

Bericht

**des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin
– 18. Wahlperiode –**

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

In Durchführung der vom Abgeordnetenhaus in seinen Sitzungen am 28. Juni 2018, am 23. Mai 2019 und am 5. November 2020 gefassten Beschlüsse wird der Bericht des 2. Untersuchungsausschusses vorgelegt.

Berlin, den 3. Juli 2021

Die Vorsitzende
des 2. Untersuchungsausschusses

Melanie
K ü h n e m a n n – G r u n o w

Einleitung

Das vorliegende Dokument bildet den Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin. Gemäß des Beschlusses des Plenums vom 28. Juni 2018 erfolgte die Einsetzung dieses Untersuchungsausschusses, um Aufklärung über die Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen bei der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg („BER“) zu schaffen.

Der erste Komplex enthält den mehrheitlich im Ausschuss beschlossenen Hauptbericht, der sich in fünf Abschnitte gliedert. Im ersten dieser Abschnitte („Organisation und Verfahren“) sind der vom Parlament beschlossene Untersuchungsauftrag sowie die personelle Zusammensetzung des Ausschusses und der Ablauf der Beweisaufnahme wiedergegeben. Nach einer inhaltlichen Einführung im zweiten Abschnitt („Thematische Grundlagen“) werden im zentralen dritten Abschnitt („Untersuchungsergebnisse“) die vom Ausschuss gewonnenen Erkenntnisse dokumentiert, die im vierten Abschnitt („Zusammenfassung und Schlussfolgerungen“) zusammengefasst und reflektiert werden. Die Anlagen im fünften Abschnitt („Verzeichnisse“) bestehen aus einer Fundstellenübersicht, einem Abkürzungs- und Personenverzeichnis sowie einer Übersicht über alle dem Ausschuss zugegangenen Akten.

Im zweiten Komplex des Berichtes finden sich die vom Mehrheitsbericht abweichenden Sondervoten, deren Inhalt alleinig in der Verantwortung der jeweiligen Fraktionen liegt. Das Recht zur Abgabe eines abweichenden Votums folgt aus § 33 Abs. 2 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Inhaltsverzeichnis

Erster Komplex – Bericht des Untersuchungsausschusses

1. Abschnitt: Organisation und Verfahren	17
A. Einsetzung und Untersuchungsauftrag	17
B. Personelle Zusammensetzung und Organisation	41
C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens	45
D. Parlamentarischer Abschluss des Untersuchungsverfahrens	55
2. Abschnitt: Thematische Grundlagen	57
A. Bisherige parlamentarische Ausschüsse zur Thematik des BER	57
B. Einführung: Flughafengesellschaft und Flughafenprojekt	59
3. Abschnitt: Untersuchungsergebnisse	71
A. Fortschritt auf der Flughafenbaustelle	71
B. Wiederholte Verschiebung des Inbetriebnahmetermins	183
C. Kapazität- und Erweiterungsplanung im gesamtprojekt BER	217
D. Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft	278
E. Personelle Veränderungen der Geschäftsführung	316
F. Besetzung und Arbeit des Aufsichtsrates	346
G. Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft	390
H. Struktur und Aufgaben des Finanzbereichs	413
I. Begleitung des Projekts BER durch die Rechnungshöfe	428
J. Schallschutzmaßnahmen am Flughafen BER	437
4. Abschnitt: Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	453
A. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse	453
B. Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Untersuchungsausschusses	461
5. Abschnitt: Verzeichnisse	469
A. Fundstellenübersicht	469
B. Abkürzungsverzeichnis	505
C. Personenverzeichnis	508
D. Aktenplan	516
Anlage	597

Zweiter Komplex – Sondervoten gemäß § 33 Abs. 2 UntAG Bln

A. Sondervotum der Fraktion der CDU.....	611
B. Sondervotum der AfD-Fraktion.....	731
C. Sondervotum der Fraktion der FDP.....	811

Erster Komplex

– Bericht des Untersuchungsausschusses –

Inhaltsverzeichnis

ERSTER ABSCHNITT – ORGANISATION UND VERFAHREN.....	17
A. Einsetzung und Untersuchungsauftrag	17
I. Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin.....	17
II. Untersuchungsauftrag	17
1. Untersuchungsauftrag vom 28. Juni 2018	17
2. Erste Ergänzung des Untersuchungsauftrags vom 23. Mai 2019	30
3. Zweite Ergänzung des Untersuchungsauftrags vom 5. November 2020	37
B. Personelle Zusammensetzung und Organisation.....	41
I. Zusammensetzung nach Fraktionsstärke.....	41
II. Mitglieder des Ausschusses.....	41
1. Ordentliche Mitglieder	41
2. Stellvertretende Mitglieder	42
3. Vorsitz	43
4. Schriftführung	43
III. Benannte Fraktionsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter	43
IV. Sekretariat der Parlamentsverwaltung	44
C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens	45
I. Konstituierung	45
II. Ausschussinterne Verfahrensregeln.....	45
III. Beweisaufnahme	49
1. Schriftliches Beweismaterial	49
a. Verfahren	49
b. Vertrauliche Behandlung und Geheimhaltung	49
2. Zeugen.....	50
a. Durchgeführte Vernehmungen.....	50
b. Vertrauliche Behandlung und Geheimhaltungsregelungen.....	52
3. Verwendung von vertraulichen Unterlagen und Zeugenaussagen im Abschlussbericht.....	52

4.	Augenscheinnahme	53
IV.	Informative Besichtigungen	53
1.	Baustelle des Flughafens Berlin Brandenburg	53
2.	Flughafen Berlin-Schönefeld (alt)	53
D.	Parlamentarischer Abschluss des Untersuchungsverfahrens	55
ZWEITER ABSCHNITT – THEMATISCHE GRUNDLAGEN		57
A.	Bisherige parlamentarische Ausschüsse zur Thematik des BER	57
I.	Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin	57
II.	Parlamentarische Behandlung in den Fachausschüssen des Abgeordnetenhauses von Berlin	58
III.	Behandlung durch den Deutschen Bundestag und den Landtag Brandenburg	58
B.	Einführung: Flughafengesellschaft und Flughafenprojekt	59
I.	Organe der Flughafengesellschaft	59
1.	Gesellschafter und Gesellschafterversammlung	59
2.	Geschäftsführung	60
a.	Übersicht: Vorsitzende / Sprecher der Geschäftsführung	61
b.	Übersicht: Technische Geschäftsführer	61
c.	Geschäftsführer Personal	61
d.	Geschäftsführer/in Finanzen	62
3.	Aufsichtsrat	62
a.	Struktur und Zusammensetzung	63
b.	Unterausschüsse des Aufsichtsrats	66
II.	Projektstruktur BER	66
1.	Flughafengesellschaft als Bauherrin	66
2.	Projektbeteiligte Auftragnehmer	67
a.	Planung	67
b.	Bauausführung	67
3.	Fertigstellungsprozess	68

DRITTER ABSCHNITT – UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE	71
A. Fortschritt auf der Flughafenbaustelle	71
I. Überblick: Bauentwicklung in Bezug auf das Gesamtprojekt BER	71
1. Fertigstellungen der Terminalgebäude „Pier Nord“ und „Pier Süd“	71
2. Sanierung der nördlichen Start- und Landebahn	72
3. Baubeginn am Terminal „T2“	72
4. Regierungsflughafen	72
II. Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal	73
1. Rauchabzugsanlagen, insbes. Steuerungstechnik	74
a. Komponenten und Schnittstellen	74
b. Umplanung der Entrauchungsanlage	76
c. Zeitlicher Ablauf der Fertigstellung	78
d. Auswirkungen des Umbaus der Entrauchungsanlage auf den Baufortschritt	79
e. Schnittstelle von Fluggastterminal und Bahnhof	81
2. Sprinkleranlage	83
3. Kabelgewerke	87
a. Zustand der Kabelgewerke nach gescheiterten Eröffnungstermin 2012	87
b. Pressemitteilung über Sanierungsabschluss im Jahre 2015	88
c. Fortwährender Sanierungsbedarf	90
aa. Mangelhafte Ausführungsleistungen?	96
bb. Mangelfreier Zustand überhaupt möglich?	100
4. Sogenannte „Dübelproblematik“	101
5. Zulassungen im Einzelfall	103
a. Notwendigkeit auf der Baustelle	103
b. Nachweisführung und Abstimmung mit dem Bauordnungsamt	104
6. Wassereinbruch in Kabelschächten unter der Startbahn Süd	105
7. Notwendigkeit von Rückbauten	108
III. Vertragsmanagement gegenüber den bauausführenden Unternehmen	110
1. Vertragsmanagement innerhalb der Flughafengesellschaft	111
a. Nachtragsmanagement	111
b. Anordnung von Leistungen	117
c. Bedenken- und Behinderungsanzeigen und sog. „Claiming“-Praxis	120

2.	Ergänzungsvereinbarungen	125
3.	Konkrete Vereinbarungen zur Beschleunigung der Fertigstellungsprozesse	128
a.	Pauschalierungen, fixe Fertigstellungstermine und Bonus/Malus-Regelungen .	129
b.	Zugang zu Unternehmenssachverständigen	133
c.	Austausch von Personal bei den bauausführenden Firmen	135
d.	Übernahme von Aufgaben des Bauherrn	136
4.	Problemfeld Firma Imtech.....	138
a.	„Baustellenbetrug“	138
b.	Insolvenzverfahren.....	140
aa.	Erhalt von „Know-how“ auf der Baustelle	142
bb.	Vertragsgestaltung.....	143
cc.	Konkrete Bauverzögerungen.....	146
5.	Divergierende Auffassungen im operativen Bereich	147
IV.	Entwicklung im Bereich des Planungswesens	148
1.	Auswirkungen der ursprünglichen Planungsdefizite	149
a.	Nebeneinander von Planungsbüros	150
b.	Baubegleitende Planung	151
c.	Einbindung der Firmen in die Klarstellung der Planung.....	152
2.	Vergabe von Planungsaufträgen und Freigabe	153
3.	„Ad-hoc“-Planungen	154
4.	Qualität der Planungsleistungen	155
5.	Neustrukturierung im Rahmen der Ausbauplanung	156
6.	Dokumentationswesen	157
V.	Entwicklung der Projektsteuerung.....	159
1.	Veränderung der Projektstruktur durch Hartmut Mehdorn	159
2.	Rückabwicklung durch Prof. Dr. Lütke Daldrup.....	160
VI.	Entwicklung der Objektüberwachung.....	161
1.	Situation nach Kündigung der Generalplanerin und Neustrukturierung.....	161
2.	Koordinationschwierigkeiten	162
3.	Leistungsdefizite	164
a.	Sanktionierung von „Schlechtleistern“	166
b.	Lösungsansätze und Neuausrichtung	167
VII.	TÜV Rheinland als Übergeordneter Sachverständiger.....	167

1.	Prüfung und Begutachtung von sicherheitsrelevanten Anlagen	168
a.	Einzelprüfungen der Gewerke	168
b.	Wirkprinzipprüfung.....	170
c.	Teilwirkprinzipprüfungen.....	171
2.	Gesamtkoordination	171
a.	Zeitplanung	172
b.	Gesprächsrunden mit der Flughafengesellschaft	173
3.	Problemkomplex Verfahrensstellung des TÜV Rheinland	175
a.	Einbindung in das Bauprojekt.....	175
b.	Verhältnis zu Unternehmenssachverständigen	176
4.	Prüfergebnisse.....	177
VIII. Austausch mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg		
		177
IX. Zusammenfassung		178
B.	Wiederholte Verschiebungen des Inbetriebnahmeterrnins	183
I.	Vorgeschichte: Verschobene Eröffnungstermine in der Vergangenheit.....	183
1.	Terminverschiebungen bis zum 3. Juni 2012	183
2.	Auswirkungen auf den Berliner Flugverkehr	185
3.	Zustand der Baustelle nach der gescheiterten Inbetriebnahme	187
a.	Bestandsaufnahme.....	188
b.	Fortschritt auf der Baustelle.....	191
II.	Entfallene Eröffnungstermine im Jahre 2013.....	192
1.	Der Eröffnungstermin am 17. März 2013	194
2.	Der Eröffnungstermin am 27. Oktober 2013.....	195
III.	Versuche der Inbetriebnahme im Jahre 2014	195
1.	„Pre-Opening“-Strategie im Jahre 2014.....	196
2.	„Sprint“-Programm	197
3.	Verzicht auf Nennung eines Eröffnungstermins im Oktober 2014	198
IV.	Eröffnungstermin im Jahre 2017	199
1.	Vorfeld der Terminfindung	199
2.	Ausarbeitung des Terminbandes.....	200
3.	Beratung im Aufsichtsrat.....	201

4.	Erneute Absage des Eröffnungstermins	202
a.	Verzögerungen im Terminband	202
b.	Externe Begutachtung der Wahrscheinlichkeit einer Inbetriebnahme	204
c.	Entscheidung über die Absage	205
V.	Eröffnungstermin im Oktober 2020	209
1.	Bestandsaufnahme	209
2.	Erstellung des Terminplanes	210
a.	Externe Expertise	212
aa.	„Second Opinion“ der RKS Ingenieurgesellschaft	212
bb.	Einschätzung des TÜV Rheinland	212
b.	Beratung im Aufsichtsrat	213
3.	Zeitliche Meilensteine und Risiken im Untersuchungszeitraum	213
a.	Anlagenfreigabe	213
b.	Weitere Meilensteine bis zur Inbetriebnahme	214
c.	Zeitliche Puffer	214
VI.	Zusammenfassung	215
C.	Kapazität- und Erweiterungsplanungen im Gesamtprojekt BER	217
I.	Ausbauplanung bis zur Vorstellung des Masterplans	218
1.	Ausbauplanung des Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld	220
2.	Das „Double Roof“-Konzept	221
3.	Beteiligung der Fluggesellschaften an der Planung	223
II.	Masterplan BER 2040	223
1.	Planungsprozess und Gremienbeteiligung	226
a.	Beginn der Planung	226
b.	Zusammenhang mit dem Volksentscheid 2017	227
2.	Planungsbeteiligte	227
3.	Gremienbeteiligung und Kommunikation mit dem Land Berlin	229
4.	Planungsgrundlagen und Passagierprognosen	230
5.	Inhaltliche Kernpunkte	230
a.	Erweiterung der Terminalinfrastruktur	231
b.	Entwicklung der Flugbetriebsflächen	232
c.	Erweiterungen der Verkehrsanbindung	233

aa. ÖPNV-Anbindung	233
bb. Transport auf dem Flughafengelände	234
cc. Individualverkehr	235
d. Veränderungen der Masterplanung seit 2017	237
6. Kosten des Ausbauprogramms	237
7. Status der Erweiterungsmaßnahmen zum Ende des Untersuchungszeitraums	239
8. Eröffnungskapazität und Aufnahme des Passagiervolumens aus Tegel	240
III. Errichtung des Terminals „T2“	241
1. Planungsprozess und Vergabeverfahren	242
a. Ausschreibungsverfahren	243
b. Planungsmängel	244
2. Beauftragung eines Generalunternehmers und Vertragsgestaltung	245
3. Terminplanung	246
4. Kostenentwicklung	247
a. Ursachen der Kostensteigerungen	249
b. PwC-Gutachten zur Kostensteigerung	252
c. Rezeption und Konsequenzen	252
IV. Nutzung des Flughafens Berlin-Tegel	254
1. Volksentscheid „Berlin braucht Tegel“	255
a. Fragestellung und Abstimmungsergebnis	255
b. Rechtliche Bewertung etwaiger Handlungspflichten	255
c. Konsequenzen des Berliner Senats und der Flughafengesellschaft	257
aa. Rezeption durch den Berliner Senat und die Gesellschafter	257
bb. Haltung der Flughafengesellschaft	258
2. Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers	261
a. Auftragsvergabe und Begutachtungsauftrag	261
b. Inhaltliche Kernaussagen des Gutachtens	263
c. Präsentation und Abnahme	264
d. Kosten des Gutachtens	265
3. Verschleißerscheinungen am Flughafen Berlin-Tegel	266
a. Technischer Zustand des Flughafens und Ausfallrisiken	266
b. Instandhaltungskosten und Investitionsbedarf	268
V. Regierungsflughafen und Interimsterminal	270

1.	Notwendigkeit eines Interimsterminals.....	270
2.	Vereinbarung zur Flächennutzung während der Hauptbaumaßnahme	271
3.	Beauftragung eines Generalunternehmers.....	272
4.	Einstweilige Nichtnutzung des Interims-Regierungsterminals	273
5.	Verhandlungen mit dem Bund über dauerhafte Nutzung.....	273
VI.	Dritte Start- und Landebahn am BER.....	274
VII.	Zusammenfassung	275
D.	Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft	278
I.	Grundlagen der Projektfinanzierung.....	278
1.	Entwicklungsgeschichte des Finanzierungsmodells	278
2.	Privatisierungsüberlegungen	278
II.	Finanzieller Mehrbedarf im Untersuchungszeitraum	279
1.	Zusätzlicher Kapitalbedarf in den Jahren 2014 und 2016.....	280
a.	Hintergrund des Finanzierungsbedarfs.....	281
b.	Entscheidung für eine Finanzierung durch die Gesellschafter	284
c.	Kommunikation gegenüber dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern	286
d.	EU-Notifizierungsverfahren	286
2.	Leitlinien der EU-Kommission für staatliche Beihilfen	288
3.	Umwidmungen von Gesellschafterdarlehen?.....	289
4.	Finanzielle Situation aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme 2017.....	291
5.	Zusätzlicher Kapitalbedarf im Jahr 2020	295
III.	Kostenentwicklung im Einzelnen	296
1.	Entwicklung der Gesamtkosten	296
2.	Kosten der verzögerten Inbetriebnahme	297
3.	Kostenentwicklung im Bereich des Schallschutzes	298
a.	Entwicklung des Schallschutzbudgets.....	299
b.	Berücksichtigung eines möglichen Fortbetriebs des Flughafens Tegel (TXL)....	301
4.	Ausgaben für externe Beratung	302
IV.	Refinanzierung der Baukosten.....	303
1.	Inhalt der Businesspläne und Aktualisierungen	304
a.	Gewinnschwelle und positives Bilanzgewinnkonto.....	305
b.	Entwicklung der Verschuldung der FBB	305

2.	Ausgestaltung der Flughafengebühren.....	305
3.	Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich.....	309
4.	Bedeutung der Insolvenz der Luftverkehrsgesellschaft Air Berlin.....	311
V.	Finanzielle Situation am Ende des Untersuchungszeitraums.....	312
VI.	Zusammenfassung	313
E.	Personelle Veränderungen der Geschäftsführung	316
I.	Trennung von Prof. Dr. Schwarz.....	316
1.	Entscheidung im Aufsichtsrat.....	316
2.	Gerichtliche Auseinandersetzung	317
a.	Rechtsgutachten zu Haftungsfragen.....	317
b.	Urteil des Landgerichts Berlin	318
c.	Diskussion des Urteils im Aufsichtsrat	319
d.	Diskussion über die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen	320
II.	Anstellung und spätere Trennung von Hartmut Mehdorn	320
1.	Auswahlentscheidung	321
2.	Verhältnis zum Technischen Geschäftsführer Amann.....	321
3.	Trennung.....	323
III.	Anstellung von Dr. Mühlenfeld.....	325
1.	Auswahlverfahren und Berufung.....	326
a.	Nominierung durch den Gesellschafter Brandenburg.....	326
b.	Ablehnende Haltung des Gesellschafters Bund.....	327
2.	Zusicherung bezüglich der Besetzung des Aufsichtsratsvorsitzes?.....	328
3.	Verhältnis zwischen Dr. Mühlenfeld und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Müller.....	328
IV.	Ausscheiden von Dr. Mühlenfeld aus der Geschäftsführung.....	330
1.	Anlass: Die Entlassung des Bauleiters Marks	330
a.	Diskussion im Aufsichtsrat.....	333
b.	Verzicht auf Konsequenzen gegenüber der Geschäftsführerin Fölster	336
2.	Auflösungsvertrag mit Dr. Mühlenfeld	336
3.	Wiedereinstellung des Bauleiters Marks und erneute Trennung	337
V.	Berufung von Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup	341
1.	Personalfindungsprozess	341
2.	Entscheidung für Prof. Dr. Lütke Daldrup	342

3.	Rücktritt des Regierenden Bürgermeisters Müller vom Aufsichtsratsvorsitz	343
VI.	Zusammenfassung	344
F.	Besetzung und Arbeit des Aufsichtsrates.....	346
I.	Besetzung des Aufsichtsrates	346
1.	Übersicht: Wechselnde Entsendungen auf Berliner Seite seit 2014	346
2.	Besetzung des Aufsichtsrats mit Vertretern aus der Politik?	347
3.	Wahl des RBm Müller zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats im Juli 2015	349
4.	Entsendung der Senatoren Dr. Behrendt und Dr. Lederer in den Aufsichtsrat	350
a.	Auswahl der Senatoren.....	350
aa.	Senator Dr. Lederer.....	350
bb.	Senator Dr. Behrendt	351
b.	Abberufungen der Senatoren aus dem Aufsichtsrat.....	352
5.	Entsendung von StS Woop und Prof. Dr. Preuß in den Aufsichtsrat	353
II.	Wahrnehmung der Kontrollfunktion durch den Aufsichtsrat.....	355
1.	Einflussnahme des Aufsichtsrats auf das operative Geschäft?.....	355
a.	Anwesenheit von Beschäftigten der Senatskanzlei auf der Baustelle.....	357
aa.	Grad der Einbindung.....	359
bb.	Kenntnis des Aufsichtsratsvorsitzenden.....	361
b.	Differenzen in der Pressearbeit?	362
2.	Informationsfluss an den Aufsichtsrat	364
a.	Informationsdefizite und Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrates	364
aa.	Entwicklung im Untersuchungszeitraum	364
bb.	Vorbereitung auf Berliner Seite und Referentenrunde	368
b.	Einrichtung der Baufachgespräche	370
3.	Institutionalisiertes Berichtswesen.....	373
4.	Evaluierung durch das Deutsche Institut für Effizienzprüfung	374
5.	Nähe zwischen Aufsichtsratsvorsitzendem und Geschäftsführung	377
III.	Externes Controlling	379
1.	Ablehnende Haltung Mehdorns	380
2.	Externes Aufsichtsratscontrolling im Jahre 2014	380
3.	Erneute Diskussion um ein externes Aufsichtsratscontrolling im Jahre 2018	382
4.	„Second Opinion“ für den Bereich der Kabelgewerke	384

5.	Durchführung eines sog. Tiefencontrollings	387
6.	Bürgencontrolling	387
IV.	Zusammenfassung	388
G.	Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft	390
I.	Unternehmensstruktur und Geschäftsverteilung unter den Geschäftsführern.....	390
1.	Zuständigkeitszuschnitt des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz	391
2.	Unterschied zwischen „Sprecher“ und „Vorsitzendem“ der Geschäftsführung	392
3.	Entwicklung der Unternehmensstruktur seit 2013.....	393
4.	Umstrukturierungen der Geschäftsverteilung.....	395
a.	Doppeltes Stimmgewicht für den Vorsitzenden der Geschäftsführung?	395
b.	Diskussion um Schaffung des Postens eines vierten Geschäftsführers.....	396
5.	Zusammenarbeit innerhalb der Geschäftsführung	398
6.	Unternehmenskultur.....	399
II.	Organisatorische Aufstellung des Baubereichs	401
1.	Umstrukturierungspläne unter Dr. Mühlenfeld	402
2.	Umstrukturierungen unter Prof. Dr. Lütke Daldrup	403
a.	Ausbau des Bereichs Projektplanung	404
b.	Diskussion über die Gründung einer Bau-Projektgesellschaft	406
III.	Zusammenfassung	412
H.	Struktur und Aufgaben des Finanzbereichs	413
I.	Entwicklung und Struktur	413
II.	Controlling und Projektkostencontrolling	414
1.	Ausgangssituation ab 2013	414
2.	Projektkostencontrolling	416
3.	Abgrenzung „Technisches Controlling“	417
III.	Finanz- und Risikomanagement	418
1.	Unterentwickeltes Risikomanagement in der Vergangenheit	418
2.	Neuaufstellung eines Risikomanagements insbesondere ab 2013.....	419
3.	Zusammenwirken des Risikomanagements mit dem Baubereich	421
IV.	Verhältnis zwischen Bau- und Finanzbereich	424
V.	Compliance-Maßnahmen	425
1.	Hinweissystem und Jahresbericht	426

2. Forensisches Gutachten?	426
VI. Zusammenfassung	426
I. Begleitung des Projekts BER durch die Rechnungshöfe	428
I. Kontrolltätigkeit durch den Rechnungshof von Berlin	428
1. Normative Grundlagen der Kontroll- und Berichtstätigkeit.....	428
2. Nichterfolgte Inanspruchnahme.....	428
II. Kontrolltätigkeit durch andere Rechnungshöfe	429
1. Landesrechnungshof Brandenburg	429
a. Hintergrund des Gutachtens vom 10. Juli 2015.....	430
b. Wesentliche Kritikpunkte im Gutachten vom 10. Juli 2015	431
c. Geheimhaltungsbestrebungen seitens der Flughafengesellschaft?	432
d. Konsequenzen des Rechnungshofgutachtens	432
2. Bundesrechnungshof.....	434
III. Zusammenfassung	435
J. Schallschutzmaßnahmen am Flughafen BER	437
I. Grundlagen	437
II. Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen.....	439
1. Rechtsgrundlage und Umfang der Maßnahmen	439
2. Verfahren zur Umsetzung des Schallschutzprogramms.....	441
III. Anzahl der gestellten Anträge	445
IV. Abarbeitungsstand der gestellten Anträge und Verfahrensergebnisse.....	446
V. Umsetzungsstand zum Zeitpunkt des Ergänzungsbeschlusses.....	447
VI. Zusammenfassung	452
VIERTER ABSCHNITT – ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN .	453
A. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse	453
B. Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Untersuchungsausschusses	461
FÜNFTER ABSCHNITT – VERZEICHNISSE.....	469
A. Fundstellenübersicht	469

B. Abkürzungsverzeichnis	505
C. Personenverzeichnis.....	508
D. Aktenplan	516
ANLAGE	597

Erster Abschnitt – Organisation und Verfahren

A. Einsetzung und Untersuchungsauftrag

I. Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat in der 18. Wahlperiode in seiner 29. Sitzung am 28. Juni 2018 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.¹

II. Untersuchungsauftrag

Durch diesen Einsetzungsbeschluss sowie die am 23. Mai 2019² und 5. November 2020³ vom Abgeordnetenhaus gefassten Beschlüsse zur Ergänzung des Untersuchungsauftrags wurde der Ausschuss beauftragt, die nachfolgenden Sachverhalte zu untersuchen:

1. Untersuchungsauftrag vom 28. Juni 2018

„Der Untersuchungsausschuss soll folgende Sachverhalte prüfen:

A. Technik

- A.1. Wie ist der aktuelle Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?
- A.2. Welche Veränderungen wurden an der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, zwischen März 2014 und dem Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorgenommen?

Welcher Kenntnisstand bezüglich weiterer Änderungen, die für eine Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung erforderlich sind, bestand seitens der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

¹ Abghs-Drs. 18/1170, 18/1191.

² Abghs-Drs. 18/1926.

³ Abghs-Drs. 18/3134.

- A.3. Welche Kosten wurde für die gesamte technische Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, ursprünglich geplant und von welchen Kosten wird derzeit ausgegangen?
- A.4. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?
- A.5. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) haben sich aufgrund der technischen Gebäudeausstattung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlage, seit März 2014 ergeben?
- A.6. Welche Unternehmen sind seitens der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB) derzeit mit Planung, Errichtung und Veränderung der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“, insbesondere der Brandschutzanlage, beauftragt?
- A.7. Wie sind die Vertragsverhältnisse der mit Planung, Errichtung und Veränderung der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, beauftragten Unternehmen konkret ausgestaltet und welche Maßnahmen wurden zur Beschleunigung der Fertigstellung der TGA verabredet?
- A.8. Seit wann waren die Probleme mit der TGA, u.a. mangelnde/fehlende „As-Build-Dokumentation“, bekannt? Wann wurde der Aufsichtsrat, die Gesellschafter oder andere Akteure wie das Parlament, die Konsortialbanken oder die EU-Kommission darüber informiert?
- A.9. Wie war der Baustellenbetrug von Imtech und ggf. anderen konkret ausgestaltet? Welche Folgen hatte die Imtech-Pleite? Welche Konsequenzen hat die FBB daraus gezogen?
- A.10. Warum wurde bis heute kein Forensisches Gutachten erstellt?

B. Finanzierung

- B.1. Welche Gründe führten zu dem im Juni 2014 im Aufsichtsrat beratenen zusätzlichen Finanzbedarf der FBB in Höhe von 1,1 Mrd. Euro?
- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den Mittelbedarf seitens der FBB informiert?
- b) Wie setzte sich der Finanzierungsbedarf konkret zusammen?

- c) Aus welchen Gründen erfolgte eine Finanzierung durch die Gesellschafter und keine externe Kreditaufnahme seitens der FBB oder andere Finanzierungsformen?
- d) Welche Daten und Prognosen wurden der Europäischen Kommission im Rahmen des, aufgrund der gewählten Finanzierung notwendigen, Notifizierungsverfahrens (Private Investor Check) genannt?
- e) Welche der Flughafengesellschaft bekannten Informationen wurden der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang vorenthalten?
- f) Auf welcher Grundlage sind diese Daten erhoben und Prognosen erstellt worden? Treffen diese objektiv zu? Falls nein, welche Auswirkungen hätte dies auf das Notifizierungsverfahren gehabt?
- g) Welche wirtschaftlichen Folgen hätten sich aus einer abweichenden Entscheidung der Europäischen Kommission für die FBB ergeben?

B.2. Welche Gründe führten zu dem zusätzlichen Finanzbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro, für den im Januar 2016 ein Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission eingeleitet wurde?

- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den Mittelbedarf seitens der FBB informiert?
- b) Wie setzte sich der Finanzierungsbedarf konkret zusammen?
- c) Aus welchen Gründen erfolgte eine direkte Kreditvergabe an die FBB durch die Gesellschafter und nicht ausschließlich eine externe Kreditaufnahme seitens der FBB oder eine andere Form der Finanzierung?
- d) Welche Fakten und Prognosen wurden der Europäischen Kommission im Rahmen des aus der geplanten Finanzierung folgenden Notifizierungsverfahrens (Private Investor Check) vorgetragen?
- e) Welche der Flughafengesellschaft bekannten Informationen wurden der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang vorenthalten?
- f) Ist ursprünglich ein höherer Finanzbedarf ermittelt worden und falls ja, von wem und auf Grundlage welcher von der Flughafengesellschaft oder dem Senat berechneten Szenarien, und warum erfolgte keine Finanzierung bzw. Notifizierung in der erforderlichen Höhe?

