-Büro einzubringen. Außerdem war ja zu dem Zeitpunkt, als es ‚Sprint’ und das ‚Sprint’-Büro gab, meine Mitwirkung nicht mehr erwünscht. Ich saß da aus eigenem Antrieb dabei, hatte aber kaum Möglichkeit, gestaltend mitzuwirken.“*[1052]

Dennoch sei durch das Projekt SPRINT ebenfalls eine eigene, zusätzliche Bestandsaufnahme des Projekts vorgenommen worden. Es sei, so Amann auf Nachfrage von Delius, seiner Ansicht nach doppelt gearbeitet worden. Eine Bestandsaufnahme sei laut Amann zunächst im Projekt SPRINT nicht vorgesehen gewesen:

> *„Der Ansatz war ja ursprünglich ein anderer im ‚Sprint’, nämlich weder zu planen noch einen Bestand aufzunehmen, sondern mit den ausführenden Firmen einen Weg zu finden, quasi ad hoc oder direkt unmittelbar in die bauliche Korrektur zu kommen. Das ist irgendwann gescheitert, dieses Scheitern war erkennbar, und dann fing man auch an, nach der Grundlage zu suchen und kam auch auf die Idee, dass man abgleichen muss: Was existiert, und was muss anders gemacht werden? Was haben wir geplant?“*[1053]

Hartmut Mehdorn gab in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 20. März 2015 an, dass er bezgl. der Bestandsaufnahme mehrfach Gespräche mit Amann geführt habe. Er selbst habe „immer von Anfang an gesagt“, dass dieses Vorgehen nicht der Weg sei,

---

[1049] Ebd. S. 92
[1050] Zeuge Horst Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 06.03.2015, S. 23
[1051] Ebd. S. 24
[1052] Zeuge Horst Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 22.05.2015, S. 77
[1053] Ebd. S. 78

„den wir eigentlich gehen sollten“. Man müsse nicht alle Fehler sammeln und sich dann weitere Handlungsoptionen überlegen, sondern man müsse die Fehler „regional“ finden und „dann kann man sektionsweise weitermachen. Und während der Fehlerfindung kann man auch darüber nachdenken, wie gehe ich mit diesen Dingern um.“[1054] Mit Amann sei allerdings „kein richtiger Dialog herzustellen“ gewesen. Dieser „wollte seine Bestandsaufnahme machen.“[1055] Hierzu merkte Mehdorn an:

> *„Bis heute habe ich noch nicht irgendwo einen richtigen produktiven Mehrwert dieser Bestandsaufnahme gefunden. […] Sie sind zum Teil doppelt gemacht worden […] sie waren zum Teil nicht verortet […] und es waren eine ganze Menge Fehler, die auch nicht katalogisiert waren. […] Es war also keine Indikation, wie geht man mit diesen Bergen von Listen um, und dementsprechend waren die auch nicht sehr hilfreich.“*[1056]

Unabhängig der jeweiligen Beurteilung kann festgestellt werden, dass die vom einstigen Technischen Geschäftsführer Amann begonnene Arbeit an der Bestandsaufnahme nicht mit der Arbeit des Projekts SPRINT verzahnt wurde. Ob diese Art der versuchten Neuorganisation des Projekts BER dem Projekt dienlich war, kann bezweifelt werden.

In den Aufsichtsgremien wurde zumindest im Jahr 2013 die Art und Weise kritisiert, wie aus dem Projekt SPRINT berichtet wurde. So geht aus dem Protokoll der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats vom 11. Dezember 2013 hervor, dass dessen Vorsitzender Helmuth Markov den „Fortschrittsbericht SPRINT“ deutlich kritisiert hatte: Die Darstellungen darin seien „teilweise widersprüchlich und wenig konkret“.

> *„So werde beispielsweise bzgl. des Themas Fluggastterminal bereits über mehrere Aufsichtsratssitzungen die vollständige Ermittlung des Bausolls, Erstellung es Bauablaufplans sowie die flächendeckende Aufnahme der Bautätigkeit unverändert als kritisch eingestuft. Obwohl bereits durch ihn mehrfach gefordert, sei bislang kein Bauablaufplan und ein Abgleich des Bausolls mit dem Ist-Zustand dem Ausschuss oder dem Aufsichtsrat vorgestellt worden. Nach seiner Auffassung ist eine Ausübung der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung so nicht möglich.“*[1057]

Weiter heißt es im Protokoll der Sitzung:

> *„Herr Gatzer schließt sich der Kritik nach den Inhalten des Sprint Berichtes als widersprüchlich, wenig konkret und kaum messbaren Inhalten an. Der Inhalt sei aus seiner Sicht zu sehr in der Sprache von Beratern und weniger aus der Sicht eines Bauherrn abgehalten. Auch die kurzfristige Bereitstellung der Unterlagen sei für die Arbeit der Ausschüsse und der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen wenig hilfreich. [...] Generell sei es aus seiner Sicht in der aktuellen Sicht (sic!) schwierig, den Wirtschaftsplan ohne bestehenden Business- bzw. Finanzplan zu bewerten.“*[1058]

[1054] Zeuge Hartmut Mehdorn, Wortprotokoll der Aussage vom 20.03.2015, S. 8
[1055] Ebd.
[1056] Ebd.
[1057] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 87. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 11. Dezember 2013, FBB 553, Bl. 151
[1058] Ebd.

Anja Naujokat von der Berliner Senatsverwaltung für Finanzen bezeichnete die Inhalte des Berichts laut Protokoll ebenfalls als „widersprüchlich“.[1059] In der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 13. Dezember 2013 wurde die Berichterstattung des Projekts SPRINT ebenfalls kritisiert. Zu dem in der Aufsichtsratssitzung vorgetragenen Bericht ist in der Niederschrift der Sitzung vermerkt, dass dieser „im Aufsichtsrat intensiv diskutiert“ worden sei:

> *„So werden widersprüchliche Aussagen im Bericht kritisiert. Nach Auffassung einzelner Mitglieder des Aufsichtsrates erfolge die Berichterstattung nicht in der Form, wie es für die Ausübung der Kontrollaufgabe des Aufsichtsrates erforderlich sei. Dazu werde in größerem Umfang sog. ‚Beratersprech’ verwendet; nur wenig konkrete Aussagen wurden getroffen. Die Unterlagen seien inhaltlich und qualitativ verbesserungsbedürftig. Insbesondere sei der Aufsichtsrat nach den gegebenen Informationen nicht in der Lage, Projektfortschritte zu beurteilen. Darüber hinaus würden Unterlagen nicht innerhalb der vorgesehenen Fristen bereitgestellt, was die Arbeit des Aufsichtsrates weiter erschwere. Ein Schwerpunkt der Kritik ist der häufige Verweis in dem Bericht auf einen Terminplan zur Inbetriebnahme des BER, ohne diesen konkret zu nennen. Für die Ausübung der Kontrollaufgabe des Aufsichtsrates sei dieser Terminplan dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Insbsondere hält Herr Dr. Markov die umgehende Information des Aufsichtsrates über einen Bauablauf- und Finanzplan für erforderlich. Vor einer Information hierüber seien weitere Aufsichtsratssitzungen aus seiner Sicht wenig sinnvoll. Soweit in dem Bericht Terminangaben enthalten seien, habe er hierzu kein Vertrauen.“*[1060]

Der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Martin Delius legte bei der Vernehmung von Werner Gatzer am 16. Oktober 2015 diesem die von ihm in der Sitzung des Finanzausschusses am 11. Dezember 2013 getätigten Aussagen über den dort vorgetragenen SPRINT-Bericht vor. Gatzer sagte hierzu:

> *„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.“*[1061]

[1059] Ebd.
[1060] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 120. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 13. Dezember 2013, S. 8, FBB 526 o. P.
[1061] Zeuge Gatzer, Wortprotokoll 1UntABER 17/50 vom 16. Oktober 2015, S. 55

XVIII. Begleitung des Projekts BER

1. Die Soko BER

Im Mai 2012 rief der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in seinem Ministerium die SoKo BER ins Leben. Diese befasste sich über 22 Monate in regelmäßigen Sitzungen bis zum 27. März 2014 mit den Gründen für die Verschiebung der Inbetriebnahme des BER. Als ihr Leiter wurde der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald beauftragt. Laut Ministerium wurde die Sonderkommission mit Fachleuten aus unterschiedlichen Bereichen des Ministeriums besetzt. Die Aufgabe der SoKo BER sei es, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zu prüfen, „welche Maßnahmen für die Inbetriebnahme des neuen Flughafens BER erforderlich sind und welche Auswirkungen sich durch die Verschiebung der Eröffnungstermine für den Anteilseigner Bund ergeben“, wie es in einem Papier des Bundesverkehrsministeriums heißt. Hierbei mache sich die Kommission ein eigenes Bild und hinterfrage „sämtliche Prozesse rund um die Fertigstellung des BER“. Hierzu lasse sie sich regelmäßig von externen Gästen unterrichten. Laut der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Termin- und Gästeliste handelte es sich bei den externen Gästen u. a. um Akteure aus der Flughafengesellschaft, von der Deutschen Flugsicherung, des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) sowie des TÜV Rheinland. Die ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Horst Amann waren mehrmals geladen. Auch der Brandenburger Staatssekretär Rainer Bretschneider gehörte zu den Gästen der Kommission. Auf fachlichen Sachverstand aus Berlin verzichtete die Kommission zumindest laut ihrer veröffentlichten Gästeliste.[1062]

Darauf, dass die SoKo BER zumindest bei den Vertretern des Landes Berlin nicht unbedingt wohlgelitten war, deutet ein Vermerk aus den Vorbereitungsunterlagen der Senatsverwaltung für Inneres für die Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 29. Oktober 2012 hin. In dem Vermerk heißt es bzgl. der Haltung von Berlin und Brandenburg zum Agieren der SoKo BER:

> *„In der Referentenrunde hat sich abgezeichnet, dass das Verhältnis zwischen den drei Gesellschaftern derzeit belastet ist. Berlin und Brandenburg haben ihren Unmut über die mediale Berichterstattung zu den Erkenntnissen der Sonderkommission „Flughafen BER“ des BMVBS deutlich gemacht. So wurden Unterlagen und Protokolle zitiert, die weder dem Aufsichtsrat noch der Geschäftsführung vorliegen oder bekannt sind. Darüber hinaus verwundert die Tatsache, dass die Sonderkommission ‚Flughafen BER’ von Staatssekretär Michael Odenwald und nicht vom eigentlich zuständigen Staatssekretär Rainer Bomba geleitet wird. Zur Sonderkommission ‚Flughafen BER’ werden daher eingehende Diskussionen erwartet.“*[1063]

An dieser Stelle wollen wir einige Inhalte aus den Protokollen der SoKo BER wiedergeben. Im Gegensatz zum Anteilseigner Berlin hatte der Bund mit der SoKo ein Instrument geschaffen welches ihm einen besseren Überblick über das Projekt BER verschaffte, als er in bei den einzelnen Berliner Senatsverwaltungen vorhanden war, die wiederum untereinander nur mangelhaft kooperierten. Der Piratenfraktion wurden im Verlauf des

---

[1062] Geschäftsstelle der SoKo BER, SoKo BER Gäste und Themen der bisherigen Sitzungen
[1063] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 29.10.2012, Vorbereitung für die 109. Außerordentliche Aufsichtsratssitzung, S. 1f, SenInn 7, o. P.

Untersuchungsausschusses einige Sitzungsprotokolle der SoKo BER zugespielt. Der Untersuchungsausschuss hatte die Protokolle ebenfalls als Beweismittel angefordert, die vom Ministerium als „vertraulich“ eingestuft wurden. Die im Folgenden zitierten Passagen stammen jedoch aus den der Piratenfraktion zugespielten Unterlagen und nicht aus den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses.

Dem Protokoll der ersten Sitzung der SoKo BER, die unmittelbar nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme am 11. Mai 2012 stattfand, ist zu entnehmen, dass zumindest der Anteilseigner Bund zum damaligen Zeitpunkt über keinen angemessenen Informationsstand zum Zustand der BER-Baustelle verfügte. So gab eine Unterabteilungsleiterin des Ministeriums in der Sitzung an, dass eine Inbetriebnahme im Oktober 2012 „im Hinblick auf die landseitige Bahnanbindung [...] wohl kein Problem“ sei.[1064] Zuvor hatte der Leiter der Kommission Staatssekretär Michael Odenwald darauf hingewiesen, dass die Luftverkehrswirtschaft eine Eröffnung des Flughafens Ende Oktober 2012 favorisiere.[1065] An der vierten Sitzung der SoKo BER nahm als Gast der Bereichsleiter Aviation Management der Flughafengesellschaft teil. Dieser sagte vor der Kommission, dass die Bauarbeiten am BER planmäßig zum 18. Dezember 2012 beendet sein sollten. Ab dem 18. Januar 2013 sollte ein zehntägiger Probebetrieb stattfinden. Zu diesem Zeitpunkt wurde noch mit einer Inbetriebnahme des Flughafens am 17. März 2013 gerechnet.[1066] Zu dem Vorhaben, den Flughafen am 17. März 2013 in Betrieb nehmen zu wollen stellte Horst Amann in der Sitzung der Soko am 13. August 2012 klar, dass sich aus seiner Sicht „eine Aussage zur Belastbarkeit des Termins […] zum jetzigen Zeitpunkt nicht treffen“ ließe.[1067] Der Zustand der BER-Baustelle muss im Sommer 2012 katastrophal gewesen sein – zumindest deutet darauf die Aussage Amanns hin, wonach neben den noch anstehenden Baumaßnahmen „auch bereits die ersten Sanierungsthemen“ aufschlügen.[1068] Weiter heißt es im Sitzungsprotokoll zu den Angaben Amanns:

> *„Neben den technischen Themen wie Kabeltrassen, Pavillons etc. sei aber v. a. das Thema Planung aktuell als problematisch einzuschätzen. Es gebe Defizite bei den Planungen, was den Fortgang der Bauarbeiten hemme. Die Konsequenzen aus der Kündigung der pg bbi seien weitreichender als zunächst angenommen.“*[1069]

Der Baubetrieb sei im August 2012 „noch nicht wieder richtig angelaufen […]. Alles hänge momentan von einer vernünftigen Planung ab.[1070] Folgt man den Angaben Amanns vor der Soko BER, dann erwies es sich bereits im Sommer 2012 als fatal, dass Geschäftsführung und Aufsichtsrat im Mai entschieden hatten, sich kurzfristig von den Planern der pg bbi zu trennen. Dem Baufortschritt hat diese Maßnahme jedenfalls vor dem Hintergrund der Aussage Amanns eher geschadet als genutzt.

In der zehnten Sitzung der SoKo BER, die am 11. Juli 2012 stattfand, referierte der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus über die Planung der Entrauchungsanlage des Terminals. Laut damaligem Planungsstand würde es bei einem

---

[1064] Referat Z 12, Protokoll der ersten Sitzung der SoKo BER am 11. Mai 2012, S. 3
[1065] Ebd.
[1066] Referat Z 12, Protokoll der vierten Sitzung der SoKo BER am 30. Mai 2012, S. 6
[1067] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der dreizehnten Sitzung der SoKo BER am 13. August 2012, S. 2
[1068] Ebd.
[1069] Ebd.
[1070] Ebd.

Stromausfall rund 15 Sekunden bis zum Anspringen der Notstromversorgung dauern. Das Bauordnungsamt sehe in diesem Fall „die Gefahr, dass Rauchgase wieder in die Ebenen zurückströmen könnten. Sowohl die ausführenden Firmen als auch die Planer würden diese Gefahr nicht sehen.“[1071] Es seien für den Juli 2012 Heißgasrauchversuche mit verschiedenen Szenarien geplant. Im Anschluss daran sollten die Ergebnisse dem Bauordnungsamt vorgestellt werden „mit dem Ziel, dass das BOA der derzeitigen Planung aus bauordnungsrechtlicher Sicht zustimmen könne. Würde man nach dem Heißgasrauchversuch seitens des BOA keine Zustimmung erteilen, käme es zu erheblichen Umplanungen, sodass eine Inbetriebnahme zum 17.03.2013 nicht mehr ermöglicht werden könne.“[1072] Zumindest der Geschäftsführerebene war demnach im Juli 2012 schon klar, dass der von ihr in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 vorgeschlagene Ersatztermin für die Inbetriebnahme am 17. März 2013 nur unter der Bedingung stattfinden konnte, dass das Bauordnungsamt seine Zustimmung zur damals vorhandenen Entrauchungsanlage geben würde. Der Termin wurde somit auf der Grundlage einer noch gar nicht getroffenen Entscheidung des Bauordnungsamts dem Aufsichtsrat vorgeschlagen. Dass der Aufsichtsrat dem Termin zustimmte, ohne dass zum damaligen Zeitpunkt eine Genehmigung des Bauordnungsamtes vorlag, deutet darauf hin, dass Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Öffentlichkeit überstürzt und ohne geeignete Grundlage einen Termin nannten.

Am 22. November 2012 berichtete der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann in der Sitzung der SoKo BER über ein neu vorliegendes Gutachten von hhp berlin, in dem sich, so Amann, „der Gutachter hinsichtlich der Entrauchung von seiner vorherigen optimistischen Einschätzung distanziert“ habe.[1073] Dem Sitzungsprotokoll ist weiterhin zu entnehmen, dass die Vorlage dieses Gutachtens erst erfolgt sei, nachdem Amann im Zuge seiner Mängelaufnahme „eine schriftliche Bestätigung der vorherigen Annahme verlangt“ habe.[1074] Bei der Brandschutzanlage bestehe laut Amann ein „Restrisiko“, da „sehr viel geändert“ worden sei. Hinzu kämen bauliche Probleme.[1075] Bereits in der Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012 hatte Amann unter anderem über die Probleme mit den im Terminal des BER verbauten Kabeltrassen referiert. Dabei sagte er, dass nun die Neubauphase verlassen worden sei und man sich nun der „Sanierung im Bestand“ widme. Zum Zeitpunkt der Sitzung der Kommission befand man sich laut Amann noch im „Stadium der Bestandsaufnahme und Planung“. Damit die beauftragten Unternehmen „überhaupt wieder arbeiten könnten, bräuchten sie dringend einen Ausführungsplan.“[1076] Es befänden sich bei den Kabeltrassen „überall“ „nicht erlaubte Mischbelegungen, zu viel Brandlast und Überbelegungen der Kabelschächte, dadurch würden zudem Statikprobleme der Trassen resultieren.“[1077] Die Vorbereitungsphase des vormals geplanten Inbetriebnahmetermins am 3. Juni 2012 sei

> *„regelrecht von Panik und Aktionismus geprägt gewesen und man habe gehandelt nach dem Motto ‚lege Kabel und gucke, dass Strom durchgeht’. Das ganze wäre definitiv nicht abnahmefähig gewesen. […] Im Bereich des Pavillons Nord (Bereich*

[1071] Referat Z 12, Protokoll der zehnten Sitzung der SoKo BER am 11. Juli 2012, S. 3
[1072] Ebd.
[1073] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 22. November 2012, S. 2
[1074] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 2. November 2012, S. 2 – Fußnote Nr. 1
[1075] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 2. November 2012, S. 2
[1076] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der fünfzehnten Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012, S. 2
[1077] Ebd.

der Flüssigkeitsscanner) sei ein kompletter Rückbau der Kabelbelegung erforderlich.“[1078]

Mit der Arbeitsweise der damaligen Geschäftsführung der Flughafengesellschaft setze sich die SoKo BER gleich in mehreren ihrer Sitzungen auseinander. Dem Protokoll ihrer zweiten Sitzung, die am 15. Mai 2012 stattfand, ist zu entnehmen, dass zwischen dem Anteilseigner Bund und der damaligen Geschäftsführung ein angespanntes Verhältnis herrschte: So gab der Leiter der Kommission Odenwald laut Protokoll an, dass die „Haltung des Ministers gegenüber der Geschäftsführung der FBB von kritischer Distanz geprägt“ sei. Ein weiterer Teilnehmer der Sitzung wies darauf hin, dass die „Kommunikation der FBB-Geschäftsführung gegenüber den Gremien mangelhaft“ ausgestaltet sei.[1079] In der Sitzung der SoKo am 12. Oktober 2012 schilderte der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz seine Position innerhalb der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft aus seiner Sicht. Bezüglich der Geltendmachung möglicher Ansprüche der Flughafengesellschaft gegen ihn auf Grund der Verschiebung der Inbetriebnahme wird Schwarz im Sitzungsprotokoll wie folgt wiedergegeben:

„Er wüsste nicht, woher man Ansprüche gegen ihn selbst nehmen könnte. Er habe die Funktion des Sprechers der FBB im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände. Verantwortlich für den Geschäftsbereich des Bauverantwortlichen sei der Bauverantwortliche. Er habe sich auf die laufende Berichterstattung konzentriert und sich hier sachkundig gemacht. Er sei für die übergeordnete finanzielle Steuerung verantwortlich; der Bau war Aufgabe des technischen Geschäftsführers. Für sich sehe er keine Verantwortung. Bis zum Schluss sei von Fachleuten immer wieder die Aussage gekommen, dass der Eröffnungstermin gehalten werden könne. Er habe sich 14-tägig berichten lassen.“[1080]

Die SoKo BER beurteilte die Verantwortung von Schwarz anders als dieser. Im Fazit des Sitzungsprotokolls heißt es:

„Die SoKo BER empfiehlt den Vertretern des Bundes im Aufsichtsrat der FBB, die Vorwürfe gegen den Sprecher der Geschäftsführung, Herrn Rainer Schwarz, bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 1. November 2012 aktiv anzusprechen. Die SoKo BER empfiehlt zudem: Der Aufsichtsrat soll die Frage möglicher haftungsrechtlicher Konsequenzen für beide Geschäftsführer klären lassen – auch durch externen juristischen Sachverstand.“[1081]

Bezüglich der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 und dem vorangegangenen Vorgang um die Schreiben von McKinsey an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft äußerten Teilnehmer der Sitzung der SoKo BER, nachdem Einsichtnahme in die Schreiben genommen worden war, in der Sitzung am 25. Oktober 2012 ihr

„Unverständnis darüber […], dass angesichts dieser dramatischen Situation die Gesellschafter und der AR nicht unverzüglich über das genaue Ausmaß der Probleme

---

[1078] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der fünfzehnten Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012, S. 2
[1079] Referat Z 12, Protokoll der zweiten Sitzung der SoKo BER am 15. Mai 2012, S. 1
[1080] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 12. Oktober 2012, S. 3
[1081] Ebd. S. 6f

> *informiert wurden und stattdessen der Brandschutz in den Vordergrund gestellt wurde.“*[1082]

Bezüglich des zweiten McKinsey-Schreibens vom 13. April 2012, in dem eine Inbetriebnahme unter zahlreichen Voraussetzungen noch als möglich dargestellt wurde, wurde in der Sitzung am 25. Oktober 2012 festgestellt, dass die darin als Voraussetzung genannten Termine „bei Eingang des Schreibens bei der FBB bzw. vor der AR-Sitzung bereits abgelaufen waren.“[1083] Schwarz hätte nach Auffassung der SoKo BER über diesen Umstand in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 – der letzten vor Bekanntgabe der Verschiebung – „detailliert berichten“ müssen.[1084] Aus diesem Grund ist dem Protokoll der Sitzung am 25. Oktober 2012 als Fazit zu entnehmen, dass „nach Bewertung der Soko“ die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft den Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 20. April 2012

> *„nicht ausreichend darüber informiert [hat], dass der Eröffnungstermin bereits aus operativen Gründen in höchstem Maße gefährdet war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass mindestes eine reibungslose Inbetriebnahme zum geplanten Termin nicht nur wegen der Brandschutzproblematik unmöglich war. Die Fakten sind Herrn Schwarz schon sehr früh vor der AR-Sitzung im April bekannt gewesen.“*[1085]

2. Der Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg

Um die zuvor in mehreren Ausschüssen stattfindende Befassung mit einzelnen Fragen zum Themenkomplex BER in einem Ausschuss zu bündeln, richtete der Landtag Brandenburg Anfang des Jahres 2013 einen Sonderausschuss ein. Mit diesem solle dem „unmittelbaren Informationsfluss seitens der Landesregierung und der Geschäftsführung der FBB“ ein entsprechender Raum gegeben werden, wie es auf der Internetpräsenz des Landtags Brandenburg heißt.[1086] Die Einsetzung des Sonderausschusses hatten im Januar 2013 die Fraktionen von SPD, Die Linke und FDP beantragt. Der Ausschuss solle der „Zusammenführung der Beratungen zum BER im Landtag Brandenburg, die bisher zu einzelnen Fachfragen in den jeweils zuständigen Fachausschüssen durchgeführt werden“ dienen.[1087] Mit dem Sonderausschuss sollte ein maßgeblicher Beitrag „zur künftigen Verbesserung der Qualität der Information des Landtages“ geleistet werden.[1088] Der regelmäßig tagende Ausschuss sollte laut Einsetzungsbeschluss aus zehn Mitgliedern bestehen und dem Landtag spätestens drei Monate vor Ende der Legislaturperiode einen Bericht über seine Tätigkeit vorlegen.[1089] In der Begründung des Antrags zur Einsetzung des Ausschusses heißt es:

[1082] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 25. Oktober 2012, S. 2
[1083] Ebd. S. 3
[1084] Ebd.
[1085] Ebd. S. 3
[1086] http://www.landtag.brandenburg.de/de/parlament/ausschuesse_und_gremien/sonderausschuss_ber_%286._wahlperiode%29/675195 (Stand: 18.03.2016)
[1087] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/6648
[1088] Ebd.
[1089] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/6648

> *„Die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins macht die massiven und vielschichtigen Probleme im Zusammenhang mit dem Bau und der Inbetriebnahme des BER noch einmal deutlich.“*[1090]

Bisher seien die mit dem Flughafen BER verbundenen Themen wie Lärmschutz, die Finanzierung des BER sowie Fragen, die Aufsichtsratssitzungen der Flughafengesellschaft betrafen, in den verschiedenen Ausschüssen des Landtags behandelt worden. „Ein Festhalten an dieser Zersplitterung in unterschiedlichen Ausschüssen bei der Befassung des Landtages als Haushaltsgesetzgeber“ sei „nicht zielführend“.[1091] Es bedürfe vielmehr einer Zusammenführung aller Beratungen in einem Sonderausschuss, „der sich umfassend mit allen Facetten des Flughafenbaus befasst und seine Arbeit aktiv nach vorn auf das Gelingen des Projekts ausrichtet.“[1092] In der Plenardebatte zum Antrag auf Einsetzung des Sonderausschusses BER am 23. Januar 2013 betonte der Abgeordnete Gregor Beyer (FDP) das Ansinnen, mit dem Sonderausschuss das Landesparlament „so umfänglich und vor allem auch so transparent wie irgend möglich in die diversen Entscheidungsprozesse“ einzubeziehen. „Wir, dieses Parlament, sind der Aufsichtsrat der Landesregierung, und damit sind wir der Aufsichtsrat des Aufsichtsrates der FBB.“[1093] Man habe sich ausdrücklich darauf verständigt, keinen Untersuchungsausschuss einzusetzen, da solch ein Ausschuss „eher rückwärtsgewandt“ arbeiten würde.[1094] Der SPD-Abgeordnete Mike Bischoff wies im Zusammenhang mit dem von den Antragstellern beabsichtigten „Höchstmaß an Transparenz“, welches mit dem Sonderausschuss hergestellt werden solle, auf die hierzu erfolgende „Bündelung“ der Themen um den Flughafen BER hin:

> *„Wenn der Aufsichtsratsvorsitzende oder Staatssekretär Bretschneider zu allen Plänen, anstehenden Entscheidungen und finanziellen Folgen Rede und Antwort stehen, kann es nur gut sein, wenn sich das Parlament in Gänze und nicht immer nur bezogen auf Teilaspekte konzentriert eine Meinung bilden kann.“*[1095]

Die Abgeordnete Kornelia Wehlan (Die Linke) betonte ebenfalls, dass die „Stückelung“ bei der Behandlung des Themas BER durch den Landtag „abgeschafft“ gehöre. Auch bringe das Parlament mit der Einrichtung des Sonderausschusses zum Ausdruck, dass es „keine rückwärtsgewandte Fehlersuche, sondern eine aktiv unterstützende, nach vorn auf das Gelingen des Projektes ausgerichtete Vorgehensweise“ verfolge.[1096] Der Antrag auf Einsetzung des Sonderausschusses wurde in der Sitzung schließlich mit einer deutlichen Mehrheit angenommen.[1097]

Im Mai 2014 legte der Sonderausschuss BER einen 94-seitigen Tätigkeitsbericht vor.[1098] Insgesamt tagte der Ausschuss in der 5. Legislaturperiode fünf mal.[1099] Die ständigen Tagesordnungspunkte, welche sich der Ausschuss für seine Sitzungen gab, waren ein Bericht

---

[1090] Ebd.
[1091] Ebd.
[1092] Ebd.
[1093] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Plenarprotokoll 5/69, S. 5655
[1094] Ebd.
[1095] Ebd. S. 5656
[1096] Ebd. S. 5657
[1097] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Plenarprotokoll 5/69, S. 5659 u. Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/6648(2.ND)-B
[1098] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/8963
[1099] Ebd. S. 10

über die jeweils letzte Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft, der Baufortschritt am BER, die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft sowie die Themen Schallschutz und Nachtflugverbot.[1100] Unter „Einzelthemen“ wurden laut Tätigkeitsbericht u. a. die Bereiche Flughafenasyl, Brand- und Katastrophenschutz, das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission bzgl. der künftigen Flugrouten und die Luftverkehrsprognose durch den Sonderausschuss behandelt.[1101] Zur Arbeitsweise des Ausschusses ist im Bericht festgehalten, dass ein „wesentliches Element der Informationsgewinnung“ die Berichte der Landesregierung dargestellt hätten, die diese in den Sitzungen abgegeben habe. Zum Teil seien diese Berichte durch schriftliche Stellungnahmen ergänzt worden. An allen Sitzungen habe zudem die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft teilgenommen, so dass der Ausschuss die Gelegenheit hatte, diese neben den Vertretern der Landesregierung zu befragen.[1102] Daneben hörte der Ausschuss Sachverständige und Vertreter betroffener Interessen an und besichtigte zweimal die Baustelle des BER.[1103] Zusätzlich hätten die Ausschussmitglieder Akteneinsicht genommen – auch in Protokolle der Aufsichtsratssitzungen der Flughafengesellschaft, die allerdings als Verschlusssache eingestuft gewesen seien.[1104]

In der folgenden 6. Wahlperiode wurde erneut ein Sonderausschuss BER eingesetzt. Beantragt wurde dies von den Fraktionen von SPD und Die Linke. Laut Einsetzungsbeschluss soll es seine Aufgabe sein,

> *„alle Themen und Fachfragen zum Flughafen BER, die im Landtag Brandenburg behandelt werden sollen, zusammenzuführen und konzentriert zu bearbeiten. Damit soll er den Prozess der Fertigstellung des Flughafens begleiten und zugleich für Transparenz sowie zügige Information sorgen.“*[1105]

Der Ausschuss soll wie in der vergangenen Legislaturperiode auch regelmäßig tagen und aus zehn Mitgliedern bestehen. Spätestens zum Ende der Legislaturperiode soll er dem Landtag einen Bericht über seine Tätigkeit vorlegen.[1106] In der Begründung des Antrags heißt es, der Sonderausschuss solle an den der vergangenen Legislaturperiode anschließen. Mit dem erneut gebildeten Ausschuss solle „die besondere Bedeutung der Fertigstellung des Flughafen BER in Schönefeld für Brandenburg parlamentarisch deutlich gemacht werden.“[1107] Zu den Themen, mit denen sich der Ausschuss befassen soll, gehören die Information des Parlaments durch die Landesregierung sowie die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft.