B.3. Wie stellt sich die finanzielle Situation der FBB zum Zeitpunkt des Einsetzungsbeschlusses dar (kurz- und mittelfristige Liquiditätsprognose, Aktiva, und Passiva und deren Bewertung) und wie hat sich diese seit 2006 entwickelt?

- B.4. Welche Höhe hatten seit April 2014 die monatlichen Betriebskosten des noch nicht fertiggestellten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bzw. andere Akteure, wie z. B. der Deutschen Bahn für ungenutzte Eisenbahnverkehrsinfrastruktur, wie setzen sich diese zusammen und wie begründen sie sich jeweils?
- B.5. Wie hoch waren seit April 2014 die der FBB jeweils monatlich entgehenden Umsätze anzusetzen, die durch die noch nicht erfolgte Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) entstanden, wie setzen sich diese zusammen und wie begründen sich diese jeweils bzw. wie hoch sind darüber hinaus die volkswirtschaftlichen Verluste insgesamt, die jeweils auf Berlin und Brandenburg entfielen?
- B.6. Welche Vereinbarungen bestehen zwischen den Gesellschaftern und/oder zwischen den Gesellschaften und der FBB bezüglich der weiteren Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und welchen Inhalt haben diese Vereinbarungen?
- B.7. Wie stellt sich die Situation des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) im Hinblick auf die Regelungen der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) der EU-Kommission dar, insbesondere im Hinblick darauf, dass Flughäfen mit mehr als 5 Mio. Fluggästen pro Jahr nach dieser Richtlinie in der Regel rentabel und in der Lage sind, „all ihre Kosten selbst zu tragen“?
- B.8. Welche Auswirkungen hat die Insolvenz von Air Berlin auf den Finanzbedarf der FBB?
- B.9. Wann und inwieweit haben sich die FBB, ihre Gremien und der Senat von Berlin mit den Möglichkeiten einer Teil- oder Vollprivatisierung der Flughafengesellschaft und/oder ihrer Tochtergesellschaften befasst und mit jeweils welchem Ergebnis?
- B.10. Welche Ansätze von Erlösen aus dem Non-Aviation-Bereich gingen zu jeweils welchem Zeitpunkt in den Geschäftsplan der FBB ein und wie wurden diese Ansätze begründet; welche Überlegungen zum Non-Aviation-Bereich flossen in die Betrachtungen über die angebliche Unprofitabilität einer Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) ein?
- B.11. Wann wurde der Geschäftsplan für den Non-Aviation-Bereich das letzte Mal aktualisiert?
- B.12. Welche Politik hat die FBB hinsichtlich der Ausgestaltung der Flughafengebühren verfolgt, welche Auswirkungen hatte dies insbesondere auf die Schätzungen und Annahmen zur Profitabilität einer dauerhaften oder temporären Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) und welche Rolle spielen bei der Genehmigung von Flughafengebühren die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund?

C. Kapazitätsplanung / Kapazitätserweiterung

- C.1. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?
- a) Auf welchen Prognosen für Passagiere und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?
 - b) Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?
- C.2. Welche Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten haben hinsichtlich notwendiger Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses stattgefunden?
- a) Auf welchen Prognosen für Passagierzahlen und Flugbewegungen beruhten diese jeweils?
 - b) Welche Fluggastkapazität war diesen Planungen (siehe Frage 2) zufolge für jeweils welchen Zeitpunkt vorgesehen, wie wurden hierfür die erforderlichen Fluggastkapazitäten ermittelt und welche IATA-Standards wurden zugrunde gelegt?
 - c) Wie hoch war der Finanzbedarf für die Erweiterungsmaßnahmen, die sich diesen Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) ergaben, wie setzt sich der Finanzbedarf zusammen und wie war der Finanzbedarf gesichert?
 - d) Welche Prognosen im Hinblick auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinnsituation ergaben sich aus diesen Erweiterungsplanungen (siehe Frage 2) seitens der FBB?
 - e) Welche Gespräche mit den Betreibern von Fluglinien, dem Bundesverkehrsministerium und anderen Akteuren wurden in Zusammenhang mit der Erweiterung des BER und der potenziellen Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) wann, von wem und mit welchen Ergebnissen geführt?
 - f) Welchen Einfluss hatte die Insolvenz der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.I. (airberlin) auf den Erweiterungsbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), wie er den Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) zugrunde lag?
 - g) Mit welchen zusätzlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur war aufgrund der geplanten Kapazitätserweiterungen sowie der bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorliegenden Fluggastprognosen zu rechnen und von welchen dem Land Berlin entstehenden Kosten ging Senat bis zu diesem Zeitpunkt aus?

- C.3. Wann, in welcher Form und mit welchem Ergebnis wurde seitens der FBB und seitens des Senats von Berlin geprüft, inwieweit der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) dazu dienen kann, Kapazitätsengpässe des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) vorübergehend oder dauerhaft zu kompensieren, welche Simulationsrechnungen wurden hierzu erstellt und welche Rolle spielte hierbei das sogenannte „PwC-Gutachten“?
- C.4. Wie hat sich der Senat in diesem Zusammenhang mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ vom 24. September 2017 auseinandergesetzt?
- C.5. Welche Kontakte und Gespräche haben mit welchem Ergebnis vor und seit dem Volksentscheid zwischen den Gesellschaftern und der FBB – sowie ggf. der FBB mit Drittdienstleistern oder des Senats mit Drittdienstleistern – stattgefunden, bei denen der Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) thematisiert wurde?
- C.6. Wann, von wem, in wessen Auftrag, mit welcher Zielstellung und mit welchem Zeitfenster wurde der sogenannte „Masterplan BER 2040“ der FBB erstellt?
- a) Welche Annahmen zu Passagierzahlen, Frachtzahlen, Flugbewegungen, Fluggeräten etc. liegen diesem „Masterplan BER 2040“ zugrunde; wie, durch wen und in wessen Auftrag wurden diese Prognosen erstellt?
 - b) Welche Organe bzw. Personen waren seitens der Gesellschafter oder der FBB an der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ und der zugrundeliegenden Prognosen beteiligt?
 - c) Wann begann die Erstellung des „Masterplans BER 2040“?
 - d) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass ein „Masterplan BER 2040“ erstellt werden soll?
 - e) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass der „Masterplan BER 2040“ erstellt worden ist?
 - f) Welchen Inhalt hat der „Masterplan BER 2040“ in seiner aktuellen Fassung?
 - g) Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen vorgesehen? Wie werden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA-Standards werden zugrunde gelegt?

- h) In welcher Form und mit welchen Daten sind Entwicklungen von Langstreckenflügen in diese Planung eingegangen?
 - i) Welche zusätzlichen operationellen Erweiterungen (beispielsweise hinsichtlich des Vorfelds, der Rollwege oder von Abstellpositionen) beinhaltete der „Masterplan BER 2040“ in seinen bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestehenden Fassungen?
 - j) Welche Reservekapazitäten waren im „Masterplan BER 2040“ in dessen Fassungen (siehe Frage 6i) vorgesehen?
 - k) Welche Bauabläufe wurden im „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) luft- und landseitig geplant?
 - l) Welche Erweiterungen der Verkehrsanbindung auf Schiene und Straße waren nach dem „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) vorgesehen?
 - m) Welche konkreten Maßnahmen aus dem „Masterplan BER 2040“ befanden sich bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses in Vorplanung, Planung oder Umsetzung?
 - n) Welche Kosten sind durch die Umsetzung des „Masterplan BER 2040“ bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses entstanden und welche weiteren Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt für die Umsetzung weiterer Maßnahmen bis zum Jahr 2040 prognostiziert?
 - o) Welcher zusätzliche Finanzierungsbedarf der FBB wurde für die Umsetzung des „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) von der Flughafengesellschaft berechnet?
- C.7. Welche technischen Mängel bzw. Verschleißerscheinungen bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses beim Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) und welche diesbezüglichen Risiken für die FBB und Berlin ergaben sich durch die Bauverzögerungen am BER?

D. Inbetriebnahme / Verschiebungen / Termine

- D.1. Welche Gründe führten dazu, dass seitens der Flughafengesellschaft – entgegen der im Juni 2014 getroffenen Aussage – im Oktober 2014 kein Termin zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) genannt werden konnte?
- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?

- b) Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der Gremien der FBB erfolgt?
- D.2. Welche Gründe führten dazu, dass im Dezember 2014 als Inbetriebnahmetermine für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), das zweite Halbjahr 2017 benannt wurde?
- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?
- b) Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?
- D.3. Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass eine Eröffnung des Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) im Jahr 2017 nicht mehr möglich ist?

Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?

- D.4. Welche Gründe führten dazu, dass im Dezember 2017 als Inbetriebnahmetermine für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) der Oktober des Jahres 2020 benannt wurde?
- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?
- b) Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?
- c) Welche der FBB oder dem Land Berlin bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bekannten Tatsachen oder Erkenntnisse sprachen aus Sicht der Verantwortlichen dafür, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Oktober des Jahres 2020 möglich sein würde?
- d) Welche der FBB oder dem Land Berlin bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bekannten Tatsachen oder Erkenntnisse sprachen aus Sicht der Verantwortlichen dafür, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Oktober des Jahres 2020 nicht möglich sein würde?

- D.5. Welche konkreten Maßnahmen (Planungen, Bauvorhaben, Umbauten, Gutachten, Tests etc.) waren nach dem Kenntnisstand der FBB zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) erforderlich?
- D.6. Welche zeitlichen Zielvorgaben (Meilensteine, Projektplanungen, Zeitfenster für Bauvorhaben o.ä.) bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und in welcher Weise waren diese Zielvorgaben mit den an Bau und Planung beteiligten Unternehmen vertraglich fixiert?
- D.7. Welche konkreten Risiken bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)?
- D.8. Aus welchen Gründen war bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses noch keine Planung bezüglich einer dritten Start- und Landebahn für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) erfolgt?

E. Personal / Aufsichtsrat / Kontrollfunktion des Landes Berlin

- E.1. Welche Gremien und Organe der FBB haben sich wann auf welcher – auch gesellschaftsrechtlichen – Grundlage mit welchem Ergebnis mit dem Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen TXL befasst?
- E.2. Welche Gründe haben dazu geführt, dass die im Jahr 2013 ausgesprochene Kündigung des damaligen Geschäftsführers der FBB, Herrn Rainer Schwarz, nicht wirksam war?
- a) Durch wen, wann und mit welchem Kündigungsgrund erfolgte die Kündigungserklärung gegenüber Herrn Schwarz?
- b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über die beabsichtigte Kündigung des Herrn Schwarz erfahren bzw. wurden darüber informiert?
- c) Wie und durch wen erfolgte die endgültige Entscheidung, Herrn Schwarz als Geschäftsführer der FBB zu kündigen und welche finanziellen Folgen hatte die Kündigung für die FBB?
- E.3. Welche konkreten Gründe haben dazu geführt, dass der damalige Geschäftsführer der FBB, Herr Hartmut Mehdorn, im Dezember 2014 erklärte, spätestens Mitte 2015 seinen Posten aufgeben zu wollen?

- a) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über die beabsichtigte Beendigung der Tätigkeit des Herrn Mehdorn erfahren bzw. wurden darüber informiert?
 - b) Wurde nach dem Bekanntwerden der beabsichtigten Beendigung der Tätigkeit des Herrn Mehdorn seitens der Verantwortlichen diese Thematik mit Herrn Mehdorn besprochen und falls ja, welchen Inhalt und welchen Konsequenzen hatte dieses Gespräch / hatten diese Gespräche?
 - c) In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Mehdorn beendet?
- E.4. Welche Gründe führten dazu, dass im März 2015 Herr Karsten Mühlenfeld Geschäftsführer der FBB wurde?
- a) Wann, durch wen und in welcher Form erfolgte die Auswahl dieser Personalie?
 - b) Gab es außer Herrn Mühlenfeld weitere potentielle Kandidaten für die Position des Geschäftsführers der FBB und falls ja, welche Gründe führten dazu, dass die Stelle mit Herrn Mühlenfeld besetzt wurde?
 - c) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin und die Gesellschafter davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
- E.5. Welche Gründe haben dazu geführt, dass der Regierende Bürgermeister Michael Müller im Juli 2015 Vorsitzender des Aufsichtsrates der FBB wurde und nicht – wie seitens der damaligen Regierung ursprünglich erwogen – der damalige Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup?
- E.6. Welche Gründe führten dazu, dass das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und dem damaligen Technikchef, Herrn Jörg Marks, beendet wurde?
- a) In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Marks beendet?
 - b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin und die Gesellschafter davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
- E.7. Welche Gründe führten dazu, dass das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und dem damaligen Geschäftsführer der FBB, Herrn Karsten Mühlenfeld, beendet wurde?

- a) In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Mühlenfeld beendet?
 - b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
- E.8. Welche Gründe führten dazu, dass im März 2017 Herr Engelbert Lütke Daldrup Geschäftsführer der FBB wurde?
- a) Wann, durch wen und in welcher Form erfolgte die Auswahl dieser Personalie?
 - b) Gab es außer Herrn Lütke Daldrup weitere potentielle Kandidaten für die Position des Geschäftsführers der FBB und falls ja, welche Gründe führten dazu, dass die Stelle mit Herrn Lütke Daldrup besetzt wurde?
 - c) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
- E.9. Wann, durch wen, in welcher Form und aus welchen Gründen wurde entschieden, dass das Land Berlin Kultursenator Klaus Lederer und Justizsenator Dr. Dirk Behrendt als Mitglieder in den Aufsichtsrat der FBB entsendet?
- a) Welche Expertise konnte Kultursenator Klaus Lederer im Aufsichtsrat der FBB als Vertreter des Landes Berlin einbringen?
 - b) Welche Expertise konnte Justizsenator Dr. Dirk Behrendt im Aufsichtsrat der FBB als Vertreter des Landes Berlin einbringen?
- E.10. Welche Gründe haben dazu geführt, dass das Land Berlin den Kultursenator Klaus Lederer und den Justizsenator Dr. Dirk Behrendt als Mitglieder im Aufsichtsrat der FBB abberufen hat?
- E.11. Welche Gründe haben dazu geführt, dass der Aufsichtsratsvorsitzende und Regierende Bürgermeister Michael Müller den Aufsichtsrat der FBB verlassen hat?
- E.12. Welche Gründe haben dazu geführt, dass das Land Berlin die Staatssekretärin Frau Dr. Margaretha Sudhof, den Staatssekretär Herrn Gerry Woop sowie Herrn Norbert Preuß als Mitglieder in den Aufsichtsrat der FBB entsandt hat?

F. Schallschutz

- F.1. Welche Kosten sind für Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses konkret aufgelaufen, welche weiteren Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt seitens der FBB für die Zukunft prognostiziert und in welcher Höhe waren für diese künftigen Ausgaben Mittel bereits bereitgestellt?
- F.2. Welche zusätzlichen Kosten für Schallschutzmaßnahmen wurden im Rahmen der Umsetzung des „Masterplans BER 2040“ in seinen bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestehenden Fassungen (siehe Frage 6i) jeweils prognostiziert?
- F.3. In welcher Höhe wurde seitens der FBB bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses Vorsorge für Kosten getroffen, die durch Ansprüche auf Schallschutz – insbesondere unter Berücksichtigung der Regelung des § 4 VII des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – aufgrund des Betriebs des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL) bis zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) entstehen?

G. Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft

- G.1. Welche Hinweise gab es darauf, dass das Informations- und Kontrollsystem (IKS) und/oder Risikomanagement-System (RMS) der Flughafengesellschaft unzureichend war?
- a) Welche konkreten Probleme wurden in diesem Zusammenhang von wem identifiziert?
- b) Welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?
- G.2. War die FBB zum Zeitpunkt der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ organisatorisch hinreichend gut aufgestellt, um die anvisierten Flughafen-Erweiterungs- und Ausbau-Maßnahmen zu bewerkstelligen?
- G.3. Mit welchen Ergebnissen wurde seitens der FBB ein Tiefencontrolling bzw. eine Organisationsuntersuchung durchgeführt bzw. beauftragt und wurden diesbezüglich alle notwendigen Unterlagen bereitgestellt?
- G.4. Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit insbesondere zwischen den Abteilungen des Baubereichs und des kaufmännischen Bereichs?
- G.5. Welche Verantwortlichkeiten und Genehmigungserfordernisse waren diesbezüglich definiert und existierte insbesondere eine sachgerechte Funktionstrennung zwischen unvereinbaren Tätigkeiten (z. B. Planung, Ausführung, Überwachung)?

- G.6. Waren die dezentralen Prozesse und Kontrollen sinnvoll aufeinander abgestimmt, wurden sie zentral koordiniert bzw. unterstützt und war das Berichtswesen sinnvoll ausgestaltet?
- G.7. Waren die Verträge zwischen der FBB und ihren Kerndienstleistern (z. B. Projektsteuerer) zielführend gestaltet und wie wurde die Leistungsfähigkeit dieser Dienstleister eingeschätzt, bestanden ggf. Interessenkollisionen oder konnten einzelne Dienstleister eine (Quasi-) Monopolstellung ausnutzen?
- G.8. Wie hat die FBB die Leistungserbringung kontrolliert, bestanden insbesondere Probleme oder wesentliche Rückstände beim Nachtragsmanagement?
- G.9. Verfügte die FBB bis einschließlich Juni 2018 über eine verlässliche Übersicht noch nicht abgeschlossener Bauleistungen und waren die diesbezüglichen Verträge inzwischen zielführend gestaltet und aufeinander abgestimmt?
- G.10. Wie war das Risikomanagement der FBB zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses organisiert, welche Risiken wurden bis dahin identifiziert, wie hatte die FBB den Begriff „Risiko“ definiert und agierte die Führungsebene diesbezüglich konsequent? Welche Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und Risikobewältigung waren implementiert? Wie war sichergestellt, dass Risiken aus den dezentralen Bereichen erfasst werden? Welche Wesentlichkeitsgrenzen / Meldeschwellen und Frühwarnindikatoren für die Berücksichtigung von Risiken waren definiert? Wonach haben sich die den einzelnen Risiken zugeordneten Eintrittswahrscheinlichkeiten und Schadenshöhen bemessen?
- G.11. Durch welche präventiven und detektiven Maßnahmen wurde bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses sichergestellt, dass im Unternehmen rechtliche Vorschriften eingehalten wurden? Führte die FBB regelmäßige Compliance Risk Assessments zu Gesetzesverstößen, Unregelmäßigkeiten und Rechtsstreitigkeiten durch? Wie wurden festgestellte Compliancevorfälle behandelt und dokumentiert?
- G.12. Wurde die Wirksamkeit des IKS/RMS unternehmensintern bis zu diesem Zeitpunkt regelmäßig evaluiert (z. B. durch die interne Revision, leitende Mitarbeiter und Gutachter) und weiterentwickelt? Mit welchen Themen befasste sich die interne Revision der FBB bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses, welche Ergebnisse hatten diese Prüfungen und wie wurde durch die FBB auf die Prüfungsergebnisse reagiert?
- G.13. Inwieweit existierte eine schriftliche Dokumentation des IKS/RMS (z. B. Richtlinien und Handbücher), aus der die unternehmensspezifischen Anforderungen und Risiken, die eingerichteten Sicherungsmaßnahmen und -kontrollen und die festgestellten Schwächen hervorgingen?
- G.14. Waren die Berichte der FBB zum IKS/RMS an den Aufsichtsrat als Grundlage für eine insoweit ordnungsgemäße Überwachung geeignet?

- G.15. Welche Ziel- und Anreizsysteme bestanden bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses und waren diese förderlich für ein wirksames IKS/RMS? – Wie war die Hinweis- und Fehlerkultur im Unternehmen ausgeprägt? Wie wurden insbesondere Mitteilungen oder Beschwerden über mutmaßliche Unregelmäßigkeiten im Unternehmen (Whistleblowing) behandelt?
- G.16. Wie verlief die Vergabe des von Herrn Hartmut Mehdorn aufgesetzten sogenannten „SprintProgrammes“ durch die FBB?

H. Rolle der Rechnungshöfe

- H.1. Welche Möglichkeiten bestanden für den Senat, sich bezüglich des BER vom Berliner Rechnungshof beraten zu lassen und warum wurden diese nicht genutzt?
- H.2. Warum konnte der Berliner Rechnungshof die mannigfachen Fehlentwicklungen beim Bau, der Konzeption und der Finanzierung des BER bzw. der Flughafengesellschaft nicht verhindern bzw. angemessen prüfen und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeben, u.a. durch Kontrollen der Rechnungen und der Vergaben von Bauleistungen sowie Lieferungen und Leistungen?
- H.3. Gab es kritische Anmerkungen von anderen Rechnungshöfen zum Bau des BER bzw. der diesbezüglichen Governance der Flughafengesellschaft?
- a) Was wurde wann aus welchem Grund geprüft und was waren die Ergebnisse?
- b) Welchen konkreten Schlussfolgerungen wurden daraus vom Senat und der Flughafengesellschaft gezogen?

I. Das Abgeordnetenhaus stellt fest:

Das Abgeordnetenhaus bezieht – wo erforderlich und sinnvoll – nach freier Würdigung die Erkenntnisse des 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) in die Untersuchungen ein.“

2. Erste Ergänzung des Untersuchungsauftrags vom 23. Mai 2019

Das Abgeordnetenhaus hat erstmals in seiner 42. Sitzung am 23. Mai 2019 beschlossen, den Ausschuss gemäß § 2 Abs. 1 UntAG Bln mit der Untersuchung weiterer Sachverhalte zu beauftragen.⁴

Durch den Beschluss wurde der Untersuchungsauftrag wie folgt erweitert:

⁴ Beschlussprotokoll über die 42. Plenarsitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin, BP 18/42, S. 21.

„Der Fragenkomplex A. „Technik“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- A.11. Welche Baumaßnahmen (Fertigstellung, Umbau) und Baufortschritte sind bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode am BER erfolgt?
- a) Welche Anlagen und Gebäude wurden auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit, Betriebssicherheit und Wirksamkeit nach BauOBrdbg und BbgSGPrüfV von den zuständigen Sachverständigen mit welchem Ergebnis geprüft? Bei welchen Anlagen stand eine Prüfung noch aus?
 - b) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den jeweiligen Baufortschritt (Fertigstellung und Umbau) am BER sowie die Prüfvorgänge gemäß „A.11.a)“ seitens der FBB GmbH informiert?
- A.12. Welche Strategie verfolgte die FBB GmbH, um die Kabelgewerke zu sanieren?
- A.13. Aus welchen Gründen wurde seitens der FBB GmbH keine Ersatzvornahme für die noch ausstehenden Leistungen der Firma R.O.M. bzw. deren insolventer Vorgängerin Imtech Deutschland GmbH & Co. KG vorgenommen?
- A.14. Wurden im Rahmen des Projekts BER seit 2014 Rückbauten notwendig?
- a) Wenn ja, welche und wie begründete sich diese Notwendigkeit?
 - b) Welche Kosten sind dadurch entstanden?
 - c) Welche Auswirkungen hatten diese Rückbauten auf den Wert des Anlagevermögens?
- A.15. An welchen Schnittstellen zwischen den einzelnen Gewerken sind konkret Bauverzögerungen eingetreten? Mit welchen Maßnahmen ist die FBB GmbH dem entgegengetreten?
- A.16. Welche sicherheitstechnischen Anlagen oder Systeme wiesen nicht unwesentliche Abweichungen von ihrer Standardfunktion auf?
- a) Welche dieser Anlagen oder Systeme bedurften sog. Zulassungen im Einzelfall (ZiE) oder ing.-technischer Nachweise?
 - b) Wie gestalteten sich diesbezüglich die Nachweisführung und die Abstimmung mit dem Bauordnungsamt (BOA)?
 - c) Hatten diese vorgenannten Sachverhalte Einfluss auf den Baufortschritt und die Fertigstellung der sicherheitstechnischen Anlagen?

- A.17. In welcher Form und mit welcher Vertragsgestaltung waren die Tätigkeiten des TÜV Rheinland Industrie Service GmbH am Projekt BER ausgestaltet? Gab es Interessenkonflikte aufgrund der Tätigkeit des TÜV Rheinland Industrie Service GmbH als übergeordneter Sachverständiger?
- A.18. Welche Maßnahmen hat die FBB GmbH geprüft und eingeleitet, ggf. in Absprache mit dem TÜV, um die schnellstmögliche Abarbeitung von Mängeln effizient zu organisieren?
- A.19. Hat die FBB GmbH geprüft, die folgenden Gewerke: Sicherheitsstromversorgung / Sicherheitsbeleuchtung; Brandmeldeanlagen; Feuerlöschanlagen; Entrauchungssteuerung von unabhängiger Seite begutachten zu lassen („second opinion“)?
- a) Welche Firmen und externen Berater sind für eine unabhängige Begutachtung dieser Gewerke ggf. in Frage gekommen?
 - b) Zu welchen Ergebnissen kam die unabhängige und externe Begutachtung dieser Gewerke?
 - c) Inwieweit ist die TÜV-Rheinland Industrie Service GmbH an einer unabhängigen und externen Begutachtung dieser Gewerke beteiligt gewesen?
- A.20. Inwiefern erfolgte seitens der FBB GmbH eine Kommunikation (Gespräche, Schriftverkehr u.ä.) mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburgs sowie den Baubehörden Brandenburgs hinsichtlich einer Änderung von gesetzlichen Vorschriften, die im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau des BER stehen und welches Ergebnis hatten diese?
- A.21. Mit welchen an der Errichtung der TGA beteiligten Firmen wurden Pauschalvereinbarungen der noch ausstehenden Leistungen zur Mängelbeseitigung getroffen und welchen Inhalt hatten diese?
- A.22. Wurden mit den an der Errichtung der TGA beteiligten Firmen vereinbarte Fertigstellungstermine nicht eingehalten und welche Konsequenzen hatte dies ggf. für die betroffenen Firmen?
- A.23. Hatten die bestehenden Verträge auf AVL-Basis mit den am Bau beteiligten Firmen Auswirkungen auf Baufortschritt und Baukosten?

Der Fragenkomplex B. „Finanzen“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- B.13. Wie begründete die EU-Kommission ihre Entscheidung vom 3. August 2016 zur Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg (C(2016) 4948)?
- a) Welche Szenarien legte die EU-Kommission ihrer Entscheidung vom 3. August 2016 zur Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg (C(2016) 4948) zugrunde?

- b) Welches der zugrundeliegenden Szenarien ist tatsächlich eingetreten? Sind Szenarien eingetreten, die der Entscheidung der EU-Kommission nicht zugrunde liegen?
 - c) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin hierüber informiert
- B.14. Gab es seit 2014 Umwidmungen von Gesellschafterdarlehen innerhalb der FBB GmbH vom Projekt BER für das Ausbauprogramm bzw. für den Masterplan 2040?
- a) Wenn ja, inwiefern wurden für diese Entscheidung europarechtliche Fragestellungen berücksichtigt?
 - b) Wurde die EU-Kommission vor der Entscheidung informiert bzw. ist eine Bewertung der EU-Kommission eingeholt worden?
 - c) Sind die Bürgschaften der Gesellschafter zu 100 % für die Banken verwertbar?
 - d) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin hierüber informiert?
- B.15. Welche Szenarien, Risiken und Erwartungen lagen den von der FBB GmbH erstellten Businessplänen seit 2014 zugrunde?
- a) Welche Szenarien, Risiken und Erwartungen sind eingetroffen?
 - b) Sind Risiken eingetreten, die in den Businessplänen nicht berücksichtigt waren?
- B.16. In welcher Höhe sind Risiken (Schallschutz, Inbetriebnahme, Nachträge) in den Bilanzen berücksichtigt worden?

Der Fragenkomplex C. „Kapazitätsplanung / Kapazitätserweiterung“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- C.8. Wie gestalteten sich Planung, Auftragsvergabe, Baufortschritt und Kosten für die FBB GmbH hinsichtlich des Terminals „T2“ bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode?
- a) Woraus ergab sich die Erhöhung des Finanzbedarfs auf 200 Mio. Euro anstelle ursprünglich veranschlagter 100 Mio. Euro für Planung und Bau des Terminals „T2“?

- b) Wie hoch war der eingeplante Finanzbedarf für den Bau des Terminals „T2“ zum Zeitpunkt der Vergabe an die Zechbau GmbH?
- c) Welche baulichen und planerischen Kriterien wurden dem Vergabeprozess und welche Zuschlagskriterien der Vergabeentscheidung zu Planung und Bau des Terminal „T2“ zugrunde gelegt?
- d) Existierten zur Planung und Errichtung des Terminals „T2“ Zielvereinbarungen mit den Vertragspartnern hinsichtlich einer Kosten- und Termineinhaltung und wenn ja, wie wurden diese im Detail ausgestaltet?
- e) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über sämtliche vorgenannten Themenkomplexe aus Frage „C.8.“ seitens der FBB GmbH informiert?

C.9. Durch wen wurden Verträge (insbesondere Nutzungsverträge inklusive Ergänzungsvereinbarungen und MoU) bezüglich des zukünftigen Regierungsflughafens am BER (Hauptbaumaßnahme und Interimsflughafen) zwischen der FBB GmbH und dem Bund ausgestaltet und welchen Inhalt hatten diese? Welche Erkenntnisse hatte die FBB GmbH bezüglich der Kapazitätsplanungen am BER bei Vertragsabschluss?

C.10. Inwieweit wurde seitens der FBB GmbH untersucht, ob eine dauerhafte oder verlängerte Nutzung des Interimsterminals als Regierungsflughafen am BER möglich ist? Gab es Verhandlungen (Gespräche oder Schriftverkehr) zwischen der FBB GmbH oder deren Gesellschaftern mit dem Bund im Hinblick auf eine Nutzungsänderung des Interimsterminals und welchen Inhalt hatten diese ggf.?

Der Fragenkomplex D. „Inbetriebnahme / Verschiebungen / Termine“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

D.9. Welche zeitlichen Zielvorgaben (Meilensteine, Projektplanungen, Zeitfenster für Bauvorhaben o.Ä.) bestanden zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens „Willy Brandt“ (BER) und in welcher Weise waren diese Zielvorgaben mit den am Bau und der Planung der TGA beteiligten Unternehmen vertraglich fixiert? Wurden in Zielvereinbarungen Straf gelder/Sanktionen für nicht eingehaltene Terminzusagen – individuell, durch Einbezug von eigenen AGB oder der VOB/B – vereinbart und im Falle des Verstoßes geltend gemacht?

D.10. Aus welchen Gründen erfolgte der zum September 2018 vorgesehene Beginn der Wirkprinzip-Prüfungen für die sicherheitsrelevanten Anlagen am Fluggastterminal des BER nicht termingerecht?

- a) Welche Auswirkungen auf den Zeitplan zur Inbetriebnahme des BER haben sich daraus bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode ergeben?
- b) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin hierüber informiert?
- D.11. Von welchen Szenarien, Prognosen und Risiken ist die FBB GmbH im Jahr 2014 bei der Festlegung des Eröffnungstermins 2. Halbjahr 2017 ausgegangen? Welche Szenarien, Prognosen und Risiken sind bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten? Sind weitere, vorher nicht aufgeführte Risiken bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten?
- D.12. Von welchen Szenarien, Prognosen und Risiken ist die FBB GmbH am 15. Dezember 2017 bei der Festlegung des Eröffnungstermins Oktober 2020 ausgegangen? Welche Szenarien, Prognosen und Risiken sind bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten? Sind darüber hinaus Szenarien oder Risiken bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten, die bei der Bestimmung des Termins unberücksichtigt geblieben sind?
- D.13. Welche Zeitpuffer wurden im Rahmenterminplan Dezember 2017 eingeplant, wie setzten sich diese zusammen und wie haben sie sich entwickelt? Welche Maßnahmen hat die FBB GmbH ergriffen, um den Rahmenterminplan für die geplante Inbetriebnahme des Flughafens BER im Oktober 2020 sicherzustellen?
- D.14. Hat die FBB GmbH externe Firmen beauftragt, um den Rahmenterminplan Dezember 2017 von unabhängiger Seite aus gutachterlich untersuchen zu lassen?
- a) In welchem zeitlichen Rahmen bestanden diesbezüglich vertragliche Beziehungen zwischen der FBB GmbH und diesen externen Firmen?
- b) Zu welchen Ergebnissen kamen diese externen Firmen ggf. bei der Prüfung bzw. Begutachtung des aufgestellten Rahmenterminplans?
- c) In welchen Bereichen kamen diese externen Firmen bei der Prüfung bzw. Begutachtung ggf. zu anderen zeitlichen Einschätzungen als der Projektsteuerer bzw. die FBB GmbH?
- D.15. Wie und in welcher Form erfolgten seitens der TÜV-Rheinland Industrie Service GmbH Prüfungen und Begutachtungen von sicherheitsrelevanten Anlagen der TGA

am Fluggastterminal des BER? Inwieweit und wenn ja, seit wann existiert eine Schematisierung nach inbetriebnahmerelevanten und nicht inbetriebnahmerelevanten Mängeln?

Der Fragenkomplex E. „Personal / Aufsichtsrat / Kontrollfunktion des Lanes Berlin“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

E.7. (...)

c) Wann, durch wen und in welcher Form wurde der Auflösungsvertrag von Herrn Karsten Mühlenfeld mit der FBB GmbH verhandelt?

E.13. Gab es Vorgaben der Gesellschafter, des Aufsichtsrats, dessen Gremien oder des Aufsichtsratsvorsitzenden im Hinblick auf Personalentscheidungen, Organisationsstruktur und Controlling der FBB GmbH?

E.14. Gab es Bestrebungen seitens der Gesellschafter bzw. des Aufsichtsrates der FBB GmbH, das Projekt BER durch ein externes Gesellschaftercontrolling begleiten zu lassen?

E.15. Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung und den Aufsichtsratsvorsitzenden seit 2014, insbesondere unter Berücksichtigung der Regelungen des Corporate Governance Codex für die Beteiligungen des Landes Brandenburg an privatrechtlichen Unternehmen?

E.16. Welche Auswirkungen hatten Entscheidungen des Aufsichtsrates auf den Baufortschritt des Projekts BER?

E.17. Welche Maßnahmen hatte der Aufsichtsrat ergriffen, um seiner Kontrollfunktion nachzukommen?

E.18. Ist der Aufsichtsrat über die Zeitpuffer im Rahmenterminplan seit Nennung des Eröffnungstermins im Oktober 2020 und über deren Veränderungen regelmäßig informiert worden?

E.19. Zu welchem Zeitpunkt ist im Aufsichtsrat über strukturelle Veränderungen hinsichtlich der Aufstellung des Baubereiches der FBB GmbH beraten worden? Auf welchen Grundlagen ist dies erfolgt?

E.20. Wann wurde über die Einstellung eines zusätzlichen Geschäftsführers für den Baubereich bzw. die Gründung einer Bau-Projektgesellschaft im Aufsichtsrat beraten und mit welchen Ergebnissen?

Der Fragenkomplex G. „Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- G.17. Welche organisatorischen Veränderungen wurden seit 2014 eingeführt, um den Baufortschritt sicherzustellen? Welche Auswirkungen hatten diese Veränderungen?
- G.18. Welche Pflichten oblagen der Objektüberwachung? Ist sie diesen Pflichten in ausreichender Weise nachgekommen?

Die zuvor aufgeführten Fragen zur Ergänzung des Fragenkatalogs des Einsetzungsbeschlusses des Abgeordnetenhaus von Berlin vom 28. Juni 2018 (Beschluss Nr. 2018/29/37E) beziehen sich auf den Zeitraum bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhaus von Berlin über diesen Erweiterungsantrag.“

3. Zweite Ergänzung des Untersuchungsauftrags vom 5. November 2020

Die zweite Beauftragung des Ausschusses mit der Untersuchung weiterer Fragestellungen erfolgte durch das Abgeordnetenhaus von Berlin am 5. November 2020.

Durch den Beschluss wurde der Untersuchungsauftrag wie folgt erweitert:

„Der zu untersuchende Zeitraum für Sachverhalte, die sich aus dem Einsetzungsbeschluss vom 28. Juni 2018 (Drs. 18/1191) sowie dem Erweiterungsbeschluss vom 23. Mai 2019 (Drs. 18/1926) ergeben, wird bis zum Tag der Beschlussfassung des Abgeordnetenhaus von Berlin über den hier gegenständlichen, zweiten Erweiterungsantrag ausgedehnt.

Der Fragenkomplex A. „Technik“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

A.11 (...)

- c) Wann lagen für sämtliche sicherheitsrelevante Anlagen abschließende TÜV-Prüfberichte vor, welche deren Freiheit von wesentlichen Mängeln sowie deren Funktionsfähigkeit auswiesen?
- d) Gab es nach dem 23. TÜV-Statusbericht noch weitere TÜV-Statusberichte und welchen Zustand beschreiben diese?

A.12 (...)

- a) Welche konkreten Maßnahmen wurden geprüft und eingeleitet, ggf. in Absprache mit dem TÜV, um die Anlagengruppe AG06 (Sicherheitsstromversorgung / Sicherheitsbeleuchtung) einer erfolgreichen TÜV-Prüfung zuzuführen?
- b) Konnte die Anlagengruppe AG06 mit Einreichung der Baufertigstellungsanzeige gemäß § 76 BbgBO mangelfrei übergeben werden?
- c) Gab es bei Nutzungsfreigabe der unteren Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald am 28.04.2020 Mängel in der Anlagengruppe AG06, die einer Nutzungsfreigabe (eventuell unter Auflagen) nicht entgegenstanden,

jedoch einer Inbetriebnahme des BER und bis dahin zwingend zu beseitigen sind?

- A.24 Wurde die Nutzungsfreigabe für das Terminal 1 des BER durch das Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald ohne Beanstandung erteilt oder wurden Auflagen erteilt?
- a) Wie gestaltete sich der Prozess der Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt im Detail?
 - b) Bestand die Notwendigkeit zur Erteilung von Sondergenehmigungen o.ä. durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburgs oder der Baubehörden Brandenburgs, um eine erfolgreiche Baufertigstellung melden zu können sowie eine Nutzungsfreigabe zu ermöglichen?
 - c) Erfolgte eine Änderung von gesetzlichen Vorschriften, um die Baufertigstellungsanzeige gemäß § 76 BbgBO einreichen bzw. die Nutzungsfreigabe durch die untere Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald erteilen zu können?

Der Fragenkomplex B. „Finanzierung“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- B.17 Welche Änderungen sah der Businessplan 2020 gegenüber dem Businessplan 2018 vor?
- a) Wie erklärte sich die Erhöhung des Finanzbedarfs ab Inbetriebnahme von 508 Mio. EUR auf 792 Mio. EUR?
 - b) Was sollte laut Businessplan 2020 mit dem ermittelten Finanzbedarf von 792 Mio. EUR finanziert werden?
 - c) Von welchen Erlösen ging der Businessplan 2020 für den Aviation- und Non-Aviation-Bereich aus? Wie setzten sich die Erlöse aus dem Non-Aviation-Bereich zusammen? Gab es Nachlässe im Aviation-Bereich?
 - d) Gab es neben dem im Businessplan 2020 festgestellten Finanzbedarf eine weitere Finanzlücke? Wenn ja, wie setzte sich diese zusammen und wie sollte diese geschlossen werden?
 - e) Welche strategischen Überlegungen sind im Businessplan 2020 angestellt worden, um den Luftverkehrsstandort der Hauptstadtregion aufzubauen? Gab es Überlegungen hinsichtlich einer Änderung des Airline-Mixes?

Der Fragenkomplex C. „Kapazitätsplanung / Kapazitätserweiterung“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- C.11 Welche Veränderungen und Anpassungen wurden am „Masterplan BER 2040“ bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags vorgenommen und welche finanziellen Auswirkungen hatten diese?
- C.12 Wurden in der Zeit zwischen Einsetzung des Untersuchungsausschusses durch das Abgeordnetenhaus von Berlin am 28.06.2018 und Beschlussfassung über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags durch das Abgeordnetenhaus von Berlin aktualisierte Prognosen zur Entwicklung von Passagierzahlen und Flugbewegungen an den Flughäfen der Flughafengesellschaft durch die FBB beauftragt? Wenn ja, wann, mit welchem Ergebnis und welche Schlussfolgerungen hat die Flughafengesellschaft im Hinblick auf die Kapazitätsplanung am BER daraus gezogen?

Der Fragenkomplex D. „Inbetriebnahme / Verschiebungen / Termine“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

D.10 (...)

- c) Wann konnte die Wirkprinzip-Prüfung beginnen, und wann wurde sie mit welchem Ergebnis beendet? Wann ist der Abschlussbericht vorgelegt worden?

Der Fragenkomplex F. „Schallschutz“ wird um folgende Fragestellungen ergänzt:

- F.4 Welchen Abarbeitungsstand hatte das Schallschutzprogramm am Flughafen BER zum Stand der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags?
- a) Wie viele Anträge auf Schallschutzmaßnahmen im Tagschutzgebiet (beinhaltet auch Nachtschutz) und wie viele Anträge im reinen Naturschutzgebiet sind seit 2006 gestellt worden? Wie viele der gestellten Anträge sind vollständig abgearbeitet, wie viele abgelehnt worden und wie viele waren noch in Bearbeitung?
- b) Was waren Hinderungsgründe, dass gestellte Anträge im Sinne F.4a) zum Stand der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrages noch nicht abgearbeitet waren, welche durchschnittliche Bearbeitungsdauer hatten die Anträge?
- c) In wie vielen Wohneinheiten des Tagschutzgebietes (beinhaltet auch Nachtschutz) sowie des reinen Nachtschutzgebietes war der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen zum Stand der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des

Untersuchungsauftrages komplett umgesetzt, teilweise umgesetzt, in wie vielen wurden Entschädigungen bewilligt und ausgezahlt?

Die zuvor aufgeführten Fragen zur Ergänzung des Fragenkatalogs des Einsetzungsbeschlusses des Abgeordnetenhauses von Berlin vom 28. Juni 2018 (Beschluss Nr. 2018/29/37E) und der ersten Erweiterung des Untersuchungsauftrages (Beschluss Nr. 2019/42/44) behandeln lediglich abgeschlossene Sachverhalte, mithin beziehen sie sich auf den Zeitpunkt bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über diesen Erweiterungsantrag. Bei Durchführung des Untersuchungsausschusses sind in Hinblick auf die Fragen B 17 d) und e), C11 und 12 sowie F 4 a) bis c) die Interpretations-Hinweise des WPD-Gutachtens des Abgeordnetenhauses vom 28.10.2020 zu beachten.“⁵

⁵ Abghs-Drs. 18/3134, S. 3. Das genannte Gutachten des Wissenschaftlichen Parlamentsdienstes vom 28.10.2020 ist diesem Bericht als Anlage beigefügt.

B. Personelle Zusammensetzung und Organisation

I. Zusammensetzung nach Fraktionsstärke

Durch den Einsetzungsbeschluss vom 28. Juni 2018 wurde zugleich festgelegt, dass der Ausschuss aus elf Mitgliedern (drei Mitglieder der Fraktion der SPD, zwei Mitglieder der Fraktion der CDU, zwei Mitglieder der Fraktion Die Linke, zwei Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, ein Mitglied der Fraktion der AfD und ein Mitglied der Fraktion der FDP) sowie elf Stellvertreter/innen bestehen soll.

II. Mitglieder des Ausschusses

Der Kreis der elf Mitglieder des Ausschusses sowie ihrer elf Stellvertreter setzte sich unter Berücksichtigung ihrer Fraktionszugehörigkeit wie folgt zusammen.

1. Ordentliche Mitglieder

Zu ordentlichen Mitgliedern des Untersuchungsausschusses wurden in der 29. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin am 28. Juni 2018 gewählt:⁶

Fraktion der SPD

Abg. Melanie Kühnemann-Grunow
Abg. Tino Schopf
Abg. Jörg Stroedter

Fraktion der CDU

Abg. Christian Gräff
Abg. Stefan Evers

Fraktion Die Linke

Abg. Carsten Schatz
Abg. Philipp Bertram

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Abg. Marc Urbatsch
Abg. Harald Moritz

AfD-Fraktion

Abg. Frank-Christian Hansel

Fraktion der FDP

Abg. Sebastian Czaja

Herr Abg. Marc Urbatsch (GRÜNE) schied zum 31. Juli 2019 aus dem Ausschuss aus. Zu seiner Nachfolgerin wählte das Abgeordnetenhaus von Berlin am 29. August 2019 Frau Abg. Nicole Ludwig (GRÜNE).⁷

Am 20. Februar 2020 wurde Frau Abg. Franziska Leschewitz (LINKE) an die Stelle des ausgeschiedenen Mitglieds Herrn Abg. Bertram (LINKE) in den Ausschuss gewählt.⁸

⁶ Beschlussprotokoll über die 29. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 28.6.2018, BP 18/29, S. 21 f.

⁷ Beschlussprotokoll über die 45. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 29.8.2019, BP 18/45, S. 8.

⁸ Beschlussprotokoll über die 54. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 20.2.2020, BP 18/54, S. 7.

Nach dem Ausscheiden eines Mitglieds des Abgeordnetenhauses von Berlin aus der Fraktion der FDP war aufgrund des verfassungsrechtlich anzuwendenden Berechnungsverfahrens nach d'Hondt i. V. m. § 3 Abs. 2, 3 UntAG Bln die Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses rechtskonform anzupassen. Vor diesem Hintergrund beschloss das Plenum des Abgeordnetenhauses in seiner 61. Sitzung am 20. August 2020, die Anzahl der Ausschussmitglieder auf zwölf Mitglieder zu erhöhen.⁹

Der AfD-Fraktion stand in der Folge das Recht zu, einen weiteren Abgeordneten in den Ausschuss zu entsenden. In genannter Sitzung wurde entsprechend Herr Abg. Christian Buchholz (AfD) zum weiteren ordentlichen Mitglied gewählt.¹⁰

2. Stellvertretende Mitglieder

Zu stellvertretenden Mitgliedern wählte das Abgeordnetenhaus in seiner 29. Sitzung am 28. Juni 2018:¹¹

Fraktion der SPD

Abg. Florian Dörstelmann
Abg. Bettina Domer
Abg. Lars Düsterhöft

Fraktion der CDU

Abg. Oliver Friederici
Abg. Katrin Vogel

Fraktion Die Linke

Abg. Dr. Michael Efler
Abg. Dr. Michail Nelken

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Abg. Sabine Bangert
Abg. Daniela Billig

AfD-Fraktion

Abg. Dr. Kristin Brinker

Fraktion der FDP

Abg. Bernd Schlömer

Frau Abg. Dr. Kristin Brinker (AfD) schied am 26. September 2019 zunächst als stellvertretendes Mitglied aus. Zu ihrem Nachfolger wählte das Abgeordnetenhaus von Berlin an diesem Datum den Herrn Abg. Frank Scholtysek (AfD).¹² Mit der Wahl des Herrn Abg. Christian Buchholz (AfD) zum weiteren ordentlichen Mitglied des Ausschusses am 20. August 2021,¹³ kehrte zugleich Frau Abg. Dr. Kristin Brinker (AfD) als stellvertretendes Mitglied in das Gremium zurück.¹⁴

⁹ Abghs-Drs. 18/2918.

¹⁰ Beschlussprotokoll über die 61. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 20.8.2020, BP 18/61, S. 11.

¹¹ Beschlussprotokoll über die 29. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 28.6.2018, BP 18/29, S. 21 f.

¹² Beschlussprotokoll über die 47. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin vom 26.9.2019, BP 18/47, S. 9.

¹³ Siehe unter B.II.1.

¹⁴ Beschlussprotokoll über die 61. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 20.8.2020, BP 18/61, S. 11.

3. Vorsitz

Zur Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses wählte das Abgeordnetenhaus in seiner 29. Sitzung am 28. Juni 2018 Frau Abg. Melanie Kühnemann-Grunow (SPD) und zum stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Abg. Stefan Evers (CDU).¹⁵

4. Schriftführung

In der konstituierenden Sitzung am 6. Juli 2018 wählte der Ausschuss Herrn Abg. Frank-Christian Hansel (AfD) zum Schriftführer sowie Herrn Abg. Tino Schopf (SPD) zum stellvertretenden Schriftführer.¹⁶

III. Benannte Fraktionsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter

Zur inhaltlichen und organisatorischen Unterstützung der Arbeit der Fraktionen, insbesondere zur Erstellung der Beweisanträge, Vorbereitung der Zeugenvernehmungen, Auswertung der Beweisunterlagen und zur Gestaltung des Abschlussberichts wurden als zuständige Referentinnen und Referenten jeweils benannt:

Fraktion der SPD

Tom Peters

Monika Neumann, LL.M.
(bis 31.7.2019)

Fraktion der CDU

Claudia Lüdemann

Peter Ludolph
(bis 7.10.2018 – sodann Stellvertreter)

Fraktion Die Linke

Thorsten Grünberg

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Sebastian Serowy

AfD-Fraktion

Dr. Frank Welskop

Johannes Rackow
(bis 18.4.2021)

Norman Hanert
(ab 19.4.2021)

Fraktion der FDP

Karen Bahmata-Kutz

Victor Reichardt
(bis 31.12.2019)

Julian Otte-Korts
(ab 3.6.2020)

¹⁵ Beschlussprotokoll über die 29. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin am 28.6.2018, BP 18/29, S. 22.

¹⁶ Beschlussprotokoll über die 1. Sitzung des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode am 6.7.2018, BP 18/1, S. 2.

IV. Sekretariat der Parlamentsverwaltung

Der Untersuchungsausschuss wurde in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht durch ein eigenes Büro des Plenar- und Ausschussdienstes der Abgeordnetenhausverwaltung unterstützt. Diesem gehörten ab Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Sommer 2018 durchgehend oder zeitweilig an:

Referent/inn/en

Geschäftsstelle

Dr. Gerd Giesen

Canan Karadag-Türkel
(ab 1.5.2019)

Kathrin Stratmann
(bis 12.6.2020)

Julia Freese
(bis 14.6.2019)

Mirja Stehnken
(15.7.2020 bis 15.2.2021)

Moritz Putzar-Sattler
(ab 1.4.2021)

Die organisatorische Vorbereitung der Ausschusstermine wurde im Anschluss an die konstituierende Sitzung von Frau Stratmann und ab der 24. Sitzung von Herrn Dr. Giesen verantwortet. Den im Februar 2021 an die Fraktionen übersandten Entwurf des Abschlussberichts der Vorsitzenden erstellten auf der Basis der Protokolle und sonstigen Beweismittel Herr Dr. Giesen und Frau Stehnken. Die verwaltungsseitige Aktualisierung des Berichtsentwurfs im Zeitraum der Beratungssitzungen sowie die juristische Begleitung des Freigabeverfahrens nahm maßgeblich Herr Putzar-Sattler wahr.

In der Abschlussphase des Untersuchungsverfahrens ab dem März 2021 unterstützte Frau Anne Scholter als Regierungsinspektorin a.P. die Arbeit des Ausschussbüros in erheblichem Umfang. Zu Ausbildungszwecken war zudem Frau Leonie Habenicht im Frühjahr und Sommer 2021 der Geschäftsstelle wöchentlich im Umfang eines Arbeitstages zugewiesen.

C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens

I. Konstituierung

Nach seiner Einsetzung durch Beschluss des Abgeordnetenhauses (vgl. § 1 Abs. 1 UntAG Bln) trat der 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode in der durch das Plenum bestimmten personellen Besetzung (vgl. § 3 UntAG Bln) am 6. Juli 2018 zu seiner ersten, konstituierenden Sitzung zusammen.

II. Ausschussinterne Verfahrensregeln

In genannter konstituierender Sitzung gab sich der Untersuchungsausschuss die nachfolgenden Verfahrensregeln:¹⁷

1. Die stellvertretenden Mitglieder haben Rede- und Fragerecht. Sie sollen gemäß § 3 Abs. 4 S. 1 Untersuchungsausschussgesetz (UntAG) an allen Sitzungen teilnehmen.
2. Information der Medien: Die Unterrichtung der Presse und der Informationsmedien erfolgt gemäß § 13 UntAG i.V.m. § 26 Abs. 5 GO Abghs durch die Vorsitzende und die Sprecher der Fraktionen. Nach den Sitzungen kann bei Bedarf eine Pressekonferenz durchgeführt werden.
3. Sitzungstermin / Sitzungssaal: Der Ausschuss tagt grundsätzlich in der Vorplenarwoche von 11 Uhr bis 15 Uhr. Begonnene Zeugenbefragungen sollen beendet werden.
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 kann die Öffentlichkeit oder können einzelne Personen durch Beschluss des Untersuchungsausschusses ausgeschlossen werden, um die Verletzung schutzwürdiger Interessen zu verhindern oder wenn es zur Erlangung einer wahrheitsgemäßen Aussage erforderlich erscheint. Demgemäß sollen Besucher/innen von der Vorsitzenden unter Hinweis auf einen ggfs. nach dieser gesetzlichen Bestimmung erforderlichen Ausschluss vor der Teilnahme an der Sitzung darauf hingewiesen werden, dass sie verpflichtet sind, Kontakte zu Personen,

¹⁷ Beschlussprotokoll über die 1. Sitzung des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode am 6.7.2018, BP 18/1, S. 2 ff.

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 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.

Bei Zeugenvernehmungen sollen die Befragungen durch die Fraktionen die Zeit von jeweils 25 Minuten pro Fragerunde je Fraktion nicht überschreiten.

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 wurden, dürfen außer Ausschussmitgliedern und deren Stellvertreter/inne/n nur solche Personen anwesend sein, die für die entsprechende Geheimhaltungsstufe sicherheitsüberprüft sind.

6. Geheimschutz

- a) In Bezug auf den Umgang mit Verschlussachen (VS) findet die Geheimschutzordnung des Abgeordnetenhauses für das gesamte Untersuchungsverfahren Anwendung (§ 14 Abs. 1 UntAG i.V.m. § 54 GO Abghs).
- b) Bezüglich amtlich zu wahrer Privatgeheimnisse findet die Geheimschutzordnung entsprechende Anwendung (§ 14 Abs. 1 UntAG i.V.m. § 54 Abs. 3 GO Abghs).
- c) 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.
- d) Außerhalb der Sitzungen können VS-VERTRAULICH oder höher eingestufte Akten oder Unterlagen von den Ausschussmitgliedern 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.
- e) 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 sollen anmelden, welche Akten sie speziell wünschen, damit nicht der Gesamtbestand mitgebracht werden muss.
- f) Werden von geheimhaltungsbedürftigen Akten, Aktenteilen oder sonstigen geheimhaltungsbedürftigen Schriftstücken Kopien gefertigt, werden auch diese

Kopien im VS-Archiv des Hauses aufbewahrt und dürfen nicht daraus entfernt werden.

7. Einladungen erhalten der Präsident des Abgeordnetenhauses, die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Ausschusses, die benannten Mitarbeiter/innen der Fraktionen sowie nachrichtlich der Senat.

8. Protokolle

a) Fertigung der Protokolle

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

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

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.

b) Verteilung der Protokolle

Protokolle erhalten die Mitglieder, die stellvertretenden Mitglieder und die benannten 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 Vorsitzende und Geschäftsführer/innen der Fraktionen können in die Protokolle Einsicht nehmen. Sie werden ggfs. über das Ausschussbüro zur Verfügung gestellt.

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

VS-ingestufte Protokolle dürfen von dem namentlich benannten Mitarbeiter/inne/n der Fraktionen im Ausschuss nur eingesehen werden, sofern sie zum Umgang mit VS ermächtigt sind.

9. Arbeitsunterlagen

Die Arbeitsunterlagen werden an die Mitglieder des Untersuchungsausschusses und die benannten Mitarbeiter/innen der Fraktionen ausgegeben.

Unterlagen, die als VS-VERTRAULICH oder VS-GEHEIM eingestuft sind, werden ausschließlich im VS-Archiv des Abgeordnetenhauses aufbewahrt (siehe oben 6.).

Von solchen Unterlagen, die von öffentlichen Stellen des Landes Berlin angefordert werden, sind neben dem Original 7 Kopien an das Ausschussbüro zu übersenden.

Dasselbe gilt grundsätzlich für Anforderungen gegenüber anderen Adressaten von Beweisbeschlüssen; die Vorsitzende wird ermächtigt, ggfs. andere Regelungen zu treffen.

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

10. Foto-, Film- und Tonaufnahmen

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

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 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. Dies gilt auch bei Zustimmung der Zeugen oder Sachverständigen.

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 Bln).

12. Kurztitel des Untersuchungsverfahrens: „BER II“

13. Anträge und Beweisanträge

Alle Beweisanträge sind fortlaufend nummeriert unter Bezugnahme auf den betreffenden Komplex des Untersuchungsauftrags schriftlich über das Ausschussbüro an die Vorsitzende zu richten. Die Anträge müssen substantiiert / begründet sein und sollen 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.

III. Beweisaufnahme

Hauptbestandteile der durch den Untersuchungsausschuss vorgenommenen Beweisaufnahme waren die Anforderung von schriftlichem Beweismaterial, die Ladung und Anhörung von Zeugen sowie eine Inaugenscheinnahme.

1. Schriftliches Beweismaterial

Der Untersuchungsausschuss hat – neben der Beweiserhebung durch Zeugenvernehmung – in hohem Maße von dem ihm obliegenden Recht Gebrauch gemacht, thematisch einschlägige Dokumente bei Behörden und Privaten anzufordern.

a. Verfahren

Aufgrund der Beweisanträge der Fraktionen wurden dem zweiten Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin die dem beigefügten Aktenplan (siehe Anlage) zu entnehmenden Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Die dem angefügten Aktenplan zu entnehmenden Bände mit schriftlichem Beweismaterial belaufen sich auf insgesamt 904. Im Vergleich zum 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode konnte dieser Untersuchungsausschuss auf eine insgesamt größere Anzahl an digitalisierten Beweisunterlagen zurückgreifen. Dies betrifft insbesondere – wenngleich nicht ausschließlich – die von den Senatsverwaltungen des Landes Berlin und die vom Deutschen Bundestag sowie dem Brandenburgischen Landtag zur Verfügung gestellten Dokumente.

b. Vertrauliche Behandlung und Geheimhaltung

Der Untersuchungsausschuss ist rechtlich dazu verpflichtet, im Rahmen der von ihm vorgenommenen Beweiserhebung die Persönlichkeitsrechte Dritter sowie Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu achten und notwendigenfalls die zu diesem Zwecke erforderlichen Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Daneben hat der Untersuchungsausschuss für 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 der Ausschussvorsitzenden gemäß § 14 Abs. 1 S. 1 u. 3 UntAG Bln vorgenommen. Im Einzelnen kann die Einstufung der jeweiligen Beweismittel dem Aktenplan entnommen werden.

Bei der Wahl der jeweiligen Einstufung handelt es sich grundsätzlich um eine Ermessensentscheidung 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 Bln). In diesen Fällen ist die Einstufung der Dokumente als vertraulich oder geheimhaltungsbedürftig stets auf eine entsprechende Festlegung der herausgebenden Stellen zurückzuführen.

2. Zeugen

Einen ganz wesentlichen Teil der Beweisaufnahme im 2. Untersuchungsausschuss bestand in der Vernehmung der geladenen Zeugen in öffentlicher und nichtöffentlicher Sitzung.

a. Durchgeführte Vernehmungen

In den insgesamt 43 Sitzungen des 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode wurden an 35 verschiedenen Terminen insgesamt 60 Zeugenvernehmungen in der nachfolgenden zeitlichen Reihenfolge durchgeführt.¹⁸

2. Sitzung – 7. September 2018

Jörg Stroedter
Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup

3. Sitzung – 28. September 2018

Dr. Klaus Lederer
Dr. Dirk Behrendt

4. Sitzung – 17. Oktober 2018

Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup

6. Sitzung – 23. November 2018

Horst Amann
Hartmut Mehdorn

7. Sitzung – 7. Dezember 2018

Dr. Manfred Körtgen
Prof. Dr. Rainer Schwarz

8. Sitzung – 25. Januar 2019

Dr. Karsten Mühlenfeld

9. Sitzung – 15. Februar 2019

Jörg Marks

10. Sitzung – 15. Februar 2019

Heike Fölster
Friedrich Gormanns

11. Sitzung – 29. März 2019¹⁹

Antonius Spier
Dirk Borrmann

12. Sitzung – 12. April 2019

Carlo Sapp
Dr. David Zacher

¹⁸ Zu den Funktionen und Tätigkeiten der gehörten Zeuge s. das Personenregister unter 5. Abschn. C.

¹⁹ Die für diesen Sitzungstermin vorgesehene Zeugenvernehmung von Herrn Ottmar Haardt musste aus zeitlichen Gründen entfallen.