> *„Darüber hinaus ist der Baufortschritt, insbesondere die Fertigstellung der Entrauchungsanlage und die finanzielle Situation des Bauprojekts mit Blick auf das Land Brandenburg als Mitgesellschafter der FBB zu erörtern. Herausgehobene Aufgabe sollte die regelmäßige Befassung mit der Fertigstellung aller Schallschutzmaßnahmen sein.“*[1108]

[1100] Ebd. S. 10ff
[1101] Ebd. S. 73ff
[1102] Ebd. S. 8
[1103] Ebd. S. 9
[1104] Ebd. S. 8f
[1105] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, Drs. 6/70
[1106] Ebd.
[1107] Ebd.
[1108] Ebd.

Die erneute Einsetzung eines Sonderausschusses in der 6. Wahlperiode scheint für den Landtag Brandenburg kein kontroverses Thema gewesen zu sein. Die Einsetzung wurde in der Plenarsitzung am 5. November 2014 ohne Debatte beschlossen.[1109]

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat bislang keinen Ausschuss eingesetzt, der sich begleitend mit dem Projekt BER befasst – der 2012 eingesetzte Untersuchungsausschuss kann nur rückblickende, in seinem Einsetzungsbeschluss formulierte, Untersuchungen anstellen. Dennoch hatten zumindest die Fraktionen von Piraten und Bündnis 90/Die Grünen mehrfach eine regelmäßige Unterrichtung des Parlaments beantragt, was von den Koalitionsfraktionen jedoch ebenso regelmäßig abgelehnt wurde. So sah bspw. ein Antrag der Piratenfraktion vom 23. Januar 2013 die Abfassung eines Vierteljahresberichtes zum Flughafen BER vor, der sich an den Vierteljahresberichten zur so genannten Risikoabschirmung für die Bankgesellschaft Berlin orientieren sollte. In solch einem Bericht sollte über den aktuellen Stand der zum Bau des BER veranlagten und verausgabten finanziellen Mittel, den jeweils aktuellen Stand der Rücklagen der Flughafengesellschaft, den jeweils aktuellen Stand von straf- und zivilrechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Bau des BER sowie den Stand der Verhandlungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Kommission berichtet werden.[1110] Die Ablehnung des Antrags durch die SPD-Fraktion begründete deren Abgeordneter Karlheinz Nolte u. a. damit, dass die im Antrag vorgesehenen Berichtsaufgaben durch die Organe der Flughafengesellschaft erledigt werden müssten. Das Abgeordnetenhaus habe lediglich zu prüfen, ob die Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft ihren Verpflichtungen nachkommen. Und dies tue das Parlament „in den dafür vorgesehenen Ausschüssen“[1111]. Nolte nannte dabei den Hauptausschuss, in dem der BER mehrmals Thema gewesen sei, den Unterausschuss Vermögensverwaltung, den Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling sowie den Untersuchungsausschuss BER. Die Berliner SPD-Fraktion sah es demnach – ganz im Gegensatz zur SPD-Fraktion im Landtag Brandenburg – als dienlich für eine transparente Unterrichtung des Parlaments an, dass das Thema BER immer wieder in verschiedenen Ausschüssen behandelt wurde. Einen Zustand, den der Landtag Brandenburg als hinderlich ansah und dem er mit der Einrichtung seines Sonderausschusses BER begegnen wollte. Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen beantragte am 4. Juni 2014 u. a. die Vorlage eines monatlichen Fortschrittsberichts durch den Senat, der „das Baugeschehen und die weitere Termin- und Kostenplanung für den BER“ beinhalten sollte.[1112] Der CDU-Abgeordnete Oliver Friederici begründete die Ablehnung des Antrags durch die CDU-Fraktion mit ähnlichen Hinweisen wie Nolte sie zum o. g. Antrag der Piratenfraktion vorgebracht hatte. Dass der Flughafen noch nicht eröffnet sei, sei keine Frage fehlender Informationen. Schließlich gebe es „regelmäßige Berichte in diversen Ausschüssen hier im Abgeordnetenhaus, es existiert ein Sonderausschuss in Brandenburg, die SOKO BER im Bund, wir haben hier in Berlin einen Untersuchungsausschuss und es gibt in allen drei Parlamenten Verkehrsausschüsse.“[1113] Der Antrag wurde schließlich mit den Stimmen von SPD, CDU und Linksfraktion abgelehnt.[1114] Im März 2013 hatte die Piratenfraktion beantragt u. a. einen sechswöchigen Bericht des Senats an das Abgeordnetenhaus erstellen zu lassen, der den Projektfortschritt sowie den Realisierungsgrad beim Bau des BER dokumentieren

[1109] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, Plenarprotokoll 6/2, S. 25
[1110] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0773
[1111] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/28, S. 2688
[1112] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/1686
[1113] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/64, S. 6598
[1114] Ebd. S. 6600

sollte.[1115] Die Ablehnung dieses Antrags durch die Mehrheit von SPD und CDU erfolgte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 24. Oktober 2013.[1116]

3. Die Begleitung des Projekts durch Transparency International und Prof. Peter Oettel

Am 24. März 2015 gab Transparency International Deutschland per Pressemitteilung bekannt, dass die Kooperation mit der Flughafengesellschaft beendet werde. Seit zehn Jahren habe man den „Integritätspakt zum Bau des Berliner Flughafens“ begleitet, „um Korruptionsfälle zu vermeiden“. „Eine Reihe von korruptiven Vorkommnissen seit Anfang 2013 und der Umgang damit hatte die Wirksamkeit des Integritätspaktes und der Kooperation zunehmend in Frage gestellt“, heißt es in der Mitteilung.[1117] Vorstandsmitglied Gisela Rüß sagte hierzu, dass „die sichtbare Ernsthaftigkeit der Beteiligten“ eine Voraussetzung für die erfolgreiche Kooperation sei. Die Flughafengesellschaft scheine „andere Prioritäten zu setzen“.[1118] Nachdem Transparency International Deutschland die Beendigung der Kooperation mitgeteilt hatte gab die Flughafengesellschaft in ihrem Sachstandsbericht BER vom März 2015 bekannt, dass sie gedenke, „die Integritätsverträge mit den Baufirmen auch unabhängig von einer Beteiligung von TI weiterzuführen.“[1119] Weiterhin solle die Zusammenarbeit mit dem externen Beobachter weitergeführt werden. „Zudem weist die FBB die Vorwürfe von TI zurück, dass ‚die sichtbare Ernsthaftigkeit aller Beteiligten’ beim Kampf gegen die Korruption fehle.“[1120] So unterstütze die Flughafengesellschaft die zum damaligen Zeitpunkt laufenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Neuruppin gegen Jochen Großmann. Auch habe man Informationen an die Staatsanwaltschaft übergeben.[1121] Der im Rahmen der Kooperation zwischen Transparency International und der Flughafengesellschaft beauftragte externe Beobachter Peter Oettel sagte zu der Erklärung von Transparency International vor dem Untersuchungsausschuss, dass er die Reaktion der NGO als „überzogen“[1122] empfunden habe. Es habe nach Bekanntwerden der „Korruptionserscheinung“ innerhalb der Flughafengesellschaft „Hektik“ eingesetzt und „[d]ie Verantwortliche bei Transparency, Frau Dr. Süß, fühlte sich persönliche schlecht behandelt, weil sie nicht informiert wurde.“[1123] Transparency International habe in diesem Zusammenhang auch gefordert, dass er seine Arbeit für die Flughafengesellschaft einstelle:

> *„TI wollte in Person der Vorsitzenden, dass ich meinen Job dort niederlege. Ich sah die Notwendigkeit nicht, weil ich eigentlich ziemlich gut mit der Flughafengesellschaft zusammenarbeite, und habe also die Hektik verstanden wegen der plötzlichen Korruptionserscheinung. Ich wurde so ein bisschen von TI gedrängt, ich soll doch meinen Job da beenden, aber ich habe eine andere Auffassung dazu und bin also dort geblieben, habe es auch der Flughafengesellschaft mitgeteilt, dass ich trotzdem,*

[1115] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0882
[1116] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/37, S. 3715
[1117] Transparency International Deutschland, Pressemitteilung v. 24.03.2015
[1118] Ebd.
[1119] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER, März 2015, Stand: 30.03.2015, S. 9
[1120] Ebd.
[1121] Ebd. S. 10
[1122] Zeuge Peter Oettel, Protokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 9
[1123] Ebd. S. 8

> *obwohl TI nicht mehr dabei ist, weitermachen möchte mit der Prüfung, weil ich ungern diese Arbeit unterbreche bzw. meine Arbeit nicht zu Ende bringe.“*[1124]

Zwischen ihm als Monitor und Transparancy International habe es keine Kooperation gegeben, weil, so Oettel in seiner Vernehmung, „da keine Fachleute sind.“[1125] Die Organisation habe auch keinen Einblick in seine Arbeit gehabt. Es habe zudem keinen Vertrag zwischen ihm und Transparency International gegeben, sondern nur einen Vertrag zwischen ihm und der Flughafengesellschaft.[1126] Dass Oettel von der Flughafengesellschaft als externer Beobachter beauftragt wurde, geht jedoch auf das Engagement von Transparency International zurück. Die Organisation hatte schon vor Beginn der Baumaßnahmen versucht, sich im Rahmen der Korruptionsprävention einzubringen – wenn zunächst auch erfolglos. So war im Februar 2009 in der von Transparency International Deutschland herausgegebenen Zeitschrift „Scheinwerfer“ zu lesen, dass die Flughafengesellschaft sich erst in einem zweiten Anlauf auf den von der Organisation entwickelten „Integritätspakt“ eingelassen habe. Schon im Jahr 1995 habe Transparency „vergeblich versucht, die Betreiber von der Notwendigkeit“ des Paktes zu überzeugen.[1127] Erst nach dem Scheitern des Privatisierungsverfahrens habe sich die Flughafengesellschaft an die Organisation gewandt, zuvor habe sie eine Kooperation mit dem Argument abgelehnt, „damit gebe man ja erst zu, dass Korruption ein Risiko sei.“[1128] Mit dem von Transparency empfohlenen „Integritätspakt“ verpflichten sich

> *„die Auftraggeber und alle Bieter klaren Verfahrensvorgaben und müssen bei Verstoß mit deutlichen Sanktionen rechnen. Transparency betonte zudem die Notwendigkeit eines unabhängigen externen Beobachters, eines so genannten Monitors. Dieser soll den Ausbau des Fughafens begleiten und darüber wachen, dass Auftraggeber und alle Bieter den Integritätspakt einhalten.“*[1129]

Die Flughafengesellschaft bezeichnete ihre Kooperation mit Transparency im Februar 2005 als „richtungsweisend“.[1130] Der von der Flughafengesellschaft und Transparency unterzeichnete „Integritätsvertrag zur Vorbeugung gegen Korruption und illegale Absprachen beim Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI“ sei

> *„ab sofort fester Bestandteil bei Vergabeverfahren zur Auswahl von Lieferanten, Bauunternehmen, Planungs- , Ingenieur- und Beratungsbüros. Er gilt auch für die Dauer der Abwicklung der Aufträge.“*[1131]

Als Monitor konnte Transparency Peter Oettel gewinnen, der laut Transparency „vor seiner Pensionierung langjährige Erfahrung als Beschaffungsexperte bei der Senatsverwaltung Berlin“ gesammelt habe. Oettel sei, bevor er den Posten als Monitor antrat, Mitglied bei

---

[1124] Ebd.
[1125] Ebd.
[1126] Ebd.
[1127] Michael Wiehen/Anja Schöne, Erfolgreicher Integritätspakt im zweiten Anlauf - Flughafen Berlin Brandenburg International. In: Scheinwerfer 42/Februar 2009
[1128] Ebd.
[1129] Ebd.
[1130] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 02.02.2005
[1131] Ebd.

Transparency International Deutschland geworden.[1132] Der „Integritätspakt“ enthalte u. a. folgende Elemente: Die Flughafengesellschaft verpflichte sich, „alle erforderlichen Maßnahmen zum Vermeiden von Korruption zu ergreifen“. Während des Vergabeverfahrens soll sie allen Bietern gleiche Information zukommen lassen. Sollte die Flughafengesellschaft Kenntnis über korruptive Verhaltensweisen ihrer Mitarbeiter erlangen, hat sie die Staatsanwaltschaft zu informieren. Gleiches gilt, wenn sie Kenntnis über solches Verhalten eines Bieters erlangt. Die Bieter wiederum haben sich zu verpflichten, ebenfalls „alle erforderlichen Maßnahmen zum Vermeiden von Korruption zu ergreifen“. Auch beauftragte Subunternehmen haben gleich lautende Vereinbarungen abzuschließen. Der Auftraggeber, also die Flughafengesellschaft,

> *„setzt einen qualifizierten externen unabhängigen Beobachter für die Laufzeit des Projekts ein, der unabhängig und objektiv überprüft, ob und in wieweit die Parteien den Verpflichtungen aus dem Integritätsvertrag nachkommen.“*[1133]

Zur Stellung dieses externen Beobachters heißt es bei Wiehen:

> *„Der Beobachter ist keinen Weisungen der Vertragsparteien unterworfen und hat das Recht, die Projektunterlagen sowohl des Auftraggebers als auch der Auftragnehmer und der Nachunternehmer einzusehen. Sobald der Beobachter einen Verstoß gegen den Integritätsvertrag feststellt oder festzustellen glaubt, informiert er die Geschäftsleitung des Auftraggebers und fordert diese zum Abstellen, zur Heilung der Verstöße oder anderem relevanten Verhalten auf.“*[1134]

Der externe Beobachter hat dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft regelmäßig einen schriftlichen Bericht über seine Tätigkeit vorzulegen.[1135] Der Beobachter schließt einen Vertrag mit der Flughafengesellschaft ab, ihm sollen die Auslagen erstattet werden und er erhält laut Wiehen „ein moderates Honorarium“.[1136] Oettel selbst schildert in einer Tätigkeitsbeschreibung, die er dem Untersuchungsausschuss zukommen ließ, seine Prüftätigkeit wie folgt: So hätten sich seit dem Jahr 2005 alle Bieter für einen Auftrag im Zusammenhang mit der Errichtung des BER für den Integritätsvertrag zu verpflichten. Sollte ein Bieter gegen die Bestimmungen verstoßen, so könne er „von weiteren Vergabeverfahren und begonnenen Projekten ausgeschlossen werden“.[1137] Er als Monitor habe dabei seit 2005 die Vergabeverfahren auf Verstöße zu überprüfen und die Flughafengesellschaft dabei zu unterstützen, „transparente und saubere Vergabeverfahren durchzusetzen“.[1138] Bis Mitte 2001 habe er

> *„alle 101 EG-weiten sowie stichprobenweise die großen der mehr als 400 nationalen Vergabeverfahren mit mehr als 2 Milliarden Euro geprüft und die Ergebnisse dokumentiert. Seit Mitte 2011 prüft der Monitor fast ausschließlich Nachaufträge und*

[1132] Michael Wiehen, Der Flughafen Berlin-Schönefeld und der Transparency International Integritätspakt. Im Internet: https://www.transparency.de/fileadmin/pdfs/Themen/Monitoring-Bericht_08-07-21.pdf (Stand: 20.04.2016), S. 2
[1133] Ebd. S. 3
[1134] Ebd.
[1135] Ebd.
[1136] Ebd. S. 4
[1137] Peter Oettel, An die Mitglieder des Untersuchungsausschusses des AH von Berlin, Oettel 1, S. 1
[1138] Ebd. S. 2

> *Ergänzungsvereinbarungen zu bereits geschlossenen Generalunternehmer-Aufträgen.“*[1139]

Von jeder Prüfung werde ein Bericht gefertigt, bisher (Stand November 2015) seien dies ca. 180 gewesen. „Alle drei Monate legt er dem AR-Vorsitzenden und der BER-Geschäftsführung einen zusammenfassenden Tätigkeitsbericht vor, bisher 59 Berichte.“[1140] Er sei als Monitor keinen Weisungen unterworfen und übe sein Amt neutral und unabhängig aus. Dabei besitze er das Recht, Projektunterlagen der Flughafengesellschaft uneingeschränkt einzusehen. Sollte er Verstöße feststellen, informiere er die Geschäftsführung und fordere

> *„diese zum Abstellen, zur Heilung der Verstöße oder anderem relevanten Verhalten auf. Er kann hierzu unverbindliche Vorschläge unterbreiten. Darüber hinaus stehen ihm keine Rechte zu, von den Parteien ein bestimmtes handeln, Dulden oder Unterlassen zu verlangen.“*[1141]

Im Zuge der Vorgänge um Jochen Grossmann wies die Flughafengesellschaft in ihren regelmäßig veröffentlichten Sachstandsberichten zum Bau des BER mehrmals auf die von ihr vorgenommenen Maßnahmen zur Korruptionsprävention hin. Dabei kehrte sie auch immer wieder die Zusammenarbeit mit Transparency International bzw. Peter Oettel heraus. So heißt es bspw. im Sachstandsbericht BER für das zweite Quartal 2014 vom 30. Juni 2014:

> *„Bereits vor Beginn der Bauarbeiten am BER hatte die FBB Anfang 2005 mit der unabhängigen Organisation Transparency International Deutschland e. V. einen Integritätsvertrag zur Vorbeugung gegen Korruption und illegale Absprachen beim Bau abgeschlossen. Als damals bundesweit erstes Unternehmen hatte die Flughafengesellschaft mit Prof. Peter Oettel auch einen unabhängigen externen Beobachter eingesetzt, der seitdem die Einhaltung des Integritätsvertrages überwacht. 2010 verschärfte die FBB ihre Korruptionsprävention noch einmal. Mitarbeiter der Flughafengesellschaft und externe Dritte wie Auftragnehmer, Dienstleister oder Geschäftspartner können sich seitdem mit möglichen Hinweisen und Fragen sowohl an einen internen Antikorruptionsbeauftragten als auch an eine externe Ombudsfrau wenden. Beide gehen Hinweisen und Verdachtsfällen wie z. B. auf Korruption, Betrug, Wirtschaftskriminalität oder Untreue nach.“*[1142]

Etwas schwächer als in dem unter dem damaligen Geschäftsführer Hartmut Mehdorn erstellten Sachstandsbericht beurteilte allerdings dessen Nachfolger Karsten Mühlenfeld die Kooperation zwischen der Flughafengesellschaft und Transparency International. So sagte er am 11. Mai 2015 vor dem Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg, dass die Flughafengesellschaft „niemals eine detaillierte Kooperation mit Transparency International“ gehabt habe:[1143]

[1139] Ebd.
[1140] Ebd.
[1141] Ebd.
[1142] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER, 2. Quartal 2014, Stand: 30.06.2014, S. 10. Vgl. auch Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 30.06.2014. Ähnliches war auch dem Sachstandsbericht BER vom Dezember 2014 zu entnehmen, der im Januar 2015 an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses verteilt wurde. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER Dezember 2014, Stand: 19.12.2014, S. 10f
[1143] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, P-SBER 6/4, S. 12

> *„Wir haben mit ihnen Vertragsthemen diskutiert und gemeinsam einige Paragrafen in unseren Verträgen mit Baufirmen entwickelt, um Vertrauen hinsichtlich des Themas Compliance zu generieren. Das war unsere Hauptkooperation. Unsere zweite Kooperation war die Findung eines Kollegen, der von Transparency International unterstützt wird und bei uns als unabhängiger Gutachter nachprüfen soll, ob wir alle Compliance requirements und Transparency requirements einhalten. Dieser Mitarbeiter arbeitet weiter bei uns: Prof. Oettel. Er ist niemals direkter Mitarbeiter von Transparency International gewesen. Er arbeitet weiterhin als unabhängiger Gutachter, schaut sich bei uns viele Verträge und Nachträge an und gibt der Geschäftsführung direkt Feedback, ob wir Fehler gemacht haben. [...] Die Mitarbeiter von Transparency International haben uns gegenüber geäußert, dass sie wegen Vorgängen im Umfeld der Baustelle an die Presse gegangen seien. Die Wahrheit ist: Bei allen Themen, die in der Presse gehandelt wurden, konnte uns bisher niemand nachweisen, dass wir einen Fehler gemacht haben. Wir haben auf maximale Transparenz geachtet und alle Maßnahmen ergriffen, die man ergreifen kann, um Korruption zu verhindern. Das führt aber nicht unbedingt dazu, dass man immer alles verhindern kann.“*[1144]

Schon unter der Geschäftsführung von Rainer Schwarz und Manfred Körtgen wurde die Arbeit von Oettel anscheinend eher als hinderlich betrachtet – auch wenn die Flughafengesellschaft 2015 immer wieder gerne auf ihre Maßnahmen zur Korruptionsprävention und die Zusammenarbeit mit dem Monitor berief. Zumindest lesen sich Passagen aus Protokollen der Geschäftsführersitzungen aus dem Jahr 2011 so, dass Oettel insbesondere dem Technischen Geschäftsführer Körtgen ein Dorn im Auge war. Im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 12. Januar 2011 wird der Zeiteinsatz, den Oettel für seine Prüfungen einbrachte, sowie die damit verbundene Vergütung in Frage gestellt:

> *„Des Weiteren wird die Höhe der monatlichen Vergütungen von Prof. Oettel erörtert. Ursprünglich wurde beim Abschluss des Beobachtervertrages in Abstimmung mit TI von einem zeitlichen Einsatz von ca. 30 Stunden im Monat ausgegangen. Der zeitliche Einsatz übersteigt ein Vielfaches des ursprünglichen zeitlichen Ansatzes. Nach Angaben von Prof. Oettel werde er nunmehr den Schwerpunkt seiner Prüfungen auf Nachträge konzentrieren. Die GF hält es auf Grund der Besonderheit des Beobachtervertrages für nicht geboten, Herrn Prof. Oettel Vorgaben über die Prüfungen zu machen. Allerdings sollten über eine Begrenzung der monatlichen Vergütungshöhe mit Prof. Oettel Gespräche geführt werden. Herr Egger wird beauftragt, die Gespräche mit TI und Prof. Oettel hierüber zu führen.“*[1145]

Im Sommer 2011 gab es schließlich seitens der Geschäftsführerebene Überlegungen, sich vom Monitor Peter Oettel zu trennen. So heißt es im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 20. Juli 2011:

> *„GT [Geschäftsführer Technik/Manfred Körtgen, d. V.] lehnt die weitere Prüfung von Nachträgen für das Projekt BBI durch Herrn Prof. Oettel ab. Die Prüfung sei für die Vergabeverfahren vereinbart worden. Für Nachträge ist dies nicht mehr der Fall. Es sind ausreichend anderweitige Kontrollinstanzen implementiert worden, die*

[1144] Ebd.
[1145] Protokoll Nr. 02/2011 der GFS vom 12.01.2011, FBB 483, Bl. 8f

> *Nachträge überprüfen. Mit Beendigung des letzten Vergabeverfahrens im Bereich B soll daher auch das Vertragsverhältnis mit Herrn Prof. Oettel beendet werden.“*[1146]

Bei der Geschäftsführersitzung am 27. Juli 2011 wurde wiederum über die Kooperation mit Transparency International bzw. Peter Oettel gesprochen. Unter dem Tagesordnungspunkt „Vertrag Transparency international (Prof. Oettel)“ heißt es, der Justiziar der Flughafengesellschaft Gottfried Egger habe in der Sitzung erläutert, dass „die Prüfung von Nachträgen aus der Vertragshistorie und nach dem Wortlaut des vorliegenden Vertrages Inhalt der bestehenden Vereinbarung ist.“[1147] Körtgen wiederum vertrat in der Sitzung die Auffassung, dass „die Prüfung von Vergabverfahren BBI und nicht die Prüfung von Nachträgen Inhalt des Vertrages“ sei.[1148] Die Vergabeverfahren seien „aufgrund des Projektfortschritts nahezu beendet“. Darüber hinaus sei „der ursprünglich vereinbarte finanzielle Umfang der Prüfungsaktivitäten deutlich überschritten.“[1149] Die Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft wurde schließlich von der Geschäftsführung beauftragt, „den Prüfumfang auf das ursprünglich vereinbarte Vertragsvolumen und eine Stichprobenkontrolle zurück zu führen“.[1150] Dass in den Geschäftsführungssitzungen darüber gesprochen wurde, die Zusammenarbeit mit ihm zu beenden, konnte Oettel bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss nicht bestätigen. Danach gefragt sagte er: „Meine Tätigkeit sollte von Dr. Körtgen nie beendet werden. Da ist irgendeine falsche Information gekommen. Ganz im Gegenteil! Wir haben eigentlich gut zusammengearbeitet.“[1151] Diese Aussage deutet wiederum darauf hin, dass die damalige Geschäftsführung der Flughafengesellschaft nicht nur gegenüber dem Aufsichtsrat eine zweifelhafte Informationspolitik an den Tag legte, sondern auch gegenüber dem von ihr selbst beauftragten unabhängigen Beobachter Oettel.

4. Externe Berater

Die Flughafengesellschaft griff seit Beginn der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg auf verschiedene externe Berater bzw. Beratungsunternehmen zurück. So war PricewaterhouseCoopers (PWC) seit 2006 mit unterschiedlichen gutachterlichen Aufgaben betraut, wozu bspw. die „Plausibilisierung des Finanzmittelbedarfs nach Verschiebung der IBN [Inbetriebnahme, d. V.], die Kalkulation von Luftverkehrsentgelten und die Prüfung der Mittelverwendung sowie kleinteilige Gutachten“ gehörten. Hinzu komme in den Jahren 2009 bis 2011 die Beauftragung von PWC mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung. Dies teilte der Senat in einer Antwort auf eine Schriftliche Anfrage von Martin Delius mit.[1152] In einer Präsentation für den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, die von PWC erstellt wurde, heißt es zu deren Beauftragung bzgl. der „Plausibilisierung Finanzierungskonzept Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“:

> *„Ziel des Auftrags ist die Analyse und Einschätzung des von FBB erstellten Finanzierungskonzeptes für die Gesellschafter bzw. den Aufsichtsrat der FBB. Basierend auf den Ergebnissen unseres vorangegangenen Auftrags ‚Analyse des Verfahrens zur Ermittlung des Mehraufwandes und Plausibilisierung der*

[1146] Protokoll Nr. 25/2011 der GFS vom 20.07.2011, FBB 483, Bl. 103
[1147] Ebd. Bl. 108
[1148] Protokoll Nr. 26/2011 der GFS vom 27.07.2011, FBB 483, Bl. 108
[1149] Ebd.
[1150] Ebd.
[1151] Zeuge Peter Oettel, Protokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 16
[1152] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998

Liquiditätsplanung' im Juni 2012 sind Schwerpunkte unseres Auftrages die Analyse und Einschätzung der Notwendigkeit des veranschlagten Eigenkapitalbedarfes bzw. Bewertung der geplanten Finanzierung des zuvor festgestellten Mehraufwands. Die Plausibilisierung der Höhe des Mehraufwandes ist explizit nicht Gegenstand unseres Auftrages, ebenso wie die eingehende Plausibilisierung des Business Planes und/oder der Liquiditätsplanung."[1153]

In diesem Zusammenhang wurde die Flughafengesellschaft von Seiten der PWC auch in der Person des heutigen Finanzsenators Matthias Kollatz-Ahnen beraten. Dieser nahm als Vertreter von PWC zum Beispiel an der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2012 teil, in der der o. g. Auftrag von PWC behandelt wurde.[1154] PWC ist zudem im Zusammenhang mit der Übernahme einer 100prozentigen Bürgschaft für Kredite der Flughafengesellschaft in Höhe von 2,4 Milliarden Euro von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft – den Ländern Brandenburg und Berlin sowie der Bundesrepublik Deutschland – mit der „Durchführung des Bürgschaftsverfahrens und der laufenden Abwicklung der Bürgschaft" beauftragt.[1155]

Die Beratungsgesellschaft KPMG war nach Angaben des Senats in den Jahren von 2006 bis 2008 mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt. Von „Juni 2011 bis März 2012 sowie im September 2013" habe KPMG das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft geprüft. Von Februar bis Mai 2013 sei KPMG mit der Erstellung eines Haftungsgutachtens beauftragt gewesen.[1156] Die von der Flughafengesellschaft vorgegebene Methodik dieser Prüfung der Haftung von Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats war im Bericht des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10. Juli 2015 scharf kritisiert worden. Das gewählte Prüfungsverfahren stelle „keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder dar".[1157] Weiterhin erbrachte die KPMG nach Angaben des Senats seit 2013 „verschiedene Management-Beratungsleistungen [...] bspw. im Bereich Rechnungswesen, Nachtragsmanagement und Einkauf."[1158]

Seit dem Jahr 2012 ist die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung von der Flughafengesellschaft beauftragt.[1159]

Das Unternehmen Roland Berger ist nach Angaben des Senats seit Mai 2012 „mit Management-Beratungsleitungen" beauftragt. Diese sollen „im Zusammenhang mit der Restrukturierung und Beschleunigung der Inbetriebnahme des BER-Projektes (Projekt-Management-Office)" stehen.[1160] Was sich in diesen Angaben des Senats eher überschaubar liest, war in Wirtlichkeit eine grundlegende Änderung in der Projektstruktur, die der vormalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn unter dem Namen

---

[1153] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August 2012, FBB 254, Bl. 57
[1154] Vgl. ebd. Bl. 30ff
[1155] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/10855
[1156] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[1157] 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 v. 10.07.2015, S. 38
[1158] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[1159] Ebd.
[1160] Ebd.