13. Sitzung – 17. Mai 2019

Steffen Göbel
Gunther Adler

15. Sitzung – 9. August 2019

Peter Herrmann
Steffen Göbel

17. Sitzung – 6. September 2019

Ralph Struck
Elmar Kleinert

19. Sitzung – 8. November 2019

Jürgen Wilk

21. Sitzung – 6. Dezember 2019

Jürgen Sautter

23. Sitzung – 14. Februar 2020

Solveig Gute
Torsten Seidel

25. Sitzung – 29. Mai 2020

Ralf Karasch
Dr. Margaretha Sudhof

27. Sitzung – 14. August 2020

Axel Schultz
Holger Rößler

29. Sitzung – 25. September 2020

Bertram Teschner
Sen. Regine Günther

31. Sitzung – 13. November 2020

Christoph Hansel
Frank Obladen

33. Sitzung – 11. Dezember 2020

Ronald Bräuer
Nico Töpel

14. Sitzung – 7. Juni 2019

Frank Henkel
Michael Müller

16. Sitzung – 23. August 2019

Dirk Meinecke
Carsten von Damm

18. Sitzung – 20. September 2019

Ingo Kühnapfel
Steffen Göbel

20. Sitzung – 6. Dezember 2019

Hartmut Zimmermann

22. Sitzung – 17. Januar 2020

Gunnar Peschka
Thomas Bloch

24. Sitzung – 15. Mai 2020

Tino Hoffmann

26. Sitzung – 12. Juni 2020

Dr. Margaretha Sudhof

28. Sitzung – 11. September 2020²⁰

Dr. Wolfgang Krüger

30. Sitzung – 30. Oktober 2020

Gerry Woop
Carsten Wilmsen

32. Sitzung – 27. November 2020

Regine Günther
Prof. Dr. Norbert Preuß

34. Sitzung – 15. Januar 2021

Carlo Sapp
Henner Bunde
Prof. Dr. Hans Georg Gemünden

²⁰ Die für diesen Sitzungstermin vorgesehene Zeugenvernehmung von Herrn Prof. Dr. Norbert Preuß musste aus zeitlichen Gründen entfallen.

35. Sitzung – 29. Januar 2021

Ralf Wagner
Prof. Dr. Ulrich Geske

36. Sitzung – 19. Februar 2021

Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup

37. Sitzung – 26. Februar 2021

Heike Fölster

Den Zeugen war ausweislich des § 27 Abs. 1 S. 1 UntAG Bln innerhalb einer angemessenen Frist von mindestens zwei Wochen die Gelegenheit zur Einsicht in die Protokolle ihrer Vernehmung in den Räumen des Abgeordnetenhauses zu geben. Darüber hinaus stand es den als Zeugen vernommenen gemäß § 27 Abs. 1 S. 2 UntAG Bln frei, innerhalb von zwei Wochen nach Einsichtnahme Stellung zu den Protokollen ihrer Vernehmung zu nehmen.

Der Zeuge Jörg Stroedter verzichtete nach seiner Vernehmung in der 2. Sitzung des Untersuchungsausschusses am 7. September 2018 ausdrücklich auf das Recht zur Einsichtnahme.

Ebenso erklärte der Zeuge Steffen Göbel seinen Verzicht auf die Einsichtnahme in die von seinen Vernehmungen in der 13. sowie 18. Sitzung des Untersuchungsausschusses angefertigten Wortprotokolle.

In der 9. Sitzung des Untersuchungsausschusses ist der Zeuge Herr StS Adler trotz zugegangener Zeugenladung nicht erschienen. Nach interner Beratung sah der Untersuchungsausschuss unter Würdigung der Gesamtumstände von der Verhängung eines Ordnungsgeldes ab. Der Zeuge ist sodann nach erneuter Ladung in der 13. Sitzung vernommen worden.

b. Vertrauliche Behandlung und Geheimhaltungsregelungen

Die Zeugenvernehmungen fanden nach Maßgabe von § 9 Abs. 1 UntAG Bln grundsätzlich öffentlich statt. Von diesem Grundsatz wurde abgewichen sofern und soweit Nichtöffentlichkeit und Vertraulichkeit nach § 9 Abs. 3 S. 2 UntAG Bln i.V.m. § 53 GO Abghs geboten waren. Dies gründete in dem Umstand, dass durch die Zeugenaussagen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse berührt waren.

3. Verwendung von vertraulichen Unterlagen und Zeugenaussagen im Abschlussbericht

§ 14 UntAG Bln sieht vor, dass der Untersuchungsausschuss Akteninhalte bzw. eingestufte Wortprotokolle, die der Geheimhaltung unterliegen, unter bestimmten Voraussetzungen für die Veröffentlichung im abschließenden Untersuchungsbericht verwenden kann. In diesen Fällen hatte der Ausschuss nach sorgfältiger Abwägung darüber einen Beschluss zu fassen, ob die Geheimhaltung der betreffenden Stelle zum Zwecke der Einbeziehung in den Abschlussbericht aufgehoben werden kann.

Die herausgebende Stelle bzw. die betroffenen Zeuginnen und Zeugen erhielten im Rahmen des Verfahrens ordnungsgemäß die Gelegenheit, eine entsprechende Stellungnahme hierzu

abzugeben, die das Gremium sodann im Rahmen seiner Entscheidungsfindung berücksichtigt hat.

4. Augenscheinnahme

Über die vernommenen Zeugen und angeforderten Unterlagen hinaus hat der 2. Untersuchungsausschuss vom Beweismittel der Augenscheinnahme Gebrauch gemacht.

Zur Beantwortung der mit C.7 des Einsetzungsauftrags zusammenhängenden Fragenkomplexe fand am 9. November 2018 ein Besuch des 2. Untersuchungsausschusses auf dem Gelände des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ statt, die mit Abhaltung einer auswärtigen Sitzung des 2. Untersuchungsausschusses einherging. Konkrete Objekte der bei diesem Termin durchgeführten Augenscheinnahme waren die nachfolgenden Bereiche des Flughafens: Sprinkler, Heizwerk, Bauteil B mit Belüftungs- und Kabelschächten, Rohrleitungen, Gepäckbänder Terminal A und B, die Transfergepäckhalle, der Tower mit Blick auf das Rollfeld.

IV. Informative Besichtigungen

Ergänzend zur Beweisaufnahme im engeren rechtlichen Sinne nahm jeweils ein Großteil der Mitglieder, stellvertretenden Mitglieder sowie der Referentinnen und Referenten während des Untersuchungsverfahrens die Gelegenheiten zu informatorischen Besichtigungen wahr.

1. Baustelle des Flughafens Berlin Brandenburg

Zwei Besuche des Ausschusses fanden auf Einladung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH am 30. August 2018 sowie am 13. Dezember 2019 auf dem Gelände des Flughafens Berlin Brandenburg in Schönefeld statt und wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dazu genutzt, sich einen aktuellen und wirklichkeitsnahen Eindruck von den Gegebenheiten und dem in den Terminalgebäuden und dem bautechnischen Status quo zu verschaffen.

2. Flughafen Berlin-Schönefeld (alt)

Auf Einladung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode nahmen die Mitglieder des 2. Untersuchungsausschusses an dessen 42. Sitzung am 8. August 2019 beratend teil.

Die nichtöffentliche Sitzung wurde im Konferenzzentrum Schönefeld in Anwesenheit u.a. des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup und der Geschäftsführerin Finanzen Heike Fölster abgehalten und hatte den aktuellen

Entwicklungsstand am BER sowie die weiteren Planungen und Entwicklungen am Flughafenstandort Schönefeld²¹ zum Gegenstand.

Im Anschluss an den unmittelbaren Sitzungsteil erfolgte eine Besichtigung des Flughafengebäudes am Standort Schönefeld (alt) sowie des Regierungsterminals durch die Mitglieder beider Ausschüsse.

²¹ Mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg Ende Oktober 2020 firmiert das Terminalgebäude des ehemaligen Flughafens Schönefeld (SXF) nunmehr als dessen „Terminal 5“.

D. Parlamentarischer Abschluss des Untersuchungsverfahrens

Der 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin vollzog den Abschluss seiner Beweisaufnahme zum Stichtag des 30. April 2021.

In seiner 42. Sitzung vom 11. Juni 2021 beschloss der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der AfD-Fraktion und bei Enthaltung der Fraktionen von CDU und FDP den vorliegenden Abschlussbericht im Sinne des § 33 Abs. 1 UntAG Bln.

Da es nicht zu einem einvernehmlichen Abschlussbericht gekommen ist, waren gemäß § 33 Abs. 2 UntAG Bln Sondervoten in die Drucksache aufzunehmen.

Zweiter Abschnitt – Thematische Grundlagen

A. Bisherige parlamentarische Ausschüsse zur Thematik des BER

Der vorliegende Abschlussbericht fasst die wesentlichen Erkenntnisse des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin zusammen.

Voranehend haben sich bereits zwei Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin mit den Geschehnissen betreffend Planung, Bau und Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (im Folgenden „BER“) im Sinne der parlamentarischen Aufklärungsarbeit befasst.

Ferner erfolgt eine parlamentarische Begleitung der Entwicklung des Projekts auch von Seiten aller drei Gesellschafter der Flughafengesellschaft.

I. Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin

Mit dem Bauprojekt des BER beschäftigte sich zuvor bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 14. Wahlperiode („Flughafen Schönefeld II“), der auf die Aufklärung der Mitverantwortung der Gesellschafter der Flughafengesellschaft am Scheitern des damaligen Privatisierungsverfahrens gerichtet war.²² In der zurückliegenden 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin waren Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen beim Flughafenbau ebenfalls Untersuchungsgegenstand eines Untersuchungsausschusses („BER I“).²³

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode („BER I“) beschäftigte sich unter anderem mit der Untersuchung und Aufarbeitung der Entwicklungs- und Planungsgeschichte des Flughafenprojekts BER nach der Wiedervereinigung im Kontext der sich in den 1990er-Jahren abzeichnenden neuen luftverkehrsbezogenen Herausforderungen in der Hauptstadtregion.²⁴ Daneben gab es bereits in der 12. Wahlperiode einen Untersuchungsausschuss zur Aufklärung des Grundstückserwerbs in Berlin und Schönefeld durch die Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS).²⁵

Im oben wiedergegebenen Einsetzungsauftrag wird unter I. ausdrücklich festgestellt, dass die Erkenntnisse des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode nach freier Würdigung in die Arbeit des hiesigen Ausschusses miteinbezogen werden können. Der vorliegende Bericht

²² Siehe dazu den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 14. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („Flughafen Schönefeld II“), Abghs-Drs. 14/1515.

²³ Siehe dazu den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000.

²⁴ Vgl. den Fragekomplex „A. Flughafenplanung“ des damaligen Einsetzungsbeschlusses, Abghs-Drs. 17/0544, S. 1 ff.

²⁵ Vgl. den Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950.

nimmt in diesem Sinne – wo es notwendig und sinnvoll erscheint – auf den damaligen Abschlussbericht Bezug.

II. Parlamentarische Behandlung in den Fachausschüssen des Abgeordnetenhauses von Berlin

Neben den Untersuchungsausschüssen befasste sich das Abgeordnetenhaus in der 17. und 18. Wahlperiode in seinen Fachausschüssen mit dem Flughafen BER – etwa im Hauptausschuss und dessen Unterausschüssen sowie im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und im Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Betriebe.

Schwerpunktmäßig befasste sich der Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling (im Folgenden: „UABmc“) des Hauptausschusses in regelmäßigen Abständen mit aktuellen Fragen und Sachverhalten zum Projekt BER und der Flughafengesellschaft unter der Hinzuziehung von Anzuhörenden, bei denen es sich in der Regel um Mitglieder der Geschäftsführung, des Aufsichtsrates oder Vertreter des Gesellschafters Berlin handelte.

Obwohl die Unterausschüsse des Hauptausschusses ausschließlich in nichtöffentlicher Sitzung tagen, wurde in der 14. Sitzung des UABmc am 7. Dezember 2017 einvernehmlich beschlossen, dass in Zukunft die Verantwortlichen der Flughafengesellschaft regelmäßig in öffentlicher Sitzung angehört werden.²⁶

III. Behandlung durch den Deutschen Bundestag und den Landtag Brandenburg

Der Brandenburgische Landtag wie auch der Deutsche Bundestag haben in der Vergangenheit und der Gegenwart keine Untersuchungsausschüsse zur Aufarbeitung der Baugeschichte des Flughafens Berlin-Brandenburg eingesetzt.

Im Deutschen Bundestag erfolgte in dessen 18. und 19. Wahlperiode eine wiederholte Behandlung in den schriftlichen, mündlichen und Kleinen Anfragen an die Bundesregierung sowie in den einschlägigen (Fach-)Ausschüssen, insbesondere im Haushaltsausschuss und im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zu thematisch eingegrenzten Sachfragen sind zudem Ausarbeitungen der Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages entstanden. Die entsprechenden Protokolle und Dokumente lagen dem Untersuchungsausschuss vor.

Im Landtag des Landes Brandenburg beschäftigt sich indes seit dem 5. November 2014 ein Sonderausschuss in regelmäßigen Abständen bau- und fertigstellungsbegleitend mit der Thematik.²⁷ Dessen Protokolle sind dem hiesigen Untersuchungsausschuss auf einen entsprechenden Beweisbeschluss hin ebenfalls zum Zwecke der Auswertung zur Verfügung gestellt worden.

²⁶ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Beschlussprotokoll der Sitzung vom 13.12.2017, BP UABmc 18/15, S. 2.

²⁷ Vgl. den Einsetzungsbeschluss des Brandenburgischen Landtags als LT-Drs. 6/70.

B. Einführung: Flughafengesellschaft und Flughafenprojekt

Zentraler Untersuchungsgegenstand des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode – wie auch des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode – war die Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die im Rahmen der Errichtung des BER entstandenen Kosten- und Terminüberschreitungen. Wesentlicher Akteur bei der Realisierung des Flughafenprojekts ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, die im Folgenden weitgehend nur als die „Flughafengesellschaft“ bezeichnet wird.

I. Organe der Flughafengesellschaft

Zum näheren Verständnis der Untersuchungsergebnisse soll – im Wesentlichen basierend auf den ausführlichen Darstellungen im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode²⁸ – zunächst ein Kurzüberblick über die Struktur der Flughafengesellschaft gegeben werden.

Entsprechend den Regelungen des GmbH-Gesetzes (GmbHG), die durch den Gesellschaftsvertrag der Flughafengesellschaft (im Folgenden „Gesellschaftsvertrag“) ergänzt werden, handelt es sich bei der Gesellschafterversammlung, der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat um die handelnden Organe der Flughafengesellschaft, denen jeweils unterschiedliche Funktionen zukommen.

1. Gesellschafter und Gesellschafterversammlung

Als Gesellschafter halten die Bundesrepublik Deutschland 26 Prozent, das Land Brandenburg und das Land Berlin jeweils 37 Prozent der Anteile an der Flughafengesellschaft.²⁹ In der Gesellschafterversammlung sind die einzelnen Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg entsprechend ihren genannten Anteilen am Gesamtunternehmen stimmberechtigt. Die Wahrnehmung der Interessen des Landes Berlin in der Gesellschafterversammlung erfolgte im Untersuchungszeitraum durch die Senatsverwaltung für Finanzen.³⁰ Verwaltungintern wird diese Aufgabe durch das Referat Beteiligungsmanagement und -controlling wahrgenommen, zu dessen Tätigkeit sich der zuständige Referent Karasch im Untersuchungsausschuss wie folgt äußerte:

Zeuge Ralf Karasch: „Das Land Berlin hält 37 Prozent an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, und dafür besteht die Aufgabe der Beteiligungsverwaltung darin, zunächst Voten für die Gesellschafterversammlung zu fertigen. Diese gehen in den Geschäftsgang über die Referatsleitung, Abteilungsleitung bis zum Senator. Da ist es üblich, dass im Geschäftsgang auch Änderungen eingetragen werden. Und der Senator nimmt in der Regel auch an den Gesellschafterversammlungen teil. Ferner

²⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 48 ff.

²⁹ Für eine graphische Aufbereitung der Beteiligungsverhältnisse vgl. statt vieler nur die Darstellung in den Geschäftsberichten der Flughafengesellschaft der Jahre 2013 bis 2017, exemplarisch nur I (FBB) Bd. 1, Geschäftsbericht 2017, Bl. 69.

³⁰ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 57.

bereiten wir als Beteiligungsmanagement auch unsere Berliner Aufsichtsratsmitglieder durch Fertigung von Aufsichtsratsvoten für die Aufsichtsratssitzungen vor.“³¹

Die Gesellschafterversammlung fungiert als zentrales Entscheidungsgremium einer GmbH.³² Zu den zentralen Aufgaben der Gesellschafterversammlung gehören die Beschlussfassungen über grundsätzliche Angelegenheiten der Flughafengesellschaft, die Berufung und Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder sowie die Bestätigung der Jahresabschlüsse und jährlichen Wirtschaftspläne.³³ Im Rahmen ihrer Betätigungskompetenz obliegt ihr grundsätzlich das Recht, alle relevanten Angelegenheiten der Gesellschaft an sich zu ziehen, insbesondere auch solche der Geschäftsführer.³⁴ Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode gelangte für den damaligen Untersuchungszeitraum zu der Erkenntnis, dass die Gesellschafterversammlung von der rechtlich bestehenden Option, Angelegenheiten aus dem Bereich der operativen Geschäftsführung zu übernehmen, keinen Gebrauch gemacht und sich weitgehend auf die übergeordneten Angelegenheiten der Flughafengesellschaft fokussiert habe.³⁵

Dem Untersuchungsausschuss lagen die Protokolle der Gesellschafterversammlung aus dem maßgeblichen Zeitraum ab 2014 vor.

2. Geschäftsführung

Der Geschäftsführung einer GmbH obliegt gemäß § 35 GmbHG deren gerichtliche und außergerichtliche Vertretung nach außen sowie – gemeinsam mit der Gesellschafterversammlung – die interne Willensbildung, insbesondere die Organisation des operativen Betriebes. Sie besteht aus den gemäß § 6 GmbHG bestellten Geschäftsführern, wobei § 6 Abs. 1 S. 1 des Gesellschaftsvertrags vorsieht, dass „zwei oder mehr“ Geschäftsführer der Flughafengesellschaft bestellt werden. Im Jahre 2013 wurde die vorherige Position eines Sprechers der Geschäftsführung ersetzt durch das Amt des Vorsitzenden der Geschäftsführung.³⁶ Unbenommen der vorgenommenen Ressortaufteilungen trägt ein Geschäftsführer in seiner Organstellung die ungeteilte Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung des Unternehmens.³⁷

Die folgenden Übersichten spiegeln die Besetzung der einzelnen Funktionen innerhalb der Flughafengesellschaft, soweit sie in der Vergangenheit besetzt waren und sich für den Untersuchungsausschuss rekonstruieren lassen.

³¹ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 57.

³² Siehe nur § 48 Abs. 1 GmbHG: „Die Beschlüsse der Gesellschafter werden in Versammlungen gefasst.“

³³ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 49.

³⁴ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 49.

³⁵ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 49.

³⁶ Vgl. unter G.I.2.

³⁷ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 49.

a. Übersicht: Vorsitzende / Sprecher der Geschäftsführung

Die Funktion des Sprechers der Geschäftsführung bzw. des Vorsitzenden der Geschäftsführung hatten inne:

- Dr. Götz Herberg (Sprecher): Dezember 1994 bis Dezember 2002
- Dieter Johannsen-Roth (Sprecher): September 2003 bis Mai 2006
- Prof. Dr. Rainer Schwarz (Sprecher): Juni 2006 bis Januar 2013³⁸
- Dr. Hartmut Mehdorn (Vorsitzender): März 2013 bis März 2015
- Dr. Karsten Mühlenfeld (Vorsitzender): März 2015 bis März 2017
- Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup (Vorsitzender): Seit März 2017

b. Übersicht: Technische Geschäftsführer

Die Funktion eines Geschäftsführers für den technischen Bereich („Geschäftsführer Technik“) in der Flughafengesellschaft nahmen wahr:

- Thomas Weyer: Januar 2004 bis August 2008
- Dr. Manfred Körtgen: September 2008 bis Mai 2012
- Horst Amann: August 2012 bis Oktober 2013

Seit dem 31. Oktober 2013 wird dieses Ressort durch den jeweiligen Vorsitzenden der Geschäftsführung wahrgenommen.

c. Geschäftsführer Personal

Soweit in der Vergangenheit ein Geschäftsführerposten für den Personalbereich („Geschäftsführer Personal“) existierte, wurde die Funktion ausgeübt von:

- Manfred Hölzel: bis Februar 1997
- Ralf Brunhöber: Februar 1997 bis Januar 2002
- Jörg Rommerskirchen: Februar 2002 bis Oktober 2003

³⁸ Nach der Abberufung von Prof. Dr. Schwarz als Sprecher der Geschäftsführung im Januar 2013 war der damalige Technische Geschäftsführer Amann bis zur Berufung von Hartmut Mehdorn zum Vorsitzenden der Geschäftsführung alleiniger Geschäftsführer.

- Dr. Manfred Bobke-von Carmen: Januar 2004 bis Dezember 2008

Der Posten des Personal-Geschäftsführers ist 2009 entfallen, da die Beschäftigtenzahlen gesunken waren und die dementsprechende Arbeitnehmerbeteiligung nicht mehr notwendig war.³⁹ Erst nachdem die Beschäftigtenzahlen 2017 erneut über die Marke von 2.000 gestiegen waren, wurde in Umsetzung der Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes mit dem Arbeitsdirektor ein weiterer Posten in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft geschaffen.⁴⁰ Die Funktion des Arbeitsdirektors hatten inne:

- Dr. Manfred Bobke-von Carmen: März 2017 bis März 2020
- Michael Halberstadt: Seit Mai 2020

d. Geschäftsführer/in Finanzen

In der Vergangenheit ebenfalls nicht durchgehend in der Geschäftsführung vorhanden war das Amt eines Geschäftsführers für den Finanzbereich („Geschäftsführer Finanzen“). Soweit dieses existierte, wurde es ausgeübt durch:

- Kilian Krieger: März 1997 bis September 1999
- Andreas Foidl: November 1999 bis Juli 2002
- Heike Fölster: Mai 2013 bis Dezember 2019⁴¹
- Aletta von Massenbach: Seit September 2020

3. Aufsichtsrat

Die Kontrolle der Geschäftsführung obliegt gemäß § 52 Abs. 1 GmbHG i.V.m. § 111 Abs. 1 des Aktiengesetzes (AktG) dem Aufsichtsrat. Hauptaufgabe des Aufsichtsrats ist die Überwachung der wesentlichen Maßnahmen der Geschäftsführung unter den Gesichtspunkten von Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit.⁴²

Im Sinne einer strikten Funktionstrennung ist das Gremium dabei nicht unmittelbar an der Wahrnehmung der operativen Geschäfte beteiligt und agiert insoweit auch nicht an der Seite der Geschäftsführung.⁴³ Anders als die Gesellschafterversammlung ist der Aufsichtsrat auch nicht dazu befugt, der Geschäftsführung Weisungen zu erteilen. Die Aufsichtsratsmitglieder

³⁹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 51.

⁴⁰ Pressemitteilung der FBB vom 24.3.2017: „Neuer Arbeitsdirektor: Paritätische Mitbestimmung bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“.

⁴¹ Im September 2019 wurde medial bekannt, dass die Geschäftsführerin Fölster um vorzeitige Auflösung ihres ursprünglich bis zum Jahre 2023 laufenden Anstellungsvertrags gebeten hat, s. bspw. „Der Tagesspiegel“ vom 23.9.2019: „BER-Finanzchefin bittet um Auflösung ihres Vertrags“.

⁴² OETKER, in: Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, 21. Aufl., 2021, § 111 AktG Rn. 3.

⁴³ Vgl. § 111 Abs. 2 S. 1 AktG: „Maßnahmen der Geschäftsführung können dem Aufsichtsrat nicht übertragen werden.“

üben ihre Funktion ihrerseits ebenfalls weisungsfrei aus und haben ihr Amt ausschließlich im Interesse des Unternehmens wahrzunehmen.⁴⁴

a. Struktur und Zusammensetzung

Der Aufsichtsrat setzt sich laut § 8 des Gesellschaftsvertrags aus insgesamt 15 Mitgliedern zusammen, wovon fünf durch die Arbeitnehmervertreter und zehn von Seiten der Anteilseigner in das Gremium zu bestellen sind. Das Land Berlin benennt dabei – ebenso wie das Land Brandenburg – vier der zehn Sitze der Anteilseigner, der Bund entsendet deren zwei.

Nachdem die Beschäftigtenzahlen der Flughafengesellschaft die Marke von 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überschritten hatte, wurde die Anzahl der Aufsichtsräte unter Geltung des Mitbestimmungsgesetzes erhöht. Eine Neukonstituierung des nunmehr paritätisch besetzten Aufsichtsrates erfolgt im Februar 2017. Von den nunmehr 20 Mitgliedern sind zehn Arbeitnehmervertreter, davon drei Gewerkschaftsvertreter und ein Leitender Angestellter im Aufsichtsrat vertreten.⁴⁵

In dem für den vorliegenden Bericht relevanten Zeitraum ab 2012 waren folgende Mitglieder im Aufsichtsrat vertreten:

Für das Land Berlin:

- RBm a.D. Klaus Wowereit (Vorsitzender bis 13. Januar 2013 sowie vom 13. Dezember 2013 bis 11. Dezember 2014)
- Sen a.D. Frank Henkel (SenInn, 9. Dezember 2011 bis 31. Dezember 2016)
- StS a.D. Dr. Christian Sundermann (SenFin, 11. August 2009 bis 7. März 2012)
- StS Dr. Margaretha Sudhof (SenFin, 23. März 2012 bis 23. Juni 2015, sowie 17. März 2017 bis August 2019)
- Michael Zehden (A-Z Hotelmanagement und Beratungs GmbH & Co. KG, 21. Oktober 2013 bis 15. Februar 2016)
- RBm Michael Müller (12. Dezember 2014 bis 6. März 2017, Vorsitzender vom 3. Juli 2015 bis 6. März 2017)
- StS a.D. Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup (SenStadtUm, 24. Juni 2015 bis 6. März 2017)
- Sen Dr. Klaus Lederer (SenKultEuropa, 7. Februar 2017 bis 13. März 2017)

⁴⁴ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 52.

⁴⁵ Pressemitteilung der FBB vom 24.3.2017: „Neuer Arbeitsdirektor: Paritätische Mitbestimmung bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“.

- Sen Dr. Dirk Behrendt (SenJustVA, 7. Februar 2017 bis 15. März 2017)
- StS Vera Junker (SenFin, seit 27. September 2019)
- StS Gerry Woop (SenKultEuropa, seit 17. März 2017)
- Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß (CBRE PREUSS VALTEQ GmbH Berlin, seit 17. März 2017)
- Boris Schucht (50Hertz Transmission GmbH, seit 17. März 2017)

Für das Land Brandenburg:

- MP a.D. Matthias Platzeck (stv. Vorsitzender bis 16. Januar 2013 sowie Vorsitzender vom 16. Januar 2013 bis 16. August 2013)
- Min a.D. Ralf Christoffers (Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten, März 2010 bis 11. Dezember 2014)
- Günther Troppmann (Deutsche Kreditbank AG, bis 13. Februar 2013)
- Min a.D. Dr. Helmuth Markov (Ministerium der Finanzen, bis 7. Januar 2014)
- Min a.D. Christian Görke (Ministerium der Finanzen, 7. April 2014 bis 11. Dezember 2014)
- StS a.D. Rainer Bretschneider (Staatskanzlei, ab 29. August 2013 sowie stv. Vorsitzender vom 13. Dezember 2013 bis 17. März 2017 und Vorsitzender seit 17. März 2017)
- StS Daniela Trochowski (Ministerium der Finanzen, seit 12. Dezember 2014)
- Dr. Wolfgang Krüger (IHK Cottbus, ab 21. Mai 2013 bis Juli 2020)
- Axel J. Arendt (Axel Arendt Management Consulting, ab 12. Dezember 2014 bis 14. März 2015)
- Gabriela Pantring (ILB Investitionsbank des Landes Brandenburg, ab 24. Juni 2015 bis 31. Dezember 2016)
- Kerstin Jöntgen (ILB Investitionsbank des Landes Brandenburg, seit 7. Februar 2017)
- StS a.D. Henner Bunde (SenWiEnBe, seit 19. August 2020)

Für die Bundesrepublik Deutschland:

- StS a.D. Rainer Bomba (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ab 26. März 2010 bis 20. April 2018)
- StS Werner Gatzer (Bundesministerium der Finanzen, seit 11. März 2011)
- StS Dr. Gerhard Schulz (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, seit 4. Mai 2018)

Für die Seite der Arbeitnehmer:

- Holger Rößler (ver.di, seit 4. November 2003)
- Franziska Hammermeister (BFG mbH, ab 4. November 2003 bis 29. September 2014)
- Claudia Heinrich (FBB GmbH, Vorsitzende des Betriebsrats, seit 23. September 2008)
- Sven Munsonius (BFG mbH, seit 23. September 2008)
- Peter Lindner (BFG mbH, Vorsitzender des Betriebsrats, seit 22. Januar 2009)
- Gerhard Voß (BFG mbH, stv. Vorsitzender des Betriebsrats, seit 30. September 2014)
- Olaf Christoph (FBB GmbH, seit 7. Februar 2017)
- Ralph Struck (FBB GmbH, seit 7. Februar 2017)
- Verena Schumann (BFG mbH, seit 7. Februar 2017)
- Enrico Rümker (ver.di, seit 7. Februar 2017)
- Jens Gröger (ver.di, seit 7. Februar 2017)

Gemäß § 107 Abs. 2 Satz 1 AktG sind über die Sitzungen des Aufsichtsrats Niederschriften anzufertigen. Wie bereits für den 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode waren auch für diesen Untersuchungsausschuss die Protokolle der Aufsichtsratssitzungen und die entsprechenden Beschlussvorlagen der Geschäftsführung wichtige Erkenntnisquellen. Dem Untersuchungsausschuss lagen sämtliche Sitzungsprotokolle vom März 2014 bis November 2020 vor.

Ferner zog der Untersuchungsausschuss die von Seiten der Senatsverwaltungen erstellten vorbereitenden Unterlagen zur Vorbereitung der Berliner Aufsichtsratsmitglieder auf die jeweiligen Aufsichtsratssitzungen zur Rekonstruktion des Geschehens heran.

b. Unterausschüsse des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft machte umfangreich von seiner Möglichkeit Gebrauch, Unterausschüsse zu bestellen, in denen einzelne Aspekte der Kontrolltätigkeit vertieft und Entscheidungen des Gremiums vorbereitet wurden. Dem Untersuchungsausschuss lagen die Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses, des Projektausschusses und des Präsidialausschusses für den Zeitraum von 2014 bis zum November 2020 vor.

II. Projektstruktur BER

Zum besseren Verständnis soll ein kurzer Überblick zu Struktur, Beteiligten und Ablauf des Bauprojektes gegeben werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sämtliche Komponenten im Verlauf der Errichtung des BER fortlaufenden Änderungen unterworfen waren, die teils im 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode, teils in diesem Untersuchungsverfahren Gegenstand der Beweisaufnahme waren und insofern an geeigneter Stelle als Untersuchungsergebnisse dargestellt werden.