SPRINT veranlasst hatte. In diesem „Beschleunigungsprogramm“ sollten „sämtliche mit der Inbetriebnahme des BER zusammenhängenden Prozesse gebündelt [werden], angefangen von den Restbauarbeiten über Genehmigungen, Probebetrieb bis zur Flughafeneröffnung selbst.“ Das „Projekt-Management-Office“ (PMO) wurde gebildet, um das Projekt SPRINT zu steuern bzw. als „zentrales Managementinstrument“ zu fungieren. „Für die Leitung des PMO wird eine erprobte und erfahrene externe Kapazität gebunden, die für die Laufzeit des Projekts zur Verfügung stehen wird“, heißt es im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 19. April 2013 zur Beauftragung von Roland Berger.[1161] Am 1. Mai 2013 hatte das PMO seine Arbeit aufgenommen:

> *„Es stellt die Unterstützungsinstrumente für die Umsetzung des SPRINT-Projekts zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem das klare, fokussierte Reporting, ein übergreifender und einheitlicher Zeitplan sowie die Unterstützung der internen und externen Kommunikation. Das PMO ist das Bindeglied zwischen der Geschäftsführung und den Inbetriebnahme-Managern.“*[1162]

Das Unternehmen McKinsey hatte von Januar 2010 bis Juni 2012 einen Auftrag im Zusammenhang mit dem ORAT-Projekt und war dabei für das Projekt Management Office, Betriebskonzepte, Schulungen und den Probebetrieb zuständig. Weiterhin erhielt McKinsey eine Beauftragung „im Rahmen des FBB 2020-Strategieprozesses von August bis Dezember 2014 sowie für einen Workshop mit der Geschäftsführung im Juli 2014“.[1163]

Zu den von der Flughafengesellschaft beauftragten Kanzleien gehörten und gehören Hengeler Mueller, die 2013 im Zusammenhang mit der o. g. Haftungsprüfung beauftragt waren, sowie die Kanzlei Kapellmann, die die Flughafengesellschaft nach Angaben des Senats seit dem Jahr 2006 „zu baurechtlichen Themen beraten“ habe und „mit der Prozessführung zu baurechtlichen Klagen“ beauftragt wurde.[1164]

[1161] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER v. 19.04.2013, S. 3
[1162] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER v. 13.05.2013, S. 3
[1163] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[1164] Ebd.

XIX. Die Arbeit der Rechnungshöfe zum Projekt BER

1. Der Bundesrechnungshof

Der Bundesrechnungshof nahm sich schon lange vor dem ersten Spatenstich des Projekts „Großflughafen“ an. So berichtete der Spiegel in seiner Ausgabe 7/1995 über zwei Gutachten des Bundesrechnungshofs vom 15. und 20. Dezember 1994, die an das Bundesverkehrsministerium adressiert gewesen seien. Darin enthalten sei die Aussage der Prüfer, dass es aus ihrer Sicht „nicht verantwortbar“ sei, „auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet“.[1165]Bei „monatelangen Recherchen“ seien die Prüfer „auf geschönte Zahlen, unkalkulierte finanzielle und ökologische Risiken und immer wieder auf schlampiges Geschäftsgebahren der staatlichen Flughafen-Betreibergesellschaft“ [1166] gestoßen, heißt es im Bericht des Spiegel. Aus diesem Grund habe der Bundesrechnungshof dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann dringend geraten, „alle Entscheidungen in Sachen Flughafenbau ‚zurückzustellen’“.[1167] Laut dem Bericht des Spiegel soll der Bundesrechnungshof die Auffassung vertreten haben, dass die Prognosen für künftige Passagierzahlen am neuen Flughafen zu hoch gegriffen waren. Auch wenn diese Befürchtung sich in der Rückschau als falsch erwiesen hat, so ist dennoch festzuhalten, dass die Flughafengesellschaft schon im frühen Stadium der Flughafenplanung nicht in der Lage gewesen zu sein schien, nachvollziehbare Berechnungen vorzulegen. Man könnte demnach einerseits und richtigerweise die Behauptung aufstellen, dass der Bundesrechnungshof mit seinen eigenen damaligen Berechnungen zur künftigen Entwicklung der Passagierzahlen falsch gelegen haben mag. Man könnte jedoch andererseits ebenso behaupten, die Flughafengesellschaft und ihre Anteilseigner haben einfach Glück gehabt, dass sich die Passagierzahlen in den letzten Jahren so deutlich erhöhten. Das zweite Gutachten des Bundesrechnungshofs soll sich auf die missglückten Grundstücksgeschäfte der Flughafengesellschaft beim so genannten Baufeld Ost bezogen haben. Diese Geschäfte waren zum damaligen Zeitpunkt laut Spiegel die „Hauptursache der aktuellen Finanznot“ der Flughafengesellschaft, die ein Jahr zuvor nur „dank einer Millionenspritze der staatlichen Eigentümer“ ein Jahr zuvor dem Konkurs entgangen sei.[1168] Zu den Grundstückskäufen hieß es im Gutachten des Bundesrechnungshofs, es sei hierbei eine „sich ergänzende Mischung von Unzulänglichkeiten sowohl der Geschäftsführung als auch des Aufsichtsrats“ feststellbar gewesen, die eine „Schieflage des Konzerns verursacht“ und das Defizit der Flughafengesellschaft um 400 Millionen Mark erhöht hätten.[1169] Der damalige Zustand der Flughafengesellschaft war laut dem Bericht des Bundesrechnungshofs katastrophal. Es drohe für 1996 „erneut die Gefahr einer Überschuldung und damit einer zusätzlichen Belastung für die öffentlichen Hände“.[1170]

Am 12. September 2011 sandte der Bundesrechnungshof eine Mitteilung an das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie an das Bundesfinanzministerium. In dem Schreiben geht es um eine vom Bundesrechnungshof vorgenommene „Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld

[1165] Zit. nach Der Spiegel, Geschlampt und geschönt, 7/1995
[1166] Ebd.
[1167] Ebd.
[1168] Der Spiegel, Geschlampt und geschönt, 7/1995
[1169] Zit. n. ebd.
[1170] Zit. n. ebd.

GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings“.[1171] Hintergrund der Prüfung war der Umstand, dass die Flughafengesellschaft zur Finanzierung des Flughafenbaus Kredite in einer Höhe von 2,4 Milliarden Euro aufnahm. Der Bund ist zu 26 Prozent an der Flughafengesellschaft beteiligt. Das Bundesfinanzministerium hatte im Jahr 2008 entschieden, ebenso wie die Anteilseigner Berlin und Brandenburg eine 100prozentige Bürgschaft für diese Kredite entsprechend der Anteile des Bundes an der Flughafengesellschaft zu übernehmen.

Die Übernahme einer Bürgschaft des Landes Berlin ist im Gesetz zur Sicherstellung der Finanzierung des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI-Finanzierungs-Sicherstellungsgesetz) vom 1. Oktober 2008 geregelt. Nach Auskunft des Senats wurde auf Grundlage dieses Gesetzes am 9. September 2009 vom Land Berlin eine Bürgschaft für Kredite der Flughafengesellschaft zur Errichtung des neuen Flughafens übernommen. Die Höhe der Bürgschaft beträgt 888 Millionen Euro. Diese Summe errechnet sich aus dem Anteil von 37 Prozent, den Berlin an der Flughafengesellschaft hält. Nach Aussagen des Senats handelt es sich bei der Übernahme der 100prozentigen Bürgschaft um die wirtschaftlichste Lösung für das Land. Eine reduzierte Bürgschaftssumme (80 Prozent) sei für Berlin nicht in Frage gekommen: „Zum Zeitpunkt der Übernahme der Bürgschaft für die Flughafenfinanzierung war aufgrund der durch die Finanzkrise beeinflussten schlechten Marktlage eine bankseitig tragbare Finanzierung mit einer 80%-Bürgschaft nicht darstellbar“, heißt es in der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius.[1172] Abgewickelt wird die Bürgschaft durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers, die als gemeinsamer Mandatar von Berlin, Brandenburg und Bund auftritt. Die Übernahme der Bürgschaft sei durch PricewaterhousCoopers seinerzeit als „noch vertretbar“ eingestuft worden, wie es in der Antwort des Senats heißt.[1173]

Der Bundesrechnungshof merkt zur Übernahme der Bürgschaft des Bundes an, dass der Bund eine „eigene Vergleichsberechnung zu den wirtschaftlichen Vorteilen gegenüber einer 80%-Bürgschaft […] nicht erstellen“ ließ.[1174] Der Bundesrechnungshof teilt hierzu seine Ansicht mit, dass „Grundlagenentscheidungen von so erheblicher finanzieller Bedeutung auf um eigene Bewertungen vervollständigten Grundlagen beruhen“ sollten.[1175] Nach Ansicht der Behörde hätten die beiden von ihr angeschriebenen Ministerien die Entscheidung für die Übernahme der Bürgschaft basierend auf einer „unzureichenden Informationsgrundlage“ getroffen, denn „[a]llein auf der vom Unternehmen [der Flughafengesellschaft, d. V.] bereitgestellten Grundlage konnten die Ministerien Vor- und Nachteile des neuen FBS-Bürgschaftsmodells nicht umfassend bewerten.“[1176] Zur Beurteilung von PricewaterhouseCoopers, die Übernahme der 100-Prozent-Bürgschaft sei „noch vertretbar“ hält der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben fest, dass PricewaterhouseCoopers im Zuge dieser Einstufung nicht ausgeführt habe, „unter welchen Annahmen – etwa zu

---

[1171] Bundesrechnungshof, Mitteilung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und an das Bundesministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings v. 12.09.2011 – Gz.: III4-2010-0877
[1172] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10855
[1173] Ebd.
[1174] Bundesrechnungshof, Mitteilung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und an das Bundesministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings v. 12.09.2011 – Gz.: III4-2010-0877, S. 3
[1175] Ebd.
[1176] Ebd. S. 8

Investitionsvolumen, Passagierzahlen, Entgeltsystem und Erträgen – die Bürgschaftsübernahme nicht mehr vertretbar sei.“[1177] Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesfinanzministerium „hätten hierzu ergänzende Ausführungen verlangen sollen.“[1178] Weiterhin kritisiert der Bundesrechnungshof, dass die gemeinsame Bürgschaftsentscheidung von Bund, Berlin und Brandenburg nicht vorsehe, dass „die Bürgern Investitionen der FBS von wesentlicher Bedeutung zustimmen müssen. Der Bundesrechnungshof hält eine Zustimmungspflicht der Bürgen bei wesentlichen Investitionen für geboten.“[1179] Denn ohne eine Zustimmungspflicht könnten

> *„die Bürgen Entscheidungen der Gesellschaft, die die Risikoposition der Bürgen verschlechtern, nur dann verhindern, wenn der Aufsichtsrat bzw. die Gesellschafterversammlung im Sinne der Bürgen stimmen. Es ist den Bürgen mithin nicht möglich, eigene Folgerungen aus den erhaltenen Informationen gegen den Willen der Gesellschaft durchzusetzen. Die Interessen von Aufsichtsrat oder Gesellschafterversammlung als Organe der Gesellschaft müssen nicht zwingend mit den Interessen der Bürgen übereinstimmen. So ist es denkbar, dass eine geplante Maßnahme der FBS durchaus vorteilhaft für die Gesellschaft sein kann, jedoch das Risiko einer Inanspruchnahme der Bürgen erheblich erhöht.“*[1180]

Anders ausgedrückt: Dadurch, dass die öffentliche Hand in Gestalt von Bund, Berlin und Brandenburg auf das Festschreiben einer Zustimmungspflicht bei wichtigen Investitionen der Flughafengesellschaft verzichtet haben, aber gleichzeitig im schlimmsten Fall für deren Kredite in Höhe von 2,4 Milliarden Euro geradestehen müssen, wurde der Flughafengesellschaft quasi ein Freibrief ausgestellt. Denn auch wenn die Anteilseigner Vertreter in den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft entsenden sind diese in erster Linie den Interessen der Flughafengesellschaft und nicht den en der öffentlichen Hand unterworfen. Zur Begründung, warum die Kredite der Flughafengesellschaft zu 100 Prozent verbürgt wurden, teilte die Berliner Senatsverwaltung für Finanzen auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius mit, dass das Land Berlin grundsätzlich verpflichtet sei, die wirtschaftlichste Lösung anzustreben. Als das Land die Bürgschaft übernahm, sei „aufgrund der durch die Finanzkrise beeinflussten schlechten Marktlage eine bankseitig tragbare Finanzierung mit einer 80%-Prozent-Bürgschaft nicht darstellbar“ gewesen.[1181] Aus dieser Antwort lässt sich herauslesen, dass – Finanzmarktkrise hin oder her – die Kredit gebenden Banken nicht das vollste Vertrauen in die Fähigkeiten der Flughafengesellschaft hatten.

Am 20. März 2014 verfasste der Bundesrechnungshof ein 22-seitiges Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in welchem sich die Prüfer unter anderem mit der Gesamtplanung des Projekts BER, der Projektstruktur, den Informationsflüssen und dem von Hartmut Mehdorn ins Leben gerufenen SPRINT-Programm auseinandersetzten. Als ein umfassendes Ergebnis halten die Prüfer fest, dass

> *„der Bund als Gesellschafter und über seine Aufsichtsratsmitglieder derzeit zwar umfangreiche Informationen über das BER-Projekt erhält. Diese Informationen genügen jedoch kaum den an sie zu stellenden Anforderungen hinsichtlich Konsistenz*

[1177] Ebd. S. 3
[1178] Ebd.
[1179] Ebd. S. 3f
[1180] Ebd. S. 11
[1181] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10855, S. 1

> *und Handhabbarkeit. Es bedarf dringend einer Konzentration der Berichterstattung über das BER-Projekt auf das Wesentliche. Möglich ist eine solche Konzentration allein über eine weiterhin aktive Mitgestaltung des Berichtswesens durch den Aufsichtsrat selbst.“*[1182]

Zur Gesamtplanung und dem Informationsstand des Aufsichtsrats mit Stand März 2014 heißt es in dem Schreiben, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits im Oktober 2013 für Sommer 2014 einen Fertigstellungstermin für den Flughafen sowie „die Nennung von Gesamtkosten mit einer ‚Genauigkeit von ca. 80 %’“ angekündigt habe. Diese Informationen würden vom Aufsichtsrat und den Gesellschaften auch benötigt, um über weitere Kapitalzuführungen an die Flughafengesellschaft entscheiden zu können. Zum Zeitpunkt der Abfassung des Schreibens sei der „Informationsstand zu der Gesamtplanung [...] unzureichend. [...] Der Bundesrechnungshof empfiehlt, von der Geschäftsführung nachdrücklich belastbare Daten zum Finanzierungskonzept und zur Gesamtplanung einzufordern.“[1183]

Zum SPRINT-Programm heißt es in dem Brief, dass dessen damalige Berichterstattung verdeutliche, dass die Strukturen des Programms im Jahr 2014 „noch nicht ihre volle Arbeitsfähigkeit erreicht haben.“[1184] Anhand der bestehenden Strukturen lasse sich „nicht klar beurteilen“ ob „Planung, Ausführung und Überwachung nunmehr konsequent getrennt sind.“[1185] Aus diesem Grund sei der Bund angehalten, „klarstellende Organisationsunterlagen zur Trennung von Planung, Ausführung und Überwachung einzufordern.“[1186] Laut dem Schreiben hatte sich der Bundesrechnungshof im Mai 2013 für die Installation eines externen Aufsichtsratscontrollings ausgesprochen, welches sich auch mit Vor-Ort-Terminen auf der Baustelle des BER ein Bild der Lage verschaffen sollte. Das Bundesministerium sei dieser Empfehlung bisher allerdings nicht nachgekommen, da – so die Begründung des Ministeriums – mit der Beauftragung eines externen Controllings die „notwendige Vertrauensbasis für die Zusammenarbeit mit der neu besetzten Geschäftsführung nicht beschädigt werden“ sollte.[1187] Diese Begründung lässt der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben vom 20. März 2014 nicht gelten:

> *„Das Argument, die notwendige Vertrauensbasis zur neuen Geschäftsführung solle nicht durch neue Kontrollstrukturen belastet werden, verliert jedoch nach Ansicht des Bundesrechnungshofes mit fortschreitender Zeit an Gewicht. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Geschäftsführung seit dem Frühjahr 2013 wiederholt Zusagen über die Benennung eines Inbetriebnahmetermins und eines Finanzierungskonzeptes nicht eingehalten hat.“*[1188]

Aus diesem Grund hielt der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben an der Forderung nach einem externen Aufsichtsratscontrolling fest. Das mit dem SPRINT-Projekt einhergehende Berichtswesen hielt der Bundesrechnungshof nicht für ausreichend und monierte, dass dieses seit Oktober 2013 erneut umgestaltet worden sei. Zudem listet er Schwächen der SPRINT-

---

[1182] Schreiben des Bundesrechnungshofs an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur v. 20. März 2014, S. 1f
[1183] Ebd. S. 3
[1184] Ebd. S. 6
[1185] Ebd.
[1186] Ebd.
[1187] Ebd. S. 7
[1188] Ebd.

Berichte auf. Der Aufsichtsrat hingegen benötige „ein dauerhaft konsistentes Berichtswesen [...] Änderungen der Berichterstattung erschweren es grundsätzlich, Projektfortschritte festzustellen und zu bewerten."[1189] Der Projektfortschritt könne anhand der SPRINT-Berichte nicht eingehender beurteilt werden, da von der Geschäftsführung „keine Meilensteine oder konkrete Ziele auf der Zeitachse definiert"[1190] worden seien:

> *„Daher kann nicht festgestellt werden, ob die mit SPRINT angestrebten Ziele objektiv erreicht wurden. Ebenso wenig kann beurteilt werden, welchen Beitrag SPRINT zum Projektfortschritt gleistet hat. Die Aussagen der Geschäftsführung zum Projektfortschritt sind eher allgemein gehalten (z. B. ‚SPRINT hat die Arbeiten weiter vorangebracht', ‚Großteil der Module haben Einzelterminpläne erstellt', ‚Wir wissen mittlerweile im Detail, was als nächstes zu tun ist.')"*[1191]

Vor diesem Hintergrund müsse der Bund „auf der Vorlage von Planungsunterlagen mit Darstellung von Meilensteinen und kritischem Pfad [...] bestehen."[1192] Auch der Umstand, dass bis zur Abfassung des Schreibens immer noch kein Finanzierungskonzept der Flughafengesellschaft „mit zumindest den Komponenten Kapitalbedarf, Mittelherkunft und Liquiditätsplanung"[1193] vorlag, wird vom Bundesrechnungshof kritisiert. Die Flughafengesellschaft gebe den Kapitalmehrbedarf für einzelne Module nicht an. Demnach erhalte der Aufsichtsrat „keine finanzierungsrelevanten Teilerkenntnisse zu einzelnen Modulen."[1194] In der Debatte des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai 2014 fragte der Abgeordnete Andreas Otto (Bündnis 90/Die Grünen) nach den Schlussfolgerungen, die der Senat aus dem Schreiben des Bundesrechnungshofs und der darin enthaltenen scharfen Kritik an der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zu ziehen beabsichtige. Die Frage Ottos bezog sich insbesondere auf „das mangelhafte Berichtswesen gegenüber dem Aufsichtsrat und den fehlenden baufachlichen Sachverstand der Geschäftsführung selbst".[1195] Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit antwortete, ihm seiaus einer Sitzung des Haushaltsausschusses des Bundestages berichtet worden, in der der Brief behandelt worden sei. Dort sei im Beisein des Bundesrechnungshofes deutlich gemacht worden, „dass Teile der Kritik überholt sind, weil sich das Berichtswesen schon längst umgestellt hat".[1196] Die „Grundsatzfragen" seien vom Bund mit dem Bundesrechnungshof zu klären. Dies sei ein „permanenter Prozess, auch im Aufsichtsrat".[1197] Die eigentliche Frage, welche Schlussfolgerungen der Berliner Senat aus der Kritik des Bundesrechnungshofs ziehe, konnte oder wollte Wowereit nicht beantworten. Er beließ es bei dem schlichten Hinweis, dass ja bekannt sei, dass die Flughafengesellschaft den vormaligen Technischen Geschäftsführer Horst Amann von seinen Aufgaben entbunden habe und sowohl Aufsichtsrat als auch Gesellschafter der Flughafengesellschaft beschlossen hätten, keine Nachbesetzung vorzunehmen.[1198] Eine ähnlich gelagerte Anfrage der Abgeordneten der Linksfraktion Jutta Matuschek nach der Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ausgestaltung des Berichtswesens zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft ließ

[1189] Ebd. S. 8
[1190] Ebd. S. 10
[1191] Ebd.
[1192] Ebd.
[1193] Ebd. S. 16
[1194] Ebd.
[1195] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/48, S. 4903
[1196] Ebd.
[1197] Ebd.
[1198] Ebd.

Wowereit in derselben Sitzung abprallen. Man habe eben das Berichtswesen umgestellt, weswegen die Kritik des Bundesrechnungshofs nicht mehr aktuell sei. In welcher Art und Weise die Berichterstattung umgestellt oder gar verbessert wurde, sagte Wowereit in der Plenarsitzung allerdings nicht.[1199] Dies zeigt wiederum den mangelnden Respekt, den dieser Regierende Bürgermeister dem Parlament entgegenbrachte.

Am 7. März 2016 berichtete der Berliner Tagesspiegel über eine Mitteilung des Bundesrechungshofs an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Besagtes Schreiben soll vom 4. Januar 2016 stammen und insgesamt neun Seiten lang sein. Im Oktober 2015 hätten Mitarbeiter des Bundesrechnungshofs zwei Tage lang vor Ort bei der Flughafengesellschaft deren Abrechnungsprozesse geprüft. Hierbei seien im Ergebnis „keine offensichtlichen systematischen oder strukturellen Mängel oder Schwachstellen festgestellt“.[1200] Allerdings hätten die Prüfer in dem Schreiben vor den Folgen einer weiteren Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens „in das 1. Halbjahr 2018“ gewarnt. Diese „hätte weitreichende, insbesondere finanzielle Folgen“.[1201] Für den Fall einer Verschiebung sei laut Bundesrechnungshof der zusätzliche Kapitalbedarf „in Höhe, Zusammensetzung und hinsichtlich weiterer Risiken beziffern zu lassen“ und zudem „über die Finanzierung des zusätzlichen Kapitalbedarfs mit der Gesellschaft und den Mitgesellschaftern zu entscheiden und ggf. Vorsorge im Bundesshaushalt zu treffen“.[1202] Laut Tagesspiegel weise der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben auch auf folgenden Umstand hin:

> *„Grundlage für die derzeit geplante BER-Inbetriebnahme im zweiten Halbjahr 2017 [ist] der Abschluss der Abnahme- und Inbetriebnahmeprozesse bis Juni 2017 […] – ausgehend von einer baulichen Fertigstellung im März 2016“.*[1203]

Allerdings heißt es im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 19. Februar 2016, dass der „Abschluss der baulichen Ausführung im Fluggastterminal […] in mehreren Stufen bis Mitte 2016“ erfolgen solle.[1204] Zudem warnten laut einem Bericht der Bild am Sonntag externe Sachverständige aus dem Bereich der Bauüberwachung am 26. Februar 2016 vor weiteren Verzögerungen bei den Bauarbeiten, wonach eine Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2018 möglich sei.[1205]

Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass der Empfehlung des Bundesrechnungshofs, den zusätzlichen Kapitalbedarf bei einer möglichen erneuten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins beziffern zu lassen zum Zeitpunkt der Tagesspiegel-Veröffentlichung durch die Anteilseigner der Flughafengesellschaft bereits hätte nachgegangen werden müssen. Die Zukunft wird zeigen, ob es sich auch in diesem Falle um eine Warnung handelte, die wie – anderen Fällen auch – von den Verantwortlichen wohlweislich überhört wurde.

[1199] Ebd. S. 4903f
[1200] Zit. n. Tagesspiegel (Prüfer warnen vor BER-Start erst 2018) v. 07.03.2016
[1201] Zit. n. Tagesspiegel (Und täglich grüßt der BERechnungshof) v. 07.03.2016
[1202] Zit n. ebd.
[1203] Zit n. ebd.
[1204] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht v. 19.02.2016, S. 4
[1205] Bild am Sonntag (Finden Sie den Bauarbeiter?) v. 13.03.2016. Vgl. auch Tagesspiegel (Abflug mit Verspätung) v. 17.05.2016

2. Der Landesrechnungshof Brandenburg

Eine ähnlich kritische Haltung wie der Bundesrechnungshof nahm der Landesrechnungshof Brandenburg zur Übernahme der 100prozentigen Bürgschaft durch die Anteilseigner der Flughafengesellschaft ein. In seinem Jahresbericht 2011 heißt es hierzu:

> *„Auf Grund der rechtlichen Ausgestaltung der Bürgschaft tragen die Kredit gebenden Banken kein Ausfallrisiko. Unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens können die Banken somit sicher sein, dass sie ihr Geld samt Zinsen entweder von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH oder über die Bürgschaft vom Land Brandenburg zurück erhalten werden. Sie haben daher keine Veranlassung, den Ausbau und den Betrieb des Flughafens zu überwachen und gegebenenfalls steuernd einzugreifen, wie dies bei Krediten in dieser Größenordnung, die mit einem Ausfallrisiko verbunden sind, sonst banküblich wäre.“*[1206]

Das Bürgencontrolling durch die Anteilseigner soll diesen Mangel an Kontrolle und Steuerung ausgleichen. Der Landesrechnungshof Brandenburg prüfte nun, ob diese Anstrengungen ausreichend sind, um Nachteile für das Land Brandenburg zu vermeiden.[1207] Allerdings kommt die Behörde zu dem Schluss, dass zumindest mit Stand Mai 2011 kein tatsächliches Controlling und auch kein steuernder Prozess stattfand. Das Bürgencontrolling des Brandenburger Finanzministeriums habe „im Kern“ darin bestanden, dass sich die als Bürgenmandatar eingesetzte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC Informationen durch die Flughafengesellschaft geben ließ und diese dann ausgewertet an das Ministerium weiterleitete. Dieses Vorgehen sei nach Landesrechnungshof nicht ausreichend, da damit die im Fall der Flughafengesellschaft nicht stattfindende „bankseitige Begleitung des verbürgten Kreditengagements“ nicht hinreichend ausgeglichen werde.[1208] Weiterhin sei es für den Landesrechnungshof nicht nachvollziehbar, wieso das Finanzministerium bis zum Zeitpunkt der Niederschrift des Rechnungshofberichts „keine Regelung getroffen hat“, wie es die von PricewaterhouseCoopers „bereitgestellten Informationen in seinem Hause konkret auswertet.“[1209]

Für eine weitreichende öffentliche Aufmerksamkeit sorgte eine Anfang 2016 öffentlich zugänglich gemachte Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10. Juli 2015. Ihr voller Titel lautet: „Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER“. Auf die in der Mitteilung festgehaltenen Ergebnisse der Prüfung zu einzelnen Aspekten des Projekts BER wird in unserem Text an verschiedenen Stellen eingegangen, so dass sie hier nicht noch einmal wiedergegeben werden.[1210] Der Text der Mitteilung ohne Anlagen umfasst 401 Seiten und befasst sich sowohl mit Akteuren und Strukturen der Flughafengesellschaft, der so genannten Schallschutzproblematik, der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 sowie den darauf folgend festgelegten und wiederum abgesagten Eröffnungsterminen, dem Kapitalmehrbedarf der

---

[1206] Landesrechnungshof Brandenburg, Jahresbericht 2011, S. 225
[1207] Vgl. ebd. S. 227
[1208] Ebd. S. 235
[1209] Ebd.
[1210] Für eine Zusammenfassung s. Benedict Ugarte Chacón, Sorgfaltspflichten verletzt. In: junge Welt v. 16.02.2016

Flughafengesellschaft, deren Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie der von der Flughafengesellschaft vorgenommenen Prüfung der Haftung von Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats. Grundlage für die Prüfung war der § 92 der Landeshaushaltsordnung des Landes Brandenburg. Eingegrenzt wurde die Untersuchung auf den Zeitraum zwischen Juni 2010 und Februar 2013: „Im Juni 2010 wurde der bisherige Inbetriebnahmetermin 30.10.2011 auf den 03.06.2012 verschoben; im Januar 2013 kam es zur vorläufig letzten Verschiebung der Flughafeneröffnung, wobei kein neuer Termin genannt werden konnte.“[1211] Zum so abgegrenzten Prüfungszeitraum bemerkte der Direktor des Landesrechnungshofs Brandenburg Hans-Jürgen Klees am 16. Juni 2014 vor dem Sonderausschuss BER des Brandenburger Landtages, dass „[a]ngesichts der Komplexität des Themas BER und im Hinblick auf die dem Landesrechnungshof zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen“ sowohl „der Prüfungszeitraum als auch der Prüfungsgegenstand eingeschränkt“ worden seien.[1212] Die Beurteilung des Projekts BER durch den Landesrechnungshof ist, zumindest in den Schlussbemerkungen seiner Mitteilung, vergleichsweise scharf gehalten:

> *„Die zahlreichen Inbetriebnahmeverschiebungen, das Ausmaß an Fehlplanungen und Baumängeln sowie die gravierenden Kostensteigerungen haben dazu geführt, dass der BER zu einem über die Grenzen der Region und inzwischen auch Deutschlands hinaus bekannten Negativbeispiel für Großbauvorhaben geworden ist.“*[1213]

Die Flughafengesellschaft habe „die ihr übertragene Aufgabe des Baus des BER trotz der ihr von den Gesellschaftern dafür zur Verfügung gestellten Milliardenbeträge bisher nicht erfüllen“ können.[1214] Es könne ausgehend von der rechtlich unabhängigen Stellung der Flughafengesellschaft zwar davon ausgegangen werden, dass „vor allen anderen die Geschäftsführung die Verantwortung für das Scheitern trägt.“[1215] Es habe „zahlreiche Entwicklungen“ gegeben, „die spätestens in der Summe geeignet waren, das Grundvertrauen in die Geschäftsführung nachhaltig zu erschüttern.“[1216] Vor diesem Hintergrund stellt der Landesrechnungshof klar:

> *„Je mehr Zweifel an der Geschäftsführung wachsen, desto mehr drängen sich auch Fragen nach der Qualität der Tätigkeit des Aufsichtsrats auf, der die Geschäftsführung überwachen und beraten soll. Die Gesellschafterversammlung überwacht wiederum sowohl die Geschäftsführung als auch die Tätigkeit des Aufsichtsrats. Entsprechend der gesellschaftsrechtlichen Kaskade liegt mithin die Letztverantwortung, dass der BER bis zu seiner Inbetriebnahme geführt wird, bei den*

[1211] 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 v. 10. Juli 2015, S. 24
[1212] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, P-SBER 5/15-1, S. 5
[1213] 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 v. 10. Juli 2015, S. 399
[1214] Ebd.
[1215] Ebd. S. 400
[1216] Ebd.

Gesellschaftern, die zusammen die Gesellschafterversammlung bilden, das höchste Willensbildungsorgan der FBB.“[1217]

Somit lässt zumindest der Landesrechnungshof Brandenburg die vielfach von unterschiedlichen Aufsichtsratsmitgliedern auch im Untersuchungsausschuss vorgetragene Entschuldigung, man habe als Aufsichtsrat nicht mehr machen können, als auf die Angaben der Geschäftsführung zu vertrauen, nicht gelten.

Die Mitteilung des Rechnungshofs war ursprünglich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt und als „Verschlusssache – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft worden. Am 29. Januar 2016 veröffentlichte allerdings der Berliner Tagesspiegel einen längeren Artikel und zitierte einige Abschnitte des Dokuments.[1218] Kurz darauf stellte die Zeitung kommentierte Auszüge des Berichts auf ihrer Internetseite zum Download bereit.[1219] Bereits im Dezember 2015 hatte sich der Landesrechnungshof mit einer Pressemitteilung an die Öffentlichkeit gewandt und betont, dass er sich nicht grundsätzlich gegen eine öffentliche Beratung seiner Mitteilung vom 10. Juli 2015 im Landtag Brandenburg stelle. Der dortige Ausschuss für Haushaltskontrolle sei an ihn herangetreten und habe um die Übersendung der Unterlage gebeten, um diese parlamentarisch behandeln zu können. Der Landesrechnungshof sei allerdings aufgrund „des Wortlauts der parlamentarischen Regelungen zum Umgang mit Dokumenten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthalten, [...] gezwungen, die an das Ministerium der Finanzen gerichtete Prüfungsmitteilung als Verschlusssache einzustufen.“[1220] Eine Unkenntlichmachung einzelner Passagen „würde aufgrund der Vielzahl der in der Prüfungsmitteilung enthaltenen Betriebs- und Geschäftsdaten dazu führen, dass sich wesentliche Erkenntnisse der Prüfung nicht mehr erschließen würden. Eine Schwärzung ist nicht praktikabel.“[1221] Als so genannte Drittbetroffene habe die Flughafengesellschaft Einblick in den Bericht genommen und dem Landesrechnungshof daraufhin mitgeteilt, dass „eine Veröffentlichung eine ‚unzulässige Verletzung der verfassungsrechtlich geschützten Rechtsgüter nach Art. 12 und 14 Grundgesetz’ bedeuten würde.“[1222] In seiner Pressemitteilung distanziert sich der Landesrechnungshof Brandenburg mehr oder weniger offen von dem Ansinnen der Flughafengesellschaft und gibt eine indirekte Empfehlung an das Landesparlament ab. Da sich die Flughafengesellschaft zu 100 Prozent im Besitz der Öffentlichen Hand befinde, halte die Behörde „größtmögliche Transparenz und eine offene Debatte“ zu seinen Prüfergebnissen für gerechtfertigt. Allerdings könne er selbst diese Transparenz nicht ermöglichen, „allein der Ausschuss könnte einen entsprechenden Beschluss herbeiführen.“[1223]

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Brandenburg beantragte in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Haushaltskontrolle und des Sonderausschusses BER, den Landesrechnungshof Brandenburg um die Aufhebung der Vertraulichkeitseinstufung zu ersuchen. Nach der einstimmigen Annahme des Antrags wurde die Einstufung noch während der Sitzung durch den Präsidenten des Landesrechnungshofs

---

[1217] Ebd.
[1218] Tagesspiegel („Operativ nicht nutzbar“) v. 29.01.2016
[1219] http://www.tagesspiegel.de/downloads/12939026/7/ber-der-pruefbericht-als-pdf-zum-download.pdf (Stand: 07.03.2016)
[1220] Landesrechnungshof Brandenburg, Pressemitteilung v. 21.12.2015
[1221] Ebd.
[1222] Ebd.
[1223] Ebd.

aufgehoben.[1224] Kurz darauf stellte die Fraktion den gesamten Bericht auf ihrer Internetseite zur Verfügung.[1225] Zuvor hatte sich der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Karsten Mühlenfeld gegen eine Veröffentlichung des Berichts gewandt: „Da sind Betriebszahlen drin, und die gehören nicht in die Öffentlichkeit.“[1226] Im Nachgang der Veröffentlichung forderte nach Medienberichten die Staatsanwaltschaft Cottbus den Bericht an, um zu prüfen, ob sich „Ansatzpunkte für Straftaten ergeben“.[1227] Allerdings sollten die Erwartungen an solch eine Prüfung nicht zu hoch gesteckt werden, da Missmanagement nicht strafbar sei.[1228]

Ein in der Mitteilung herausragend behandelter Punkt ist das von der Flughafengesellschaft angestrengte Haftungsprüfungsverfahren gegen Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats welches laut Landesrechnungshof „in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder“ darstellte.[1229] Vor diesem Hintergrund legte die Piratenfraktion am 17. Februar 2016 einen Antrag vor, mit dem der Berliner Senat durch das Abgeordnetenhaus aufgefordert werden sollte, über die Gesellschafterversammlung eine erneute Haftungsprüfung für Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft ohne eine Einflussnahme von Aufsichtsratsmitgliedern sicherzustellen. Da laut Landesrechnungshof Brandenburg die erfolgte Haftungsprüfung zahlreiche und bedeutende formale und inhaltliche Mängel aufgewiesen habe, sei

> *„demnach keinesfalls ausgeschlossen, dass eine erneute Prüfung der Haftung tätiger und ehemaliger Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzgl. der mehrmaligen Verschiebung der Inbetriebnahme des BER zu anderen – möglicherweise weiter reichenden – Ergebnissen kommt, als die bereits erfolgte Prüfung, die offenbar von Aufsichtsratsmitgliedern, deren Handeln überprüft werden sollte, beeinflusst werden konnte.“*[1230]

Einen ähnlichen Antrag brachte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen ein.[1231] In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. Februar 2016 wurden beide Anträge mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen abgelehnt.[1232] Der Abgeordnete Stefan Evers (CDU) machte in der Debatte ein recht fragwürdiges Verständnis von der Arbeit des Landesrechnungshofs Brandenburg sowie des Berliner Untersuchungsausschusses zum BER-Debakel, dessen Mitglied Evers war, deutlich:

„Man liest ja selten etwas, was so wenig Neuigkeitswert hat wie dieser Bericht des Landesrechnungshofs in Brandenburg. Ich kann mir nur ein Dokument vorstellen, das noch

---

[1224] Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag, Pressemitteilung v. 10.02.2016 u. Berliner Zeitung (BER: Geheimes Gutachten wird öffentlich) v. 11.02.2016
[1225] https://www.gruene-fraktion-brandenburg.de/themen/ber/pruefbericht-des-landesrechnungshofes-zum-ber-endlich-oeffentlich/?L=0 (Stand: 17.03.2016)
[1226] Zit. n. Berliner Zeitung (BER: Geheimes Gutachten wird öffentlich) v. 11.02.2016
[1227] Zit. n. Berliner Morgenpost (Staatsanwaltschaft Cottbus fordert BER-Prüfbericht an) v. 13.02.2016
[1228] Berliner Morgenpost (Staatsanwaltschaft Cottbus fordert BER-Prüfbericht an) v. 13.02.2016
[1229] 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 v. 10. Juli 2015, S. 38
[1230] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2717
[1231] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2718
[1232] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/76, S. 7901

überholter sein wird, wenn es denn irgendwann veröffentlicht wird, und das ist der Abschlussbericht unseres Untersuchungsausschusses.“[1233]

3. Der Rechnungshof Berlin

Der Rechnungshof Berlin agiert laut Verfassung von Berlin als eine unabhängige und nur dem Gesetz unterworfene oberste Landesbehörde, deren Mitglieder richterliche Unabhängigkeit genießen (Art. 95 Abs. 1 VvB). Seine Aufgabe ist die Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der gesamten Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Berlin und sowohl den Senat als auch das Abgeordnetenhaus darüber zu unterrichten (Art. 95 Abs. 3 VvB). Nach § 92 der Landeshaushaltsordnung (LHO) ist der Rechnungshof Berlin auch in der Lage, die Betätigung des Landes Berlin bei Unternehmen in einer privaten Rechtsform, an denen das Land unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, zu prüfen. Eine Prüfung der Betätigung Berlins bei der Flughafengesellschaft wäre demnach rechtlich möglich.[1234]

Der Rechnungshof Berlin befasste sich seit dem Jahr 1994 mehrfach mit der Flughafengesellschaft bzw. einzelnen Aspekten bzgl. des Ausbaus des Flughafens Schönefeld – wenn auch der Umfang seiner Untersuchungen nicht an den derjenigen des Landesrechungshofs Brandenburg heranreicht. So prüfte er zum Beispiel 1994 die Betätigung Berlins bei der 1991 gegründeten Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), um hierbei der Frage nachzugehen, inwieweit der Einfluss des Landes Berlin hier gesichert war und wahrgenommen wurde. Auch befasste er sich mit der Frage, „welche wesentlichen Probleme mit wirtschaftlichen Auswirkungen das Flughafensystem Berlin-Brandenburg derzeit und in Zukunft belasten können“.[1235] Zusammenfassend heißt es in der Prüfungsmitteilung, dass die BBF „die im Konsortialvertrag vom Mai 1991vereinbarten Ziele der Holding bisher im wesentlichen nicht erreicht“ habe.[1236] So seien die Verluste aus dem operativen Geschäft höher als erwartet, die Grundstücksgeschäfte um das „Baufeld Ost“ hätten mit bislang zusätzlichen Verlusten von über 200 Millionen DM bilanziert werden müssen und die „bis zur Errichtung eines Großflughafens zwingend notwendige Entscheidung für eine Übergangslösung in Schönefeld“ sei „seit zwei Jahren immer wieder verschoben worden“.[1237] Die damals vorliegende Terminplanung „für die Fertigstellung eines Großflughafens im Jahr 2004“ sei demnach zu überprüfen. Der Rechnungshof halte es für geboten, die Termin- und Finanzplanung entsprechend zu aktualisieren.[1238]

Im Oktober 1998 legte der Rechnungshof Berlin einen Bericht „über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding GmbH (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS)“ vor. Diese Prüfung ging auf einen einstimmigen Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin zurück, mit dem der Rechnungshof hierzu ersucht wurde.[1239] Laut Verfassung von Berlin ist es dem

---

[1233] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/76, S. 7898
[1234] Vgl. auch Ernst R. Zivier, Verfassung und Verwaltung von Berlin, Berlin 2008, S. 190ff
[1235] Rechnungshof Berlin, Prüfungsmitteilung über die Betätigung Berlins bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) v. 12.09.1994, S. 3, RHvB 1 o. P.
[1236] Rechnungshof Berlin, Prüfungsmitteilung über die Betätigung Berlins bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) v. 12.09.1994, S. 4, RHvB 1 o. P
[1237] Ebd.
[1238] Ebd.
[1239] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Plenarprotokoll 13/28, S. 2180

Abgeordnetenhaus möglich, den Rechnungshof zu ersuchen, Angelegenheiten von besonderer Bedeutung zu untersuchen und darüber dem Parlament zu berichten (Art. 95 Abs. 4 VvB). Den Antrag hatte die damalige Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen gestellt. Es lägen zahlreiche „konkrete Anhaltspunkte“ dafür vor, „dass der Umgang mit öffentlichen Geldern durch die Holding, Aufsichtsratsmitglieder und nachgeordnete Gremien oder Personen, mindestens zu umfassenden Beanstandungen Anlass gibt“[1240], heißt es in der Begründung des Antrags. In seiner abschießenden Wertung kommt der Landesrechnungshof zu dem Ergebnis, dass die Vergabe von Leistungen durch BBF und PPS „in Einklang mit dem Vergaberecht“ – wenn auch mit „Auffälligkeiten“ – erfolgt sei.[1241] Allerdings kritisierte die Behörde, dass der Aufsichtsrat die Geschäftsführung trotz der Kenntnis von „einwilligungspflichtigen Vorhaben“ gewähren ließ. Weiterhin stellte der Rechnungshof klar, dass er von der Berliner Beteiligungsverwaltung erwarte, dass diese „unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen trifft, um eine genauere Protokollierung des Abstimmungsverhaltens insbesondere der von Berlin in die Aufsichtsräte entsandten Vertreter zu erreichen.“[1242]

Wenige Wochen nach Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme wandte sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen in einem Brief an den Rechungshof Berlin, in dem sie darauf hinwies, dass sie zum Zeitpunkt der Abfassung des Schreibens nicht beurteilen könne, ob die Flughafengesellschaft durch die Verschiebung geschädigt wurde. Dennoch hätte der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in einer Sitzung des Hauptsausschusses am 6. Juni 2012 darauf hingewiesen, dass der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft „die Feststellung des Jahresabschlusses und die Entlastung bereits empfohlen habe.“[1243] Da nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden könne, dass die Flughafengesellschaft geschädigt worden sei und wer hierfür die Verantwortung trage, „ersuchen [wir] den Rechnungshof, diese Angelegenheit von besonderer Bedeutung zu untersuchen und uns darüber zu berichten.“[1244] In der dazu gehörenden Pressemitteilung stellte die Fraktionsvorsitzende Ramona Pop fest: „Die Entlastung darf erst dann erteilt werden, wenn zweifelsfrei festgestellt ist, dass die FBB GmbH nicht geschädigt worden ist. Im Namen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen habe ich daher mit Schreiben vom 12. Juni den Rechnungshof um Prüfung des Sachverhaltes gebeten.“[1245] Inwieweit Pop und ihre Fraktion es mit ihrem Ansinnen wirklich ernst meinten, sei dahingestellt. Bei näherer Befassung mit dem Thema wäre ihnen wohl aufgegangen, dass zwar nach Art. 95 Abs. 4 VvB das Abgeordnetenhaus – und auch der Senat – ein Ersuchen an den Rechnungshof Berlin richten können, um Angelegenheiten von besonderer Bedeutung zu untersuchen, eine einzelne Fraktion ist zu solch einem Ersuchen jedoch nicht ermächtigt.[1246] Einen entsprechenden Antrag, mit dem ein Ersuchen des Abgeordnetenhauses an den Rechnungshof hätte herbeigeführt werden können und der die Ernsthaftigkeit eines solchen Ansinnens hätte untermauern können, brachte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen jedenfalls nicht ins Parlament ein. Sie beließ es am 13. Juni 2012 bei einem Antrag, mit dem der Senat aufgefordert werden sollte, sicherzustellen, „dass die die Interessen des Landes Berlin vertretenden Mitglieder in der Gesellschafterversammlung der

[1240] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drs. 13/1652
[1241] Rechnungshof Berlin, Bericht über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding GmbH (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) v. 22.10.1998, S. 37, RHvB 1 o. P.
[1242] Ebd.
[1243] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Schreiben an den Rechnungshof Berlin v. 11.06.2012
[1244] Ebd.
[1245] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 13.06.2012
[1246] Vgl. Gero Pfennig/Manfred J. Neumann, Verfassung von Berlin. Kommentar, Berlin/New York 2000, S. 611f

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), den Geschäftsführern und den Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 keine Entlastung erteilen".[1247] Bemerkenswerterweise ist die Begründung des Antrags phasenweise nahezu wortgleich mit dem Schreiben der Fraktion an den Rechnungshof. Letzterer wiederum nahm damals von sich aus keine Prüfungstätigkeit auf.

Zu den oben behandelten Untersuchungen des Landesrechnungshofs Brandenburg, die in der Mitteilung vom 10. Juli 2015 ausführlich dokumentiert wurden, erläuterte dessen Präsident Christoph Weiser in einem Interview mit der Berliner Morgenpost vom 11. Dezember 2014 das Vorgehen seiner Behörde bei der Prüfung des Projekts BER. So habe der Landesrechnungshof von Anfang 2013 bis zum Herbst 2014 „geprüft, wie das Land Brandenburg seine Rechte und Interessen bei der Flughafengesellschaft wahrgenommen hat".[1248] Hierzu habe man den Zeitraum Juni 2010, dem Zeitpunkt der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme, und Februar 2013 analysiert. Dabei habe man „Tausende Seite Material angeschaut und bewertet", darunter Protokolle von Aufsichtsratssitzungen und Gesellschafterversammlungen. Auch seien Gespräche mit Ministeriumsmitarbeitern geführt worden. Zuvor schon hatte sich Weiser dafür ausgesprochen, dass Regierungschefs, Minister und Senatoren nicht mehr Teil des Aufsichtsrats sein sollten. Dies sei für ihn eine „Konsequenz aus dem BER-Fiasko".[1249] Weiser stützte seine Forderung auf Erkenntnisse des Brandenburger Landesrechnungshofs, wonach festgestellt worden sei, dass „Defizite in der Steuerung und Kontrolle des BER durch die Potsdamer Regierung" bestünden.[1250] Im Berliner Tagesspiegel vom 23. Oktober 2014 plädierte die Präsidentin des Rechnungshofs Berlin, Marion Claßen-Beblo, für eine professionellere Ausrichtung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft. Gleichzeitig sprach sie sich in Reaktion auf die Äußerungen Weisers jedoch gegen einen Rückzug von Regierungsmitgliedern aus diesem Gremium aus. Claßen-Beblo wandte sich gegen solch ein Ansinnen, da die öffentlichen Interessen des Landes Berlin weiterhin im Aufsichtsrat vertreten werden müssten und die Politik sich selbst nicht aus der Verantwortung nehmen dürfe.

Um Einblick in die Arbeit des Berliner Landesrechnungshofs in Sachen BER zu gewinnen, stellte die Piratenfraktion im Juni 2014 einen Antrag nach dem Berliner Informationsfreiheitsgesetz an den Rechnungshof. Sie erbat Auskunft über den Inhalt der Ergebnisberichte aller abgeschlossenen Prüfungen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH seit 2011, insbesondere im Zusammenhang mit der Übernahme der Bürgschaft des Landes Berlin i. H. v. 100 Prozent für Kredite der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit der Errichtung des Flughafens BER und im Zusammenhang mit der Kapitalzuführung der Anteilseigner im Jahr 2012. Da sich mit dieser Bürgschaft zuvor schon die Rechnungshöfe von Bund und Brandenburg befasst hatten, wäre zu erwarten gewesen, dass sich der Berliner Landesrechnungshof ebenfalls sowohl mit der Bürgschaft als auch mit der Finanzspritze von 2012 befasst. Allerdings antwortete seine Präsidentin Marion Claßen-Beblo der Fraktion am 29. Juli 2014, dass dem Rechnungshof „keine Prüfungserkenntnisse zu dem angesprochenen Themenfeld" vorlägen. Die Behörde hatte sich bis dahin also noch gar nicht eingehend mit dem BER-Debakel befasst bzw. zumindest nicht in Form einer weiter angelegten Prüfung, die zu entsprechenden Schlussfolgerungen geführt hätte. Da das Abgeordnetenhaus bereits einen Untersuchungsausschuss zum BER eingerichtet habe, halte es der Rechnungshof „nicht für

[1247] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0408
[1248] Berliner Morgenpost (Rechnungshof – Auch der Aufsichtsrat braucht Kontrolle) v. 11.12.2014
[1249] Tagesspiegel, Großes Aufsehen, v. 23.10.2014
[1250] Ebd.

zielführend", parallel hierzu zu prüfen. Zudem habe der Untersuchungsausschuss „deutlich weiter reichende Rechte gegenüber" der Flughafengesellschaft und der Verwaltung. Claßen-Beblo wies allerdings im Tagesspiegel vom 23. Oktober 2014 darauf hin, dass sich der Rechnungshof Berlin eine eigene Prüfung noch vorbehalte. Man wolle jedoch noch die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses abwarten, „eine parallele Prüfung war nicht sinnvoll", ließ sich Claßen-Beblo im Tagesspiegel zitieren.[1251] Man habe das Geschehen aber permanent im Blick und stimme sich eng mit dem Landesrechnungshof Brandenburg und dem Bundesrechnungshof ab.[1252] Ähnlich äußerte sich Claßen-Beblo auch im Zusammenhang mit der Veröffentlichung der Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10. Juli 2015 im Februar 2016. Gegenüber dem Tagesspiegel gab sie an, dass der „damalige Aufsichtsrat [...] seine Kontrollfunktion nicht ausreichend wahrgenommen" habe. „Da gibt es nichts zu beschönigen."[1253] Im Gegensatz zum Landesrechnungshof Brandenburg sprach sich Claßen-Beblo laut Tagesspiegel allerdings dagegen aus, die Haftungsprüfung gegen den vormaligen Aufsichtsrat neu aufzurollen. Dies würde einen hohen Aufwand mit geringen Erfolgsaussichten bedeuten.[1254] Auch eine Neustrukturierung des Aufsichtsrats ohne Politiker sei für den Rechnungshof Berlin keine Option: „Dass alles besser wird, wenn die Politiker alle heraus gehen, kann ich nicht nachvollziehen. Entscheidend ist, dass die Kontrolle gut funktioniert. Da ist die Betrachtungsweise des brandenburgischen Hofes doch eine sehr theoretische", ließ sich Claßen-Beblo hierzu in der Zeitung zitieren.[1255] Zudem hätten sich seit 2013 Verbesserungen bei der Ausübung der Kontrolltätigkeit des Landes Berlin ergeben. Claßen-Beblo nannte hier die so genannte Taskforce BER der Senatskanzlei. Die Untätigkeit des Rechnungshofs Berlin im Zusammenhang mit den Entwicklungen des Projekts BER seit 2012 erklärte Claßen-Beblo gegenüber dem Tagesspiegel wiederum mit dem Umstand, dass das Abgeordnetenhaus einen Untersuchungsausschuss hierzu eingesetzt habe: „In solchen Fällen ist es eine grundsätzliche Haltung, nicht parallel zu prüfen."[1256]

Diese wiederholt getroffenen Aussagen der Rechnungshofpräsidentin überraschen vor dem Hintergrund, dass zum Zeitpunkt der Übernahme der Bürgschaft im Jahr 2008 noch gar kein Untersuchungsausschuss bestand. Damals war zwar noch kein Debakel im heutigen Ausmaß abzusehen, dennoch wurde die Übernahme der Bürgschaft durch die öffentliche Hand sowohl vom Bundesrechnungshof als auch vom Landesrechnungshof Brandenburg mit deutlichen Worten kritisiert. Schon allein deshalb ist es mehr als verwunderlich, wenn die Berliner Behörde nun darauf verweist, dass man sich ja mit den anderen Rechnungshöfen abstimme. Eine Abstimmung mit anderen Behörden kann u. E. den Rechnungshof Berlin nicht aus seiner eigenständigen Verantwortung zur Prüfung wirtschaftlicher Tätigkeiten des Landes Berlin entlassen. Schon gar nicht, wenn das Land eine 100prozentige Bürgschaft für ein Bauprojekt übernommen hat und schlimmstenfalls für 888 Millionen Euro an Krediten geradestehen muss. Der Verweis, man warte die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses ab, wirkt in diesem Zusammenhang eher wie ein Wegducken hinter der – naturgemäß parteipolitisch gefärbten – parlamentarischen Aufarbeitung. Ähnlich ist das Agieren – oder vielmehr Nicht-Agieren – des Rechnungshofs bzgl. der Kapitalzuführung im Jahr 2012 zu beurteilen. Auf das Land Berlin entfielen hier 444 Millionen Euro. Weder Senat noch Flughafengesellschaft waren bisher bereit oder in der Lage dem Parlament geschweige denn der Öffentlichkeit eine

[1251] Ebd.
[1252] Ebd.
[1253] Tagesspiegel (Die nächste Verspätung beim BER) v. 15.02.2016
[1254] Ebd.
[1255] Ebd.
[1256] Ebd.

genaue Aufschlüsselung darüber zu geben, wie sich die Gesamtsumme von 1,2 Milliarden Euro errechnete und zu welchen konkreten Maßnahmen die abgegriffenen öffentlichen Gelder überhaupt verwendet werden sollten. Auch hier hätte es einer scharfen Kontrolle des Landesrechnungshofs bedurft und auch hier greift das Argument nicht, man wolle die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses abwarten. Zum Zeitpunkt der Kapitalzuführung 2012 war der Auftrag des Untersuchungsausschusses noch gar nicht dergestalt ausgeweitet, dass die Finanzspritze hätte untersucht werden können. Diese Ausweitung des Untersuchungsauftrags erfolgte erst im Sommer 2014. Der Rechnungshof konnte demnach zum Zeitpunkt der Kapitalzuführung noch gar nicht davon ausgehen, dass der Untersuchungsausschuss hierzu tatsächlich Untersuchungsergebnisse liefern würde. Dass der Rechnungshof Berlin sich bis heute nicht eingehend mit dem Projekt BER, der Übernahme der 100prozentigen Bürgschaft durch das Land Berlin sowie der Kapitalzuführung zur Rettung der Flughafengesellschaft im Jahr 2012 befasst hat, ist ein schweres Versäumnis und kann von der Behörde nicht mit dem Hinweis auf die parlamentarische Untersuchungsarbeit verteidigt werden.