1. Flughafengesellschaft als Bauherrin

Der Bau des Flughafens erfolgte im Auftrag und auf Kosten der Flughafengesellschaft. Sie war somit als Bauherrin und Auftraggeberin (formal) letztverantwortlich für die Realisierung des Bauprojektes.⁴⁶ Als solcher oblag ihr insbesondere die Definition des geschuldeten Bausolls. Zu dessen Konkretisierung und Herstellung bediente sie sich dabei der Hilfe von Dienstleistern und Werkunternehmern (im Folgenden „Auftragnehmer“), die Aufgaben der Planung, Bauorganisation und Ausführung wahrnahmen. Die Flughafengesellschaft als Bauherrin hatte hier im Wesentlichen eine Steuerungsfunktion inne. Die Aufgabe war, die Auftragnehmer für die vertraglich geschuldete Leistung in Anspruch zu nehmen und die jeweils erforderlichen Vorleistungen zu erbringen, bzw. sicherzustellen, dass diese rechtzeitig erbracht würden. Der Umfang der entsprechenden Steuerungstätigkeit war dabei abhängig von der Anzahl der Auftragnehmer sowie der konkreten Ausgestaltung der Vertragsverhältnisse. Dementsprechend erforderte beispielsweise die Beauftragung einzelner Auftragnehmer einen höheren Aufwand auf Seiten der Flughafengesellschaft als die Vergabe an einen Totalunternehmer, der auch die Verantwortung für die Koordination sämtlicher Schnittstellen übernommen hätte.

Der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Prof. Dr. Lütke Daldrup kam hinsichtlich der Nichtvergabe an einen Generalunternehmer zu folgender Einschätzung:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „[...]“, dass die Entscheidung von 2008, keine Vergabe an einen Generalunternehmer vorzunehmen für das Fluggastterminal und stattdessen eine kleinteilige Vergabestrategie umzusetzen, sehr risikoreich war. Insgesamt ein zeitraubender und im Ergebnis problematischer Schritt. Dazu hätte ab 2007 zumindest eine schlagkräftige eigene Bauorganisation bei der FBB aufgebaut werden müssen, die entgegen mancher damaliger Inaussichtstellung der

⁴⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 97.

Geschäftsführung nicht in ausreichender Größe und Qualität geschaffen worden ist. Man hätte damals ehrlicher Weise eingestehen müssen, dass die Aufhebung des Vergabeverfahrens erhebliche terminliche Konsequenzen hat. [...]“⁴⁷

Wie bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode feststellte, oblag die Wahrnehmung der Bauherrenfunktion innerhalb der Flughafengesellschaft in erster Linie dem im Untersuchungszeitraum mehrfach umstrukturierten Bereich „Technik und Bau“ (im Folgenden „Baubereich“) in der Zuständigkeit des technischen Geschäftsführers bzw. später des Vorsitzenden der Geschäftsführung. Konkret wurde sie dabei wahrgenommen von dem für den BER verantwortlichen Projektleiter sowie einzelnen Teil- und Fachprojektleitern, die jeweils für spezifische Bauthemen zuständig waren.⁴⁸ Der Baubereich kooperierte vor allem in Bezug auf Fragen des operativen Betriebes und der Finanzierung mit den übrigen Bereichen der Flughafengesellschaft.⁴⁹

2. Projektbeteiligte Auftragnehmer

Die Flughafengesellschaft beauftragte mit der Realisierung des Bauprojektes verschiedene Auftragnehmer, deren Aufgaben sich sowohl hinsichtlich des Leistungszeitpunktes als auch hinsichtlich ihrer Zielrichtung unterschieden.

a. Planung

Im Rahmen der Planung war zunächst eine Arbeitsgemeinschaft aus mehreren Planungsbüros, die sog. „Planungsgemeinschaft BBI“ (im Folgenden „Generalplanerin“) mit der Konkretisierung des Bausolls durch die Erstellung der Genehmigungsplanung als Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung beauftragt.⁵⁰ Nach der fristlosen Kündigung des Generalplaners infolge der gescheiterten Inbetriebnahme des Flughafens im Mai 2012, hat die Flughafengesellschaft mit den bisherigen Subunternehmern des Generalplaners einzelne Ingenieur- und Planungsbüros vertraglich direkt gebunden. Außerdem konnte im Jahr 2015 wieder ein Generalplaner beauftragt werden.⁵¹

b. Bauausführung

Bei der Ausführung war in Bezug auf die Auftragnehmer zwischen der konkreten Vornahme von Bauleistungen einerseits (entsprechende Auftragnehmer werden im Folgenden als „bauausführende Unternehmen“ bezeichnet) und der Sicherstellung der ordnungsgemäßen Leistungserbringung durch Projektsteuerung und Objektüberwachung andererseits zu differenzieren.

⁴⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, S. 19.

⁴⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 98.

⁴⁹ Vgl. unter H.IV.

⁵⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S.104 ff.

⁵¹ Vgl. unter 3. Abschn. A.IV.

Letztere Aufgaben der Bauorganisation unterschieden sich dabei grundsätzlich hinsichtlich ihrer Zielrichtung: Laut den Feststellungen des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode war das Unternehmen WSP CBP (im Folgenden „Projektsteuerung“) im Auftrag der Flughafengesellschaft mit der Wahrnehmung von übergeordneten Organisationsaufgaben, insbesondere der Projektorganisation, Planung, Steuerung und Kontrolle der Kosten und Termine des gesamten Bauprojektes betraut.⁵² Demgegenüber oblag der Objektüberwachung die Prüfung der Ausführungsplanung und die Kontrolle der von den bauausführenden Unternehmen erbrachten Leistungen in Bezug auf die Übereinstimmung mit dem dort definierten Bausoll.⁵³ Aufgrund des engen Zusammenhangs mit der Erstellung ist es üblich – und in der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure („HOAI“) als siebte Leistungsphase vorgesehen –, dass die Objektüberwachung von dem Planer wahrgenommen wird. Dementsprechend wurde in einem separaten Ausschreibungsverfahren zunächst die Generalplanerin mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt.⁵⁴

Mit der Bauausführung waren laut Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode etwa 70 verschiedene Unternehmen befasst, von denen etwa die Hälfte mit der Errichtung des Fluggastterminals befasst war.⁵⁵ In Bezug auf das Fluggastterminal kam es zu dieser Vergabestrategie, nachdem die Vergabe der Bauleistungen an einen Generalunternehmer in zwei Ausschreibungsverfahren nicht gelungen war.⁵⁶ In der Folge entschied man sich dafür, die Bauleistung in sieben sog. „Lose“ aufzuteilen und mit den entsprechenden Leistungen überwiegend mittelständische Unternehmen zu beauftragen.⁵⁷ Durch diese Konstruktion war die Flughafengesellschaft jedoch faktisch an die einzelnen Firmen gebunden und konnte diese bei Fehlleistungen nicht ohne Weiteres austauschen, da dies für das einzelne Gewerk ggfs. eine langwierige europaweite Ausschreibung bedeutet hätte. Der Zeuge Amann erklärte dazu, dass man hierfür eine Zeitspanne von bis zu anderthalb Jahren hätte veranschlagen müssen.⁵⁸

3. Fertigstellungsprozess

Grundsätzlich sieht die HOAI die Verwirklichung eines Bauprojektes in acht Leistungsphasen vor: Unterschieden wird dabei zwischen den Planungsphasen (1-5), der Vergabe (6 und 7) und der darauf folgenden Ausführungsphase (8). In der Planungsphase erfolgt dabei regelmäßig die Konkretisierung des Bausolls durch die Bedarfsermittlung, die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie der Ausführungsplanung auf der Grundlage der Baugenehmigung bzw. der Genehmigungsplanung. Erst im Anschluss erfolgt die Vergabe auf

⁵² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 103.

⁵³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 108.

⁵⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 107.

⁵⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 109.

⁵⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 110 f.

⁵⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 112.

⁵⁸ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 39.

der Basis eines konkreten Leistungsverzeichnisses und dessen Erfüllung durch Auftragnehmer.

Historisch bedingt kam es beim BER nicht zur Realisierung des Bauvorhabens gemäß den Phasen der HOAI, sondern zu einer Überschneidung von Planung, Genehmigung und Ausführung des Bauvorhabens. Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte insofern fest, dass die Ausschreibung schon auf der Grundlage der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung erfolgt sei.⁵⁹ Dies habe zur Folge gehabt, dass die Ausführungsplanung bei Baubeginn nicht vollständig und dementsprechend das Bausoll nicht jederzeit klar definiert gewesen sei. Nach der gescheiterten Eröffnung im Jahre 2012 erfolgte insbesondere an den technischen Gebäudeeinrichtungen eine „Sanierung im Bestand“, während derer weiterhin Planungs- und Genehmigungsfragen virulent wurden.

Zur Realisierung des Bauvorhabens mit dem Ziel der Inbetriebnahme des BER als Verkehrsflughafen bedurfte es neben der baulichen Fertigstellung insbesondere der technischen Prüfung der sicherheitsrelevanten Anlagen durch einen übergeordneten Sachverständigen als Bestandteil der sog. Fertigstellungsanzeige gegenüber der Genehmigungsbehörde.⁶⁰ Diese wiederum musste das Gebäude daraufhin abnehmen und eine Nutzungsfreigabe erteilen, um den Testbetrieb, den sog. „Operational Readiness and Airport Transfer“-Betrieb zu ermöglichen.⁶¹

⁵⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 189 ff.

⁶⁰ Fertigstellung und Nutzung der Baulichen Anlage gemäß § 76 BbgBO und Bescheinigungen der Prüfsachverständigen über die ordnungsmäßige Beschaffenheit und Betriebssicherheit der technischen Anlagen und Einrichtungen als Bestandteil der Fertigstellungsanzeige nach § 68 Abs. 5 BbgBO gegenüber der Bauaufsichtsbehörde.

⁶¹ Im Folgenden sog. „ORAT-Betrieb“.

Dritter Abschnitt – Untersuchungsergebnisse

A. Fortschritt auf der Flughafenbaustelle

I. Überblick: Bauentwicklung in Bezug auf das Gesamtprojekt BER

Die Baumaßnahmen am BER wurden innerhalb des Untersuchungszeitraums abgeschlossen, und der Flughafen wurde am 31. Oktober 2020 eröffnet.

Dem vorausgegangen war die Fertigstellungsanzeige für das als „Fluggastterminal“ bezeichnete Terminal 1 vom 1. April 2020, auf die schlussendlich das Bauordnungsamt Dahme-Spreewald mit Schreiben vom 23. Juli 2020 nach Erfüllung diverser Nachweis- und Berichtsaufträge durch die Flughafengesellschaft erklärte, dass zu diesem Zeitpunkt alle erforderlichen Erklärungen und Bescheinigungen vollständig vorlägen und damit die Voraussetzungen für die Benutzung der baulichen Anlage erfüllt seien.⁶² Der Fertigstellungsprozess dieses Terminalgebäudes als zentraler Gebäudekomplex des Flughafens stellte einen wesentlichen Aspekt des Untersuchungsverfahrens dar. Angesichts der Tatsache, dass die Baumaßnahmen weder bei Einsetzung des Untersuchungsausschusses am 28. Juni 2018 noch zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die erste Ergänzung des Untersuchungsauftrags am 23. Mai 2019 abgeschlossen waren, nahm die Untersuchung zum Fertigstellungsprozess einen gewichtigen Teil der Beweisaufnahme ein. Soweit die Bauarbeiten stetig fortschritten, erfolgten die Zeugnisaussagen teils auf unterschiedlicher Tatsachengrundlage.

Im Untersuchungszeitraum wurden neben den langwierigen Maßnahmen am Fluggastterminal ferner weitere Baumaßnahmen abgeschlossen. Diese Finalisierungen betrafen insbesondere die flankierenden Erweiterungs- und Nebengebäude, ferner das sog. „Interims-Regierungsterminal“ als Übergangslösung für den Flugbetrieb der Bundesregierung sowie den Erweiterungsbau Terminal 2 („T2“).

1. Fertigstellungen der Terminalgebäude „Pier Nord“ und „Pier Süd“

In den Untersuchungszeitraum fiel zunächst die Fertigstellung der Erweiterungen des Fluggastterminals, des „Pier Nord“ und „Pier Süd“. Diese Piers waren ab 2006/07 in die Entwurfsplanungen integriert worden, und ihre Freigabe durch das zuständige Bauordnungsamt konnte im Dezember 2014 bzw. Februar 2017 erzielt werden. Der zunächst für den Bau verantwortliche Mitarbeiter der Flughafengesellschaft Peter Herrmann berichtete darüber in seiner Vernehmung:

Zeuge Peter Herrmann: „Wir haben an einer kleinen Rumpfmannschaft das Pier Nord am 19.12.14 von der Baubehörde in Königs Wusterhausen baurechtlich freige-

⁶² Fertigstellungsanzeige der Flughafengesellschaft, I (FBB) Bd. 224, Abschn. 2 Bl.1 ff.; Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald, I (FBB) Bd. 223, Bl. 4 f.

meldet bekommen, also die Nutzungsfreigabe; wir haben das Gebäude im Juni 15 unseren Betriebsbereichen übergeben. Das Pier Süd haben wir am 22.02.2017 baurechtlich freigegeben bekommen von der Baubehörde und haben es auch noch in 17 unseren Betriebsbereichen übergeben. Also die beiden Terminalgebäude sind „fertig-fertig“, so sagen wir das bei uns.“⁶³

2. Sanierung der nördlichen Start- und Landebahn

Die lange vorbereiteten Sanierungsarbeiten an der nördlichen Start- und Landebahn, die bislang Bestandteil des Flugbetriebs am Flughafen Berlin-Schönefeld gewesen ist, sollte entsprechend der ursprünglichen Planung erst nach der Eröffnung des BER stattfinden. Im Zuge vorgezogener Renovierungsmaßnahmen im Laufe des Jahres 2015, während derer der Flugverkehr von Schönefeld (alt) vorübergehend über die für den BER vorgesehene südliche Start- und Landebahn abgewickelt werden musste, konnte die Nordbahn nach Abschluss der Sanierung am 25. Oktober 2015 reaktiviert werden.

3. Baubeginn am Terminal „T2“

Im Rahmen der geplanten Kapazitätserweiterungen am BER-Projekt begannen im Sommer 2018 die Baumaßnahmen zur Errichtung des ergänzenden Terminalgebäudes „T2“ (vormals im Planungsstadium noch als „T1-E“ bezeichnet).⁶⁴ In seiner ersten Vernehmung am 17. September 2018 schilderte der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen-gesellschaft dem Ausschuss den Status quo der Planungs- und Baumaßnahmen.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wo das Terminal 2 entstehen soll, ist das Baufeld bereits vorbereitet. Die Planänderung von der gemeinsamen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg – LuBB – liegt vor. Die Baugenehmigung des Bauordnungsamtes Dahme-Spree ebenfalls, auch die Baufreigabe, und ein Generalunternehmer ist auch bereits gefunden.“⁶⁵

Das „T2“ wurde wie geplant zur Eröffnung des BER fertiggestellt, angesichts der geringen Auslastung des Flughafens während der Corona-Pandemie indes nicht in Betrieb genommen.⁶⁶

4. Regierungsflughafen

Für die übergangsweise Abwicklung des Flugverkehrs der Bundesregierung bis zur Fertigstellung des für die Regierungsflierei geplanten Hauptbaus gelang im Herbst 2018 die Fertigstellung des sog. „Interim-Regierungsterminals“ am Rande des Flughafengeländes.⁶⁷

⁶³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 2.

⁶⁴ Dazu ausführlich unter C.III.

⁶⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 21.

⁶⁶ Pressemitteilung der FBB vom 25.9.2020: „Terminziel erreicht / BER-Terminal 2 ist betriebsbereit“.

⁶⁷ Dazu ausführlich unter C.V.

II. Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal

Als neuralgischer Punkt erwies sich die bauliche Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung des Fluggastterminals, insbesondere der sog. prüfpflichtigen Anlagen im Sinne des § 76 Abs. 1 Nr. 4 der Bauordnung des Landes Brandenburg.⁶⁸

Diese insgesamt ca. 684 Anlagen dienen der Gebäudeautomation (vor allem in Hinblick auf den Brandschutz) und zeichnen sich dadurch aus, dass die Nutzungsfreigabe der Bauaufsichtsbehörde für das Fluggastterminal diesbezüglich eine Erklärung des sog. „Übergeordneten Prüfsachverständigen“ voraussetzt, der ihre Wirksamkeit, Betriebssicherheit und ordnungsgemäße Beschaffenheit bescheinigt.⁶⁹ Im Fluggastterminal handelt es sich bei den Lüftungsanlagen, den CO-Warnanlagen, den Brandmelde- und Alarmierungsanlagen, den Rauchabzugsanlagen (inkl. der Entrauchungssteuerung), den Feuerlöschanlagen sowie den Sicherheitsstromversorgungsanlagen um entsprechend prüfpflichtige Anlagen.

Die Errichtung dieser Anlagen(-teile) oblag – entsprechend der durch den 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode bereits umfangreich aufgearbeiteten Vergabestrategie der Flughafengesellschaft⁷⁰ – verschiedenen bauausführenden Unternehmen als Auftragnehmern der Flughafengesellschaft. Daraus resultierte – soweit für die Erreichung gewisser sicherheitstechnischer Ziele ein Zusammenwirken der Anlagen erforderlich war – die Notwendigkeit der Koordination dieser Auftragnehmer an den jeweiligen Schnittstellen der Gewerke.⁷¹

Diese Problematik wirkte sich insbesondere auf die Errichtung der Anlagen aus, die der Umsetzung des Brandschutzkonzeptes dienten, das der Baugenehmigung zugrunde lag.⁷² Aus diesem in der Medienberichterstattung und im Untersuchungsverfahren häufig als „Brandschutzanlage“ bezeichneten Anlagenverbund, der sich im Terminalgebäude mehrfach wiederfindet, kam es im Untersuchungszeitraum insbesondere bei der Errichtung der Brandmelde- und Alarmierungsanlagen sowie der Rauchabzugsanlagen, dort insbesondere des steuerungstechnischen Teils, sowie der Feuerlöschanlagen – der sog. „Sprinkleranlage“ – und der Sicherheitsstromversorgung (dem sog. „Kabelgewerk“) zu Verzögerungen.⁷³ Insofern stellte die Errichtung sowie der Umbau dieser Anlagen, die sich auf einem „(termin-)kritischen Pfad“ befanden, einen Schwerpunkt der Untersuchungen dieses Ausschusses dar.

⁶⁸ In ihrer für die Errichtung des Fluggastterminals maßgeblichen Fassung.

⁶⁹ Vgl. Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2020, I (FBB) Bd. 7, Bl. 43; vgl. zu Prüfungsverlauf und Verfahrensstellung des Übergeordneten Sachverständigen im Detail unten A.VII.

⁷⁰ Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte insofern fest, dass man sich nach der gescheiterten Vergabe an einen Generalunternehmer für eine neue Vergabestrategie entschieden habe, die vorgesehen habe, dass die erforderlichen Ausführungsleistungen in einzelnen Los- und Teillosen an die Auftragnehmer zu vergeben. Auch die Erstellung der Ausführungsplanung – ebenfalls Teil der Generalunternehmerleistung gewesen – sei insofern einzeln vergeben worden, vgl. hierzu ausführlich den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 112 f.

⁷¹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 112 ff.

⁷² Vgl. dazu Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 113.

⁷³ Ausweislich der Präsentation der Terminplanung in der 144. Sitzung des Aufsichtsrates ging die Bauleitung im Dezember 2015 davon aus, dass die Erreichung der Terminziele in Bezug auf diese Anlagen „äußert kritisch“ gesehen wurde, vgl. das Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates vom 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 43 ff.

1. Rauchabzugsanlagen, insbes. Steuerungstechnik

Die Entrauchung stellt einen Teil des Brandschutzkonzeptes dar und dient der Kontrolle der Rauchentwicklung innerhalb des Flughafengebäudes im Brandfall, insbesondere seiner Ableitung. Probleme im Zusammenhang mit den entsprechenden Anlagengruppen wurden bereits im 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode umfangreich thematisiert.⁷⁴

Soweit es sich dabei indes nach der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 weiterhin um einen problembehafteten Komplex handelte, waren sie auch Gegenstand dieses Ausschusses. Der ehemalige Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld beschrieb in seiner Vernehmung die Komplexität der Schwierigkeiten:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Einerseits hat man nicht ausreichend am Anfang simuliert, wie die Entrauchung in diesem großen Terminal funktioniert. Ein wichtiger Faktor wurde nicht ausreichend berücksichtigt, das ist die Konvektion, wenn die großen Flächen, Scheiben, kalt werden bzw. wenn Wind darauf steht, wird der Rauch verschoben. Und wir haben hier einen Flughafen, der das erste Mal die hohen Anforderungen erfüllen musste, die nach Düsseldorf eingeführt worden sind, dass man eben eine langfristige Entrauchung erreichen musste – ich glaube, 15 Minuten waren es –, sodass man bis 2.20 Meter klare Sicht haben muss. Das ist sehr schwer zu simulieren. Und diese Simulation gab es auch eigentlich erst im Jahr 2015, wo man festgestellt hat, dass diese Entrauchung so nicht funktionieren kann. Man musste sehr komplexe Systeme aufbauen, einerseits Absauganlagen, die richtig den Rauch absaugen, aber auf der anderen Seite musste man auch Fenster gleichzeitig öffnen, damit Frischluft nachfließt, denn sie können nicht aus einem Gebäude alles hinaussaugen. Irgendwo muss die Luft ja nachkommen. Sie muss so gesteuert werden, dass sie eben den Rauch nicht im Raum verteilt, sondern dass eben der Rauch tatsächlich abgezogen wird. Das sind die Themen, die im Jahr 2015 adressiert worden sind.“⁷⁵

a. Komponenten und Schnittstellen

Die Kontrolle der Rauchentwicklung wird durch einen Verbund technischer Anlagen bewerkstelligt, deren Errichtung in die Zuständigkeit mehrerer bauausführender Unternehmen fiel. Wesentlicher Bestandteil des gesamten Brandschutzkonzeptes – und damit auch der Entrauchung – ist die Brandmeldeanlage der Fa. Bosch (Vergabeeinheit 7.4.). Durch sie wird im Brandfall ein sog. Entrauchungsszenario innerhalb der von Siemens verantworteten Entrauchungssteuerung (Vergabeeinheit 7.5.) ausgelöst, welche die zuletzt⁷⁶ durch Caverion errichteten Entrauchungsanlagen (Vergabeeinheit 5.0) steuern.

Den entsprechenden Leistungszusammenhang beschrieb der Zeuge Schultz, Divisionsleiter der Siemens AG, in seiner Vernehmung:

⁷⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 213 ff.

⁷⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 17 f.

⁷⁶ Mit der Errichtung der Entrauchungsanlage (VE 5.0.) wurde zunächst die ArGe ImCa beauftragt, nach der Insolvenz der Imtech AG übernahm Caverion den Auftrag der ArGe, vgl. dazu unten A.II.5.

Zeuge Axel Schultz: „Die Firma Bosch hat die Aufgabe, die Brandmeldeanlage zu errichten und mit der Brandmeldeanlage auch die Brandfallmatrix. Die Brandfallmatrix ist ein Softwarebaustein, in dem festgelegt wird, wenn es an einer Stelle brennt, welches Szenario wird uns übergeben, damit wir auf der Entrauchungsseite dann entsprechend organisieren, dass die kontaminierte Luft abgesaugt wird. Das ist erst mal der Leistungszusammenhang.“⁷⁷

Die von Caverion errichtete Entrauchungsanlage umfasse die Hardware, zum Beispiel Entrauchungskanäle, Entrauchungs- und Brandschutzklappen sowie Lüftungsmotoren:

Zeuge Axel Schultz: „Wenn ich mich auf diese Grafik, die ich Ihnen übergeben habe, beziehen darf, dann ist die Firma Caverion ja für den strömungstechnischen Teil der Entrauchung verantwortlich. Das heißt, sie mussten die ganzen Kanäle bauen, sie müssten entsprechend die Klappen bauen – die Entrauchungsklappen, die Brandschutzklappen – und sie müssten auch entsprechend die Lüftermotoren aufsetzen, die wir dann angesteuert haben.“⁷⁸

Die Fa. Siemens sei laut dem Zeugen Schultz bei der Errichtung der Entrauchungssteuerung dementsprechend auf folgende Vorleistungen angewiesen gewesen:

Zeuge Axel Schultz: „Wenn ich da noch mal auf die Grafik zurückkommen darf: Von der Firma Caverion mussten wir die Entrauchungsklappen und die Lüftungskanäle übergeben bekommen, fertig gebaut. Von der Firma Imtech mussten wir die Stromversorgung übergeben bekommen, an den entsprechenden Lokalisationen. Von der Firma Bosch mussten wir die entsprechenden Meldungen der Brandmeldeanlage übergeben bekommen. Das heißt, die waren wirklich alle vor uns dran, und wir mussten diese Dinge verarbeiten und die Mechanik ansteuern, zu dem Ergebnis, dass dann die Entrauchung so durchgeführt wird, dass alle Elemente unserer Software funktionieren. Dies haben wir erbracht, und von dort hat es keine Rückwirkung in die anderen Gewerke gegeben.“⁷⁹

Relevante Vorleistungen für Bosch seien nach Aussage des Zeugen Hoffmann, Projektleiter von Bosch für die VE 7.4., vor allem die zunächst von der Imtech Deutschland AG („Imtech“) und später von ROM verantwortete Stromversorgung (Vergabeeinheit 7.2.)⁸⁰ gewesen:

Zeuge Tino Hoffmann: „Um eine Verkabelung in die Etagen einbringen zu können – in dem Projekt ist es bei uns vertraglich so geregelt, dass wir keine eigenen Trassen bauen, ja, also wir nutzen hier als Vorleistung die Trassen der Firma ehemals Imtech, jetzt von ROM vertreten. Die müssen also fertig sein, bis in die Ebenen rein, um die Verkabelung in die Bereiche vornehmen zu können und Stromzuführung an den Zentralen. Also alles, was 230 Volt USV-Versorgung oder SV-Versorgung ist, muss fertig sein.“⁸¹

⁷⁷ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 10.

⁷⁸ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 10.

⁷⁹ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 12.

⁸⁰ Vgl. dazu unten A.II.3.

⁸¹ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 6.

b. Umplanung der Entrauchungsanlage

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode beschäftigte sich detailliert mit der Konzeption der Entrauchungsanlage. Das damalige Gremium stellte fest, dass ursprünglich die vollautomatische Steuerung der Entrauchungsanlage (vermittelt durch die Entrauchungssteuerung) direkt durch die Brandmeldeanlage habe bewerkstelligt werden sollen.⁸² Sofern die funktionsfähige Errichtung dieser Anlage sich im Vorfeld der geplanten Eröffnung im Juni 2012 verzögert habe, habe man Ende des Jahres 2011 eine halbautomatische Lösung, die sog. „Mensch-Maschine-Lösung“ erwogen.⁸³ Diese habe vor-gesehen, dass im Falle der Meldung eines Brandes (durch die Brandmeldeanlage) eines der 350 Entrauchungsszenarien manuell angesteuert werde.⁸⁴ Im Ergebnis habe die zuständige Bauaufsichtsbehörde eine entsprechende Änderung des Brandschutzkonzepts abgelehnt, auch deshalb weil im Zusammenhang mit dieser Lösung weiterhin keine einwandfreie Funktionsfähigkeit habe sichergestellt werden können.⁸⁵ Im Nachgang der gescheiterten Eröffnung sei es zu einer Neukonzeption der Entrauchung gekommen: Im Wesentlichen sei dabei die Aufteilung der Anlage konzipiert worden, um sie „leichter handhabbar“ zu machen.⁸⁶ Weiterhin habe man sich entschieden, die Steuerung der Entrauchungsanlage statt direkt durch die Brandmeldeanlage durch eine sog. „übergeordnete sicherheitsgerichtete speicherprogrammierte Steuerung“ (ÜSSPS) zu organisieren.⁸⁷

Der für die Errichtung der Entrauchungsanlage zuständige Bauleiter der Firma Caverion führte zur Notwendigkeit der Neuplanung der Entrauchungsanlage wie folgt aus:

Zeuge Ronald Bräuer: „Also bis 2012 ging es ja – ich sage es mal nett: – chaotisch zu, und danach hat man sich die Anlage wahrscheinlich mal genauer angeguckt und hat genaue Messungen gemacht mit allem Drum und Dran, und dann sind auch Rauchversuche gefahren worden, und dann hat man gemerkt, dass in dem großen FGT die Rauchschwaden in ganz andere Richtungen langgingen. Lag der Wind von der Seite an und das Fenster war offen, war das eine ganz andere Situation als andersrum. Und daraus sind dann Neuplanungen entstanden, dass man das in den Griff kriegt. Weil es ja bei der Entrauchung immer darum geht: Da geht es ja nicht darum, ein Feuer zu minimieren, sondern Sie brauchen eine rauchfreie Schicht von 2 bis 2,50 Metern, dass die Leute wissen, wo sie hinrennen müssen. Und der Rauch muss ganz schnell in die Zwischendecke. Der muss weg, damit die Leute gefahrlos weitergehen können.“⁸⁸

⁸² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 216 f.

⁸³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 217 f.

⁸⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 217 f.

⁸⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 218 f.

⁸⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 221 f.

⁸⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 219 f.

⁸⁸ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 8.