XX. Korruption und Betrug

1. Der Fall Großmann

Bei den Vorgängen um den Unternehmer Jochen Großmann handelte es sich um ein nahezu lehrbuchhaftes Beispiel von Korruption in Form eines so genannten Kickbacks. Großmann war zunächst von der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit dem Brandschutzkonzept als externer Berater beauftragt worden. Im Jahr 2013 wurde Großmann bzw. dessen Unternehmen Gicon im Zusammenhang mit dem Umbau der Entrauchungsanlage beauftragt.[1257] Großmann hatte versucht, mit einem anderen Unternehmen finanzielle Absprachen zu Lasten der Flughafengesellschaft zu treffen. Im Herbst 2014 wurde er schließlich vom Landgericht Cottbus wegen Bestechlichkeit und Betrug zu einer Bewährungsstrafe von einem Jahr sowie zu einer Geldstrafe in Höhe von 200.000 Euro verurteilt.[1258] Bereits im März hatte der ehemalige Leiter des Bereichs Real Estate Management Harald Siegle in einem Brief an den damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn die „Mehrfachfunktion“ von Großmann als „Auftraggeber, Auftragnehmer und Planer (!)“ kritisiert.[1259] Den Ablauf des Korruptionsfalls schilderte Mehdorn in der Sitzung des Aufsichtsrats am 2. Juni 2014:

> *„Am 09.05.2014 habe der Leiter der Stabsstelle Recht FBB, Herr Gottfried Egger, über ein Gespräch informiert, bei dem er davon Kenntnis erhalten habe, dass bei der Arcadis Deutschland GmbH (ADE) ein Vorgang eine Compliance-Prüfung ausgelöst habe, die die Vergabe eines Planungsauftrages der FBB an die ADE betreffe. Herr Egger habe ihm daraufhin empfohlen, unmittelbar ein diesbezügliches Gespräch mit dem CEO von ADE zu führen. Im Anschluss sein in einem Telefonat, bei dem der Sachverhalt kurz erörtert worden sei, zwischen ihm und Herrn Stephan Ritter, Geschäftsführer ADE, ein persönlicher Gesprächstermin für den 12.05.2014 vereinbart worden.“*[1260]

In den folgenden Tagen hätten mehrere Gespräche stattgefunden, auch die externe Ombudsfrau für Korruptionsfälle sei einbezogen worden. Am 21. Mai 2014 sei die Staatsanwaltschaft Neuruppin über die internen Recherchen der Flughafengesellschaft informiert worden und es seien ihr zudem entsprechende Unterlagen übergeben worden.[1261]

> *„Am 27.05.2014 sei die Durchsuchung der Geschäftsräume der ADE in Berlin erfolgt, die der GICON in Dresden sowie des Büroraumes von Herrn Großmann und dessen Privathauses in Dresden. Er [Mehdorn, d. V.] habe den Aufsichtsratsvorsitzenden telefonisch über die Sachverhalte informiert. Am gleichen Tag habe er Herrn Rainer Bomba und Herrn Rainer Bretschneider telefonisch über den Korruptionsverdacht informiert sowie die weiteren Aufsichtsratsmitglieder und die Führungskräfte und Abteilungsleiter der FBB per Email. Am Nachmittag sei eine Pressemitteilung der*

[1257] Vgl. bspw. Der Spiegel (Abgeschmiert) 23/2014
[1258] Spiegel online (Ex-Technikchef Großmann entgeht nur knapp dem Gefängnis). Im Internet: http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/hauptstadtflughafen-ex-technikchef-grossmann-erhaelt-bewaehrungsstrafe-a-999482.html (Stand: 18.05.2016)
[1259] Schreiben von Harald Siegle an Hartmut Mehdorn v. 27.03.2014
[1260] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 122. Sitzung des Aufsichtsrates am 02.06.2014, FBB 553, Bl. 86
[1261] Ebd. Bl. 86f

> *FBB zum Sachverhalt des Korruptionsverdachtes gegen einen leitenden Angestellten ohne Nennung des Namens und der fachlichen Zuordnung erfolgt“.*[1262]

Mehdorn gab in der Aufsichtsratssitzung weiterhin an, dass die Staatsanwaltschaft „keinerlei Hinweise darauf“ habe, dass „bei der Flughafengesellschaft noch jemand anderes in diese Angelegenheit verwickelt sein könnte. Es stelle sich bisher als Tat eines Einzelnen dar, der zur Tatzeit noch nicht einmal Mitarbeiter der FBB war, sondern nur Beauftragter.“[1263]

Den Ablauf des Vorgangs beschrieb Mehdorn dem Aufsichtsrat wie folgt:

> *„Am 25.10.2013 sei durch die FBB die Aufforderung zur Angebotsabgabe für Planungsleistungen zur Entrauchung im Fluggastterminal erfolgt. Am 05.11.2013 habe die Arcadis Deutschland GmbH (ADE) ihr erstes Angebot mit 2,4 Mio. EUR abgegeben. Da nicht nur dieses, sondern auch weitere Angebote deutlich über dem geplanten Budget gelegen hätten, seien alle Bieter am 14.11.2014 zur Optimierung ihrer Angebote aufgefordert worden. Zwischen dem 14.11. und dem 19.11.2013, an dem die ADE dann optimiert mit 1,775 Mio. EUR angeboten habe, sei es zu den Absprachen zwischen Herrn Prof. Großmann, Geschäftsführer der GICON, der im Auftrag der FBB als Berater und Sachverständiger in das Vergabeverfahren eingebunden gewesen sei, und Herrn Mücklich, Projektmanager der ADE, gekommen. Zwischen beiden sei wohl telefonisch als auch per Email die Verständigung darüber erfolgt, dass ADE sein beabsichtigtes Angebot von 1,4 Mio. EUR auf 1,775 Mio. EUR erhöhe und der Differenzbetrag von 375 TEUR dann nach erfolgreicher Zuschlagserteilung über einen IT-Vertrag an die GICON zurückfließen solle. Am 20.12.2013 sei die Zuschlagserteilung an die ADE erfolgt. Der Vertrag sei am 16.01.2014 unterzeichnet worden. Mit Datum vom 18.01.2014 sei seitens GICON das verabredete IT-Angebot an die ADE, dass nachfolgend die bereits zuvor beschriebenen Compliance-Überprüfungen innerhalb der ADE ausgelöst habe, erfolgt.“*[1264]

Zur Rolle von Großmann innerhalb der Flughafengesellschaft erläuterte Mehdorn, dass dieser bis zu einer Festanstellung ab dem 15. April 2014 als Leiter Planung und Bau als Berater für Brandschutz und Entrauchung der Flughafengesellschaft beauftragt gewesen sei. Auch habe er die Flughafengesellschaft „bei der Vorbereitung von Vergaben für Planungsleistungen im Zusammenhang mit der Entrauchungsanlage unterstützt.“[1265] Mehdorn selbst „habe Herrn Prof. Großmann als Persönlichkeit mit ausgeprägter Fach- und Führungskompetenz wahrgenommen. Er habe zu keiner Zeit Veranlassung gehabt, diese und darüber hinaus die persönliche Integrität infrage zu stellen.“[1266]

[1262] Ebd. Bl. 87
[1263] Ebd. Bl. 88
[1264] Ebd. Bl. 88
[1265] Ebd.
[1266] Ebd.

2. Der Fall Imtech

Einer der größten Korruptionsfälle um den Flughafen BER ist wohl der Vorgang um das Unternehmen Imtech und den vormaligen Prokuristen und Bereichsleiter der Flughafengesellschaft Francis G. Im Herbst 2015 hatte die auf Korruptionsfälle spezialisierte Staatsanwaltschaft Neuruppin Anklage gegen drei Imtech-Manager sowie G. erhoben. Letzterem wird Bestechlichkeit in einem besonders schweren Fall vorgeworfen. Im Dezember 2012 soll er dafür gesorgt haben, dass Nachtragsforderungen der Imtech in Höhe von mehreren Millionen Euro von der Flughafengesellschaft beglichen wurden, ohne dass die angeblichen Ansprüche von Imtech vorher ordnungsgemäß geprüft waren. Hierfür soll Francis G, von einem Imtech-Geschäftsführer 150.000 Euro Schmiergeld erhalten haben. Diesem Manager wird nun Bestechung in einem besonders schweren Fall vorgeworfen, zwei weitere Imtech-Manager wurden wegen Beihilfe angeklagt. Sie sollen Kontakte vermittelt und Gelder beschafft haben. Das Unternehmen Imtech ist seit dem Jahr 2009 an der Errichtung des Flughafens BER beteiligt und dabei unter anderem mit dem Bau von Starkstrom-, Sanitär-, Heizungs- und Sprinkleranlagen beauftragt.[1267] Im August 2015 hatte Imtech Deutschland beim Amtsgericht Hamburg einen Antrag auf Insolvenz gestellt, das Insolvenzverfahren begann im November 2015.[1268] Der Insolvenzverwalter von Imtech kündigte Mitte August 2015 an, dass die Arbeiten am Bau des BER trotz der beantragten Insolvenz gewährleistet seien.[1269] Die Flughafengesellschaft wiederum setze eine Taskforce ein, um die Auswirkungen der Insolvenz auf die Errichtung des BER zu prüfen.[1270]

Zu den Umständen, wie Francis G. überhaupt an eine Prokura der Flughafengesellschaft gelangte, konnte kein Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss detaillierte Angaben machen. Horst Amann, zum Zeitpunkt der Erteilung der Prokura Technischer Geschäftsführer, sagte hierzu am 22. Mai 2015 aus:

> *„Ich kann den Wortlaut der Erläuterung hier nicht wiederholen, das ist zu lange her. Fakt ist, dass wir den Antrag für die Erteilung der Prokura – ich glaube, das war in dieser Sitzung –, wie gesagt, auf der Grundlage der Aussage der Rechtsabteilung getätigt haben. Hintergrund war, dass ja nicht nur Herr Ganet, sondern auch andere, die eingestellt worden waren – nicht auf einem Anstellungsvertrag der FBB, sondern als freie Mitarbeiter –, aber dennoch in eine Funktion in der FBB-Leitung übernommen werden sollten und deshalb diese i.V. oder Prokura erteilt bekommen sollten, insbesondere u.a. auch deshalb, weil daran eine Freizeichnungsgrenze für Rechnungen und Aufträge hängt. Und damit die Kollegen ihre Arbeit wahrnehmen konnten in den für sie vorgesehenen Wertgrenzen, hieß es – und das ist auch an anderer Stelle so –, dass man ihnen entweder i.V., also ‚in Vertretung', oder eine Art Vollmacht oder ppa., Prokura, erteilt. Ich habe das dann als Ergebnis der Beratung mit dem Rechts- und Personaldienst – Ich wiederhole, dass ich das hinterfragt habe, weil es ja eben keine Anstellungsverträge der FBB, sondern Freie-Mitarbeiter-Verträge waren, und auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Beratungen mit*

[1267] dpa-Meldung (Schmiergeldverdacht am Hauptstadtflughafen) v. 22.10.2015
[1268] Reimer Rechtsanwälte, Pressemitteilung v. 07.08.2015 u. 02.11.2015
[1269] Süddeutsche Zeitung (Gute Aussichten für Imtech) v. 19.08.2115
[1270] Berliner Morgenpost (Imtech soll am BER weitermachen) v. 18.08.2015

Personalabteilung und Rechtsdienst, Herrn Egger, haben wir dann diesen Antrag gestellt. Den Wortlaut kann ich hier nicht wiederholen.“[1271]

Der Beschluss des Aufsichtsrats zur Prokura für G., den dieser in seiner Sitzung am 7. Dezember 2012 gefällt hatte, lautet wie folgt:

„Beschluss AR FBB 2012/110 Nr. 6

Der Aufsichtsrat stimmt der Bestellung von Herrn Francis [G.] zum Prokuristen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit sofortiger Wirkung zu. Die Prokura berechtigt zur Vertretung der Gesellschaft gemeinschaftlich mit einem Geschäftsführer.“[1272]

In der Aufsichtsratssitzung wurden ebenfalls die oben erwähnten Nachtragsforderungen der Arge ImCa bzw. des Konzerns Imtech behandelt. Hierzu heißt es im Sitzungsprotokoll:

„Der Begriff der Vorauszahlung beziehe sich dabei auf die Zahlung von Aufwendungen für bereits erbrachte Leistungen vor abschließender Prüfung entsprechender vorliegender oder noch nachzureichender Nachträge. Hintergrund der Vorauszahlung an die Arge ImCa sei der teilweise gegebene Bearbeitungsrückstand hinsichtlich der Nachtrags- und Rechnungsprüfung. Dieser resultiere vorrangig aus der mangelhaften Leistungserbringung sowie der Kündigung der pg bbi und der dadurch bedingten Neuausschreibung zur Verstärkung der bestehenden Objektüberwachung, welche erst ab Januar 2013 arbeitsfähig sein werde. Hintergrund der Vorauszahlungen an die Firma Imtech sei eine ‚Anschubfinanzierung', so dass die Baustelle mit Personal besetzt und die Bauleistungen forciert werden können. Diese Vorauszahlung sei zwingend erforderlich, da dieser Auftragnehmer in Bezug auf die rechtzeitige Fertigstellung des Flughafens zum 27.10.2013 das Schlüsselgewerk darstelle. Auf Nachfrage des Vorsitzenden erläutert Herr Amann, dass mit der Vorauszahlung noch nicht alle Forderungen der Firma Imtech und ImCa abgedeckt seien.
[...]
Herr Amann ergänzt, dass neben der in beiden Fällen gegebenen Absicherung der Vorauszahlung durch eine 100%ige Sicherungsbürgschaft im Fall Imtech die Vorauszahlung mit 5% p.a. verzinst werde, für den Fall, dass die Berechtigung der Vorauszahlung bis zum 31.05.2013 nicht nachgewiesen wird.“[1273]

Im danach erfolgten Beschluss des Aufsichtsrats heißt es unter Punkt 2.:

„Der Aufsichtsrat stimmt zu, für die folgenden GU-Pakete Vorauszahlungen auf noch zu beauftragende Nachträge für bereits erbrachte Leistungen
> 10 Mio. € (gegen 100%ige Sicherungsbürgschaft) zu tätigen:
- GU I, 5 TGA I (Arge ImCa) mit 41,0 Mio. €
- GU I, 7.2 Starkstrom (Imtech) mit 33,0 Mio. €

[1271] Zeuge Amann, Wortprotokoll 1UntABER 17/44 vom 22. Mai 2015, S. 81
[1272] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 110. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 07. Dezember 2012, FBB 526, o. P.
[1273] Ebd.

[Die Vorauszahlung (Imtech 33 Mio. €) wird mit 5% p. a. für den Fall verzinst, dass die Berechtigung der Vorauszahlung bis 31.05.13 nicht nachgewiesen wird.] "[1274]

Die Flughafengesellschaft befand sich demnach gegenüber dem Unternehmen in einer schwachen Position: Wäre Imtech bzw. wäre die ARGE ImCa weggebrochen, hätte dies – so lässt sich aus der o. g. Erläuterung Amanns im Aufsichtsrat herauslesen – wiederum nachteilige Folgen für den damals noch angedachten Inbetriebnahmetermin am 27.10.2013 gehabt.

3. Der Fall Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband

Der ehemalige Vorsitzende der Märkischen Abwasser- und Wasserzweckverband (MAWV) Wolf-Peter A. musste sich am 21. Oktober 2014 vor dem Landgericht Cottbus dafür verantworten, zwischen 2005 und 2011 in seiner Funktion als Vorsitzender Bestechungsgelder und kostenlose Dienst- bzw. Sachleistungen der Firma „Rohrleitungs- und Anlagenbau Königs Wusterhausen" entgegengenommen zu haben. Im Gegenzug soll er dem Unternehmen Aufträge für die Wasserleitungsverlegung am BER beschafft haben. Neben dem ehemaligen Vorsitzenden saßen drei Manager der Rohrleitungsfirma vor Gericht, denen von der Staatsanwaltschaft Neuruppin Tatbeteiligung an Bestechung, Bestechlichkeit, Betrug und Urkundenfälschung in 80 Fällen vorgeworfen wurde.[1275] Die Staatsanwaltschaft ging bereits im Jahr 2010 dem Verdacht nach, wonach bei der „Vergabe von drei Aufträgen durch den MAWV an die Firma manipuliert worden sein soll."[1276] A. soll „bei der Vergabe des Auftrags der Rohrleitungsfirma aus Königs Wusterhausen den Vorzug vor einer anderen Firma mit einem besseren Angebot gegeben haben."[1277] Dafür soll er im Gegenzug eine Geldsumme in Höhe von 24.000 Euro bekommen haben. Das Geld wurde über 6 Jahre in kleinen Tranchen von der Rohrleitungsfirma an ihn ausgezahlt. Das Unternehmen hatte für die Wasserleitungsverlegung am BER teureres Material verwendet um einen Gewinn aus den Mehrkosten in Höhe von 39.000 Euro zu schlagen.[1278]

4. Überschrift Der Fall Siemens

Im August 2015 hatte Siemens gemeinsam mit der Flughafengesellschaft Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Cottbus erstattet, „nachdem die Innenrevision bei Siemens Ungereimtheiten festgestellt hatte."[1279] Dabei ging es um Abrechnungen von Siemens in Höhe von 1,9 Millionen Euro im Zeitraum zwischen 2013 bis Juli 2014, die Siemens in den

---

[1274] Ebd.
[1275] rbb Rundfunk Berlin Brandenburg (Bahn erhält Entschädigung für ungenutzten BER-Bahnhof) v. 01.05.2016, unter: http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/05/ber-bahnhof-einigung-zwischen-bahn-und-flughafengesellschaft.htm/listall=on/print=true.html (Stand: 20.05.2016)
u. Tagesspiegel (Deutsche Bahn will Schadensersatz vom BER) v. 02.11.2015
[1276] Berliner Zeitung (Staatsanwaltschaft untersucht, ob der Abwasserzweckverband eine Firma bevorzugte – Korruptionsverdacht beim Flughafen) v. 22.05.2010
[1277] Berliner Zeitung (Ein schönes Heim dank BER) v. 22.10.2014
[1278] Ebd.
[1279] Tagesspiegel (Betrugsverdacht am BER gegen Siemens erhärtet) v. 16.02.2016, unter: http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-schoenefeld-betrugsverdacht-am-ber-gegen-siemens-erhaertet/12970728.html (Stand: 20.05.2016)

Monaten nach der Verschiebung der Inbetriebnahme „für nicht erbrachte Leistungen auf der Baustelle abgerechnet und kassiert haben soll.“[1280] Gegen den ehemaligen Regionalleiter von Siemens und heutigen Technikchef bei der Flughafengesellschaft Jörg Marks wurde laut einem Bericht des Tagesspiegels nicht ermittelt.[1281] Im März 2016 teilte der Senat in einer Antwort auf eine Schriftliche Anfrage von Martin Delius mit, dass die Flughafengesellschaft „bereits mit Erstattung der Strafanzeige [...] der Staatsanwaltschaft umfangreiche Dokumenten und Daten zur Verfügung gestellt“ habe. Im lauf der weiteren Ermittlungen seien zusätzliche Informationen und „angeforderte Daten“ übergeben worden.[1282] Von den Ermittlungen seien auch (ehemalige) Mitarbeiter der Flughafengesellschaft betroffen, auch wenn aus rechtlichen Gründen keine weiteren Auskünfte zu Personen gegeben werden könnten. Dennoch hätten nach Angaben der Flughafengesellschaft keine „systematischen Schwachstellen“ in der Unternehmensorganisation vorgelegen, sondern es habe sich bei den mutmaßlichen Betrügereien mit Hilfe von so genannten Scheinrechnungen um eine „Umgehung bestimmter Prozesse und Richtlinien durch einzelne Personen“ gehandelt.[1283]

5. Schadensersatzforderungen gegen die Flughafengesellschaft

Laut der Antwort der Brandenburgischen Landesregierung auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Frank Bommert der CDU-Fraktion, die im Januar 2016 veröffentlicht wurde, hatten bis zum 31. Dezember 2015 insgesamt fünf Unternehmen Klagen auf Schadensersatz gegen die Flughafengesellschaft erhoben. Insgesamt hätten „79 Unternehmen Verträge über Einzelhandel, Gastronomie, Automatenbetrieb, Automatenvermietung, Parkraumbewirtschaftung und sonstige Dienstleistungen sowie Werbestandorte am BER abgeschlossen“.[1284] Die Landesregierung mochte in ihrer Antwort allerdings nicht ausschließen, dass noch weitere Unternehmen betroffen sein könnten. Weiterhin stellte sie klar, dass für eine eventuelle Verlängerung von Schadensersatzforderungen durch die betroffenen Unternehmen, deren Fristen im Bürgerlichen Gesetzbuch festgehalten seien, allein der Bundesgesetzgeber zuständig sei. „Soweit im Übrigen einzelvertragliche Absprachen oder einseitige Erklärungen über den Verzicht auf die Einrede der Verjährung denkbar sind, liegen diese in ausschließlicher Verantwortung der FBB.“[1285] Im Dezember 2015 hatten verschiedene Mieter Klagen gegen die Flughafengesellschaft angekündigt. Diese hätten laut Informationen der Berliner Morgenpost „Mietverträge über Verkaufsflächen, die bis zu einem konkreten Termin fertigzustellen waren. Terminverschiebungen bei der BER-Inbetriebnahme, so eine Klausel, müssen bis zu 18 Monate hingenommen werden.“[1286] Diese Frist war im Dezember 2015 überschritten.

Bereits im Jahr 2012 hatte sich die Flughafengesellschaft mit einem Mieter außergerichtlich geeinigt. In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 30. November 2012 wurde eine Empfehlung an den Aufsichtsrat für eine außergerichtliche Vergleichsvereinbarung mit der Fay Projekt Nr. 111 GmbH & Co. KG abgegeben. Laut den vorgetragenen Erläuterungen des damaligen Geschäftsführers Schwarz handle es sich hierbei

---

[1280] Ebd.
[1281] Ebd.
[1282] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/18167
[1283] Ebd. Vgl. auch Benedict Ugarte Chacón, Der große BERtrug. In: junge Welt v. 26.02.2016
[1284] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, Drs. 6/3371
[1285] Ebd.
[1286] Berliner Morgenpost (Millionen-Forderung: BER-Mieter klagen erstmals auf Schadenersatz) v. 07.12.2015

nicht um einen „Präzedenzfall für anderweitig an die FBB gestellte Schadensersatzforderungen“, da das Ziel dieser Vorgehensweise die „Abwendung eines größeren Schadens“ sei.[1287] Demnach solle der Aufsichtsrat zur Abwehr weitergehender Schadensersatzansprüche unter anderem der Zahlung eines Gesamtbetrags in einer Höhe von 821.000 Euro zustimmen, davon 731.000 Euro „Verträge mit Bezug Eröffnungstermin BER“ und 90.000 Euro „für flughfenaffine Nutzer“. Die Zahlung soll erfolgen

> *„für den Zeitraum vom 01.01.2013 bis 30.09.2013 als Ausgleich für ausbleibende bzw. verzögerte Mieterträge. Der Gesamtbetrag orientiert sich an einer Inbetriebnahme des BER Ende Oktober 2013. Im Falle einer Inbetriebnahme BER nach dem 30.10.2013 ergeben sich weitere Schadensersatzzahlungen durch die FBB i. H. v. 120 T€ monatlich.“*[1288]

Nach der gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 reichte air berlin Klage beim Landgericht Potsdam ein und verlangte von der Flughafengesellschaft Schadensersatz in Höhe von 48 Millionen Euro. Die Flughafengesellschaft bestritt den Anspruch, weil laut dem damaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz nie ein fixierter Eröffnungstermin mit air berlin vereinbart worden sei.[1289] Im Mai 2013 bot die Flughafengesellschaft der air berlin 10 Millionen Euro Schadensersatz an. Zu einer Einigung über dieses Angebot kam es jedoch nicht, denn im Januar 2014 stellte der führende Richter des Landgerichts Potsdam im Verfahren von air berlin gegen die Flughafengesellschaft klar, dass es im Vertrag, den die beiden miteinander geschlossen haben, keinen festen Eröffnungstermin gegeben habe.[1290] air berlin ließ im Anschluss an die Klarstellung des Gerichts die Klage gegen die Flughafengesellschaft fallen und einigte sich mit dieser außergerichtlich auf eine Schadensersatzsumme von 2 Millionen Euro.[1291]

Die Deutsche Bahn forderte Anfang November 2015 wegen der gescheiterten Eröffnung des BER und der damit verbunden Einnahmeausfälle und Instandhaltungskosten einen Schadensersatz in Höhe von 70 Millionen Euro von der Flughafengesellschaft. Der Bahn entgehen seit der geplatzten Eröffnung Trassenentgelte. Zusätzlich wird die Bahn mit Kosten aus dem unbenutzten unterirdischen Bahnhof belastet. Die Deutsche Bahn konnte sich Ende April 2016 außergerichtlich auf eine einmalige Schadensersatzsumme von fünf Millionen Euro für das Betreiben des ungenutzten Bahnhofs einigen.[1292]

[1287] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 30. November 2012 sowie Fortsetzung am 07. Dezember 2012, FBB 553, Bl. 97
[1288] Ebd. Bl. 98
[1289] Süddeutsche Zeitung (Air Berlin will Schadensersatz – Flughafengesellschaft wiegelt ab) v. 07.11.2012
[1290] Der Tagesspiegel (Mehdorn einigt sich mit Mehdorn) v. 04.06.2014
[1291] Berliner Zeitung (Eine kleine Entschädigung für Air Berlin) v. 04.06.2014
[1292] rbb Rundfunk Berlin Brandenburg (Bahn erhält Entschädigung für ungenutzten BER-Bahnhof) v. 01.05.2016, unter: http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/05/ber-bahnhof-einigung-zwischen-bahn-und-flughafengesellschaft.htm/listall=on/print=true.html (Stand: 20.05.2016)
u. Tagesspiegel (Deutsche Bahn will Schadensersatz vom BER) v. 02.11.2015

XXI. Die merkwürdige Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft

Dass die Flughafengesellschaft über Jahre der Öffentlichkeit ein geschöntes – und mitunter falsches – Bild vom Zustand der BER-Baustelle lieferte, dürfte mittlerweile ein nicht mehr zu bestreitendes Faktum sein. Der Landesrechnungshof Brandenburg führte hierzu in seiner umfangreichen Mitteilung vom 10. Juli 2015 beispielsweise an:

> *„Die intransparenten bzw. unzutreffenden Darstellungen der FBB in ihren Lageberichten zum Ausmaß der Schallschutzproblematik und ihren Pressemitteilungen zum Kapitalbedarf und seiner Auskömmlichkeit sowie zur Einhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 verdeutlichen, dass die FBB nicht nur dem Aufsichtsrat, sondern auch der Öffentlichkeit ein geschöntes Bild von der Lage des Unternehmens vermittelte.“*[1293]

Nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme auf unbestimmte Zeit im Mai 2012 ließ sich die Flughafengesellschaft immerhin im Bereich Public Relations von externem Sachverstand unterstützen. So hat sie nach Angaben des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit die Kommunikationsagentur MSL beauftragt, für die nach eigenen Angaben auch der ehemalige Berliner Senator Peter Radunski (CDU) im Beirat tätig ist.[1294] Die Agentur sollte die Flughafengesellschaft „in Krisensituationen, wie z. B. der Verschiebung des Eröffnungstermins, sowie in Notfällen, wie z. B. bei Katastrophenfällen, […] unterstützen.“[1295] Zu den dafür entstehenden Kosten wollte oder konnte der Wowereit keine Angaben machen. In der Tat bedeutete die Verschiebung der Inbetriebnahme eine handfeste Krise für die Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft. Im Frühjahr veröffentlichte die Bürgerinitiative „Neue Aktion“ um den ehemaligen Bundestagsabgeordneten Ferdi Breidbach eine ihr zugespielte Präsentation des damaligen Leiters der Pressestelle der Flughafengesellschaft Ralf Kunkel. Die Präsentation trägt das Datum vom 28. Februar 2013. Darin ist zu lesen, dass der Anteil an „Krisen und Notfällen an der Pressearbeit“ von rund 30 Prozent im Jahr 2011 auf rund 70 Prozent im Jahr 2012 gestiegen sei.[1296] Kunkel beklagte in seiner Präsentation nicht nur eine „Hochkonjunktur für Verschwörungstheorien“, die in der Berichterstattung über das BER-Debakel um sich greifen würde. In den Medien zu Wort kommende Akteure firmierten bei Kunkel unter der hämischen Überschrift „Populisten und Experten“, die Politik ist für ihn „wankelmütig“. Und nicht nur die Medien schienen für Kunkel Gegner zu sein, auch die Politik, die die Flughafengesellschaft seit Jahren finanziell über Wasser hält, wurden von ihm so eingeordnet: „Der Airport ist vollständig politisiert und aufgrund seiner Größe viel zu präsent, um in der Krise nicht dauernd von allen möglichen Seiten attackiert zu werden.“[1297] Attackiert sah Kunkel den Flughafen hierbei vor allem durch die parlamentarischen Ausschüsse, deren Aufgabe es ist, die Beteiligung der öffentlichen Hand an der Flughafengesellschaft und das von Regierungen und Flughafengesellschaft angerichtete Desaster aufzuarbeiten: Den Untersuchungsausschuss zum BER, die Hauptausschüsse der Landtage von Berlin und Brandenburg, den Haushaltsausschuss des Bundestages sowie die verschiedenen

---

[1293] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung (vollständiger Titel) v. 10.07.2015, S. 268
[1294] http://www.mslgroup.de/uber-uns/ (Stand: 17.04.2016)
[1295] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/11465
[1296] Ralf Kunkel, Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. Über die Grenzen der Kommunikation, 288. 2. 2013, S. 5
[1297] Ebd. S. 25

Verkehrsausschüsse. Auch parlamentarische Anfragen, eines der gebräuchlichsten Mittel der Abgeordneten, die Regierungsarbeit zu kontrollieren, fielen für Kunkel unter das Stichwort Attacke.[1298] Ein Prinzip der künftigen Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft sollte laut Kunkel die „Rückkehr zum Prinzip ‚Guter Nachbar'" sein. Hier sei „ein gutes und funktionierendes Schallschutzprogramm [...] die zentrale Aufgabe einer deutlich verbesserten Anwohnerkommunikation". Hinzu sollte eine „Verstärkung der Umlandarbeit" kommen. Durchaus erwähnenswert sind zudem die von Kunkel in seiner Präsentation zusammengestellten Aussagen über Bürger/innen und BER-Kritiker/innen. Zunächst wartete er mit der unbelegten Binsenweisheit auf, Großprojekte seien in Deutschland „fast nicht mehr möglich. Wir steuern geradewegs in die blockierte Republik."[1299] Dies läge am „Eigensinn des radikalen Egoisten", der sich der „Vernunft der Mehrheit" entgegenstelle: „Selbst nach allen demokratischen Regeln abgewogene Themen, wie z. B. Flüge in Randzeiten greift der Wutbürger eigennützig an."[1300] Den „Wortführern" gehe es dabei „um Beschaulichkeit in Vororten, nicht um mehr Demokratie und Bürgerbeteiligung. [...] ‚Besorgte Bürger' skandalisieren so selbst Vorgänge, die Jahrzehnte zurückliegen. Die Medien spielen brav mit – der Quote und Auflage wegen."[1301] Wie diese Ignoranz gegenüber den in zahlreichen Gruppen, Vereinen und Initiativen manifestierten Sorgen der Anwohner/innen des BER mit dem vorgeblichen Prinzip des „Guten Nachbarn" zusammenpassen soll, erläuterte Kunkel in seiner Präsentation nicht. Vor diesem Hintergrund schien es durchaus angemessen, dass die Flughafengesellschaft bei ihrer PR-Arbeit auch externen Fachverstand zuließ. Der Berliner Senat wollte sich die Auffassung der Presseabteilung der Flughafengesellschaft über Anwohner/innen nicht anschließen. Auf Anfrage von Martin Delius teilte er mit:

> *„Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist eine eigenständige Gesellschaft mit eigener Geschäftsführung und Pressearbeit. Dementsprechend beinhalten die Presseveröffentlichungen nicht notwendigerweise auch in jedem Einzelfall die Auffassung der Gesellschafter."*[1302]

Deuteten die internen Äußerungen Kunkels zu Politik, Medien und Bürgern auf ein fragwürdiges Verständnis demokratischer Abläufe und von der Verwendung öffentlicher Gelder hin, so ließen die im April 2016 getätigten Äußerungen von Kunkels Nachfolger Daniel Abbou wenigstens einen Blick auf die nach wie vor fragwürdigen Zustände innerhalb der Flughafengesellschaft zu. Abbou hatte den Posten als Leiter der Unternehmenskommunikation zum 1. Januar 2016 angetreten. Damals hatte der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Karsten Mühlenfeld erklärt: „Ich freue mich mit Daniel Abbou einen Kommunikationsprofi gewonnen zu haben, der sowohl in den Medien als auch in der Politik über ein großes persönliches Netzwerk verfügt und Vertrauen genießt."[1303] Bevor er die Stelle bei der Flughafengesellschaft übernahm war Abbou unter anderem als Leiter der Pressestelle der Berliner Senatsverwaltung für Justiz und später in der gleichen Position bei der Senatsverwaltung für Finanzen tätig.[1304] Im April 2016 erschien im prmagazin ein ausführliches Interview. Darin hatte tätigte Abbou verschiedene Äußerungen, die einerseits als „Klartext"[1305] aufgefasst wurden, andererseits zu seiner unmittelbaren

---

[1298] Ebd.
[1299] Ebd. S. 42
[1300] Ebd.
[1301] Ebd.
[1302] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11866
[1303] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v.
[1304] prmagazin 04/2016
[1305] Vgl. bspw. Bild (Endlich spricht mal einer Klartext am BER - und schon fliegt er) v. 12.04.2016

Freistellung und schließlich der Auflösung seines Arbeitsvertrags mit der Flughafengesellschaft führten. So sagte er unter anderem:

> *„Ich habe nicht die Erwartungshaltung, dass der BER zur erfolgreichsten Baugeschichte Deutschlands wird. Dazu hat die alte Flughafen-Crew zu viel verbockt, dafür sind zu viele Milliarden versenkt worden. Das kann man nicht komplett rumreißen. Das, was man machen kann, ist, Transparenz herzustellen.“*[1306]

„Früher“ habe die Flughafengesellschaft „meist gesagt: Nein, es ist alles gut.“ Dies sei „Bullshit. Bekenne Dich dazu, wenn etwas scheiße gelaufen ist.“[1307] Im Zusammenhang mit der im Februar 2016 öffentlich gemachten umfangreichen Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg hatte Mühlenfeld in einem Schreiben an den Landesrechnungshof auf eine Geheimhaltung bestanden. Im Interview danach gefragt sagte Abbou:

> *„Obwohl der BER der politischste Flughafen Deutschlands ist, ist die Flughafengesellschaft in ihrer Struktur sehr unpolitisch. Diesen Brief hatte ich nicht gesehen. Als ich ihn gelesen habe, habe ich sehr mit der Stirn gerunzelt. Und ganz nebenbei, mit dem Regierungsflughafen war es ähnlich. Da brauchen wir unbedingt ein politisches Screening. Man hätte ja sagen können: Ich bin nicht gegen die Veröffentlichung, ich will nur die Schwärzung von geheimen Kennzahlen, damit dem Flughafen kein Schaden entsteht. Diese politische Denke fehlt dem Flughafen, das muss man ganz schnell lernen.“*[1308]

Unabhängig von der Richtigkeit dieser Aussage fiel der Leiter der Unternehmenskommunikation mit diesen Äußerungen seinem Vorgesetzten Mühlenfeld in den Rücken, indem er ihn öffentlich als politisch unerfahren und zu unbedachten Äußerungen neigend darstellte. Diese Einschätzung eines Akteurs, der durchaus über eine Innenansicht der Flughafengesellschaft verfügte, mag richtig sein. Dass der so dargestellte Flughafenchef diese Einschätzung schließlich nicht teilte, ist nachvollziehbar. Noch weniger dürfte sich Mühlenfeld über die gönnerhafte Beurteilung Abbous wenige Zeilen später gefreut haben. Mühlenfeld, so Abbou, sei Ingenieur, und

> *„Ingenieure pflegen eine andere Sprache als Journalisten und Politiker. Für diese Dolmetscherfunktion werden wir Pressesprecher bezahlt. Aber Herr Mühlenfeld ist da absolut lern- und kritikfähig, das ist ein großer Vorteil.“*[1309]

Zum Zustand des Projekts BER im Frühjahr 2016 sagte Abbou:

> *„Glauben Sie mir, kein Politiker, kein Flughafendirektor und kein Mensch, der nicht medikamentenabhängig ist, gibt Ihnen feste Garantien für diesen Flughafen. Wir können nur sagen: Wir arbeiten hart, versuchen, Wege zu finden, Probleme zu lösen, und strengen uns an, aber garantieren wird Ihnen da keiner was.“*[1310]

[1306] prmagazin 04/2016
[1307] Ebd.
[1308] Ebd.
[1309] Ebd.
[1310] Ebd.

Diese Aussage mag einerseits als eine neue Art von Transparenz in der Unternehmenskommunikation der Flughafengesellschaft gesehen werden. Zum anderen machte Abbou allerdings auch klar, dass der Zustand der Flughafenbaustelle auch vier Jahre nach der Absage der für Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme mehr als unübersichtlich war und die Verantwortlichen nach wie vor nicht in der Lage waren, nachvollziehbare Einschätzungen zum Bau des BER zu geben. Als Reaktion auf das Interview ließ sich Mühlenfeld im Berliner Tagesspiegel mit dem Satz zitieren: „Das Interview war nicht mit der Geschäftsführung abgestimmt.“[1311] Bis „auf Weiteres“ sei Abbou freigestellt und die Angelegenheit müsse auch mit dem Aufsichtsrat geklärt werden.[1312] In der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats, die am 11. April stattfand, habe der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Rainer Bomba das Thema auf die Tagesordnung setzen lassen. Laut Tagesspiegel sei im Projektausschuss „die Empörung groß“ gewesen. Der Flughafen sei „ohne Not“ in die Schlagzeilen gebracht worden.[1313] Der Regierende Bürgermeister Michael Müller habe, so berichtet die Zeitung, nach eigenen Angaben keinen Einfluss auf die Einstellung oder die Freistellung des SPD-Mitglieds und früheren Senatsangestellten Abbou genommen. „Von Müller hat Mühlenfeld für seine Entscheidung freie Hand.“[1314] Am 13. April 2016 gab die Flughafengesellschaft schließlich mit einer knappen Pressemitteilung bekannt, dass man sich von Abbou „in gegenseitigem Einvernehmen“ getrennt habe. „Grund für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses sind unterschiedliche Vorstellungen in der Pressearbeit“, heißt es in der Mitteilung.[1315]

Der RBB erläuterte in einem Kommentar seines Internetangebots richtigerweise, dass die Flughafengesellschaft seinen Vorgänger als Sprecher des Unternehmens Ralf Kunkel über Jahre „gedeckt“ habe – „trotz rüder Angriffe auf demokratische Bürger“.[1316] Ein „Abstrafung“ Abbous sei, so der Verfasser des RBB-Kommentars Sascha Adamek, vor dem Hintergrund „erstaunlich“, dass Kunkel „für kritische Journalisten bekannt für Kungeleien mit der Öffentlichkeit“ gewesen sei. Drehgenehmigungen habe dieser „am liebsten nur bei Wohlverhalten“ erteilt.[1317] Zudem verweist Adamek auch auf den oben geschilderten internen Vortrag von Kunkel im Jahr 2013. Dieser habe zu einer Zeit stattgefunden, „in der Kunkel manchmal gar nicht auf Drehanfragen kritischer Journalisten reagierte“.[1318] Die Medien seien damals für Kunkel „längst liebste Feinde geworden“.[1319] Süffisant weist der RBB-Kommentar darauf hin, dass Kunkel sich nach seinem Abgang als PR-Chef nun als so genannter Umlandbeauftragter der Flughafengesellschaft mit „mit den von ihm so beklagten ‚Wutbürgern’ in der Nachbarschaft um ihren Anspruch auf Schallschutz schlagen“ müsse.[1320]

[1311] Tagesspiegel (Schluss mit lustig) v. 12.04.2016
[1312] Ebd.
[1313] Ebd.
[1314] Ebd.
[1315] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 13.04.2016
[1316] RBB online (Zweierlei Maß). Im Internet: http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/04/kommentar-abbou-ber-sprecher-beurlaubung.html (Stand: 15.04.2016)
[1317] Ebd.
[1318] Ebd.
[1319] Ebd.
[1320] Ebd.

XXII. Exkurs: Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel?

Der Flughafen Berlin-Tegel wurde mit der Übergabe der Alliierten durch das „Gesetz zur Überleitung von Bundesrecht nach Berlin (West) (Sechstes Überleitungsgesetz) am 25. September 1990 […] als genehmigt und im Plan rechtskräftig festgestellt.“[1321] Mit dem Konsensbeschluss der Gesellschafter der Flughafengesellschaft vom 28. Mai 1996 wurde der zukünftige Flughafen Schönefeld zum „Single-Standort“ auserkoren. Im Konsensbeschluss wurde, neben der Schließung des Flughafens Tempelhof, die 2008 erfolgte, auch die Schließung des Flughafens Tegel beschlossen. Diese sollte ursprünglich im Jahr 2012 mit der Eröffnung des Flughafens BER erfolgen. Die Betreiberin des Flughafens Berlin-Tegel, die Berliner Flughafengesellschaft (BFG), konkretisierte diesen Beschluss: Sie stellte am 16. November 2001 den Antrag auf Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Tegel für die „luftverkehrsrechtliche Genehmigung und die luftrechtliche Planfeststellung“. Am 24. März 2004 reichte die BFG eine Klarstellung zum Antrag vom 16. November 2001 nach. Danach sollte nunmehr folgendes verfügt werden:[1322]

> *„Die luftrechtliche Genehmigung und die luftrechtliche Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel werden mit Ablauf von sechs Monaten rechtsunwirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Nord- und heutigen Südpiste auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Südpiste des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit einer Länge von mindestens 4.000 m jeweils sowohl bestandskräftig planfestgestellt als auch in Betrieb genommen worden sind.“*[1323]

Der endgültige Bescheid vom 29. Juli 2004 über den „Widerruf der Betriebsgenehmigung“ für den Flughafen Berlin-Tegel lautet wie folgt:

> *„Der Widerruf wird mit Ablauf von sechs Monaten wirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Nord- und heutigen Südbahn) auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn) des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF) mit einer Länge von mindestens 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen ist.“*[1324]

Der Bescheid zum Widerruf der Betriebsgenehmigung und der Entlassung aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Planfeststellungsbeschluss) des Flughafens Berlin-Tegel entfaltet seine rechtliche Wirksamkeit erst, wenn die obengenannten Voraussetzungen eintreffen. Bei diesen Voraussetzungen handelt es sich um rechtlich aufschiebende Bedingungen. Erst wenn alle Bedingungen kumulativ vorliegen, tritt die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel ein.[1325]

> *„Allerdings dürfte hierfür nicht allein die theoretische Möglichkeit einer technischen Inbetriebnahme der Start- und Landebahnen ausreichend sein, vielmehr muss dort [BER] auch tatsächlich ein Flugbetrieb stattfinden, der es erlaubt, den Flughafen*

[1321] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 4
[1322] Ebd. S. 4ff
[1323] Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Planfeststellung) vom 02.02.2006, S. 13 f
[1324] Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen für den Flughafen Berlin-Tegel v. 29.07.2004, S. 4
[1325] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 9 ff

> *Berlin-Tegel zu schließen. Ein derartiger Flugbetrieb am BER erfordert neben der tatsächlichen Inbetriebnahme der Start- und Landebahnen auch hierfür erforderliche sonstige Logistik eines Verkehrsflughafens von nicht nur untergeordneter Bedeutung. Im Zweifel sind hierzu sachverständige Feststellungen zu treffen.“*[1326]

Die planerischen Vorgaben für die Schließung des Flughafens Tegel beruhen auf dem Landesplanungsvertrag zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg. Dieser Staatsvertrag bildet die Grundlage für die gemeinsame Landesplanung, welche in Landesentwicklungsprogrammen (LEPro) festgehalten werden. Diese LEPro entfalten eine rechtlich bindende Wirkung durch Landesgesetze. So steht im § 19 Abs. 11 des LEPro 2007, dass der „nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden [soll].“ Somit können mehrere Flughäfen in Berlin betrieben werden ohne dabei eine Gesetzesänderung im Landesentwicklungsprogramm vorzunehmen.[1327] Das eigentliche Hindernis für den Weiterbetrieb von Tegel liegt im „Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)“. Der momentane Landesentwicklungsplan von 2006 legt fest, dass

> *„zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfes der Länder Berlin und Brandenburg […] der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln [ist]. Mit der Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.“*[1328]

Laut der Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages müsste für den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel eine Gesetzesänderung im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung erfolgen. Für den Bedarf einer möglichen Änderung sollen nach Art. 8 Abs. 7 des Landesplanungsvertrages die gemeinsamen Landesentwicklungspläne „spätestens zehn Jahre nach ihrer Aufstellung überprüft werden.“[1329] Diese Überprüfung müsste den Bedarf für das Flughafenverkehrsaufkommen in der Region Berlin-Brandenburg feststellen.

> *„Dieser Bedarf wird regelmäßig auf der Grundlage gutachterlicher Verkehrsprognosen ermittelt und bindet die Verwaltungen entsprechend den jeweiligen Plänen. Der Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996 und die entsprechenden Gesellschafterbeschlüsse der BBF/FBB stellen dabei keine geeignete Grundlage für Bedarfsfeststellungen in den Landesentwicklungsplänen Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) dar.“*[1330]

Die Grundlage des Landesentwicklungsplans beruht auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2002 und weicht stark von den aktuellen Zahlen ab. So sah die Prognose ein Passagieraufkommen für das Jahr 2015 von 23,2 Millionen vor. Die Verkehrsstatistik der Flughafengesellschaft hat diesen Wert bereits im Jahr 2011 überschritten und liegt für das Jahr 2015 bei 29,5 Millionen Passagieren pro Jahr.[1331]

[1326] Ebd. S. 11
[1327] Landesentwicklungsprogramm 2007, Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S. 40
[1328] Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) v. 30.05.2006, S. 8
[1329] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 15
[1330] Ebd. S. 16
[1331] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 08.01.2016

Die Bedarfsfeststellung unterliegt der parlamentarischen Kontrolle der Landesparlamente. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages führt in seinem Ergebnis aus:[1332]

> *„Die Überprüfung von Landesentwicklungsplänen steht zwar im Ermessen der Landesregierungen, dürfte aber auch durch die jeweiligen Parlamente initiiert werden können. Die parlamentarische Kontrolle kann hierbei das gesamte parlamentarische Handlungsspektrum umfassen. Dem Abgeordnetenhaus des Landes Berlin und dem Landtag des Landes Brandenburg ist es darüberhinaus auch möglich, im Zusammenhang mit Landesentwicklungsplänen gesetzesinitiativ zu werden.“*[1333]

Dem Bund als oberste weisungsbefugte Bundesbehörde, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), unterliegt die Fach- und Rechtsaufsicht und er kann ebenfalls durch seine fiskalische Beteiligung Kontrolle über die Flughafengesellschaft ausüben.[1334]

Nach einer Bedarfsermittlung und einer Änderung der Landesentwicklungspläne ist zum Weiterbetrieb des Flughafens Tegel eine Betriebsgenehmigung erforderlich. Dazu müsste der Widerrufsbescheid vom 29. Juli 2004, der eine Schließung innerhalb von sechs Monaten vorsieht, durch die BFG oder durch die zuständige Behörde des Landes Berlin modifiziert oder aufgehoben werden. Hier bedarf es einen Antrag der BFG auf Wiederaufgreifen des Verfahrens nach § 51 VwVfG, da dieser es erlaubt, die Bestandskraft eines unanfechtbaren Verwaltungsakts – wie es auf den Widerrufsbescheid zutrifft – zu durchbrechen. Denn die BFG besitzt einen Anspruch auf eine fehlerfreie Ermessenentscheidung eines Verwaltungsaktes.[1335] Des Weiteren ist für einen Weiterbetrieb des Flughafens eine Planfeststellung gemäß § 8 f. LuftVG notwendig, da auf Antrag der BFG mit dem Bescheid vom 2. Februar 2006 Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung entlassen wurde.[1336]

> *„Der Bescheid über die Entlassung aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung beinhaltet zwei verschiedene Regelungen. Einerseits die Aufhebung der gesetzlich fingierten Planfeststellung und andererseits die Entwidmung des Flughafens aus dem öffentlichen Verkehr (Verkehrsflughafen). Die Aufhebung der Betriebsgenehmigung ist nicht Bestandteil des Bescheids vom 2. Februar 2006.“*[1337]

Weiter heißt es:

> *„Insofern dürfte der Bescheid […] zwei Verwaltungsakte, nämlich die Entwidmung der Flächen als öffentlicher Verkehrsflughafen und die Aufhebung der diesbezüglichen Planfeststellung, beinhalten.“*[1338]

Eine Aufhebung oder Modifizierung kann, wie beim Widerruf der Betriebsgenehmigung vom 29. Juli 2004, durch die Antragstellung auf das Wiederaufgreifen des Verfahrens gemäß § 51

[1332] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 18
[1333] Ebd.
[1334] Vgl. ebd.
[1335] Vgl. ebd. S. 24f
[1336] Vgl. ebd. S. 24ff
[1337] Ebd. S. 27
[1338] Ebd. S. 28

VwVfG durch die BFG oder bei Änderungen der „tatsächlichen Verhältnisse“ von Amts wegen erhoben werden.[1339] Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages kommt in seiner Ausarbeitung zu dem Schluss, dass im Vordergrund eines möglichen Weiterbetriebs des Flughafens Berlin-Tegel der Bedarf eines zweiten Flughafenstandorts in der Region Berlin-Brandenburg anhand von Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen steht. Der WD empfiehlt:

> *„Im Hinblick auf das ungewisse Ereignis eines Volllastbetriebes des Flughafens BER wäre es zur Gewährleistung von Planungssicherheit für alle Beteiligten auch denkbar, zunächst in einem Moratorium die Frist von sechs Monaten zumindest mittelfristig zu erweitern, um die Wirtschaftlichkeit beider Standorte zu erproben oder um in diesem Zeitraum beispielsweise eine Kapazitätserweiterung des BER herbeizuführen.“*[1340]

Des Weiteren sollte eine Überprüfung des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung von Amts wegen herbeigeführt werden[1341] sowie

> *„für die Bestandskräftigen Bescheide vom 29. Juli 2004 (Widerruf der Betriebsgenehmigung) und 2. Februar 2006 (Aufhebung der Planfeststellung). Hierbei sind auch die überörtlichen Interessen der Öffentlichkeit im gesamtstaatlichen Gefüge für den Bereich des Luftverkehrs sicherzustellen.“*[1342]

Seit dem geplatzten Eröffnungstermin im Jahr 2012 und den immer weiter nach hinten verschobenen Eröffnungstermin des Flughafens BER entspannt sich zwischen den Befürworter/innen und den Anwohner/innen bzw. Gegner/innen ein Streit um den Weiterbetrieb des Flughafens. Mehrere Anwohner/innen die von Lärmemissionen des Flughafens betroffen sind, haben in der Vergangenheit bereits vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) gegen die Flughafengesellschaft geklagt. Sie forderten eine Nachrüstung von Schallschutz in ihren Wohnungen bzw. Häusern,[1343] da

> *„[sie] der Auffassung [sind], dass das Luftverkehrsaufkommen am Flughafen Berlin-Tegel infolge der Nichteröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg erheblich zugenommen habe. Sie hätten daher einen Anspruch auf nachträgliche Schutzmaßnahmen.“*[1344]

Bisher wurden alle Klagen gegen den Flughafen Tegel vom OVG abgelehnt. Das Gericht verwies darauf, dass durch die Novellierung des Fluglärmgesetzes vom Juni 2007 und nach dem Ablauf der Umsetzungsfrist nach 10 Jahren, ein Anspruch auf Schallschutz für die Anwohner/innen des Flughafens Tegel bestehe. Allerdings gibt es unterschiedliche Auffassungen, wann genau diese Frist erloschen ist:

> *„Entweder endet die Frist zehn Jahre, nachdem das Fluglärmgesetz in Kraft trat, also am 7. Juni 2017. Oder es kann der 31. Dezember 2019 sein, an dem Flughäfen nach*

[1339] Ebd. S. 29
[1340] Ebd.
[1341] Ebd.
[1342] Ebd.
[1343] Berliner Morgenpost (Milliardenklage von Tegel-Anwohnern wegen Lärm befürchtet) v. 19.01.2015
[1344] Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Pressemitteilung v. 11.06.2014

dem neuen Gesetz in der Pflicht wären, Lärmschutzbereiche auszuweisen und Schallschutz umzusetzen.“[1345]

Sollte der Eröffnungstermin wiederum ins Wanken geraten und es zu einer erneuten Verschiebung in einen Zeitraum nach 2017 kommen, muss damit gerechnet werden, dass die Anwohner/innen wieder Klage vor dem OVG einreichen werden um ihren Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen geltend zu machen.[1346] Dass die Sorgen der etwa 300.000 betroffenen Anwohner/innen, die nach dem Fluglärmgesetz ab 2017 Anspruch auf Schallschutz haben, nicht unberechtigt sind, bestätigte das Sondergutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen vom März 2014. Dieser ging der Frage nach, wie man Fluglärm reduzieren könnte und gibt dem Gesetzgeber dazu Reformvorschläge bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten an die Hand. Die Studie setzte sich dabei unter anderem mit der Praxis der Einzelfreigaben auseinander. Eine Einzelfreigabe erlaubt es einen Flugzeug in Ausnahmefällen, die durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) festgestellt werden müssen, beim An- und Abfliegen von den festgelegten Flugrouten abzuweichen. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass „[a]n zahlreichen Flughäfen […] die Flugzeuge in der Praxis regelmäßig und in großem Umfang von den festgelegten Flugrouten ab[weichen], weil ihnen die Flugsicherung eine entsprechende Erlaubnis erteilt.“[1347] Laut einer internen Betriebsanweisung der DFS sei es möglich „bei Abflügen ab einer Flughöhe von 5.000 Fuß (ca. 1525 Meter) bei Strahlenflugzeugen generell eine abweichende Einzelfreigabe“ zu erteilen.[1348] Dass es sich bei diesen Ausnahmefällen nicht um Notfälle handelt, sondern um ökonomische Interessen, um laut der DFS eine „beschleunigte Abwicklung des bekannten Flugverkehrs“ sicherzustellen, fand die Piratenfraktion am 14. November 2014 auf eine Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz an die Deutsche Flugsicherung heraus. Laut dem Gutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen erteilt der DFS diese Einzelfreigaben so regelmäßig, dass „neben den festgelegten Flugrouten alternative ‚faktische’ Flugrouten“ entstünden:[1349]

„Ein ‚besonders drastisches Beispiel’ stelle vor diesem Hintergrund der Flughafen Tegel dar. Hier seien Flugrouten festgelegt worden, die für Abflüge in östlicher Richtung vorsähen, dass Flugzeuge mit Zielen in westlicher oder südlicher Richtung Berlin nördlich umfliegen sollten. Tatsächlich weiche jedoch eine ‚erhebliche Anzahl von Flugzeugen’ nach Süden ab und überfliege das Berliner Stadtgebiet. Zum Teil würden hier dicht besiedelte Gebiete unterhalb von 2.000 Metern überflogen. Nach Angaben des Senats lag die Zahl der An- und Abflüge am Flughafen Tegel im Jahr 2013 bei fast 174.000. Fünf Jahre zuvor waren es noch rund 160.000. Wie viele Flüge in den letzten Jahren mit Erlaubnis der Deutschen Flugsicherung von den festgelegten Routen abwichen, kann der Senat allerdings nicht sagen. Als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der Piratenfraktion teilte er hierzu lediglich mit, dass die Flugsicherung, weder Daten über die Zahl der Flugverkehrskontrollfreigaben erhebt, noch eine entsprechende Höhenzuordnung vornimmt.’ Will heißen: Weder die Deutsche Flugsicherung noch die Berliner Landesregierung wissen, in welchem

---

[1345] Berliner Morgenpost (Milliardenklage von Tegel-Anwohnern wegen Lärm befürchtet) v. 19.01.2015
[1346] Ebd.
[1347] Vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen, Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung, Sondergutachten vom März 2014, S. 25 f
[1348] Ebd.
[1349] IFG Anfrage der Piratenfraktion vom 14. November 2014 und Sachverständigenrat für Umweltfragen, Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung, Sondergutachten vom März 2014, S. 25

> *Ausmaß die Bevölkerung im Bereich um den Flughafen Tegel überhaupt von Fluglärm betroffen ist, der dadurch hervorgerufen wird, dass die Flugsicherung auf die ökonomischen Interessen einzelner Fluggesellschaften Rücksicht nimmt. Wenn es nun, so wie die Flughafengesellschaft nicht müde wird anzukündigen, bereits kurz nach der für 2017 geplanten Inbetriebnahme des BER dazu kommt, dass dessen Kapazitäten bei der Eröffnung bereits ausgelastet sein werden und sogar ausgeweitet werden müssten, steht folgendes zu befürchten: Es werden am BER in absehbarer Zeit mehr Flugzeuge an- und abfliegen und durch die Flugsicherung beaufsichtigt werden müssen, als zunächst angenommen. Zur Beschleunigung des Betriebs und aus Rücksicht auf die ökonomischen Interessen der Fluggesellschaften wird die Flugsicherung auch beim BER von massenhaften Ausnahmen Gebrauch machen, was weitere Gebiete abseits der künftig festgelegten Flugrouten verlärmen wird. Dies ginge zu Lasten von Anwohner/innen, die heute noch gar nichts davon ahnen.“*[1350]

Auf der anderen Seite stehen die Befürworter/innen, die für eine Offenhaltung Tegels plädieren. So schlug der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn zu seinem Amtsantritt vor dem Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg vor, Tegel nicht wie geplant zu schließen. Vielmehr sei zu prüfen, ob dieser nach der Inbetriebnahme des Flughafens BER weiterbetrieben werden könne.[1351] Auch die Berliner FDP fordert einen Weiterbetrieb des Flughafens und startete dazu Anfang Dezember 2015 die Initiative „Berlin braucht Tegel“ unter der Führung des Kandidaten der FDP für die Abgeordnetenhauswahl 2016 Sebastian Czaja. Die Initiative strebt ein Volksbegehren zur Offenhaltung Tegels an und sammelte bereits 30.000 Unterschriften.[1352] Die Berliner FDP verkündete in der Pressemitteilung vom 18.04.2016, dass sie das notwendige Quorum von 20.000 Unterschriften zur Initiierung eines Volksbegehrens erreichte. Von den 30.000 eingereichten Unterschriften bei der Senatsverwaltung für Inneres und Sport waren 23.562 Unterschriften gültig.[1353]

Es bleibt festzuhalten, dass einem Weiterbetrieb des Flughafens Tegel aus Sicht des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages nichts im Wege steht. Dazu müsste die Verkehrsprognose den Bedarf eines weiteren Flughafens zur Abfertigung des geplanten Passagieraufkommens feststellen. Doch zeichnet sich bereits jetzt ab, dass der BER bei seiner Eröffnung für die prognostizierten Passagierzahlen zu klein sein wird. Das Bundesverwaltungsgericht übernahm in seinem im Urteil vom 16. März 2006 zum Nachtflugverbot am Flughafen BER die Hypothese der Planer. Im Urteil steht wie folgt:

> *„Aus der Sicht von Intraplan handelt es sich dabei eher um eine zurückhaltende, konservative Prognose. Das Aufkommen von 30 Mio. Passagieren/Jahr werde bereits vor dem Prognosejahr 2023 erreicht werden.“*[1354]

Dieses Passagieraufkommen wurde bereits im Jahr 2015 erreicht.[1355] Für das Jahr 2023 rechnen die Planer von Intraplan mit etwa 35 Mio. Passagieren, die von anderen Flughäfen