Die Flughafengesellschaft hat 2014 die ursprüngliche Konzeption der Entrauchungsanlage als „Planungsfehler“ bewertet, da sie einen sicheren Betrieb des Fluggastterminals nicht habe ermöglichen können.⁸⁹ Das neue Konzept der Entrauchungsanlage konnte erstmals Mitte 2013 dem Bauordnungsamt vorgelegt werden und wurde als „tragfähig“ bewertet.⁹⁰

Da es im Zusammenhang mit dieser Neukonzeption immer wieder zu Veränderungen an der von Bosch verantworteten Brandfallmatrix gekommen sei, hätten dementsprechend die von Siemens erstellten Steuerungsszenarien angepasst werden müssen:

Zeuge Axel Schultz: „Die Übergabe dieser Daten von der Firma Bosch an uns, dass wir die Entrauchung steuern können, erfolgt über entsprechende Koppler. Diese Koppler stellte Bosch uns zur Verfügung, weil die bei uns in die Steuerschränke hinein mussten. Und dort, wissen wir, hat es auch permanente Veränderungen gegeben, sodass sich die Zuordnung der Koppler änderten und wir daraufhin immer wieder hier reagieren mussten und unsere entsprechenden Steuermatrizen anpassen mussten.“⁹¹

Schlussendlich hätten die – auch durch Veränderungen der Hardware bedingten – Änderungen dazu geführt, dass der „Neuaufsatz“ eines zentralen Teils der Entrauchungssteuerung erforderlich gewesen sei:

Zeuge Axel Schultz: „Wenn Sie jetzt die Änderungen der AVLs und die ständigen Veränderungen der entsprechenden Entrauchungsklappen haben, dann programmieren Sie die Änderung der Änderung. Das heißt, Sie schreiben etwas, das hat den Weg, dann setzen Sie etwas drauf, und dann setzen Sie noch etwas drauf. Das heißt, der Kunde hat uns so viele Änderungen auferlegt, dass die Software immer komplexer wurde. Und wir haben als Techniker gesagt: Um hier diese technische Anforderung hinzubekommen, diese 1,2 Sekunden abzusichern, ist an der Stelle ein Neuaufsatz dieses zentralen Teiles erforderlich, weil wir sonst gegebenenfalls eine ordnungsgemäße Abnahme gefährden. Und abschließend: Der TÜV hat uns attestiert, dass er gestaunt hat, weil er selten ein Softwareprojekt hatte, was in der Abnahme keinen Softwarefehler hatte. Also muss das nicht ganz falsch gewesen sein.“⁹²

Zu diesen Umbauten äußerte der Zeuge Wilk von der Planungsgesellschaft b.i.g. in seiner Vernehmung:

Zeuge Jürgen Wilk: „Ich weiß, es gab Fälle, da war ein Bereich fertig, und dann kommt die Firma Bosch, testet ihren Ring, und dann geht der Ring nicht. Dann kommt sie hin, und dann waren die Melder von der Decke gerissen, und irgendein anderes Gewerk hat sie auf den Boden geschmissen. Und dann mussten sie neu montiert werden, und zwar anders als vorher, weil da jetzt ein Lüftungskanal hing oder was anderes; ich weiß es nicht genau. – Also das sind die gemeinten

⁸⁹ Protokoll der 121. Sitzung des Aufsichtsrates vom 11.4.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 1 ff. (18).

⁹⁰ „Gesamtbericht SPRINT BER Nr. 1/2014“, I (FBB) Bd. 29, Bl. 1 ff. (18).

⁹¹ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 10.

⁹² Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 22.

Planungsänderungen. Es gab keine Planungsänderung aus der Brandmeldeplanung selber heraus; gab es nicht.“⁹³

c. Zeitlicher Ablauf der Fertigstellung

Das unter anderem in Bezug auf die Konzeption der Entrauchung geänderte Brandschutzkonzept bedurfte der Änderung der Baugenehmigung, die bei der zuständigen Bauaufsicht als fünfter bzw. sechster Nachtrag zur Baugenehmigung im April bzw. Juli 2015 beantragt wurde.⁹⁴ Der Zeuge Hoffmann äußerte in Hinblick auf die zeitliche Komponente:

Zeuge Tino Hoffmann: „Es hat mehrere Fortschreibungen gegeben, Brandschutzmatrix, das ist ja auch einhergehend mit der Änderung der Baugenehmigung. Wie Ihnen sicher bekannt ist, ist es ja – bis zum Nachtrag 6.1 gab es ja Änderungen. Und in dem Zuge gab es auch Änderungen für die Brandschutzmatrix und daraus resultierend für die Entrauchungs- und Abschaltmatrix. Die waren schon erheblich, das ist richtig, die Änderungen, und ich sage mal, wenn das unterschiedliche Planungsvorgaben zum Beispiel sind, dann kann das zu zeitlichen Differenzen führen, das ist möglich.“⁹⁵

Zum Inhalt des fünften Nachtrags der Baugenehmigung in Bezug auf die Neukonzeption der Entrauchung erklärte der Zeuge Zimmermann, Prüflingenieur Brandschutz im zuständigen Bauordnungsamt:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Sie haben, sage ich mal, Ende 2012 erst den 3. Nachtrag genehmigt bekommen. Dieser 3. Nachtrag basierte noch auf einer geschossübergreifenden Entrauchung, und von dieser geschossübergreifenden Entrauchung ist dann innerhalb des 5. Nachtrages komplett abgewichen worden, weil es nicht ohne Weiteres umsetzbar gewesen wäre.“⁹⁶

Die Genehmigung der Nachträge erfolgte in beiden Fällen jedoch erst mit einer mehrmonatigen Verzögerung im Oktober 2016 bzw. im Januar 2017. Auf die Frage, warum die Genehmigung erst mit einiger Verzögerung erfolgt sei, antwortete der Zeuge Zimmermann:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Der 5. Nachtrag musste ja erstellt werden, auch im Endeffekt genehmigt. Die erste Version des Brandschutznachweises war in dieser Form nicht genehmigungsfähig. Es ist üblich, dann eine Sichtung zu machen, eine Erörterung, und zu sagen, warum, weshalb der Brandschutznachweis nicht freigegeben wird.“⁹⁷

⁹³ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 63.

⁹⁴ Protokoll der 46. Sitzung des Projektausschusses BER am 4.3.2015, I (FBB) Bd. 16, Bl. 64 ff. (70); „Statusbericht Termine BER 2015“, VIII (WSP) Bd. 6, Bl. 8; „Bericht SPRINT BER Nr. 1/15“, I (FBB) Bd. 30, Bl. 32.

⁹⁵ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 6.

⁹⁶ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 9.

⁹⁷ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 8.

Der damalige Technikchef Marks begründete die Verzögerung damit, dass die Baugenehmigung fünf Mal habe eingereicht werden müssen, da die ursprünglich eingereichten Unterlagen dem Bauordnungsamt nicht ausgereicht hätten:

Zeuge Jörg Marks: „[...] aber wir haben die Baugenehmigung fünf Mal einreichen müssen, weil unter anderem das Bauordnungsamt gesagt hat, mir reicht das, was ihr mir da eingereicht habt, nicht aus, ich hätte es gern schöner. Und dieses „schöner“ ist halt auch zu diskutieren, weil man einfach wissen muss, dass unsere Techniker damals gesagt haben – und Planer, damit kann man leben, aber das Bauamt hat gesagt, ich möchte es eher in besser haben, weil ich schon mal in 2010 oder 2011 Simulationen für Entrauchungsanlagen bekommen habe, die einfach schöner aussehen, und die hätte ich gerne.“⁹⁸

Die fehlende Genehmigungsfähigkeit des ersten Antrags führte der Zeuge Zimmermann in seiner Vernehmung darauf zurück, dass üblicherweise „mit dem minimalen Aufwand“ versucht werde, die entsprechenden Genehmigungen zu erhalten und dann umfangreiche Nachforderungen erforderlich seien.⁹⁹ Die Qualität der Planungsleistungen im Vorfeld der Genehmigung zu den Nachträgen sei mit ein Grund für die Verzögerungen gewesen.¹⁰⁰

In Hinblick auf die Fertigstellung der Entrauchungssteuerung durch Siemens äußerte der Zeuge Schultz:

Zeuge Axel Schultz: „Die endständige Planung war gerade für die Entrauchungsmatrix eine Herausforderung. Wir haben diese endständige Matrix in einer vorläufigen finalen Version – die hat den Titel V27 – im Juni 2018 bekommen. Per Vertrag waren uns 18 Monate Ausführungsfrist gegeben, und in intensiver Zusammenarbeit mit dem Flughafen und Prozessmanagement auf unserer Seite konnten wir die Programmierung und Installation der Entrauchungssteuerung Ende November/Anfang Dezember 2018 fertigstellen.“¹⁰¹

Der Übergeordnete Sachverständige TÜV Rheinland hat die Entrauchungsanlage am 15. April 2019 freigegeben.¹⁰²

d. Auswirkungen des Umbaus der Entrauchungsanlage auf den Baufortschritt

Die Auswirkungen des Umbaus der Entrauchungsanlage waren erheblich. Hierzu äußerte sich der Bauleiter der Firma Caverion wie folgt:

Zeuge Ronald Bräuer: „Also ich sage mal: In der normalen Lüftung, so wie wir das hier haben, waren die Anpassungen gering. Da wurde vielleicht mal eine Decke geändert oder wie auch immer. Allerdings, was die Entrauchung betraf – das war gewaltig. Die Rückbauten bezogen sich in aller Regel darauf, wenn zum Beispiel die

⁹⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 61.

⁹⁹ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2020, WP 18/20, S. 8.

¹⁰⁰ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 9 f.

¹⁰¹ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 9.

¹⁰² Pressemitteilung der FBB vom 16.4.2019: „Meilenstein beim Brandschutz am BER: Entrauchungssteuerung vom TÜV final abgenommen.“

HOM [phonet.] Elektrogewerke Mängelbeseitigung oder Restleistungsbeseitigung machen mussten, dann wurden ganze Schneisen in den Bereichen freigeräumt – die Decke runter, die Lampe runter, alle Gewerke runter –, dann haben die ihre F90-Kabel an die Decke gemacht, und dann kam alles wieder rein. Das war die Masse der Rückbauten. Dafür gab es eine AVL, die nannte sich „ad hoc“, da gab es dann jeden Tag drei, vier, fünf Deckblätter, die wurden dann von uns abgearbeitet, so schnell wie es ging. Das war der eine Bereich; was aber in meinem Gewerk zusätzlich gekommen ist an Entrauchungsventilatoren und -anlagen und so, das ist gewaltig.

Die Anlage insgesamt war nicht beherrschbar, das haben Sie sicherlich in der Presse auch einmal gelesen. Dort gibt es riesengroße Betonkanäle, und alle haben gestaunt, dass die Luft nicht das macht, was man geplant hat. Dann hat man im Nachhinein in den großen Kanälen riesige Wände eingebaut mit Entrauchungsklappen, die man einzeln fahren konnte, dass man die Luft überhaupt in den Griff bekommen hat. Dazu sind in den langen – sagen wir mal: – Fluchtwegen zum Beispiel vom Ankommebereich usw. zusätzliche Ventilatoren gebaut worden, also so Schubventilatoren, die das ganze System unterstützen. Wenn Sie Ventilatoren bauen, die die Luft rausnehmen, müssen Sie auch welche bauen, dass die Luft nachgeführt wird. Und die sind dann also extra noch gekommen.

Außerdem ist noch gewesen, dass auf jeder Seite – also Nord und Süd – circa 150 sogenannte Schnorchel gebaut worden – das ist also Entrauchung von innen liegenden Räumen –, die nicht geplant waren, und die im Nachhinein eben offensichtlich sein mussten. Und dann wurde es ganz interessant, weil Sie natürlich von jedem Raum – – haben Sie einen Kanal gebaut mit Gitter usw., und dann mussten Sie durch alle Decken durch bis in den jeweiligen Fortluftschacht oder Ansaugschacht, und das war für alle dramatisch.“¹⁰³

Nach Auffassung des Zeugen hatte dies eine Größenordnung von etwa drei bis vier Jahren Bauzeit, ehe alles abgearbeitet gewesen sei.¹⁰⁴

Auch die anderen Firmen waren von den Umbauten der Entrauchungsanlage betroffen. So berichtete der Geschäftsführer der für die Elektrogewerke zuständigen Firma ROM von den Auswirkungen der Änderungen auf ihr Gewerk:

Zeuge Jürgen Sautter: „Wenn Sie im Zug der Brandfallmatrix eine Brandschlussklappe ändern, die ja im Gewerk Lüftung eingebaut ist, und die Brandschutzklappe liegt irgendwo ganz oben in der Installationsebene, und Sie müssen die ausbauen, und drunter liegen Rohrleitungen und drunter liegen Kabeltrassen, dann muss das alles weg. Das sind Rückbaumaßnahmen, damit Sie vielleicht die Brandschutzklappe dann ändern können. Und dann ist die Brandschutzklappe das auslösende Element. Dann muss aber der kommen, der Heizung/Kälte installiert hat, und die Rohre wegschneiden. Und dann muss der Elektriker kommen und die Kabeltrassen da unten abbauen und die Kabel auf die Seite drücken, damit der mit dem Gewerk Lüftung ganz oben die Brandschutzklappe oder den Sprinkler oder andere Gewerke ändern kann.“¹⁰⁵

¹⁰³ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 7.

¹⁰⁴ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 8 f.

¹⁰⁵ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 34 f.

Den Aufwand für die Firma Bosch beschrieb der für die Brandschutzanlagen zuständige Projektleiter:

Zeuge Tino Hoffmann: „Es gab ja mit den Baugenehmigungen und mit den Änderungen des Entrauchungskonzeptes massive Umbauten in dem Terminal. [...] Und unter diesen massiven Umbauten müssen Sie sich vorstellen, sind ja Decken – ich sage mal – komplett verändert worden, auch Zwischendeckenbereiche. Wie ich eingangs sagte, sind wir, was die Verkabelung an der Rohdecke betrifft, die Ersten auf der Baustelle, weil wir, wenn die Decken eingebaut sind, beziehungsweise die Entrauchungskanäle, die Lüftungskanäle etc. eingebaut sind, nicht mehr an unsere Verkabelung oben herankommen. Das ist technologisch bedingt. Wir müssen mit unseren Leistungen vorher fertig sein, bevor die anderen Gewerke nachziehen.

Wenn Sie sich jetzt vorstellen, dass Sie diese Bereiche im Nachgang noch einmal verändern, also Entrauchungskanäle zusätzlich einbauen, umbauen, verändern, die Wege sich verändern, dann bauen Sie die Melderpunkte, die oben an der Rohdecke schon fertig montiert sind – die verdecken Sie unter Umständen, die kollidieren dann einfach. Das muss dann Schritt für Schritt aufgelöst werden, diese Kollisionen. Das ist in der Tat ein sehr aufwendiger Prozess.“¹⁰⁶

e. Schnittstelle von Fluggastterminal und Bahnhof

Neben den Schwierigkeiten bei der Fertigstellung der Entrauchungssteuerung bestanden hinsichtlich der Entrauchung offenbar Schwierigkeiten auf der Verteilerebene zwischen Fluggastterminal und dem darunter liegenden Bahnhof.¹⁰⁷ Der Zeuge Dr. Mühlenfeld äußerte, dass diese Problematik erst nach vielen Monaten an ihn herangetragen worden sei:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Das lag einfach still und ruhte still und wurde mir auch erst nach neun Monaten ungefähr bekanntgegeben, dass man an der Stelle nicht weiterkommt. Erst durch mein direktes Eingreifen an der Stelle und durch die Unterstützung der Aufsichtsräte konnten wir dann eine Lösung mit der Bahn erarbeiten. Aber es hat natürlich auch wieder klar gezeigt, dass die Bauabteilung solche Themen leider nicht selbst angegangen ist.“¹⁰⁸

Auch der ehemalige Bauleiter Jörg Marks erklärte in diesem Zusammenhang, dass er ein etwaiges Genehmigungsproblem in Hinblick auf diese Schnittstelle erst im Laufe der Zeit erkannt habe:

Zeuge Jörg Marks: „Ich muss fairerweise sagen, ich hatte dieses Thema am Anfang gar nicht auf dem Schirm, weil für mich die Schnittstelle seit Urbeginn nie anders war. Also, unten drunter war der Bahnhof, oben drüber war die Verteilerebene, und an der hat man ja nie was verändert; seit 2009 in der Planung oder noch davor war das immer die gleiche Schnittstelle. Und wir hatten natürlich viel mehr andere Umbaumaßnahmen zu erledigen, und deswegen habe ich immer gedacht, na ja, wenn

¹⁰⁶ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 9 f.

¹⁰⁷ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 54.

¹⁰⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 11.

die unten fertig sind, dann machen wir oben auch soweit durch und dann passt das.“¹⁰⁹

Probleme ergaben sich diesbezüglich offenbar aus der Zuständigkeit unterschiedlicher Genehmigungsbehörden für den Bahnhof einerseits und das Fluggastterminal andererseits:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Wir haben an dieser Stelle zwei unterschiedliche Genehmigungsbehörden: Der Bahnhof wird durch das Eisenbahnbundesamt genehmigt. Die Verteilerebene gehörte zum Terminal. So, haben Sie den ersten Themenkreis. – Der zweite Themenkreis ist: Sie haben unterschiedliche Rechtsgrundlagen, einmal Bundesrecht und einmal Landesrecht. Und Sie haben eine Schnittstelle, wo zwei Genehmigungen zusammentreffen.“¹¹⁰

Der Zeuge Jörg Marks berichtete insofern von einem erheblichen Konfliktpotential mit der Deutschen Bahn und erklärte, dass aus seiner Sicht an dieser Schnittstelle zum Teil in sehr theoretischer Art simuliert worden sei:

Zeuge Jörg Marks: „Und dann gab es eben auf der Basis eine ganz andere Thematik, und die Simulationen, die wir gemacht haben – hatte ich ja vorhin gesagt, das waren knapp 60 Stück–, die haben vorher immer gezeigt, dass alles in Ordnung ist und dass wir keinen Rauchübertritt zu erwarten hatten. Die Rauchübertritte kamen dann, als das Eisenbahn-Bundesamt für sich definiert hat: Wenn ich da sechs Gleise habe, dann könnten rein theoretisch auch fünf Züge gleichzeitig rein und rausfahren, und auf der Basis hätte ich eben andere Druckverhältnisse. Dann sind die auf ihre 100 Kilometer pro Stunde gegangen für die Regionalzüge und 80 Kilometer pro Stunde für die Bahn, und dann eine maximale Beschleunigung, die bislang in Deutschland noch kein Zug erreicht hatte, aber die eben im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht festgeschrieben waren.“¹¹¹

Hierauf angesprochen äußerte der Zeuge Zimmermann von Seiten der Genehmigungsbehörde:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Muss ich sagen: Ich bin nicht der Eisenbahner. Wenn dort Vorgaben gemacht werden von der Bahn und diese bestätigt werden durch das Eisenbahn-Bundesamt, dann akzeptieren wir diese auch. Aber es sind keine unrealistischen Simulationen dort gelaufen.“¹¹²

Die Lösung der Brandschutzproblematik an dieser Stelle beschrieb der Zeuge wie folgt:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Die endgültige Lösung sieht jetzt so aus, dass in der Verteilerebene zusätzliche Rauchschürzen, feste Rauchschürzen installiert wurden, die eine Rauchausbreitung in Abhängigkeit von einfahrenden oder ausfahrenden Zügen verhindern – über den Zeitraum der Selbstrettung.“¹¹³

¹⁰⁹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 54.

¹¹⁰ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 10.

¹¹¹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 55.

¹¹² Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 12.

¹¹³ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 12.

2. Sprinkleranlage

Die Sprinkleranlage ist als Löschvorrichtung Bestandteil des Brandschutzkomplexes und dient der Verhinderung einer Ausweitung des Brandherdes. Die Konstruktion besteht am BER laut Angabe des Zeugen Meinecke aus insgesamt 75.000 einzelnen Sprinklerköpfen.¹¹⁴

Nach den wiederholten Verschiebungen der Inbetriebnahme ab 2012 mussten erhebliche Änderungen an der Konzeption vorgenommen werden.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Das Problem, was wir hatten, war: Die Sprinkleranlagen wurden in den Jahren 2015 und 2016 überarbeitet, zu dem Stand, wo man glaubte, dass er notwendig ist. Es wurden dann aber von Sachverständigen zusätzliche Sprinkler eingefordert, um eine bessere Abdeckung zu entwickeln. Das lag hauptsächlich daran, dass es Wandabstufungen gab, wo dann der Sprinkler nicht ausreichend die Fläche abdecken konnte und man zusätzlich gefordert hat. In diesem Gebäude gibt es ja mehrere Sprinklerebenen. Sie haben einen direkt ganz oben an der Decke, und dann haben sie einen an der Zwischendecke, und dann haben sie einen an der unteren Decke noch mal dran, weil Sie sowohl die Leitungen, die oben laufen, als auch den Bereich, wo die Gäste sind, mit Sprinklern abdecken müssen. Das kennt man ja aus einem Normalbau auch nicht – da hat man einen Sprinkler an einer Stelle –, und da gibt es sie eben in drei Ebenen übereinander.“¹¹⁵

Der Zeuge Töpel von der Objektüberwachung führte die Vielzahl von nachzurüstenden Sprinklern hauptsächlich auf Sprühbehinderungen zurück, die durch die zusätzlichen Elektrotrassen und Elektroeinbauten entstanden seien und die die ursprünglichen Sprinkler in ihrer Abdeckung behindert hätten.¹¹⁶ Zeitgleich habe sich durch die zusätzlichen Kabeltrassen und Kabelbelegungen die Brandlast erhöht, so dass in mindestens der Hälfte aller Anlagenteile ein zusätzlicher Sprinklerschutz angebracht werden müssen.¹¹⁷

Der Zeuge Bräuer von der Fa. Caverion machte ferner das Fehlen einer Plan- und Schnittstellenkoordination für die Schwierigkeiten bei der Errichtung der Sprinkleranlage verantwortlich und bestätigte auch für die Zeit nach 2014 ständige Planungsänderungen und insgesamt eine fehlende Logik bei der Erstellung und Übergabe jener Unterlagen an die ausführenden Firmen.¹¹⁸ Nach der Insolvenz der Fa. Imtech im Jahr 2015 hat Caverion sämtliche Gewerke übernommen und weitergeführt.¹¹⁹ Pläne und auch hydraulische Berechnungen lagen nach Aussagen des Zeugen Bräuer zwar vor, seien jedoch fehlerbehaftet gewesen.¹²⁰

Ab dem Beginn des Jahres 2017 fiel die Verantwortung für den Bereich Sprinkleranlage auf Seiten der Flughafengesellschaft dem Mitarbeiter Meinecke als Fachprojektleiter zu. Aus

¹¹⁴ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 22. Der Zeuge führte aus, dass diese Größenordnung dem dreifachen des Üblichen entspreche, was seine Ursache in der Baugenehmigung und dem Brandenburgischen Baurecht habe.

¹¹⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 43 f.

¹¹⁶ Vgl. Zeuge Töpel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 52.

¹¹⁷ Vgl. Zeuge Töpel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 38.

¹¹⁸ Vgl. Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 9.

¹¹⁹ Vgl. hierfür A.III.4.b.

¹²⁰ Vgl. Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 8, 17.

dessen Angaben ist zu folgern, dass sich die Anlage in diesem Zeitraum in einem prekären Zustand befunden haben muss.

Zeuge Dirk Meinecke: „Ich kann nur darüber berichten, dass das, was ich vorgefunden habe, bei weitem nicht den Anspruch an eine durchgehende, abgestimmte, ganzheitliche Planung erfüllt hat und wir dort alles neu aufgestellt haben.“¹²¹

Ferner führte er aus:

Zeuge Dirk Meinecke: „Zu dem Zeitpunkt wusste niemand, was in der Anlage los ist. Das war der damalige Stand. Thema waren die hydraulischen Berechnungen. Die Sprinkleranlage ist die einzige Anlage, die Sie nicht live testen können. Die Funktionsfähigkeit weisen Sie ausschließlich durch Berechnungen nach, und zwar durch präzise Berechnungen. Diese Berechnungen deckten sich nicht mit dem vorgefundenen Zustand, dem gebauten Zustand draußen.“¹²²

Nach Angaben des Zeugen mussten im Zuge der Nachberechnungen 132 Löschbereiche noch einmal in Teilen angepasst werden.¹²³ Zwar habe es keine dauerhaften Rückbauten im engeren Sinne gegeben, doch seien im Rahmen der Anpassungsmaßnahmen unter anderem Rohrleitungen ausgetauscht worden, die das Hauptverteilernetz betrafen.¹²⁴ Ferner seien aufgrund von nutzungsbedingten Änderungsnotwendigkeiten, ausgehend insbesondere von der Bundespolizei, Anpassungen vorgenommen worden. Ebenso aus Gründen der Neukonzeption und Neueinrichtung der Entrauchungsanlage, und hier insbesondere mit Blick auf den Objektschutz, namentlich am Kanalschutz. Im Weiteren hätten auch Veränderungen in der Trassenführung Anpassungsbedarfe evoziert.¹²⁵

Zeuge Dirk Meinecke: „Der Austausch zu gering dimensionierter Leitungen gegen größere war nicht so wesentlich. Es gab etwa 1 000 Meter, die wir austauschen mussten. Dort haben wir größere Durchmesser einbauen müssen. Der Hauptanteil lag in der Anpassung der Sprinklerköpfe in den direkt zu schützenden Objekten, also an Lüftungskanälen, an Elektrotrassen. Dort ist der Löwenanteil der Anpassung vorgenommen worden.“¹²⁶

Die Tagesszeitung „Der Tagesspiegel“ berichtete am 18. Januar 2017, dass die Nachrüstung der teilweise zu gering dimensionierte Sprinkleranlage weitere vier bis fünf Monate in Anspruch nehmen würde.¹²⁷ Die fortwährenden Probleme in diesem Gewerk im Jahre 2017 klang nicht nur in den Aussagen des Zeugen Meinecke, sondern auch in der Vernehmung des Zeugen Marks deutlich an:

Zeuge Jörg Marks: „Und bei den Sprinklern haben wir damals, glaube ich, im Januar '17 noch keine Aussage machen wollen oder können. Da haben wir, ja,

¹²¹ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 22.

¹²² Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 12.

¹²³ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 22.

¹²⁴ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 23.

¹²⁵ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 23.

¹²⁶ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 22.

¹²⁷ „Der Tagesspiegel“ vom 18.1.2017: „Türen funktionieren nicht, Sprinkler vielleicht“.

vertraut, dass die Firma Caverion, die entsprechenden Lieferungen macht, also die Berechnungslieferungen. Die sind aber nicht gekommen und deswegen hat die FBB dann entschieden, die über Ingenieurbüros quasi selbstständig erarbeiten zu lassen. Das hat sich, glaube ich, gezogen bis auch August/September letzten Jahres.“¹²⁸

Zu welchem Zeitpunkt die Fa. Caverion die hydraulischen Berechnungen zu liefern hatte, konnte im Untersuchungsausschuss nicht abschließend geklärt werden.

In einem Bericht der internen Revision der FBB vom 5. Mai 2017 heißt es, dass bei Caverion mit AvL Nr. 509 vom 24. November 2011 die isometrische Darstellung und ihre Nachführung der hydraulischen Berechnung synchron zur Sprinklerinstallation beauftragt waren.¹²⁹ Weitere Anordnungen zur Fortschreibung der Werk- und Montageplanung sowie 3D-Modelle und der hydraulischen Berechnung seien mit den Nachträgen 2120 vom 31. Dezember 2014 und 2309 vom 31. Dezember 2015 gefolgt.¹³⁰ Die Berechnungen hinsichtlich des Sprinklernetzes und der Pumpe seien durch das Büro Sell kontinuierlich angepasst worden, doch die Dimensionierung der zuführenden Sprinklerhauptleitung wurde von Caverion trotz wiederholter Aufforderungen – Anzeige fehlender Mitwirkung, Nachfristsetzung und Kündigungsandrohung¹³¹ – offenbar nicht neu berechnet und nicht angepasst.¹³²

Demgegenüber räumte jedoch der Zeuge Göbel ein, dass es vertraglich geregelt gewesen sei, dass Caverion erst mit Abnahme ihrer Bestandsunterlagen, Bestandsrechnungen sowie Revisionspläne für Instandhaltung und Betrieb der Anlagen „tutto completo“ zu liefern habe. Darauf habe sich Caverion immer zurückgezogen.¹³³

Der Zeuge Töpel von der Objektüberwachung vermutete, dass Caverion die fortlaufende Aktualisierung der hydraulischen Berechnungen ob der ständigen Planungsänderungen und der dementsprechend aufwendigen Aktualisierungen nicht vorgenommen habe.¹³⁴ Da die hydraulischen Berechnungen für die Ermittlung des restlichen Bausolls essenziell waren,¹³⁵ hat die Flughafengesellschaft in der Folge die Durchführung jener Berechnungen selbst über ihre Fachplaner abgewickelt. Dazu habe man zunächst im Januar 2017 der Fa. Caverion ein Planungsteam der Fa. b. i. g. zur Verfügung gestellt,¹³⁶ später im Juni 2017 habe das die Fa. SPG übernommen, um eine Erhöhung der Prozessstabilität, die Sicherstellung einer ganzheitlichen Planung und eine Abstimmung mit allen Sachverständigen zu gewährleisten.¹³⁷

¹²⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 77.

¹²⁹ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion, I (FBB) Bd. 113, Bl. 9.

¹³⁰ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion, I (FBB) Bd. 113, Bl. 10.

¹³¹ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion, I (FBB) Bd. 113, Bl. 10.

¹³² Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion, I (FBB) Bd. 113, Bl. 7.

¹³³ Vgl. Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 100.

¹³⁴ Vgl. Zeuge Töpel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 58.

¹³⁵ Vgl. Gesamtbericht Projekt BER IV/2017, I (FBB) Bd. 31, Bl. 339 ff. (8).

¹³⁶ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 10.

¹³⁷ Vgl. „Gesamtbericht Projekt BER IV/2017“, I (FBB) Bd. 31, Bl. 339 ff. (8).

Der Technikchef Peter Herrmann erläuterte die Vorgehensweise der FBB und merkte an, dass Caverion wohl allein nicht dazu in der Lage gewesen wäre, die hydraulischen Berechnungen zu liefern.

Zeuge Peter Herrmann: „Indem wir uns die bestmögliche, uns zur Verfügung stehende Planung als Grundlage genommen haben, haben wir erst mal eine Bautenstandsfeststellung durchgeführt, haben dann die hydraulischen Berechnungen über den Planer abgewickelt und sind am Ende aller Tage dann auch zum Ergebnis gekommen. Caverion wäre wahrscheinlich nicht allein in der Lage dazu gewesen, weil sie eben nicht der Errichter der Anlage waren. Wir hätten jetzt auf das formale Recht pochen können und mit Caverion sonst was anstellen können. Ich denke, der Weg, den wir da eingeschlagen haben, war der konstruktivere.“¹³⁸

Sein Funktionsnachfolger im Baubereich Herrmann gab dem Ausschuss in seiner Vernehmung eine detaillierte Schilderung der technischen Herausforderungen auf dem Weg zu einer mangelfreien Fertigstellung des Sprinklerwesens:

Zeuge Peter Herrmann: „Dadurch, dass die Gebäudeteile immer wieder erweitert wurden und Flächen hinzugekommen sind, gab es in der Tat in der Vergangenheit Schwierigkeiten mit der Sprinklerung – das ist die Anlagengruppe 4.1, selbsttätige Feuerlöschanlagen –, weil die Sprinklerung auch noch dafür zuständig ist, aufgrund der überhöhten Flucht- und Rettungswegelängen und aufgrund anderer Dinge zu kompensieren. Die Sprinkleranlage ist unter anderem auch dazu da, für eine Bauteilkühlung, Stahlträger, diverse Stahlträger, diverse Stahlbetonwände, teilweise auch Treppenhäuser mit entsprechenden Bodenbelägen, sodass wir hier eine höhere Verfügbarkeit der Sprinkleranlage haben am gesamten Campus. Wir müssen auch eine Systemzuverlässigkeit der Sprinkleranlage vorlegen. Die haben wir mittlerweile. Als wir begonnen haben, uns um das Thema Sprinkleranlage zu kümmern – Das ist ja nicht die Sprinkleranlage alleine, die Sprinkleranlage hat Löschbereiche, und die Löschbereiche und die Meldebereiche, Löschbereiche Sprinkleranlage und Meldebereiche der Brandmeldeanlage müssen grundsätzlich von der Funktionsweise übereinanderliegen, weil, wenn die Sprinkleranlage einen Alarm meldet und die Brandmeldeanlage zuvor einen technischen Alarm meldet, muss immer der gleiche Feuerwehrangegriffspunkt benachrichtigt werden, damit der Feuerwehrmann nicht erst mal sucht: Wo brennt es dann?“¹³⁹

Der anvisierte vollständige und mangelfreie Fertigstellung der Sprinkleranlage im Hauptterminal zum 31. August 2018 konnte nicht realisiert werden.¹⁴⁰ Der genannte Mitarbeiter Meinecke erklärte zu einem späteren Zeitpunkt im Untersuchungsausschuss, dass bei seinem Ausscheiden aus der Firma im Juli 2019 die Sprinkleranlage frei von wesentlichen Mängeln gewesen sei und somit für die Durchführung der Wirkprinzipprüfungen freigegeben werden konnte.

Zeuge Dirk Meinecke: „Für den Bereich Sprinkler gab es drei Anlagengruppen, zwei von denen waren komplett frei – drei Anlagengruppen waren komplett frei von wesentlichen Mängeln. Es gab noch Restleistungen und einfache Mängel. Das

¹³⁸ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 85.

¹³⁹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 68.

¹⁴⁰ „Berliner Zeitung“ vom 29.8.2018: „Neues vom BER: Wieder mal die Sprinkleranlage“.

war der Stand der Prüfberichte, wie sie zu meinem Ausscheiden aus der FBB für den Bereich Sprinkler vorlagen. Damit war die Anlage abgenommen, abnahmefähig und konnte für die WPP freigegeben werden.“¹⁴¹

3. Kabelgewerke

Insbesondere die ordnungsgemäße und abnahmefähige Fertigstellung der Kabelgewerke erwies sich nach den Erkenntnissen des Ausschusses über die Jahre hinweg als besonders problembehaftet.

Als irritierend zeigte sich für den Ausschuss insbesondere die Diskrepanz zwischen der im Untersuchungszeitraum zwischenzeitlich von Seiten der Flughafengesellschaft kommunizierten Erfolgsmeldungen über die Problembhebung in den Kabelgewerken und den Erkenntnissen des Ausschusses hinsichtlich des Baufortschritts, die sich im Hinblick auf die fortdauernden Sanierungsarbeiten schwerlich in Übereinstimmung bringen ließen.

a. Zustand der Kabelgewerke nach gescheiterten Eröffnungstermin 2012

Im Ausgangspunkt befand sich die Kabelführung nach dem gescheiterten Eröffnungstermin vom 3. Juni 2012 in einem prekären Zustand, wie der frühere technische Geschäftsführer Horst Amann ausgehend von seiner damals vorgenommenen Mängelbestandsaufnahme dem Untersuchungsausschuss schilderte. Schon zum damaligen Zeitpunkt zeigten sich – auch wenn der Zeuge nach eigenen Angaben keine vollständige Erfassung aller Bereiche vornehmen konnte – zwei elementare Problemfelder, die sich wie ein roter Faden durch die folgenden Jahre des Untersuchungszeitraums ziehen sollten: Eine Durchmischung der verlegten Kabel (sog. „Kabelmischbelegung“) sowie eine Überlastung der kabelführenden Pritschen infolge von Überbelegungen.

Zeuge Horst Amann: „Fakt war, dass er nicht funktionsfähig war. Also eklatant waren beispielsweise völlig überladene, auch gewichtsmäßig überladene Kabelpritschen, die so nicht hätten bleiben können. Fakt war, dass eine Durchmischung von verschiedenen Kabelarten vorlag, die aus Sicherheitsgründen so nicht hätten bleiben können, und es gab auch einfach fehlende Verbindungen. Das sind die drei Dinge, die mir im Gedächtnis sind. Aber auch da muss ich sagen: Um dieses alles im Detail zu erfassen bei diesen unvorstellbaren Mengen und Kabellängen in diesem Gebäude hat mir einfach die Zeit nicht gereicht.“¹⁴²

Der Projektleiter der Firma Bosch, Tino Hoffmann, führte diesbezüglich aus, dass es in diesem Zeitraum Anweisungen an die Firmen gegeben habe „alles [zu] bauen, was zu bauen geht“, mit der Konsequenz, auch Kabeltrassen zu belegen, die bereits überbelegt waren und dies im Anschluss zu korrigieren.¹⁴³ Der ehemalige Technikchef der Flughafengesellschaft Amann bestätigte dies und war der Ansicht, dass vor allem der Glaube vorgeherrscht habe, „dass eine ausführende Firma auch ohne konkrete Vorgaben schon wisse, was sie zu tun habe,

¹⁴¹ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 8.

¹⁴² Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 17 f.

¹⁴³ Vgl. Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 34.

um das Ding zum Funktionieren zu bringen“.¹⁴⁴ In den letzten Wochen vor der beabsichtigten Inbetriebnahme sei in der Summe ein „Masseherstellen ohne Plan“ erfolgt.¹⁴⁵

Der Geschäftsführer der Firma ROM, Jürgen Sautter, sah hierin den „Anfang der Katastrophe“:

Zeuge Jürgen Sautter: „[...] wenn ich nicht mehr plane in so einem Projekt, sondern nur noch auf Zuruf arbeite – so, wie Sie das vorher so schön und bildlich gesagt haben: Da ist der Verteiler, und guck, wie Du zu der Lampe kommst –, dann gibt es natürlich auf der Baustelle da draußen – – Katastrophe. Das gibt Chaos, weil jeder dann bloß noch dort hinlegt, wo er meint, er hat Platz, und der, der zuerst kommt, mahlt zuerst, und das hat mit Planen und mit koordiniertem Bauablauf nichts mehr zu tun.“¹⁴⁶

Der ehemalige Geschäftsführer Mehdorn erklärte die Mängel mit dem enormen Leistungsdruck, der vor der ersten Inbetriebnahme bei der FBB bestanden hätte.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Die haben also da im Akkord diese Kabel verlegt und die Klappen zugemacht. Und unter diesem Leistungsdruck ist halt die Qualitätssicherung irgendwie [...] ausgeschaltet gewesen. [...]. Diese ganzen Mannschaften da haben alle gekämpft, um diesen Zulassungstermin, diesen Inbetriebnahmetermin hinzubekommen, und da haben die eben zum Schluss jeden Murks offenbar durchgeschickt.“¹⁴⁷

Der Zeuge führte weiter aus, dass sich die Probleme in den Kabelgewerken erst später manifestiert hätten:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Als wir da waren, waren die Decken schön zu, alles war sauber, das Licht hat gebrannt. Wir konnten wirklich auch visuell davon ausgehen – hat auch keiner da Cassandra geschrien, dass da was nicht in Ordnung ist –, wir konnten mit Fug und Recht glauben, dass das da oben alles in Ordnung ist. Und als die dann da Stichproben gemacht haben, sind die in Ohnmacht gefallen. [...]“¹⁴⁸

b. Pressemitteilung über Sanierungsabschluss im Jahre 2015

Die in den hierauf folgenden Monaten vorgenommenen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen führten auf Seiten der Flughafengesellschaft offenbar zu der Annahme, die kritische Situation bei den Kabelgewerken vollständig in den Griff bekommen zu haben.

In einer im Untersuchungsverfahren wiederholt thematisierten Pressemitteilung vom 4. Juni 2015 gab das Unternehmen bekannt, dass die vollständige Sanierung der Hauptverkabelung in den Medienkanälen unter dem BER-Terminal erfolgreich habe abgeschlossen werden können.

¹⁴⁴ Vgl. Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 44.

¹⁴⁵ Vgl. Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 18.

¹⁴⁶ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 38.

¹⁴⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 86.

¹⁴⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 86.

Hierbei seien insgesamt 2.500 Meter Kabeltragsysteme ertüchtigt und knapp 35 Kilometer Hauptkabel neu geordnet verlegt worden.¹⁴⁹

Auch der Zeuge Jürgen Sautter erklärte im Untersuchungsausschuss, dass im November 2015 – zum Zeitpunkt als die Firma ROM als Nachfolgerin der insolvent gegangenen Imtech deren Arbeit in den Kabelgewerken übernommen hat – ein Fertigstellungsgrad von 90 bis 95 Prozent vorgelegen habe.¹⁵⁰

Der Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Begriff der „Hauptverkabelung“ nicht gleichgesetzt werden könne mit den insgesamt umzusetzenden Verkabelungen.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Es gibt ja mehrere. Es gibt eine Hauptverkabelung, und es gibt auch noch eine weitere Verkabelung. Da kommt auch dieses Thema der Trennung her, dass man unterschiedliche Kabel trennen muss. Die Hauptverkabelung, also die Starkstromverkabelung, die durch ROM stattgefunden hat, sollte zu dem Zeitpunkt zu 99 Prozent fertig sein. Das heißt aber nicht, dass alle Kabel verlegt worden sind, denn die Steuerkabel für Fenster und Türen z. B. gehören nicht zur Hauptverkabelung. Das sind separate Kabel. Dann muss man aufpassen, dass man das sauber unterscheidet. Das ist wirklich nur Hauptverkabelung. Das ist also Starkstrom und Stromanlagen, nicht Steuerleitung, das heißt, Kabel sind nicht alle verlegt gewesen, sondern nur Stromkabel.“¹⁵¹

Allerdings beinhaltete die Hauptverkabelung auch die Sicherheitsstromversorgung und die Sicherheitsbeleuchtung, die bis in das Jahr 2019 nicht abgeschlossen war und als eines der letzten kritischen Gewerke auf der Baustelle geführt wurde. Erst Anfang 2017 wurde gegenüber dem Aufsichtsrat mitgeteilt, dass die Hauptverkabelung nicht abgeschlossen war und es sich hierbei laut der Aufsichtsrätin Sudhof um eine Fehleinschätzung der Geschäftsführung handelte.

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „[...] was man ganz offenkundig sieht, ist, dass es da Fehleinschätzungen gab, ja, und zwar Fehleinschätzungen auf der Ebene der Geschäftsführung. Als Aufsichtsrätin nehmen sie die Berichte der Geschäftsführung zur Kenntnis. Wenn sie Anlass haben, daran zu zweifeln, dann verfolgen sie diesen Anlass zu zweifeln. Aber ich meine, ich bin jetzt keine Person, die in die Kabelkanäle kriecht, sondern wenn die Geschäftsführung der Meinung ist, dass sie das Problem im Griff hat, dann hat man erst mal keinen Anlass daran zu zweifeln.“

Dass sich das im Nachhinein als Irrtum herausstellte, ist richtig, da weiß man aber auch nicht, was die Ursachen waren. Waren die Ursachen zum Beispiel verschärfte Anforderungen seitens des Bauordnungsamts? Man weiß es nicht, das hat sich auf beiden Seiten verschoben. Also ich hatte damals keine Zweifel daran, und das wurde auch plausibel im Aufsichtsrat dargestellt. Der zweite Zeitraum war sehr nahe an meinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat. Es hat sich offenkundig zu Beginn des

¹⁴⁹ Pressemitteilung der FBB vom 4.6.2015: „Meilenstein erreicht: Sanierung der Hauptverkabelung abgeschlossen“.

¹⁵⁰ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 69.

¹⁵¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 88.

Jahres 17 herausgestellt, dass das alles nicht haltbar ist, weshalb ja dann noch einmal drastische Veränderungen vorgenommen wurden.“¹⁵²

c. Fortwährender Sanierungsbedarf

Tatsächlich gelang nach Lage der Dinge weder bis zum Sommer 2015 noch bis zur Einsetzung dieses Untersuchungsausschusses im Juni 2018 die Versetzung der Kabelgewerke in einen insgesamt mangelfreien bzw. abnahmefähigen Zustand. Der Ausschuss hat sich vor diesem Hintergrund in seiner Beweisaufnahme intensiv damit auseinandergesetzt, wie die offenkundige Diskrepanz zwischen der 2015 kommunizierten – scheinbaren – Erfolgsmeldung der Flughafengesellschaft und der Tatsache, dass die Probleme realiter nie abgestellt werden konnten, zustande gekommen sein könnte.

Zeuge Jörgs Marks: „Es hat natürlich ganz viel damit zu tun, dass der Platzbedarf in dem Terminal schlicht und ergreifend für die Anzahl der Kabel nicht ausreicht. Das ist einer der Hauptgründe. Deswegen sind die Kabeltrassen seit 2012 saniert worden. Ich fange jetzt mal an, wo ich 2014 angefangen habe. Wir haben also bis 2016 ungefähr 40 Kilometer Kabeltragsysteme nachgerüstet. Das sind die Kabelbühnen, wo man Kabel drauflegt. Das heißt, das vorhandene Gebäude hatte 40 Kilometer zu wenig Kabeltragsysteme. Man hat die also übertoll belegt. Deswegen waren sie nicht abnahmefähig. Wir haben dann eben 40 Kilometer nachgelegt, haben die Kabel neu verteilt. Die Kabel wurden dann also neu draufgelegt. Das muss man wissen, dass sich die Normierung zu dem Thema der Kabel und Kabeltrassen in den letzten 15 Jahren dramatisch verändert hat. Vor 15 Jahren z. B. konnten Sie auf eine Kabeltrasse einfach die Kabel drauflegen, und dann wurde die abgenommen. Durch die europäische Normung und verschiedenste Interessengruppen wurde die Norm dahingehend verschärft, dass nur noch Kombinationen von Kabeln zu einer gewissen Kabeltrasse passen. Ob das einen technischen Hintergrund hat, wage ich stark zu bezweifeln, aber am Ende des Tages war es so: Sie dürfen auf eine Kabeltrasse nur bestimmte Kabel drauflegen.“¹⁵³

Der Geschäftsführer der Kabelfirma ROM sah neben dem Neubau der Entrauchungsanlage auch in der Fertigstellung der Türen eine weitere Ursache für den Aufwuchs der Probleme in den Kabelgewerken:

Zeuge Jürgen Sautter: „In der Brandfallmatrix wird festgelegt, was passiert, wenn es wo brennt. Welche Türen gehen auf, welche Türen gehen zu, damit die Fluchtwege sichergestellt sind? Wenn ich die Brandfallmatrix in einem fertigen gebäude erzeuge, dann weiß ich eigentlich erst im fertigen Gebäude, welche Türen angesteuert werden müssen und welche nicht. Das hat die Größenordnung von 1 200 Türen betroffen, die dann plötzlich ein Kabel gebraucht haben, wo es vorher keine Verkabelung gab.“¹⁵⁴

Dazu führte der Zeuge weiter aus:

¹⁵² Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 26.

¹⁵³ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 10 f.

¹⁵⁴ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 3.

Zeuge Jürgen Sauter: „[...] und Sie müssen plötzlich an 1 200 Türen im ganzen Gebäude Kabel nachziehen. Das ist dann zwar bezogen auf das Gesamtvolumen kein Riesenaufwand, also anteilig, aber es kostet gigantisch Zeit, weil Sie nirgends mehr richtig hinkommen. Sie müssen Decken wieder öffnen, Sie müssen vielleicht sogar vorhandene Installationen zurückbauen, um das überhaupt leisten zu können.“¹⁵⁵

Die nachträgliche Kabelverlegung für 1200 Türen ist in der Konsequenz nur noch sehr unkoordiniert erfolgt.¹⁵⁶

Die „Berliner Morgenpost“ berichtete am 17. Dezember 2017 über weiterhin vorhandene Mängel im Kabelbereich. So seien an Kabeln notwendige Codes nicht vorhanden, die eine Zuordnung im Kabelkataster ermöglichten.¹⁵⁷

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Zu meiner Zeit 2016/2017 gab es eine Bestandsanalyse durch die Firma, die die Kabeltrassen gebaut hat, zusammen mit unserer Bauleitung, die die Aussagen getroffen haben: „Wir haben alle Fehler, die damals gefunden worden sind, aufgearbeitet.“ Da gibt es auch eine Dokumentation zu. Es waren nur noch Restanschlüsse zu tätigen. Es blieb bei 99 Prozent, weil eben die Restanschlüsse an die Computersteuerung noch nicht fertiggestellt werden konnten. Warum jetzt neue Fehler dort aufgetreten sind, kann ich nicht beurteilen, weil ich auch nicht weiß, wie die neuen Fehler aussehen.“¹⁵⁸

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup schilderte in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss im September 2018 die kleinteiligen Problemstellungen auf dem Weg zu einem abnahme- und genehmigungsfähigen Zustand.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Bei den Kabelgewerken haben wir die prüfpflichtigen Anlagen der Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung. Dort haben wir eine Vielzahl von kleinteiligen Mängelsituationen. Das ist vom Spektrum her der falsch verbaute Dübel; es gibt bestimmte Wände, die Befestigungsklassen entsprechen, da müssen bestimmte Dübeltypen eingebaut werden, das ist nicht immer fachgerecht geschehen. Das geht über – – Das sind sozusagen handwerkliche Fehler. Das hat auch etwas zu tun manchmal mit der Frage, ob die Abhängesysteme den richtigen Abstand haben, wenn mehr als vier Kabeltrassen miteinander verbaut sind, ob doppelte Abhängesysteme installiert worden sind etc., also handwerkliche Fehlerquellen.“¹⁵⁹

Als problemträchtig erwies sich dabei offenbar der Umstand, dass die von der Firma Imtech bzw. deren Nachfolgerin auf der Baustelle ROM errichteten Kabeltragsysteme von verschiedenen Firmen im Rahmen ihrer einzelnen Gewerke jeweils mit ihren Leitungen belegt worden sind. Hieraus ergaben sich dem Anschein nach vermehrt Fehlerquellen, die abgearbeitet werden mussten.

¹⁵⁵ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 7.

¹⁵⁶ Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 16.

¹⁵⁷ „Berliner Morgenpost“ vom 17.12.2017: „Einigung mit Baufirmen: Am BER gibt es endlich Fortschritte“.

¹⁵⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 2.1.2019, WP 18/8, S. 22.

¹⁵⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 56.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Insofern kann ich nur aus eigener Anschauung berichten – ich bin seit anderthalb Jahren auf dem Projekt verantwortlich tätig –, dass wir die Mängel identifiziert haben und wir sie systematisch abarbeiten und dafür auch eine Strategie erarbeitet haben, entsprechend mit den Firmen die Kapazitätsfragen geklärt haben, auch die Schnittstellenfragen zu anderen Firmen, weil: Kabeltrassen sind nicht nur von der Firma ROM belegt worden, sondern die Firma ROM, vorher die Imtech, war für die Kabeltragsysteme verantwortlich. Auf den Kabeltragsystemen befinden sich auch Leitungen der Firma Bosch und der Firma Siemens für ihre Anlagengruppen, und insofern ist das eine komplexe Situation. Ich habe ja, glaube ich, in meinem Eingangsstatement schon deutlich gemacht, dass wir unseren Hauptfokus der Arbeit darauf richten, fertig zu werden, und die Vergangenheitsaufarbeitung uns zwar manchmal hilft, aber oft auch nicht weiterhilft. Wenn das Kabel falsch liegt, muss es geändert werden, egal, wer das Kabel da falsch hingelegt hat, zumal das in der Regel nicht mehr feststellbar ist.“¹⁶⁰

Der Zeuge Kühnapfel von der Objektüberwachung führte zur Problematik der Mischbelegung aus:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „Eine Mischbelegung, da ist meistens die Rede von der Trennung von Stark- und Schwachstrom. Bei einem hochbelegten Starkstromkabel entstehen elektromagnetische Felder, wenn da eine große Leistung drüber geht, und dadurch könnten Schwachstromleitungen beeinflusst werden. Dadurch nimmt man im Grunde eine Trennung vor. Wir haben da ein hochkomplexes, dichtbesiedeltes Gebäude dort und haben viele Anlagen, die sehr sensibel sind, die in dem Gebäude sind. Deswegen hat man im Grundsatz auch nach dem EMV-Pflichtenheft gesagt: Wir trennen grundsätzlich Stark- und Schwachstrom. – Jetzt sind die Kabelanlagen der Schwachstromgewerke, also Brandmeldekabel, die Kabel für die elektroakustische Notfallwarnsysteme, also Lautsprecher im Prinzip, die sind in einigen Fällen auch neben Starkstromkabel gelegt worden. Da muss man jetzt sehen, wie man – – Wir sind jetzt dabei, die so weit wie möglich auseinanderzubringen. Den Starkstrom stört es nicht. Den Schwachstrom könnte es stören, obwohl man sagen muss: Auch die Leitungen sind alle geschirmt, so geschirmt, dass eigentlich grundsätzlich nichts passieren kann. Wir setzen uns mit dem Termin, auch mit dem TÜV, an der Stelle sehr kontrovers auseinander, weil, wir haben die Forderung dort drin – – In dem Erläuterungsbericht der Planer ist beschrieben, dass eine ausreichende Trennung zwischen Stark- und Schwachstrom vorzusehen ist, und der ÜSV an der Stelle legt aus, dass eine strikte Trennung vorzunehmen ist. In einem bestehenden Gebäude, wenn man sich vorstellt, man kommt auf einer getrennten Trasse an, muss durch einen Durchbruch durch, fällt es schwer, die Kabel auseinanderzunehmen. An den Stellen sind wir jetzt an unsere Grenzen gekommen und dokumentieren die Punkte.“¹⁶¹

Auch von Seiten des Projektsteuerers wurde im Untersuchungsausschuss die Mischbelegung der Kabelpritschen als ein Hauptproblem beschrieben.

¹⁶⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 57.

¹⁶¹ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 16 f.

Zeuge Steffen Göbel: „Was Sie ansprechen, ist die Kabelmischbelegung, und es wird – Nicht nur nach brandenburgischem Baurecht, das ist guter Stand der Technik, dass, wenn man auf einer Kabelpritsche Kabel verlegt, die im Brandfall bestehen müssen und andere Kabel, dass man zumindest ein Trennsteg dazwischen hat. Im besten Fall laufen die auf unterschiedlichen Kabelpritschen. Wenn es denn so ist, dass die auf einer Kabelpritsche laufen müssen, ist praktisch ein Zwischensteg gefordert, und das ist im Prinzip ein großer Mangel, was jetzt mit abgearbeitet werden musste, dass die Kabel praktisch auf den Kabelpritschen – Das ist zum Teil aber – Wir nennen das Kabelmixteams, die das machen, weil, da braucht man die Kabelteams von Siemens, von Bosch und von ROM. Es hat ja jeder sein – ROM, oder früher die Imtech, haben die Kabelpritschen erstellt, und alle haben draufgeschmissen, mal salopp gesagt. Es ist tatsächlich so, dass dann seit 2013 bei dieser gigantischen Erweiterung – Sie müssen sich einfach mal vorstellen: Damals hatten die bei Bosch in der Brandmeldeanlage, ich glaube, um die 27 000 Datenpunkte. Jetzt haben wir fast 100 000, also 98 000 und Zerquetschte. Das führt natürlich immer zu Kilometern von Kabeln, und tatsächlich ist das unfachlich da draufgeschmissen worden und muss jetzt oder musste jetzt und muss auch noch in den verbleibenden Monaten mühsam sortiert werden, der Trennsteg muss reingesetzt werden, damit man die Kabel voneinander trennt. Das ist so.“¹⁶²

Der Zeuge Sautter von ROM erläuterte die Vorgänge, die zur Entstehung von Kabelmischbelegungen führen können:

Zeuge Jürgen Sautter: „Also, wir haben ja in der Vergabeeinheit 7.2 nur die Starkstromverkabelung in unserem Auftrag. Wenn wir dafür eine Kabelpritsche legen und unsere Starkstromkabel auf die Pritsche packen, und es kommt ein Drittgewerk, jetzt sage ich mal Gebäudeautomation, und legt darauf noch Fühlerkabel, dann ist das außerhalb unserer Verantwortung. Dann haben Sie zwar die Mischbelegung. Die wird aber dann nicht von uns verursacht, sondern man stellt dann als Kunde fest: Es ist so. – Und dann muss man sich die Frage stellen: Warum ist es so, und wer hat diese Schwachstromkabel, also diese Fühlerkabel dorthin gelegt? – Und dann muss man sie auseinanderdividieren. Da gibt es normalerweise einen Trennsteg, und dann liegen die einen Kabel links und die anderen auf der anderen Seite des Trennstegs in der gleichen Pritsche rechts. – Das wäre die fachlich korrekte Verlegeweise.“¹⁶³

Der Projektleiter der Firma Bosch verwies für die Belegung der Trassen auf die Vorgaben der FBB:

Zeuge Tino Hoffmann: „Was Sie angesprochen haben – würde ich noch kurz drauf eingehen wollen auf das Thema –: Mischbelegung. Ein Vorgang ist zum Beispiel: Sie haben eine Trasse, die ist jetzt nur für Starkstrom geplant, ist aber nur zu 20 Prozent belegt, und die Schwachstromtrasse ist voll. Dann gab es Fälle, dass dann vom Ausführungsplaner vorgegeben wurde, die Starkstromtrasse zu teilen und die Schwachstromkabel, die zu viel sind, da unten weiterzulegen. Wenn dann aber die Trennung der Trasse – da gehört so ein Trennsteg rein. Wenn der erst im Nachgang eingebracht wird, also wenn das zeitlich nicht ganz passt, dann haben Sie unter Umständen jemanden, der sagt: Das ist eine Mischbelegung, die nicht zulässig ist,

¹⁶² Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 21.

¹⁶³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 34.

weil der Trennsteg noch fehlt. – Aber das macht jetzt niemand, es zieht ja niemand die Kabel rein aus eigener Festlegung, sondern da gibt es eine Vorgabe dafür.“¹⁶⁴

Dazu weiter der Zeuge:

Zeuge Tino Hoffmann: „Wenn Sie auf die Mischbelegung abzielen: Je nachdem, wie, sage ich mal, verworren die Kabelverlegung ist, kann man die normalerweise zur Seite schieben, den Trennsteg einbauen, dann ist es in Ordnung. In den Fällen, wo das nicht möglich ist, da müssen Sie unter Umständen Teile davon zurückziehen von den Leitungen, um, sage ich mal, diese zu entwirren.“¹⁶⁵

Ferner erklärte der Zeuge Wilk in seiner Vernehmung vor dem Ausschuss, dass bei einer Mischbelegung von Stark- und Schwachstromkabeln zwar aus sicherheitstechnischer Sicht bestimmte Vorgaben zu beachten seien, diese aber unter Wahrung bestimmter Regeln grundsätzlich tolerierbar sei. Hierzu habe es auch ein Gutachten der Firma GHMT gegeben, in welchem die einzelnen Regeln für die notwendigen Kabeltrennungen beschrieben und entsprechende Ausnahmen definiert worden seien.

Zeuge Jürgen Wilk: „Es gibt bei der Vermischung von Kabeln – Stark- und Schwachstrom – mehrere Regeln zu beachten. Das eine sind sicherheitstechnische Regeln: Haben Schwachstromkabel eine ausreichende Isolierung? Sind sie gefährlich, dadurch, dass sie nebeneinanderliegen? Dann gibt es noch die Ausführungen zu betrachten. Wir haben grundsätzlich auch verschiedene Trassen geplant. Und dann gibt es zuletzt die EMV-Vorgaben; und für die EMV gab es einen Bericht von der Firma GHMT – so heißt die Firma –; die hat das als TAB oder als Teil eines Entwurfsberichts geschrieben. Und dort steht drin, wie die Kabel zu trennen sind; das steht relativ strikt drin. Und dann gibt es Ausnahmen dazu. Dort kann man definieren, dass eine ausreichende Trennung auch gegeben ist, wenn ich an Kreuzungen mal ein Stück nebeneinander liege, weil ich durch einen Brandschott durch muss, also, weil die Kabel da durchmüssen.“¹⁶⁶

Auch aus der Aussage des Vorsitzenden der Geschäftsführung im Herbst 2018 ließ sich entnehmen, dass der Zustand der Kabeltrassen zu diesem Zeitpunkt eines der Schlüsselprobleme bei der Fertigstellung des Fluggastterminals blieb:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Also, es ist so, dass zum Teil mehr Kabeltragsysteme übereinander verbaut worden sind, als grundsätzlich in den Normen vorgesehen ist. Das ist eigentlich kein Grundsatzproblem, sondern Sie müssen dann die fünfte Kabeltrasse über der vierten separat aufhängen. Das ist eher das Thema. Es ist dann wiederum eine handwerkliche Frage der Ausführung. Wir müssen dann zwei Tragsysteme nebeneinander bauen, die unteren Trassen separat von den oberen Trassen aufhängen, weil, an der Aufhängung dürfen nur drei oder vier hängen. Ich glaube, es sind vier, nicht drei, wenn ich mich recht erinnere. Wer das verursacht hat, ist nicht immer eindeutig feststellbar, aber für die Kabeltragsysteme ist die Firma Imtech verantwortlich gewesen. Die Firma Imtech ist

¹⁶⁴ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 34.

¹⁶⁵ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2019, WP 18/24, S. 35.

¹⁶⁶ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 41 f.

2015 in Insolvenz gegangen, und insofern hat man da natürlich eine haftungsrechtlich naturgemäß sehr begrenzte Einwirkungsmöglichkeit.“¹⁶⁷

Das Problem der Mischbelegung ist laut dem Zeugen Marks bis auf zwei Kabeltypen, die dann auch ersetzt worden seien, durch Sondergenehmigungen gelöst worden.¹⁶⁸

Der Zeuge Herrmann sah zum Zeitpunkt seiner Vernehmung vor dem Ausschuss im August 2019 in Bezug auf die Kabeltrassen weitere technische Probleme, die gelöst werden müssten.