---

[1350] Benedict Ugarte Chacón/Thorsten Grünberg, Lärmende Ausnahmen. In: MieterEcho 375/2015
[1351] Berliner Zeitung (Flughafen Berlin – Mehdorn will Tegel offenhalten) v. 12.03.2013
[1352] FDP-Berlin, Pressemitteilung v. 30.03.2016
[1353] FDP-Berlin, Pressemitteilung v.18.04.2016
[1354] Bundesverwaltungsbericht, Urteil vom 16.03.2006 BVerwG 4 A 1001.04
[1355] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik, unter: http://www.berlin-airport.de/de/presse/basisinformationen/verkehrsstatistik/ (Stand: 21.04.2016)

abgefertigt werden müssten. Das heißt, dass bereits aus den vorliegenden Verkehrsprognosen eine erhöhte Bedarfsermittlung besteht, die beispielsweise durch einen anderen Flughafen kompensiert werden müsste. Der Flughafen Berlin-Tegel fertigt allein mit etwa 21 Millionen Fluggästen pro Jahr etwa das Vierfache seiner ursprünglichen Kapazitäten ab.[1356]

Bei einer möglichen Offenhaltung Tegels entweder durch eine weitere Verzögerung der Eröffnung des BER oder durch eine politische Entscheidung, würden auf die Gesellschafter immense Kosten zukommen. Der stellvertretende Fraktionsvorsitzende der SPD im Berliner Abgeordnetenhaus Jörg Stroedter warnte vor einer Offenhaltung des Flughafens in der Berliner Morgenpost vom 19. Januar 2015, da 300.000 Anwohner/innen für ihre Wohnungen Schallschutz einfordern könnten. Laut Stroedter „reden wir [dann] über ganz andere Summen als am BER“. Eine vorsichtige Schätzung der Berliner Morgenpost geht von etwa zwei Milliarden Euro für die Offenhaltung des Flughafens aus.[1357] Ein Antrag der Piratenfraktion, zumindest Vorbereitungsmaßnahmen für eine ordentliche Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu treffen, falls dieses tatsächlich notwendig würden, wurde von SPD und CDU abgelehnt.[1358]

[1356] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik, unter: http://www.berlin-airport.de/de/presse/basisinformationen/verkehrsstatistik/ (Stand: 21.04.2016)
[1357] Berliner Morgenpost (Milliardenklage von Tegel-Anwohnern wegen Lärm befürchtet) v. 19.01.2015
[1358] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2092

XXIII. Parlamentarische Anfragen und die abgewälzte Verantwortung des Regierenden Bürgermeisters

Von der Begleitung der Arbeit im Untersuchungsausschuss durch das Mittel der Schriftlichen Anfrage an den Senat von Berlin machten während der Arbeit mit dem Skandalprojekt BER alle Mitglieder des Ausschusses Gebrauch. Die Qualität der Antworten, insbesondere des Regierenden Bürgermeisters und Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit, ließ jedoch oft zu wünschen übrig. Anlässlich der mehrfach unbeantworteten Frage[1359], welche Dokumente des Projektes der sogenannten SoKo BER beim Bundesministerium für Verkehr Eingang fanden, klagte der Abgeordnete und Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Delius vor dem Landesverfassungsgerichtshof auf Achtung seiner Rechte nach § 45 (1) VvB und auf die konkreten Antworten zu den gestellten Fragen.[1360] Die Senatskanzlei und mit ihr der Regierende Bürgermeister hatten zunächst angegeben, nicht auf die Frage nach der Arbeit einer Einrichtung des Bundes antworten zu müssen, dann aber im Fortgang der Klage die entsprechenden Informationen doch nachgereicht. Gegenstand der Klage waren nicht nur zwei konkrete Schriftliche Anfragen, die Delius als beispielhaft für den Umgang des Senats mit seinem Fragerecht angab, sondern auch mögliche grundsätzliche Einschränkungen des Fragerechts und der Antwortpflicht des Senats. Der Landesverfassungsgerichtshof entschied in seinem Urteil vom 18. Februar 2015 eben auch über allgemeine Grundsätze und ließ den Einwurf des beklagten Senats, dass die gegenständigen Anfragen inzwischen beantwortet sein, nicht gelten.[1361] In seiner Entscheidung führte der Landesverfassungsgerichtshof aus, dass eine Nichtbeantwortung einzelner Fragen nur mit einer konkreten Begründung erfolgen kann, die sich nicht auf den zur Beantwortung nötigen Aufwand beziehen dürfe. Der LVerfGH zählte abschließend folgende zulässige Gründe für eine Nichtbeantwortung auf: „das Gewaltenteilungsprinzip, das Staatswohl, Grundrechte Dritter, die Funktions- und Arbeitsfähigkeit der Regierung sowie die Missbrauchsgrenze“. Weiterhin stellte der LVerfGH fest, dass die übliche Praxis der zusammengefassten Beantwortung einzelner Teilfragen nur dann zulässig ist, wenn sichergestellt wird, dass in der Beantwortung keine einzige Teilfrage unbegründet ausgelassen wird.

> *„Zulässig ist es danach auch, wenn lediglich zusammenfassende, sich auf den Kern der Frage konzentrierende Antworten gegeben werden (vgl. Bayerischer Verfassungsgerichtshof, Entscheidung vom 6. Juni 2011, a. a. O., juris Rn. 102). Begrenzt wird dieser Antwortspielraum jeweils durch die Pflicht des Senats zur vollständigen und zutreffenden Antwort (vgl. Verfassungsgerichtshof für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 19. August 2008 - 7/07 -, juris Rn. 249).“*

Aufgrund seines grundsätzlichen Charakters kann das Urteil als maßgeblich für den Umgang der Exekutive mit dem verfassungsmäßigen Fragerecht der Abgeordneten und deren Kotrollaufgabe gelten.

Nachdem sich im Nachhinein herausgestellt hatte, dass eine Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Delius durch den Regierenden Bürgermeister Michael Müller im Dezember 2014 zu möglichen Problemen im Zusammenhang mit den Deckenlasten im Terminalgebäude des BER falsch beantwortet worden war[1362], ging der Senat in der Beantwortung ähnlicher

---

[1359] Die Klage bezog sich konkret auf die beiden Schriftlichen Anfragen unter Drs. 17/13313 und Drs. 17/13176
[1360] Berliner Morgenpost (Pirat Delius verklagt Wowereit vor Verfassungsgericht) v. 16.05.2014
[1361] Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin, Beschluss vom 18. Februar 2015 Az. 92/14
[1362] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperidoe, Drucksache 17/15139

Anfragen auf Distanz zur Flughafengesellschaft. So verwies Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup in der Antwort auf eine Schriftliche Anfrage von Delius im Oktober 2015 nicht nur auf den Umstand, dass seine Antwort auf Angaben der Flughafengesellschaft basiert. Dies allein wäre keine außergewöhnliche Formulierung, da sich der Senat bei der Beantwortung von Anfragen zu landeseigenen Unternehmen regelmäßig auf die Angaben der Unternehmen stützt und dies in seiner Beantwortung auch angibt. Neu an der Antwort von Lütke Daldrup war der folgende Satz: „Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Richtigkeit der Angaben im ausschließlichen Verantwortungsbereich der Geschäftsführung der FBB liegt“.[1363] Die selbe Formulierung stellte der Regierende Bürgermeister einer anderen Anfrage zum BER ebenfalls voran.[1364]

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei Müller nicht nur um den Regierenden Bürgermeister, sondern auch um den damaligen Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft handelt, ist solch eine einschränkende Vorbemerkung in einer offiziellen Antwort auf eine parlamentarische Anfrage verwunderlich. Zum einen wäre Müller als Regierender Bürgermeister in der Verantwortung gewesen, dem Parlament eine möglichst ausreichende Antwort zukommen zu lassen und nicht lediglich angebliche Angaben der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft scheinbar ungeprüft wiederzugeben. Weiterhin hätte es Müller als Aufsichtsratsvorsitzendem gut zu Gesicht gestanden, seine möglicherweise vorhandenen Zweifel an den Angaben der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft mit dieser selbst zu klären und nicht dem Parlament mehr oder weniger deutlich mitzuteilen, dass er für die Angaben der von ihm beaufsichtigten Geschäftsführung keine Gewähr übernimmt.

Einige Umstände, die die Piratenfraktion im Zusammenhang mit dem BER unter Zuhilfenahme parlamentarischer Anfragen behandelt hat, wollen wir an dieser Stelle kurz vorstellen. Insgesamt hatte die Piratenfraktion im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens rund 140 Anfragen an den Senat gestellt.

a.) Überwachung von Flughafengegnern

Die Piratenfraktion fragte den Senat am 29. Mai 2013, ob Flughafenkritiker durch den Senat und die Polizei überwacht würden. Bei der Beantwortung der Anfrage durch den Staatssekretär für Inneres Bernd Krömer erklärte dieser, dass Versammlungen mit „BER-Bezug“ in Berlin und Umgebung von Beamten in Zivil überwacht worden seien. Selbige wurden „zur Gefahrenabwehr und zur Strafverfolgung eingesetzt“ und sollten die „Versammlungen vor Störungen schützen.“[1365] Der Vorsitzende des Untersuchungsausschuss Martin Delius verurteilte dieses Vorgehen im Neuen Deutschland scharf: „Wer sich nicht mehr versammeln kann, ohne das polizeiliche Ermittler inkognito eingeschleust werden, der kann auch nicht mehr frei seine Meinung äußern.“[1366] Weiter heißt es: „Nicht jeder, der staats- oder regierungskritisch denkt und handelt, ist gleich ein Fall für den Staatsschutz.“[1367] Er sehe nicht, dass eine konkrete Gefahr für die öffentlichen Stellen und die Flughafengesellschaft bestehe. Krömer hatte die Beobachtung von Flughafenkritikern damit gerechtfertigt,

[1363] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache. 17/17076
[1364] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache. 17/17109
[1365] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12149
[1366] Neues Deutschland (Flughafenkritiker im Visier) v. 01.08.2013
[1367] Ebd.

> *„dass im Zusammenhang mit Versammlungen mit ‚BER-Bezug' Ermittlungsverfahren eingeleitet worden seien – unter anderem wegen des Verdachts der Körperverletzung, des Widerstandes gegen Vollstreckungsbeamte und des Landfriedensbruchs."*[1368]

Im Nachgang der Aufarbeitung der Vorkommnisse um die Kriminalisierung der Flughafengegner/innen stellte sich in einem Schreiben von Krömer an den Innenausschuss des Abgeordnetenhauses heraus, dass die Senatsverwaltung für Inneres und Sport bei der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage falsche Angaben gemacht hatte und „keine Ermittlungsverfahren gegen Teilnehmer/innen mit ‚BER-Bezug' eingeleitet worden sind."[1369] Der einsatzführenden Dienststelle der Polizei war ein Recherchefehler unterlaufen. Die Polizei hatte bei ihrer Dokumentation „mehrere Versammlungen mit örtlichen und zeitlichen – aber nicht thematischen – Zusammenhängen zusammengefasst." Dies habe dazu geführt, „dass die in der Abschlussmeldung erfassten Gesamtvorkommnisse des Einsatztages ohne weitere Differenzierung zur Beantwortung der […] Kleinen Anfrage herangezogen wurden."[1370] Auf die Frage, ob sich der Senat für die falsche Darstellung bei den Betroffenen entschuldigt habe, antwortet dieser:

> *„Die Senatsverwaltung für Inneres und Sport hat bereits mehrfach – u.a. bei einem Teilnehmer und Organisator von Protestversammlungen zum BER – ihr Bedauern über die fehlerhafte Beantwortung zum Ausdruck gebracht, insbesondere, weil dies bei Bürgerinnen und Bürgern zu einer vermeidbaren Verunsicherung geführt hat. Es konnte der falsche Eindruck oder das Gefühl entstehen, dass sie kriminalisiert und überwacht werden. Ein solcher Fehler hätte nicht auftreten dürfen."*[1371]

b.) Kein Ausstiegsszenario für den Fall nicht mehr handbarer Probleme

Am 7. Mai 2013 stellte die Piratenfraktion eine Anfrage an den Senat hinsichtlich eines möglichen Ausstiegsszenarios der Flughafengesellschaft für nicht mehr handhabbare Probleme mit dem Bau des BER. Der Senat antwortete, dass er ein Ausstiegsszenario nicht in Erwägung ziehe. Stattdessen gab sich der Senat kämpferisch und war der Überzeugung „den Flughafen BER unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen zeitnah fertigzustellen."[1372] Ein Jahr später stellte die Piratenfraktion die gleiche Anfrage und bekam fast exakt die gleiche Antwort.[1373]

c.) Was passierte mit den „Akten im Müll"?

Am Montag dem 23. Juni 2014 entdeckte ein Bauarbeiter vor dem Victoria-Center in der Marktstraße in Berlin-Lichtenberg zwei Abfallcontainer voller Akten zum Flughafen BER.[1374] Bei den Unterlagen handelte es sich um solche aus der Planungsgesellschaft pg bbi, wie durch die spätere Schriftliche Anfrage der Piratenfraktion im Oktober 2014 herauskam. Die stichprobenartige Sichtung der Akten durch die Flughafengesellschaft habe ergeben, dass es sich bei diesen um Belegkopien zur Bauüberwachung des Fluggastterminals handelte.

[1368] Ebd.
[1369] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12653
[1370] Ebd.
[1371] Ebd.
[1372] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12047
[1373] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/13750
[1374] Berliner Kurier (Vertrauliche Flughafen-Akten im Müll gelandet!) v. 24.06.2014

Nach der abgeschlossenen Ermittlung durch die Behörden seien diese der pg bbi wieder zurückgegeben worden und befänden sich nun im Verantwortungsbereich von gmp. Eine Dokumentation des Aktenbestandes seitens der Flughafengesellschaft fand nicht statt.[1375] Der frühere BER-Brandschutzplaner Alfredo di Mauro äußerte den Verdacht, dass es sich bei dem Fund um Akten aus der Marktstraße 8 handelte, dem ehemaligen Sitz des Büros der JSK. Diese ging im Herbst 2013 in die Insolvenz und schied aus der pg bbi aus.[1376]

d.) Welche wirtschaftlichen Nachteile wären der Flughafengesellschaft bei der Ausweitung des Nachtflugverbots entstanden?

Am 7. Mai 2014 äußerte der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in einer Pressemitteilung seine Bedenken zu einer Ausweitung des Nachtflugverbotes. Er betonte die Einhaltung der bisherigen Regelung, die ein Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr am Flughafen BER vorsieht. Eine Ausweitung des Nachtflugverbots würde zu „unzumutbaren Wettbewerbsnachteilen“ führen.[1377] Die Piratenfraktion stellte daraufhin eine Schriftliche Anfrage, worum es sich bei diesen Wettbewerbsnachteilen im Einzelnen handle. Wowereit sah in seiner Antwort die Entwicklung des „Drehkreuzes Berlin“ durch eine Ausweitung des Nachtflugverbotes gefährdet, da vor allem die Frühmorgen- und Spätverbindungen von Geschäftsreisenden genutzt würden. Diese müssten ihren Aufenthalt am Zielort verkürzen. Des Weiteren wären Langstreckenflüge aus Asien durch die Ausweitung betroffen, die aufgrund der Zeitverschiebung in den Hauptstoßzeiten um 6 Uhr morgens in Europa ankommen.[1378] „Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten würde somit den Ausbau der internationalen Anbindung Berlins stark gefährden.“[1379] Zur Berechnung der Wettbewerbsnachteile beauftragte der Senat die Firma Intraplan Consult.[1380] Weiter hieß es seitens des Senats:

> *„Die Ausweitung des Nachtflugverbotes auf einen Zeitraum 22:00 – 06:00 Uhr würde sowohl zu gravierenden betriebswirtschaftlichen Verlusten bei der FBB wie auch zu einem hohen gesamtwirtschaftlichen Schaden führen.“*[1381]

Im Detail hieße das:

> *„Passagiervolumen: Verlust von 227 Millionen Passagieren (Zeitraum 2013-2035)*
> *Aviationerlöse: Verlust von 3,5 Milliarden € (Zeitraum 2013-2035)*
> *Arbeitsplätze:Verlust von 20.000 Arbeitsplätzen (Stichjahr 2025)*
> *Steuereinnahmen: Verlust von 300 Mio. € Steuereinnahmen (Stichjahr 2025)“*[1382]

e.) Ein Nachnutzungskonzept für den BER?

Am 27. April 2011 stellte der Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) ein Nachnutzungskonzept für den Flughafen BER „Zentralflughafen Deutschland“ vor. Dieses schlägt einen neuen Standort für den Flughafen in Sperenberg vor, da dieser Standort einen

---

[1375] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/14740
[1376] Berliner Kurier (Vertrauliche Flughafen-Akten im Müll gelandet!) v. 24.06.2014
[1377] Senatskanzlei Regierender Bürgermeister, Pressemitteilung v. 07.05.2014
[1378] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/13748
[1379] Ebd.
[1380] Ebd.
[1381] Ebd.
[1382] Ebd.

24h-Betrieb garantiere und eine höheres Passagieraufkommen abfertigen könne als es der BER jemals könnte, während gleichzeitig die Lärmbelastung für die Bevölkerung auf ein Minimum reduziert würde. Die bereits fertig gebauten Gebäude am Standort Schönefeld sollten zu einem Sonderplatz umgewidmet werden. Auf diesem Gelände sollten unter anderem ein Messegelände für Berlin und Brandenburg, verschiedene Forschungseinrichtungen, eine medizinische Spezialklinik sowie der neue Regierungsflughafen entstehen.[1383] Auf eine Schriftliche Anfrage der Piratenfraktion vom 6. März 2013, wie er das Nachnutzungskonzept des BVBB beurteile, antwortet der Senat, dass er „[d]as genannte Konzept des BVBB, das u.a. einen ‚Zentralflughafen Deutschlands Sperenberg' beinhaltet"weder für sachgerecht noch für tragfähig halte. Der Senat begründet dies mit dem Konsensbeschluss, der den Standort Schönefeld festlegte und der in dem anschließenden Planungsverfahren „höchstrichterlich" bestätigt worden sei.

f.) Monatliche Kosten der BER-Baustelle

Welche Kosten der Flughafengesellschaft monatlich durch die vor sich hindämmernde BER-Baustelle entstehen, ist unklar. Zumindest sind weder Senat noch Flughafengesellschaft willens oder in der Lage, die monatlich anfallenden Kosten einigermaßen genau zu beziffern. So sprach beispielsweise Hartmut Mehdorn in einer Anhörung vor dem Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 5. Juni 2013 von rund 20 Millionen Euro, die monatlich zu stemmen seien:

> *„Wir haben aber keine Einnahmen, weil wir eben noch nicht drin sind und das Ding noch nicht scharfgeschaltet haben. Wenn Sie alle Kosten sehen – Stromkosten, Reinigungskosten, Gebühren, Versicherung –, sind Sie schnell bei diesen 20 Millionen plus/minus."*[1384]

Laut einem Bericht des Handelsblattes vom 6. Mai 2013 soll Mehdorn jedoch dem Bundesverkehrsministerium monatliche Kosten in Höhe von 35 bis 40 Millionen Euro mitgeteilt haben.[1385] Der Senat wiederum nannte dem Parlament völlig andere Zahlen. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage von Martin Delius heißt es:

> *„Die erwarteten Mehrkosten der Terminverschiebung für das operative Geschäft lassen sich zurzeit mit insgesamt rd. 16,5 Mio. EUR pro Verzögerungsmonat beziffern. Hierin sind sowohl Mindereinnahmen als auch Mehraufwendungen aus dem Weiterbetrieb der Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel aufgrund der Nichteröffnung des BER enthalten. Weitere Präzisierungen sind der FBB nicht möglich."*[1386]

Unklar ist zudem, wie sich die oben genannten Summen überhaupt zusammensetzen sollen. Auch hier waren Flughafengesellschaft und Senat bislang nicht in der Lage, das Parlament ordentlich zu informieren. Angeblich wusste die Flughafengesellschaft nicht einmal, wie viele Mieteinnahmen ihr pro Monat, in dem der BER nicht in Betrieb genommen wird, entgehen. Der Regierende Bürgermeister Wowereit jedenfalls beantwortete entsprechende Anfragen mit

---

[1383] Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB), Nachnutzungskonzept BER Zentralflughafen Deutschland v. 27.04.2011
[1384] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/28, S. 18
[1385] Handelsblatt (Der teure Geisterflughafen) v. 6. 5. 2013
[1386] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12084

nichtssagenden Versatzstücken und vor allem ohne Zahlen: „Die Mieteinnahmen wurden auf Basis der Eröffnung des BER kalkuliert. Diese sollen auch weiterhin mit der Inbetriebnahme des BER realisiert werden.“[1387]

g.) Flughafen BER – Gefahr für Rollstuhlnutzer/innen

Im August 2012 fragte Martin Delius den Senat, ob der BER rollstuhlgerecht geplant und gebaut wurde. Hierzu führt der Senat aus, dass „Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer die vertikalen Rettungswege über Treppenhäuser und die damit verbunden Fluchtwege aufgrund der vorhandenen Stufen nicht nutzen können.“[1388] Eine derartige Anlage der Fluchtwege sei jedoch bei Sonderbauten wie Flughäfen üblich. Zu den Maßnahmen, mit denen Rollstuhlnutzer/innen im Brand- oder Katastrophenfall gerettet werden sollen, erläutert der Senat das von der Flughafengesellschaft angedachte, aber nach Aussage verschiedener Behindertenverbände unübliche, „Rettungskonzept für Rollstuhlnutzer“:

> *„Danach werden entsprechende Wartezonen vor Aufzügen bzw. in den notwendigen Fluren oder Treppenräumen eingerichtet, in denen eine stabile, raucharme Schichtung sichergestellt ist. Dort sind auch Wechselsprechstellen eingerichtet, die eine Kommunikation zur Sicherheitszentrale/Leitstelle der Feuerwehr gewährleisten. Sollte eine Person nicht eigenständig in den nächsten sicheren Bereich fahren können, so ist eine persönliche Ansprache über die Sprechstellen sichergestellt. Die Leitstelle wird dann die im Gebäude befindlichen Räumungshelferinnen und Räumungshelfer zu dieser Stelle rufen, ggf. wird auch die Feuerwehr zur weiteren Evakuierung herbeigeholt. Sämtliche Aufzüge verfügen ebenfalls über diese Sprechstellen-Ausstattung.“*[1389]

Ein eigener Notarzt soll übrigens nach Angaben des Regierenden Bürgermeisters auf dem Gelände des BER nicht stationiert werden. Allerdings liege die Entscheidung darüber beim Landkreis Dahme-Spreewald.[1390]

[1387] Ebd.
[1388] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10878
[1389] Ebd.
[1390] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11481

XXIV. Fazit

Als Ergebnis der Untersuchungen zum Debakel um den Flughafen BER wollen wir die nachfolgenden Feststellungen treffen:

Dass die Wahl für den Standort Schönefeld für den neuen Flughafen aus fachlicher Sicht falsch und lediglich politisch begründet war, dürfte aus heutiger Sicht unstrittig sein - auch wenn die Fraktionen von SPD und CDU eine entsprechend klar formulierte Passage nicht in den Mehrheitsbericht aufnehmen wollten.

Was allgemein am Planfeststellungsverfahren für den Bau des Flughafens kritisiert wurde, führten wir an Hand des dokumentierten Vorgangs um einen Vermerk des Gutachters Günther Gaentzsch an einem konkreten Beispiel aus. Die damalige Planfeststellungsbehörde unter Rainer Bretschneider muss sich den Vorwurf gefallen lassen, unsauber gearbeitet und eher die Interessen der antragstellenden Flughafengesellschaft verfolgt, als einen objektiven Standpunkt eingenommen zu haben. Dass, wie der Zeuge Joachim Leyerle schilderte, Bretschneider zudem auf die an sich unabhängige Anhörungsbehörde Einfluss genommen haben soll, verstärkt die Kritik an der damaligen Planfeststellungsbehörde.

Die Flughafengesellschaft - genauer: deren Geschäftsführung im Verbund mit dem Aufsichtsrat - griff durch zahlreiche Änderungsanordnungen in den Ablauf des Projekts ein und führte dadurch Verzögerungen durch Termin- und Planungschaos mit herbei. Dass die Planer der pg bbi diesen Änderungswünschen nicht vehement entgegen traten, sondern die sich dadurch ergebenden neuen Beauftragungen bereitwillig annahmen, ist ein klares Versäumnis auf Planungsebene. Sich nach der Verschienung der Inbetriebnahme über die zahlreichen Änderungsanordnungen zu beschweren, stellt u. E. den Versuch dar, sich aus der Verantwortung zu nehmen.

Dass es dem Projekt BER wenig dienlich war, Bauausführung und Bauüberwachung an den selben Auftragnehmer - die pg bbi - zu übergeben, wurde innerhalb der Flughafengesellschaft bereits 2010 debattiert. Umso erstaunlicher ist die Tatsache, dass nach der Verschiebung der Inbetriebnahme 2012 von Aufsichtsratsmitgliedern so getan wurde, als sei ihnen dieser Umstand völlig neu.

Dass im Jahr 2010 bereits Verzüge festzustellen waren, die die damals festgelegte Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 als mindestens sehr ambitioniert erscheinen ließen, war der Geschäftsführung bekannt. Dennoch hielt sie unter Inkaufnahme aller Risiken am einmal ins Auge gefassten Inbetriebnahmetermin fest. Gleiches gilt für die Risiken und schließlich tatsächlich eingetretenen Folgen, die sich aus der Insolvenz der IGK IGR ergaben. Die Flughafengesellschaft hätte eingreifen müssen, um diese Folgen abzufangen. Sie verließ sich stattdessen auf Zusicherungen der in der pg bbi verbliebenen Unternehmen, die diese wiederum nicht einhielten.

Wie der Umgang des damaligen Geschäftsführers Rainer Schwarz mit den Warnschreiben von McKinsey von März/April 2012 tatsächlich war, konnte nicht abschließend geklärt werden. Schwarz gab hierzu an verschiedenen Stellen unterschiedliche Darstellungen ab, Klaus Wowereit wiederum widersprach einer Darstellung von Schwarz. Festzuhalten ist, dass McKinsey den Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 bereits im März 2012 deutlich in Frage stellte, dass die Geschäftsführerebene der Flughafengesellschaft diese Warnungen kannte und

dass sie den Aufsichtsrat hierüber nicht informiert hat. Letzterer beschloss im April 2012 millionenschwere aber unnötige „Endspurtmaßnahmen“.

Ohnehin ist Schwarz eines der einprägsamsten Beispiele für die von uns in der Einleitung angeführte Unfähigkeit, Arroganz und Uneinsichtigkeit. Nicht nur, dass sein lautes und dreistes Auftreten vor dem Untersuchungsausschuss völlig unangemessen war. Auch der von ihm an verschiedenen Stellen immer wieder vorgetragene Hinweis, als Sprecher der Geschäftsführung sei er für den Bau des Flughafens nicht verantwortlich gewesen, ist, vorsichtig ausgedrückt, verlogen und lächerlich. Als Geschäftsführer ist Schwarz neben Körtgen einer der Hauptverantwortlichen für das Desaster. Allerdings blieben sein Versagen und seine Pflichtverletzungen für ihn ohne weitreichende Folgen. Die Flughafengesellschaft wehrte sich, als er gegen seine Kündigung vor Gericht zog, nur halbherzig, um Schadensersatzansprüchen von durch sie geschädigten Unternehmen zu entgehen. Schwarz und Flughafengesellschaft hielten sich an der Versicherung schadlos, die das Unternehmen für seinen Geschäftsführer abgeschlossen hatte. Dass Klaus Wowereit über Monate an Schwarz als Geschäftsführer festhielt, obwohl der Anteilseigner Bund für eine Trennung von Schwarz plädierte, ist völlig unverständlich.

Dass der Controllingbericht 01/2012, der für die letzte Aufsichtsratssitzung vor der Verschiebung der Inbetriebnahme am 20. April 2012 erstellt wurde, unter Anweisung von Manfred Körtgen entschärft, also manipuliert, wurde, ist unstrittig. Die Aussagen Körtgens vor dem Untersuchungsausschuss zu der von ihm in diesem Zusammenhang in Auftrag gegebenen E-Mail zeigte sein absolut nicht vorhandenes Unrechtsbewusstsein. Dass Körtgen die Verantwortlichkeit für die Formulierung in der E-Mail auf seinen Referenten schob, zeigt darüber hinaus, welche Unternehmenskultur unter Schwarz/Körtgen innerhalb der Flughafengesellschaft herrschte.

Die am 20. April 2012 vom Aufsichtsrat auf Veranlassung der Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen beschlossenen „Endspurtmaßnahmen“ erwiesen sich letztlich als unnötig. Dass hierzu mehrere Millionen Euro unnötigerweise aufgewendet werden mussten, liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung, die den Aufsichtsrat über den Zustand des Projekts falsch informierte, und des Aufsichtsrats, der sich blind auf die Angaben der Geschäftsführung verließ. Die Aussage des Technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012, er habe sich auf Aussagen von Fachleuten verlassen müssen, ist geradezu haarsträubend vor dem Hintergrund, dass es sich bei Körtgen um den innerhalb der Flughafengesellschaft an höchster Stelle für das Projekt Verantwortlichen handelte.

Der nach der Verschiebung im Mai 2012 von der Geschäftsführung vorgeschlagene neue Inbetriebnahmetermin 17. März 2013 wurde vom Aufsichtsrat ohne Kenntnis des tatsächlichen Zustands der BER-Baustelle beschlossen. Wie in den Jahren zuvor verließ sich das Gremium auf die ungeprüften Angaben der Geschäftsführung - und das, obwohl die Aufsichtsratsmitglieder nach der Verschiebung immer wieder angaben, von der Geschäftsführung im Vorfeld unzureichend informiert worden zu sein. Spätestens ab Mai 2012 hätten die Aufsichtsratsmitglieder den Angaben von Joachim Korkhaus und Rainer Schwarz zutiefst misstrauen müssen.

Ebenso dilettantisch wie sie das Projekt BER durchführte, versuchte sich die Flughafengesellschaft mit der Haftungsprüfung für Mitglieder der Geschäftsführung und des

Aufsichtsrats. Diese Prüfung ist im Ergebnis als völlig untauglich anzusehen, weil Akteure, deren Handeln überprüft werden sollte, zumindest theoretisch auf die Prüfung Einfluss nehmen konnten. Weiterhin wurde der zu prüfende Zeitraum bewusst eingeschränkt und die gesamte Prüfung somit von vorneherein unzulänglich angegangen. Nichtsdestotrotz wurden durch das Haftungsprüfungsgutachten Pflichtverletzungen der Geschäftsführung festgestellt, für die diese bis heute nicht belangt wurde.

Die Risiken, die durch eine Trennung von der pg bbi im Mai 2012 geschaffen wurden, waren innerhalb der Gremien der Flughafengesellschaft auch schon zum Zeitpunkt der Trennung bekannt. Es lag sogar eine deutliche schriftliche Warnung der von der Flughafengesellschaft mit dem Trennungsprozedere beauftragten Rechtsanwaltskanzlei hierzu vor. Bereits im Lauf des Jahres 2012 wurde der Aufsichtsrat mehrfach über die schließlich eingetretenen Folgen der Trennung von der pg bbi unterrichtet. Eine dokumentierte Folge ist ein monatelanger Stillstand auf der BER-Baustelle, der durch diese verhängnisvolle Entscheidung des Aufsichtsrates unter Klaus Wowereit herbeigeführt wurde. Die Entscheidung des Aufsichtsrats erweist sich in der Rückschau als äußerst schädlich für das gesamte Projekt. Dass Wowereit die Trennung von der pg bbi dennoch im Nachhinein als richtig bezeichnete, deutet auf einen deutlichen Realitätsverlust hin.

Die Protokolle des Aufsichtsrats sind insgesamt wenig tauglich, um die Entwicklungen bei Flughafengesellschaft und Projekt BER nachvollziehen zu können. Es handelt sich um knappe Inhaltsprotokolle, die die in dem Gremium tatsächlich stattgefundenen Diskussionen nur sehr eingeschränkt wiedergeben. Dies ist nicht nur für die Arbeit eines Untersuchungsausschusses hinderlich, es ist insbesondere auch für die Aufsicht des Unternehmens erschwerend, wenn die Entscheidungen sowie die Entscheidungsfindungen des Aufsichtsrats nicht völlig nachvollziehbar archiviert werden. Technisch wäre die Abfassung eines Inhalts- sowie eines Wortprotokolls ohne weiteres machbar.

Die von der Senatsverwaltung für Finanzen herausgegebenen Hinweise für die vom Land Berlin in Unternehmen entsandte Aufsichtsratsmitglieder lassen eine tiefer gehende Aufsicht und Kontrolle über die Flughafengesellschaft eindeutig zu. Die Aufsichtsratsmitglieder Klaus Wowereit und Frank Henkel nutzten diese gegebenen Möglichkeiten offensichtlich nicht. So wäre die Hinzuziehung externer Sachverständiger, die den Aufsichtsrat bei seiner Tätigkeit bzw. einzelne Mitglieder des Gremiums unterstützen, jederzeit möglich gewesen. Bei der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen wurde in sträflich naiver Weise darauf verzichtet. Die Geschäftsführertätigkeit von Hartmut Mehdorn wurde durch den Verzicht auf ein externes Controlling nicht angemessen beaufsichtigt. Dass Innensenator Frank Henkel diesen Verzicht auf ein externes Controlling im Aufsichtsrat unterstützte zeigt, dass seitens der Vertreter des Landes Berlin keinerlei Lernprozess nach der Verschiebung der Inbetriebnahme 2012 eingesetzte. Dabei hätte insbesondere Frank Henkel die Begleitung durch externe Sachverständige für seine Aufsichtsratstätigkeit benötigt.

Wie schlecht die Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft zusammen arbeiteten, wird durch die dokumentierten wiederholten Klagen aus der Senatsverwaltung für Inneres deutlich. Wowereit und Henkel kamen den Hinweisen der Senatsverwaltung für Finanzen für vom Land Berlin entsandte Aufsichtsratsmitglieder offenbar nicht nach, sich über eine gemeinsame Auffassung über die Unternehmensaufsicht zu verständigen.

Das von Hartmut Mehdorn im Verbund mit der Unternehmensberatung Roland Berger ins Leben gerufene Projekt SPRINT erweist sich in der Rückschau als wenig erfolgreich. Dokumentiert ist, dass selbst im Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen nicht vollständig nachvollzogen werden konnte was mit diesem Projekt letztlich bezweckt werden sollte. Auch die Kritik des Bundesrechnungshofes an dem Projekt ging in eine ähnliche Richtung. Ob die Errichtung des BER durch SPRINT tatsächlich beschleunigt wurde, ist fraglich - zumindest die nach 2012 mehrfach erfolgte Verschiebung der Inbetriebnahme auf unbestimmte Zeit spricht nicht dafür.

Die Koalition aus SPD und CDU verweigert sich bis heute, das Projekt BER in einer gesammelten, übersichtlichen Weise im Abgeordnetenhaus zu behandeln. Dass ein milliardenschweres Projekt von einem Parlament in regelmäßigen Sitzungen und unter Anwesenheit tragender Akteure behandelt werden kann, zeigt der Landtag Brandenburg mit seinem Sonderausschuss BER. Im Berliner Abgeordnetenhaus wird das Projekt BER - so wie es auch am Ende des Mehrheitsberichts zu lesen ist - in zahlreichen unterschiedlichen Zusammenhängen behandelt: Plenarsitzungen, Bauausschusssitzungen, Hauptausschusssitzungen, Sitzungen des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling sowie über Jahre im Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel. Dass Debatten zu Einzelaspekten des Projekts und verschiedene Anhörungen maßgeblicher Akteure in unterschiedlichen Ausschüssen keine geordnete Behandlung des Parlaments mit dem BER möglich machen, liegt auf der Hand. Entsprechende Anträge der Piratenfraktion, den Senat dazu aufzufordern, dem Parlament wenigstens einen regelmäßigen Bericht zum Projekt vorzulegen, wurden von SPD und CDU abgelehnt. Wenn die Koalitionsfraktionen nun am Ende des Mehrheitsberichts vorsichtige Überlegungen versuchen, wie das Parlament künftig besser informiert werden könnte ist dem entgegenzuhalten, dass SPD und CDU sich in der nun endenden 17. Wahlperiode nicht nur entsprechenden Anträgen der Opposition konsequent verweigerten, sondern darüber hinaus seit 2011 nicht in der Lage waren, eigene Ideen in diesem Zusammenhang zu entwickeln. Man beließ es seitens der Koalitionsfraktionen in verschiedenen Debatten bei dem Mantra, dass man sich durch die Informationspolitik des Senats ja stets gut informiert fühle. Die parlamentarische Kontrolle des milliardenschweren Projekts BER, welches seit Jahren am Tropf des Landeshaushalts hängt, wurde und wird durch die Fraktionen von SPD und CDU behindert.

Ein Beispiel für die beschönigende Sichtweise, die die Koalitionsfraktionen in den Mehrheitsbericht einfließen ließen, ist ein Passus zur Positionierung des Bauordnungsamts des Landkreises Dahme-Spreewald bzgl. der von der Flughafengesellschaft Anfang 2012 angestrebten Inbetriebnahme vor Fertigstellung (Mehrheitsbericht Kap.VII 3. b.). Ursprünglich war im Berichtsentwurf zu lesen, dass Aussagen des Bauordnungsamts „eine Genehmigung des Antrags faktisch von vorneherein ausschlossen“. Dies ist richtig und wird in unserem Sondervotum mit originalen Quellen belegt. Die Koalitionsfraktionen setzten in der Abstimmung über den Ausschussbericht durch, dass die Worte „von vorneherein“ gestrichen wurden. Diese Änderung verzerrt die Darstellung des tatsächlichen Ablaufs, weil suggeriert werden soll, dass sich erst später herausgestellt habe, dass eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung nicht möglich sein werde. Dies wiederum kommt der von verantwortlichen Akteuren wie Rainer Schwarz und Klaus Wowereit immer wieder vorgebrachten Behauptung entgegen, dass man im Mai 2012 von den Entwicklungen im Projekt BER überrascht wurde. Es lagen jedoch - wie wir in unserem Sondervotum gezeigt haben - massive Warnungen und Einschätzungen vor, die auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins spätestens ab Anfang 2012 hinwiesen. Die Schriftwechsel und Protokolle des Bauordnungsamts sind

ebenfalls so einzuordnen. SPD und CDU versuchen im Mehrheitsbericht, wie dieses Beispiel zeigt, die „offizielle Lesart“ von Wowereit und Flughafengesellschaft zu verfestigen.

Die Koalition verhinderte zudem, dass das Haftungsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller an unser Sondervotum angehängt wird. Diese Entscheidung der Koalition ist aus zweierlei Sicht skandalös: Zum einen nimmt sie Einfluss auf den Inhalt eines oppositionellen Votums, sie zensiert dessen Inhalt und nimmt dadurch Einfluss auf einen Bereich, der ihr vor dem Hintergrund demokratietheoretischer und parlamentarischer Überlegungen nicht zusteht. Zweitens ist diese Entscheidung ein mehr als deutlicher Beleg dafür, dass es den Vertretern von SPD – Ole Kreins, Frank Zimmermann und Renate Harant – und denen der CDU – Stefan Evers und Oliver Friederici – im Untersuchungsausschuss nicht um Aufklärung des BER-Debakels ging, sondern darum, die Verantwortlichen zu decken. Dass diese Koalitionsvertreter dabei auch noch in die Rechte der Opposition eingreifen, ist ein Armutszeugnis sondergleichen.

Gänzlich unverständlich ist für uns zudem das Wegducken des Berliner Rechnungshofs, dessen Präsidentin mit nicht nachvollziehbaren Argumenten öffentlich kundtat, dass ihre Behörde sich bislang nicht um eine eingehende Untersuchung des Projekts BER bemüht hatte. Der Hinweis, man warte die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses ab, ist für uns lediglich vorgeschoben. Dass das Agieren des Landes Berlin beim Projekt BER vom Berliner Rechnungshof bisher nicht eingehend untersucht wurde, betrachten wir als Versäumnis dieser Behörde.

In unserem ersten Zwischenbericht zur Arbeit im Untersuchungsausschuss hielten wir fest, dass das Projekt Großflughafen von Anfang an geprägt war von falschen Hoffnungen, Dilettantismus, Kontrollversagen und betrügerischen Vorgängen. Diese Feststellung ist nach wie vor richtig, auch wenn sie um den Umstand zu ergänzen ist, dass im Laufe der Zeit auch noch Korruption hinzukam.

3. Juni 2016

Martin Delius
Dr. Benedict Ugarte Chacón

Mitarbeit: Thorsten Grünberg

Anlage

Anlage zum Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius

McKinsey&Company

13. April 2012

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz
Herrn Dr. Manfred Körtgen
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

14. APR. 2012

Zur Bearbeitung an: Nr.:
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Sprecher der Geschäftsführung / CEO

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Schwarz, sehr geehrter Herr Dr. Körtgen,

zunächst möchten wir uns für die konstruktiven Diskussionen in den letzten Wochen bedanken. Es wurde eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen initiiert, so dass wir – wie besprochen – auf diesem Wege noch einmal unsere aktualisierte Einschätzung zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg am 3. Juni 2012 zusammenfassen möchten.

WICHTIGE ZUSÄTZLICHE MASSNAHMEN ZUR VORBEREITUNG DER INBETRIEBNAHME ERGRIFFEN

Die B5-Runde hat in der Zwischenzeit noch einmal die Möglichkeit zusätzlicher "Fallback"-Maßnahmen geprüft und weitere wichtige Schritte eingeleitet. Insbesondere halten wir Folgendes für essenziell und richtig:

- Die B5-Runde hat zügig einen Vorschlag zur Umsetzung eines zusätzlichen Abflugbereichs mit, laut aktuellem Plan, 18 Check-in-Schaltern, sechs SiKo-Linien und einer Personenkontrolllinie erarbeitet. Hierfür notwendige Mittel sind von der Geschäftsführung bewilligt worden. Die daraus resultierende Check-in-Kapazität wurde durch Beobachtungen des realen Pax-Durchsatzes im Probebetrieb und anschließende erneute Simulationen überprüft. Das Ergebnis zeigt, dass nun die geplante Check-in-Kapazität mit Berücksichtigung der zusätzlichen 18 Schalter planerisch ausreicht, um das Pax-Aufkommen am 3. und 4. Juni 2012 zu bewältigen.
- Das Prozessteam "Flughafensicherheit" arbeitet mit Hochdruck an einer "Fallback"-Lösung für (a) die bisher nicht ausreichend dimensioniert erscheinenden Personal- und Warenkontrollen sowie (b) die gesamte Türtechnik (insbesondere ZKS), die bisher baulich nicht ausreichend weit fortgeschritten ist und daher im Probebetrieb nicht mehr genügend getestet werden kann. Darüber hinaus gewährleistet das Prozessteam die Sicherung baulich fertig gestellter Bereiche sicher.

McKinsey & Company, Inc.
Kurfürstendamm 185, 10707 Berlin, Germany
Telephone +49 30 8845-20 Fax +49 30 8845-2700

Wie Sie sind wir der Meinung, dass dies wichtige Maßnahmen sind, um wesentliche "Brennpunkte" der Inbetriebnahme zu adressieren, und eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin damit möglich erscheint.

INBETRIEBNAHME AM 3. JUNI 2012 WEITERHIN KRITISCH

Allen beteiligten Parteien ist bewusst, dass das ORAT-Programm auf Grund projektexterner Umstände massiv hinter der ursprünglichen Planung zurückliegt und dieser Rückstand nicht mehr aufzuholen ist. Es bestehen also weiterhin erhebliche und – auf Grund des sehr eingeschränkten Probebetriebs – teilweise noch unvorhersehbare Inbetriebnahmerisiken. Aus unserer Sicht ist es deshalb zwingend erforderlich, dass alle besprochenen "Fallback"-Pläne und neu definierten zeitlichen Meilensteine uneingeschränkt eingehalten werden. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Punkte:

- Der Bereich B hält alle im Schreiben vom 20. März 2012 zugesagten Termine ohne weitere Verzögerung ein; insbesondere betrifft dies die komplette Fertigstellung (das heißt inklusive z.B. ZKS) der folgenden Bereiche:
  - Nördlicher Haupt-Pier sowie die ZKS im Nord-Pier (sofort)
  - Südlicher Haupt-Pier bis zum 13./19./27. April 2012 (gemäß Unterlage Bereich B vom 20. März 2012)
  - Alle Ankommerbereiche einschließlich der Gepäckausgabe bis zum 17. April 2012
  - Nördlicher mittlerer Teil des Haupt-Piers bis zum 24. April 2012.

  Ab diesen Terminen muss in den genannten Bereichen auch ein voller Probebetrieb ohne Einschränkungen möglich sein. Es muss sichergestellt werden, dass zu diesen Terminen alle Einschränkungen des BOA für diese Bereiche entfallen.
- Der oben beschriebene Plan zur Errichtung zusätzlicher Check-in-, SiKo- und Personalkontrollkapazitäten wird bis zum 3. Juni 2012 umgesetzt und erfolgreich in alle notwendigen Betriebsabläufe integriert.
- Alle eingesetzten Check-in-Mitarbeiter werden ausreichend trainiert und zur Inbetriebnahme von der FBB und ihren Subunternehmern (z.B. GlobeGround, Acciona) entsprechend eingesetzt, um im Durchschnitt den im Probebetrieb gemessenen Durchsatz von mindestens 30 Pax/Stunde über alle Schalter und Vorfälle zu erreichen.
- Die Bundespolizei setzt erfolgreich ihre Zusage um, ab 3. Juni 2012 eine Kontrollquote von 150 Pax/Stunde pro SiKo-Linie zu erreichen, und gewährleistet damit eine Gesamtkapazität von 4.500 Pax/Stunde.

- Das Prozessteam "Flughafensicherheit" erarbeitet zeitnah ein umsetzungsfähiges Konzept für die Personal- und Warenkontrollen sowie das ZKS. Diese sind bis zum 3. Juni 2012 in alle notwendigen Betriebsabläufe zu integrieren und ausreichend im Probebetrieb zu testen.

Selbstverständlich werden wir Ihnen weiterhin mit allen Mitteln zur Verfügung stehen, um gemeinsam auf eine erfolgreiche Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg hinzuarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carl-Stefan Neumann
Director

Dr. Sebastian Stern
Principal

Anlage zum Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius

McKinsey&Company

15. März 2012

VERTRAULICH

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH
Herrn Prof. Rainer Schwarz
Herrn Dr. Manfred Körtgen
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

16. MRZ. 2012

Zur Bearbeitung an: Nr.:
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Sprecher der Geschäftsführung | CEO

Sehr geehrter Herr Prof. Schwarz,
sehr geehrter Herr Dr. Körtgen,

wie in den letzten Wochen und Tagen mehrfach besprochen, liegen wir insgesamt deutlich hinter unserem Plan für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 zurück; der Zeitverlust von aktuell fast vier Monaten ist bis zur Inbetriebnahme nicht aufzuholen. Vor diesem Hintergrund ist eine Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen vorgenommen worden; Prozessteams arbeiten nun unter direkter Leitungsverantwortung der B5 und des Inbetriebnahmeverantwortlichen, Herrn Deckert.

Da sich in dieser operativen Struktur weniger die Möglichkeit zur Gesamtbetrachtung ergibt, möchten wir das nochmals in diesem Brief tun. Wir fassen hier zusammen, wie wir den derzeitigen Stand von ORAT sehen, und wie wir demzufolge die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Inbetriebnahme einschätzen.

DIE NEUSTRUKTURIERUNG DER INBETRIEBNAHMEVORBEREITUNGEN IST SINNVOLL UND MUSS KONSEQUENT UMGESETZT WERDEN

Wir begrüßen die Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen. Hierbei ist aus unserer Sicht darauf zu achten, dass insbesondere folgende Elemente konsequent und sofort umgesetzt werden:

- Die Mitglieder der Prozessteams müssen Vollzeit oder mit einem signifikanten Anteil ihrer Zeit (ab 50%) für ihre neue Aufgabe abgestellt werden. Selbst inbetriebnahmerelevante Aufgaben, die aber nicht Hauptaufgabe des Prozessteams sind, müssen auf andere Mitarbeiter verlagert werden.
- Die B5 müssen schnell und auf Basis aller verfügbaren Informationen entscheiden. Dabei müssen sie auch explizit zu einer von B informierten, aber letztlich unabhängigen Einschätzung über die Betriebsbereitschaft der Infrastruktur und Systeme kommen. Entscheidungen über Plan-B-Maßnahmen sind zu treffen, wenn die operative Umsetzung es verlangt. Dabei sind die dann verfügbaren Informationen von B zu Fertigstellungsterminen zu berücksichtigen. Auf die Planaktualisierungszeitpunkte von B kann aber keine Rücksicht mehr genommen werden.

McKinsey & Company, Inc.
Am Sandtorkai 77, 20457 Hamburg, Germany
Telephone +49 40 3612-10 Fax +49 40 3612-1700

- Die B5 brauchen die volle Rückendeckung der Geschäftsführung in der schnellen Umsetzung von Maßnahmen, um zeitnah Budgets einzurichten und gegebenenfalls Widerstände in der FBB-Organisation zu überwinden.
- Die Prozessteams müssen die operative Verantwortung für ihre Bereiche am 3. Juni 2012 und in einer Übergangsphase darüber hinaus übernehmen. Erst wenn der Betrieb auf dem BER die ersten Tage überstanden hat, kann eine Migration in die Regelorganisation und -prozesse begonnen werden.

Die ersten Tage nach der Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen machen deutlich, dass die neue Struktur grundsätzlich funktioniert. Der Fokus auf wesentliche Entscheidungen, die in jedem Prozessteam zu fällen sind, sollte aus unserer Sicht noch deutlich erhöht werden. Dazu werden wir in den nächsten Wochen beitragen.

DER ERFOLG DER INBETRIEBNAHME AM 3. JUNI 2012 IST AUCH IN DER NEUEN STRUKTUR NICHT SICHERZUSTELLEN

Während die Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen sinnvoll und gut ist, ist sie aus unserer Sicht jedoch unzureichend, um eine erfolgreiche Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 sicherzustellen. Folgende Punkte führen aus unserer Sicht zu dieser Einschätzung:

- Der Baufortschritt ist nach wie vor wesentlich zu langsam; die von B Anfang Januar für den 7. Februar, 27. Februar und 13. März 2012 zugesagten Fertigstellungstermine wurden ausnahmslos nicht erreicht:
  - Der gesamte südliche Bereich des Main-Piers (zugesagt für 27. Februar) und der Ankunftsbereich (zugesagt für 13. März) sind bei Weitem nicht baulich-technisch fertig gestellt.
  - Das ZKS fehlt im Nord- und Südpier komplett; im nördlichen Main-Pier ist es scharfgeschaltet, allerdings nicht mit den finalen Berechtigungen.
  - Auf der Non-Schengen-Ebene (E2) ist nur ein Gate-Schalter verfügbar (für den 7. Februar zugesagt: sechs)
  - Die letzten vier Check-in-Inseln wurden erst gestern in Betrieb genommen.
  - Die Stabilität wesentlicher Teile der technischen Infrastruktur ist nach wie vor unbefriedigend, z.B. fallen Kernsysteme wie die Stromversorgung und das AOE sporadisch aus und erfordern eine Aussetzung des Probebetriebs in den betroffenen Bereichen; auch das FIDS arbeitet noch nicht stabil.
- Der Probebetrieb findet nur noch unter erheblichen Einschränkungen des BOA statt – der komplette südliche Main-Pier und der gesamte Ankunftsbereich sind nicht nutzbar, weil wesentliche Sicherheitssysteme (Sprinkleranlage, BMA) noch nicht zur Verfügung stehen.

- Somit hat sich auch in den letzten beiden Wochen und nach Start der Übungstage (als ORAT-Plan-B-Maßnahme) die Prozesssicherheit der internen und externen Mitarbeiter nicht wesentlich erhöht – die Bewertung von Personal und Prozessen im Probebetriebsbarometer hat sich in den letzten vier Wochen kaum verbessert.
- Weiterhin erscheint aktuell die Check-in-Kapazität nicht ausreichend, um das geplante Flugaufkommen selbst im Normalbetrieb abzuwickeln; auch bestehen starke Zweifel, ob die Kapazität der Sicherheitskontrollen ausreicht.

Daraus ergeben sich erhebliche, bis zum 3. Juni auch in der neuen Struktur nicht mehr aufholbare Defizite in der Inbetriebnahmevorbereitung. Wir haben diesen Standpunkt auch in den letzten Wochen bereits dargelegt. Aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen, die wir nicht einschätzen oder bewerten können, haben Sie sich für ein Festhalten am 3. Juni 2012 als Eröffnungstermin und auch gegen Optionen des "Soft Opening" entschieden. Wir müssen darauf hinweisen, dass wir diese Entscheidung auf Basis der oben aufgeführten Einschätzung nicht mittragen können. (Wir verweisen dafür auch auf die Einschätzung unseres Unterauftragnehmers Flughafen München GmbH, die wir diesem Schreiben beigelegt haben.)

Wir würden Sie deshalb nochmals bitten, alle strukturellen Möglichkeiten zur Reduzierung der Auslastung des neuen Flughafens in seiner Startphase zu prüfen. Hierbei sollten auch bisher ausgeschlossene Optionen wie die Streichung von Flügen und eine (teilweise) Aufrechterhaltung des Betriebs in SXF Nord betrachtet werden. Sie sind aus unserer Sicht einer operativ misslungenen Inbetriebnahme immer noch vorzuziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carl-Stefan Neumann
Director

Dr. Sebastian Stern
Principal

Anlage

Anlage zum Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius

Flughafen München

McKinsey & Company, Inc.
z. Hd. Dr. Sebastian Stern und
Dr. Carl-Stefan Neumann

Am Sandtorkai 77
20457 Hamburg

Flughafen München GmbH

Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen

Reinhard Zeiler
Telefon: 0174 339 1724

Betreff: Probebetrieb / Inbetriebnahme BER

14. März 2012

Sehr geehrter Dr. Stern, sehr geehrter Dr. Neumann,

in weniger als drei Monaten eröffnet der neue Flughafen Berlin Brandenburg. Gemeinsam mit Ihnen als Auftraggeber haben wir in den letzten zwei Jahren das ORAT-Projekt durchgeführt und den in unserer Zuständigkeit liegend Probebetrieb inhaltlich vollständig und mit hoher Qualität an den Kunden Flughafen Berlin Brandenburg (FBB) abgeliefert. Nach knapp vier Monaten Probebetrieb muss dennoch festgestellt werden, dass aufgrund massiven Bauverzuges die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens deutlich hinter Plan zurück liegt. Dadurch entsteht ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme des BER am geplanten Eröffnungsdatum 03.06.2012.

SECHS MONATE ZIELFÜHRENDER PROBEBETRIEB ALS GRUNDLAGE FÜR EINE SICHERE INBETRIEBNAHME

Gemäß dem im Mai 2010 von der Geschäftsführung des Flughafen Berlins bestätigten Probebetriebskonzept, sieht es der Flughafen München als zwingend notwendig an, am neuen Berliner Flughafen sechs Monate zielführenden Probebetrieb durchzuführen. Begründet wurde und wird dies durch die hohe Auslastung des neuen Flughafens bei der Inbetriebnahme und dem hohen technologischen Quantensprung von den alten Flughafensystemen Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafensystem am BER. Nur nach sechs Monaten zielführenden Probebetrieb kann sichergestellt werden, dass alle Prozesse und Infrastruktureinheiten ausreichend getestet und feinjustiert wurden und Mitarbeiter

damit sicher umzugehen wissen, so dass die für die Inbetriebnahme notwendige Effizienz und Effektivität gewährleistet werden kann.

Bis heute kann kein zielführender Probebetrieb durchgeführt werden. Solange eine Fertigstellung des Flughafens nicht gewährleistet ist, kann die eigentliche Kernfunktion des Probebetriebs - die Erprobung und Verifizierung von Prozessen und deren praktische Anwendung durch Mitarbeiter - nicht adäquat durchgeführt werden. Dadurch hat sich der geplante sechsmonatige Probebetrieb auf mittlerweile maximal zwei Monate verkürzt. Dies hat zur Folge, dass die wenigsten operativen Mitarbeiter die Möglichkeit haben ihren zukünftigen Arbeitsplatz in einem fertigen Zustand zu erproben.

NICHT-ERFÜLLUNG DER PROBEBETRIEBSANFORDERUNGEN

Die im März 2011 vom Bereich Bau zugesagten Anforderungen an den Probebetrieb wurden deutlich verfehlt wurden. So stand bei Probebetriebsbeginn am 24.11.2011 nur ein Bruchteil der notwendigen Bereiche baulich fertig zur Verfügung - die geforderte baulich/technische Fertigstellung mit allen funktionsfähigen Systemen in den für den Basis-Probebetrieb geforderten Bereichen (einschließlich ZKS, GFS) scheint sich erst Ende März vollständig realisieren zu lassen. Die Mängel wurden durch ORAT AP4 im wöchentlichen Rhythmus kommuniziert und durch den Flughafen Berlin deutlich zu langsam abgearbeitet. Eine von März 2011 bis Januar 2012 vom Flughafen Berlin zugesagte komplette baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012 wurde ebenfalls deutlich verfehlt.

Als Anfang Januar 2012 nach Druck von ORAT neue und verbindliche Fertigstellungsdaten eingefordert wurden, sagte der Bereich Bau eine gestaffelte baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012, 27.02.2012, 13.03.2012, 30.03.2012 und 15.04.2012 zu. Die mittlerweile in der Vergangenheit liegenden Daten 07.02., 27.02. und 13.03. wurden erneut deutlich verfehlt und können bis heute gar nicht im Probebetrieb genutzt werden; es ist wahrscheinlich, dass auch die anderen Daten verfehlt werden. Immerhin handelt es sich hierbei um die für den Betrieb kritischen Bereiche wie Ankunft, Non-Schengen-Abflug, Air-Berlin-Transfer und Zutrittswege. Somit ist weiterhin unklar, wann der neue Flughafen tatsächlich sinnvoll im Probebetrieb genutzt werden kann.

SEHR RISIKOREICHE INBETRIEBNAHME AM 03.06.2012

Wie von Ihnen am 20.02.2012 und 22.02.2012 an die Geschäftsführung des Berliner Flughafens kommuniziert, können die Versäumnisse der letzten vier Monate für eine reibungsarme Inbetriebnahme am 03.06.2012 nicht mehr kompensiert werden. Zwar wurden durch

ORAT und den Flughafen Berlin Maßnahmen eingeleitet (zusätzliche Probebetriebstage, zusätzliche Übungstage, operative Stabilisierungsmaßnahmen, tägliche B5-Runde mit weitreichenden Befugnissen, Definition von Prozessteams), dennoch ist das derzeitig geplante Inbetriebnahme-Szenario im Juni 2012 mit voller Auslastung extrem gefährdet. Aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen, die von ORAT nicht eingeschätzt bzw. bewertet werden können, hat sich der Flughafen Berlin für das Festhalten am 03.06.2012 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.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A. Reinhard Zeiler
Head of Airport Consulting

i.A. Paul Hoppe
Projektleiter Probebetrieb BER