Zeuge Peter Herrmann: „Wir haben das Thema, dass wir zum Teil zu große Stielabstände haben. Zum Teil haben wir lose bis gar keine Muttern, falsche Unterlegscheiben. Wir haben zum Teil das Thema Brandlastüberschreitung und Gewichtsüberschreitung. Wir haben zum Teil das Thema, wie Herr Czaja es schon gesagt hat, Gemischtbelegung, Schwachstrom und Starkstrom, was ordnungsgemäß zu trennen ist. Wir haben das Thema Überbauung von sicherheitsgerichteten Kabelanlagen durch Gewerke, die da baurechtlich nicht hingehören. Wir haben das Thema falsche Ausfädelungen. Wir haben das Thema, dass Komponenten aufeinanderstoßen, der mechanischen als auch der elektrischen. Die müssen getrennt werden. Wir haben das Thema nicht vorhandener Brandschutz – – Die Dübel haben wir auch schon strapaziert, wo Nachweise zu führen sind, dass die richtigen Befestigungsmittel einzubringen sind. Also, das ist schon eine Gemengelage an Themen. Es ist nicht das Kabeltragsystem allein.“¹⁶⁹

In Bezug auf das angesprochene Problem der Brandlast- und Gewichtsüberschreitung infolge einer Überbelegung der Kabeltrassen, führte der Projektleiter der Firma Bosch, Tino Hoffmann, aus, dass dieses Problem für den Monteur nicht erkennbar sei und durch den Ausführungsplaner indes im Vorfeld berechnet werden müsste, wie viele Kabel auf welchem Weg über die Trassen geführt werden sollten.¹⁷⁰ Der zuständige Ausführungsplaner Jürgen Wilk verwies darauf, dass die häufig angewendete Lösung beinhaltet habe, die Tragfähigkeit der Trasse über eine gesonderte Einzelfallzulassung zu erhöhen.¹⁷¹ Die Erhöhung der Tragfähigkeit erfolge in der Praxis durch die Installierung von zusätzlichen „Abhängern“ an der jeweiligen Trasse.¹⁷²

Der Problembeschreibung entsprechend gelang die endgültige Lösung der Probleme in den Kabelgewerken erst in der Schlussphase auf dem Weg zum Eröffnungstermin am 31. Oktober 2020, denn noch in seiner Vernehmung am 29. März 2019 bestätigte der Regionalbereichsleiter Nord Ost der TÜV Industrie Service GmbH, dass die von der Firma ROM verantworteten Bereiche sich nicht in einem abnahmefähigen Zustand befänden:

Zeuge Antonius Spier: „Die Anlagen sind heute noch nicht fertig und – also, ich will es nicht abschließen, zum großen Teil, muss ich sagen – nicht in einem prüffähigen Zustand. Wenn Sie heute nicht in einem prüffähigen Zustand waren, und ich hatte eben ausgeführt, dass sie zu dem Zeitpunkt zum Einsetzungsbeschluss auch

¹⁶⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 58.

¹⁶⁸ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 45.

¹⁶⁹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 48.

¹⁷⁰ Vgl. Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 33.

¹⁷¹ Vgl. Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 54.

¹⁷² Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 21.

in der Gänze nicht in einem prüffähigen Zustand waren, können Sie sich die Frage bezüglich der – – Qualität, will ich nicht sagen, aber die Arbeiten, die Ausführungen waren nicht so, dass sie abnahmefähig oder prüffähig waren. Das muss man schon sagen.“¹⁷³

aa. Mangelhafte Ausführungsleistungen?

Die Arbeiten insbesondere der Fa. ROM wurden im Ausschuss von den Zeugen unterschiedlich bewertet. So äußerte sich der frühere Bauleiter Jörg Marks negativ im Hinblick auf die Beschaffenheit der durch das Unternehmen erbrachten Ausführungsleistungen:

Zeuge Jörg Marks: „Bei der Firma ROM ist meine persönliche Meinung, dass die Qualität der Ausführung nicht in Ordnung ist. Die beauftragen die und die führen es einfach nicht so aus, wie sie es machen müssten. Das ist nicht nett. Ich muss auch aufpassen, was ist sage, vielleicht, aber das ist mein Eindruck, weil wir eben über Jahre hinweg auch öfter mal nachbeauftragen mussten, weil es noch mal gemacht werden musste. ROM ist aber nun mal der entscheidende Faktor zum Thema Stromversorgung und Sicherheitsstromversorgung. Daran können wir nichts ändern. Wir werden auch keinen Unternehmer finden, der in die Gewährleistung reingeht für dieses Gebäude. Das glaube ich nicht. Deswegen müssen die Kollegen von der FBB mit den Umständen umgehen und mit denen sauber durchs Ziel laufen.“¹⁷⁴

Der Zeuge Göbel erklärte, dass die Flughafengesellschaft entsprechend bemüht sei, ihre Verhandlungsposition gegenüber ROM zu verbessern:

Zeuge Steffen Göbel: „Die Firma ZECH Bau bewirbt sich um andere Bauvorhaben bei der öffentlichen Hand. Die baut auch den Terminal T2, soviel ich weiß. Da gibt es schon auch – – Das nutzen – ich wollte Ihre Frage beantworten – wir übrigens auch und Ihre Geschäftsführung, da Druck zu machen. Das macht der Herr Lütke Daldrup aus meiner Sicht hervorragend, also die sich dann auch zu holen und dort Druck auszuüben, also praktisch von Vorstand zu Vorstand sozusagen. Da haben wir schon Möglichkeiten.“¹⁷⁵

Interne Kritik an den Ausführungsleistungen der Firma ROM waren im Mai 2018 auch Gegenstand von Medienberichten. Diese nahmen Bezug auf einen internen Statusbericht des Projektsteuerers WSP vom 16. April 2018. Hiernach habe der Projektsteuerer festgestellt, dass „keine Gewährleistung der Abnahmefähigkeit der Anlage, aufgrund unzureichender Qualität der Ausführung“ gegeben sei. Zudem verfügten die Mitarbeiter der Firma über eine „unzureichende Kompetenz“.¹⁷⁶

Von Seiten des Projektsteuerers WSP erkannte der Zeuge Göbel erhebliche Schwierigkeiten im Umgang und in der Zusammenarbeit mit der Firma ROM auch im Vergleich zu anderen im Bereich der kritischen Gewerke beteiligten und agierenden Unternehmen.

¹⁷³ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 12.

¹⁷⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 41.

¹⁷⁵ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 53.

¹⁷⁶ „SPIEGEL Online“ vom 20.5.2018 „TÜV will keine Betriebssicherheit bescheinigen“. Der Artikel nimmt Bezug auf eine vorherige Berichterstattung durch die „BILD am Sonntag“.

Zeuge Steffen Göbel: „Nichtsdestotrotz, wir vereinbaren schon auch mit der Firma ROM Zielterminpläne. Aber da muss ich auch keinen Hehl draus machen. Ich habe – „ich“ klingt auch immer so blöd, Bertolt Brecht: Fragen eines lesenden Arbeiters, Caesar eroberte Gallien, was er ganz allein – – also unser Team, sozusagen. Ich kann die Zusammenarbeit auch mit der Geschäftsführung von Siemens und Bosch als sehr seriös einschätzen. Das ist bei der Firma ROM aus meiner Sicht nicht der Fall. Aber mehr will ich dazu, ehrlich gesagt, auch nicht sagen. Ich will jetzt mit denen über die Ziellinie kommen, und das ist dann. Wir vereinbaren regelmäßig Zielterminpläne dort. Wir versuchen, die Arbeiten immens auch von Seiten der Projektsteuerung, die Bauleitung dort zu unterstützen, vor Ort.“¹⁷⁷

Der Geschäftsführer der Firma ROM, Jürgen Sautter, widersprach dem entschieden und führte aus, dass Fertigstellungstermine aufgrund des fehlenden Bausolls gar nicht hätten definiert werden können und stets auf Anweisung gearbeitet worden sei.¹⁷⁸ Außerdem bekämen sie oft nur Anordnungen für Teilleistungen, bei denen der Gesamtzusammenhang nicht unbedingt erkennbar sei.¹⁷⁹ Die nötige Qualität und Effizienz der Ausführungsplanung sei nicht zu erkennen und sei durch ROM auch nicht selbst herzustellen gewesen:

Zeuge Jürgen Sautter: „Ich glaube, da sind wir der falsche Adressat. Ich kann nichts konstruktiv zusammenfassen, wenn ich das Gesamtheitliche nicht erkennen kann. Ich kriege es in kleinen Puzzleteilen, die AVLS. Also mal auch ein Beispiel: Ich kriege diesen Montag eine AVL, irgendwo ein Kabel neu zu ziehen, und ich kriege drei Wochen später eine AVL, an der gleichen Stelle noch mal ein Kabel zu ziehen. Dann sage ich im Nachhinein: Die hätte man mal zusammenziehen können, dann wäre es effizienter gewesen! – Ich kann aber nicht wissen, dass ich in drei Wochen noch mal an die gleiche Stelle marschieren soll; das weiß ich ja nicht. – Deswegen: Ich kann nichts optimieren. Optimieren muss die Objektüberwachung, die die AVLS erzeugt.“¹⁸⁰

Zudem seien Bauleiter und Monteure der Fa. ROM artfremd für eine Bestandsdokumentation der verlegten Kabel eingesetzt worden, womit der eigentliche „Ablauf etwas auf den Kopf gestellt“ worden sei.¹⁸¹

Andere Zeugen bestätigten zwar ebenfalls besondere Probleme in der Zusammenarbeit mit ROM, kamen jedoch unter Berücksichtigung der Gesamtumstände des Auftragsverhältnisses zu einer differenzierten Bewertung:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „Über Seriosität oder nicht Seriosität möchte ich mich hier nicht äußern. Wir haben leider das Problem, wie schon gesagt, dass ROM in die Insolvenz der Imtech eingetreten ist und deswegen der Insolvenzverwalter die ROM eingesetzt hat als Nachunternehmer, diese Leistungen zu Ende zu führen, im Gegensatz zu Bosch und Siemens oder auch T-Systems, die immer noch, auch heute noch, an ihrem Hauptvertrag hängen. Da sind vertragliche Themen dran, vertragliche Verantwortungen. Das ist bei der Firma ROM mit der Insolvenz der Imtech verloren

¹⁷⁷ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 7.

¹⁷⁸ Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 18 f.

¹⁷⁹ Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 52.

¹⁸⁰ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 72.

¹⁸¹ Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 11.

gegangen, und die Firma ROM tritt hier als eigene GmbH, als Nachunternehmer des Insolvenzverwalters, auf, und das führt zu sehr komplexen Aufgabenstellungen. Auch die Aufgabenstellung, die die ÖÜ hat: Wir müssen also als Objektüberwachung dort bei der ROM jede Leistung bis ins Detail beschreiben, mit der wir die Leute beauftragen. Das heißt also, wir gehen fast so weit, dass wir denen sagen: Ihr müsst für diesen Dübel auch diese Schraube nehmen. – Das zeigt vielleicht die Komplexität der Sache, wohingegen man bei Siemens sagt: Ihr müsst hier die MSR-Steuerung für diesen Bereich fertig machen. – Diese Unterschiede sind da, und die führen natürlich dazu, dass es eine sehr aufwendige Arbeit ist mit dem Unternehmer und immer wieder zu Konflikten führt.“¹⁸²

Der Zeuge Peter Herrmann vermochte die Kritik an der Firma ROM und dem von ihr auf der Baustelle eingesetzten Personal nicht zu teilen und kam in seiner Aussage zu der Bewertung, dass sich die Zusammenarbeit durchaus vernünftig darstelle.

Zeuge Peter Herrmann: „Ich bin der Auffassung, dass man mit der Firma ROM vernünftig arbeiten kann. Ich werde mich nicht dazu hinreißen lassen zu sagen, dass wir da mit unqualifiziertem oder nicht brauchbarem Personal unterwegs sind. Egal, wo man beruflich unterwegs ist, es gibt immer Bessere und Schlechtere. Es gibt immer Leistungsträger und Schludriane. Wir sind dort –, und das gibt es ja schwarz auf weiß – schon ziemlich gut unterwegs, wenn man sieht, wie sich die Feststellungen allmählich abbauen und wie sich das auch in der Bestätigung der Nachprüfung oder Nachbegehung des Prüfsachverständigen niederschlägt. Also von mir werden sie da nichts Abwertendes hören.“¹⁸³

Zudem stellte er heraus, dass bei einer Bewertung der Arbeit des Unternehmens die differierende Vertragsgestaltung und das vergleichsweise komplexere Gewerk mit zu berücksichtigen seien.

Zeuge Peter Herrmann: „Ich vertrete nach wie vor die Auffassung, dass es richtig war, die Firma ROM zu binden. Der Vertrag ist eben so, dass wir der Firma ROM vorgeben müssen, was zu tun ist, über unsere Objektüberwachung. Das ist ein ganz anderes Vertragsbild als das, was die Firmen Siemens und Bosch haben. Das macht es im Umgang eben schwierig. Wenn eine Anlage erst auf Vordermann gebracht ist, wenn ein Bosch und ein Siemens und ein T-Systems und ein Hochbauer auch geliefert haben, dann verfälscht das immer so ein bisschen das Bild. Die Zusammenarbeit mit der Firma ROM ist eine wesentlich aufwändigere, weil die Anlage auch eine viel, viel größere ist und das Vertragswerk es auch hergibt, dass die Firma ROM sich auf einem bestimmten Vertragsstatus oder Standpunkt bewegt – schwierig für uns, unseriös, weiß ich nicht, ob das dahin passt.“¹⁸⁴

Ferner vermochte auch der Zeuge Kühnapfel die Kritik an der Auftragserfüllung nicht in vollem Umfang zu bestätigen:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „Es gibt da auch immer ein Für und Wider. Da muss man auch ein bisschen gerecht sein. Wir haben natürlich auch da – – Also, bei der Firma

¹⁸² Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/8, S. 9.

¹⁸³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 7 f.

¹⁸⁴ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 25.

ROM aktuell sind 160 Facharbeiter auf dem BER unterwegs, die dort die Mängel beseitigen. Wir haben zeitweise bis zu 200 Mitarbeiter draußen gehabt, die nicht immer eine ausreichende Qualität gebracht haben. Das muss man ganz klar sagen, ja. Aber dass man komplett ausschließt, dass die – – Dass man ein Qualitätsbewusstsein komplett ausschließt bei der Firma ROM, kann ich so nicht bestätigen.“¹⁸⁵

Aus einem Protokoll des „Lenkungskreises Bau“ vom 21. Dezember 2017 lässt sich entnehmen, dass in einem Statusbericht des Kompetenzteams zur AG 06 „grundsätzliche Leistungsdefizite“ auf Seiten der Firma ROM festgestellt worden sein sollen. Wörtlich heißt es dort: „Mangelbearbeitung läuft durch Firma ROM sehr schleppend“.¹⁸⁶ Zur Verbesserung der Situation und zur Behebung der vorhandenen „Leistungsdefizite“ sollte in der zweiten Kalenderwoche 2018 eine Klärung mit ROM „im Rahmen eines GF-Gespräches“ vorgenommen werden.¹⁸⁷ Aus den dem Ausschuss vorliegenden Unterlagen ergibt sich indes auch für die Folgezeit offenbar keine zufriedenstellende Behebung der Situation. In einem weiteren Kompetenzteambericht vom 22. März 2018 heißt es, dass die Mängel, deren Behebung der Firma ROM aufgetragen worden seien, „verschlimmbessert“ worden seien.¹⁸⁸ Im Bericht des Kompetenzteams AG 06 vom 19. März 2018 wird bilanziert, dass bezüglich der Sicherheitsstromversorgung und der Sicherheitsstrombeleuchtung keine Abnahmefähigkeit der Anlage gegeben sei, was auf einer unzureichenden Qualität der Ausführungsleistungen sowie auf mangelhafte Kompetenz der seitens ROM eingesetzten Mitarbeiter zurückzuführen sei. Ferner dauere die Abarbeitung der Mängel zu lange. Darüber hinaus zeigten sich mangelhafte Leistungen an den Schnittstellen zu anderen Gewerken.¹⁸⁹

Auch der Zeuge Wilk verwies auf die besondere vertragliche Situation mit der Firma ROM und bewertete die Zusammenarbeit indes als kompetent und konstruktiv:

Zeuge Jürgen Wilk: „Die Firma ROM ist für mich in der Sitzung 7.2 – der Jour Fixe – als einzige ständige Schnittstelle Ansprechpartner. Dort gehen wir gemeinsam Themen an. Dort erfahre ich sie als konstruktiv und kompetent. [...] Und momentan denke ich, dass – das muss man einfach so sehen – die Firma ROM als Nachfahre nicht die Schulden der Firma Imtech begleichen möchte und sich deshalb sehr bedeckt hält bezüglich ihrer Verantwortung. Das bedeutet zum Beispiel, wenn ein Mangel da ist, und sie könnte den beheben, sagt sie: Bitte, lieber Bauherr, gibt mir einen Auftrag, wo ich erkennen kann, was ich tun soll. – Auch wenn sie vielleicht wüsste, was damals nicht gut war. Das heißt, das Verhalten ist meines Erachtens nicht technisch begründet, sondern eher vertragstechnisch.“¹⁹⁰

Der Zeuge verwies zudem darauf, dass die Verantwortung für die Kabelgewerke nicht allein bei der Firma ROM zu suchen gewesen sei.¹⁹¹

Ferner gab der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup in der Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling des Abgeordnetenhauses am

¹⁸⁵ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 8.

¹⁸⁶ Protokolle des „Lenkungskreises Bau“, I (FBB) Bd. 107, Bl. 129.

¹⁸⁷ Protokolle des „Lenkungskreises Bau“, I (FBB) Bd. 107, Bl. 129.

¹⁸⁸ Protokolle des „Lenkungskreises Bau“, I (FBB) Bd. 107, Bl. 215.

¹⁸⁹ Protokolle des „Lenkungskreises Bau“, I (FBB) Bd. 191, Bl. 165.

¹⁹⁰ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 44.

¹⁹¹ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 45.

4. Oktober 2018 an, dass man ein mittelständisches Unternehmen in den Fertigstellungsprozess der Kabelgewerke miteinbezogen habe. Dies sei zum einen vor dem Hintergrund geschehen, „bestimmte Arbeitsvolumina abbilden zu können“, da es den Firmen auf Grund der Lage am Markt schwerfalle, hinreichend Mitarbeiter auf die Baustelle zu bringen.¹⁹² Zum anderen ging es der Flughafengesellschaft in diesem Zusammenhang aber auch darum, sich ein Vergleichsbild hinsichtlich der Leistungsausführungen zu verschaffen.¹⁹³

bb. Mangelfreier Zustand überhaupt möglich?

Unbenommen seiner geäußerten Kritik an den Ausführungsleistungen der Firma ROM äußerte der ehemalige Bauleiter Marks im Ausschuss Zweifel daran, dass die Herstellung eines mangelfreien Zustandes auf dem Gebiet der Kabelgewerke in Anbetracht der hohen rechtlichen Maßstäbe für das Bauprojekt BER überhaupt eine realistische Zielsetzung darstellen könne.

Zeuge Jörg Marks: „Es ist am Ende des Tages eine Auslegung der einzelnen Sachverständigen, was sie abnehmen und wo sie neue Ideen haben. Darüber kämpft man seit Jahren. Wir hatten ja zum Teil Themen, da sind die Sachverständigen in sieben Tagen 100 Meter in dem Kabelkanal vorangekommen. Das ist nicht normal. Aber ich kann es denen nicht verbieten. Wenn die das prüfen wollen, müssen sie es tun. Aber mit 100 Metern in einer Woche finden sie natürlich auch immer wieder neue Sachen. Das ist genau das, was ich gesagt habe: Kabel haben eine Beschädigung, der Biegeradius ist nicht perfekt usw., dann ist das immer eine Abweichung. Diese Abweichung haben wir jetzt – was habe ich gesagt? –, 30 000 bis 35 000 Mal. Ich glaube halt einfach, wenn sie noch einmal durchlaufen, würden sie noch einmal 500 oder 300 Stellen finden, wo das auch nicht perfekt ist. Wenn das dann dazu führt, dass das gesamte Gebäude nicht sicher sein soll, dann haben Sie einfach ein Grundsatzproblem. Das kriegen wir nicht weg.“¹⁹⁴

Ferner erklärte er:

Zeuge Jörg Marks: „Es gibt keine perfekt verlegte Kabeltrasse. Da muss man irgendwann auch mal Fünfe gerade sein lassen – in Anführungsstrichen. Das ist unser Thema.“¹⁹⁵

Der Zeuge Borrmann widersprach für die Seite des Übergeordneten Sachverständige der Einschätzung, dass die Versetzung der Kabelgewerke in einen vollständig mangelfreien Zustand per se nicht möglich sei.

Zeuge Dirk Borrmann: „Dazu kann ich nur sagen, dass zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses die Kabelgewerke mangelbehaftet waren

¹⁹² Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 4.10.2018, WP UABmc 18/28, S. 44.

¹⁹³ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 4.10.2018, WP UABmc 18/28, S. 44.

¹⁹⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 38.

¹⁹⁵ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 12.

und dass man begonnen hat, an der Abarbeitung der Mängel zu arbeiten. Wenn man abarbeitet, sind auch irgendwann die Mängel beseitigt.“¹⁹⁶

4. Sogenannte „Dübelproblematik“

Aufmerksamkeit erregten Medienberichte, die im Jahr 2019 mögliche baurechtliche Unzulässigkeiten im Rahmen der verwendeten Dübel thematisierten.¹⁹⁷ Dem Ausschuss war daran gelegen, sich einen Überblick darüber zu beschaffen, worin die technischen Hintergründe dieser Entwicklung zu sehen sind und welche Implikationen mit Blick auf die Fertigstellung des BER sich hieraus ergeben könnten. Die hierzu im Ausschuss vernommenen Zeugen siedelten die Problematik auf der rechtlichen Ebene an.

Zeuge Steffen Göbel: „Das ist ein Produkt der Firma Fischer, hält circa 2,5 Tonnen in Stahlbeton, Beton, Stahlsteinmauerwerk etc. und muss in unserem Fall 2,5 Kilogramm maximal halten. Der ist von der Elbphilharmonie bis auch am Flughafen in bereits abgenommenen Gebäuden, Feuerwache, Hotels, Bürogebäuden, im Pier Nord, in Pier Süd eingebaut und auch abgenommen worden. Wir haben das Problem der – wie sagt man so schön? Das müssten Sie mir sagen können als Politiker – Angleichung von europäischen Normen und deutschem Normrecht. Die alte deutsche Norm behandelt die Dübelproblematik der Haltbarkeit und der Brandfallauswirkungen – ich versuche, es mal vereinfacht darzustellen – im Ruhezustand praktisch, und die europäische Norm betrachtet den Brandfall. Egal, welche Norm ich nehme, einen Fall betrachte ich nicht. Das Ganze liegt gerade bei der Landesprüfanstalt in Cottbus, die dazu Gutachten erstellen. [...] Wie gesagt, der Dübel keinesfalls aus Plastik, und im Normalfall hält er 2,5 Tonnen. Hier ist er halt in Kalksandsteinwänden mit eingebaut und in Porenbetonwänden, muss aber auch nur 2,5 Kilo halten, und, wie gesagt, ist in Deutschland flächendeckend auch da eingesetzt worden.“¹⁹⁸

Die Grundkonstellation des Problems als solchem entstand nach den Erkenntnissen des Ausschusses im August 2018 durch eine Änderung des Zulassungsweges für die verbauten Dübel. Für bestimmte Dübelprodukte sind demnach neue Verwendbarkeitsnachweise für die Materialien Kalksandstein, Porenbeton und Proton erforderlich geworden.¹⁹⁹

Zeuge Peter Herrmann: „Das Thema Dübel ist im Rahmen der Prüfung durch den Prüfsachverständigen der Anlagengruppe 6 zutage gekommen. Wir hatten im Pier Nord und im Pier Süd diese Schwierigkeiten nicht, weil sich seit dem 23. und 24.08. letzten Jahres die Aktenlage verändert hat. Bis zum 23.08. letzten Jahres hat das DIBt den Dübelherstellern zugebilligt, die Verwendbarkeit ihrer Produkte sinngemäß selbst zu erklären, indem – Sie erwähnten gerade Kalksandstein, da gibt es auch noch Porenbeton, da gibt es auch noch Proton als Untergrund – erklärt werden durfte, dass die Prüfung im kalten und im heißen Zustand im Stahlbeton hinzugezogen oder gewertet werden kann. Demzufolge haben wir seit dem 24.08. letzten Jahres eine andere Aktenlage, und der Prüfsachverständige hat in seinen Prüfsachverständi-

¹⁹⁶ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 65.

¹⁹⁷ Vgl. bspw. „Der Tagesspiegel“ vom 10.5.2019: „Dübel-Problem gefährdet Eröffnungstermin“.

¹⁹⁸ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 13 f.

¹⁹⁹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 8.

genberichten gefordert: Legt mir bitte für die jeweiligen Anwendungsfälle einen Verwendbarkeitsnachweis vor.“²⁰⁰

Von Seiten der Genehmigungsbehörde äußerte sich der Zeuge Zimmermann zur baurechtlichen Perspektive und kam zu der Einschätzung, dass die Problematik an sich nicht ungewöhnlich sei:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Die Sachverhalte sind bekannt. Es ist nichts Neues, dass, sage ich mal, die Verwendbarkeitsnachweise der Bauprodukte im Laufe einer langen Bauzeit sich ändern können; ist so. Haben wir in anderen Fällen auch gehabt, nicht nur die Problematik Dübel, und, sage ich mal, der Dübel ist nur der eine Teil. Ich persönlich sage: Entscheidend ist der Funktionserhalt dieser Leitungsanlage, und dazu gehört die Leitungsanlage, die Leitung und der Dübel, also die Befestigung, und wenn der Nachweis geführt werden kann, dass der Funktionserhalt gewährleistet ist, ist es in Ordnung.“²⁰¹

Gerade durch neue rechtliche – auch europarechtliche Rahmenbedingungen – könne es zu Änderungen mit den entsprechenden Konsequenzen kommen:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Es ist möglich, dass sich das ändert, und ich sage mal, im Rahmen der europäischen Angleichung ist es noch ein bisschen kritischer geworden. Wir haben ja auch seit vergangenem Jahr die Technische Baubestimmung, die die Bauregellisten ersetzen tut, und damit haben Sie oder können Sie in ein Problem reinwandern.“²⁰²

Demgegenüber schilderte der Zeuge Sautter, dass er von der Problematik durchaus überrascht gewesen sei, wengleich sich die Thematik im Wege der „Zulassung im Einzelfall“ pragmatisch lösen ließe:

Zeuge Jürgen Sautter: „Nein. Das Thema hatten wir jetzt noch auf keiner Baustelle. Deswegen war es auch ziemlich ungewöhnlich, als wir das da lesen durften. Ich bin aber der Meinung – aber wie gesagt, bloß eine Meinung –, dass das Thema gelöst wurde, weil es, sage ich mal – – Das ist ja nicht die erste Baustelle, wo man was an Wänden befestigt, und offensichtlich war ja auch nicht der Dübel das große Problem, sondern die Wand, in der es befestigt werden muss, weil es für diese Art Wände eigentlich keinen Dübel gibt, der eine Zulassung hat, und man deswegen eine Zulassung im Einzelfall braucht, was aber auch, jetzt sage ich mal, kein Beinbruch ist. Auf jeder zweiten Baustelle brauchen wir irgendeine Zulassung im Einzelfall. Die muss man sich dann eben besorgen.“²⁰³

Der Zeuge führte weiter aus, dass dieses Problem schon in der Planungsphase übersehen worden ist:

Zeuge Jürgen Sautter: „[...]“, man hat es schlichtweg übersehen, auch schon in der Planungsphase, dass man eben mit dieser Wand und der Installation, die an dieser

²⁰⁰ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 8.

²⁰¹ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 12.

²⁰² Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 13.

²⁰³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 27.

Wand später befestigt werden soll, dass man da jetzt in die Lücke reinläuft. So gesehen ist es ärgerlich, weil die Zulassung hätten wir natürlich schon lange beantragen können, aber man hat es wohl übersehen. Und deswegen gibt es die Zulassung im Einzelfall jetzt erst.“²⁰⁴

5. Zulassungen im Einzelfall

Zulassungen im Einzelfall sind dort notwendig, wo eine „Standardlösung“ ausscheidet. Demnach benötigt jeder Hersteller von Bauteilen eine Zulassung für deren Verwendung.²⁰⁵ Diese Zulassung wird für einen genauen Anwendungsfall im Wege eines Prüfzeugnisses vermerkt. Hierfür bedarf es einer Funktions- und Materialprüfung.²⁰⁶

Zeuge Dirk Meinecke: „Es gibt aber immer wieder Situationen, in jedem Projekt, wo eine Standardlösung nicht umsetzbar ist, aus welchen Gründen auch immer. Dann können Sie beim Hersteller und beim Bauamt anfragen. Wenn wir dieses Bauteil verwenden, unter diesen oder jenen Bedingungen, die abweichend sind von den im Zulassungszeugnis beschriebenen, haben wir eine Auskunft oder Stellungnahme eines Sachverständigen. In der Regel wird es der Prüfsachverständige oder der Brandschutzsachverständige sein. Wenn er sagt: Unter Berücksichtigung dieser oder dieser Umstände geht das, dann kriege ich eine Zulassung für diesen Einzelfall, und die gilt dann auch nur für diesen Einzelfall. Das heißt, wenn ich mehrere solcher Situationen im Projekt habe, muss ich auch für jede dieser Situationen diese einzelne Zulassung beantragen, und die bedarf der Zustimmung des Herstellers, eines prüfenden Sachverständigen und der Baubehörde.“²⁰⁷

a. Notwendigkeit auf der Baustelle

Der Zeuge Peter Herrmann verwies in seiner Vernehmung darauf, dass diese sog. „Zulassungen im Einzelfall“ bei Projekten von der Größenordnung des BER regelmäßig vorkämen, insbesondere seien diese für Bauprodukte, die über ihre ursprünglich vorgesehene Funktion, für welche sie die Zulassung besitzen, noch eine weitere Verwendung erfahren sollen.

Zeuge Peter Herrmann: „Also es gibt da Dinge, wo dann ganz einfach Bauprodukte für eine gewisse Verwendbarkeit zunächst eine Zulassung haben. Brauchst du sie für was anderes, musst du eine erweiterte Zulassung besorgen. So ist das mit Fassaden, so ist das mit Entrauchungskomponenten, auch mit Komponenten, die wir da in der Sicherheitsstromversorgung haben. Das ist nichts Außergewöhnliches. Also eine ZiE, eine Zulassung im Einzelfall, das Thema, das kenne ich schon, seitdem ich Bauingenieur bin. Das ist nichts Neues, und das ist bei so einem großen – ich will die Bezeichnung „komplex“ nicht immer überstrapazieren – eigentlich eher üblich als unüblich.“²⁰⁸

²⁰⁴ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 37.

²⁰⁵ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 23.

²⁰⁶ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 23.

²⁰⁷ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 23 f.

²⁰⁸ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 4.

Auf Nachfrage, ob bei der Abnahme der Gebäudekomplexe „Pier Nord“ und „Pier Süd“ solche Zulassungen im Einzelfall notwendig geworden seien, antwortete der Mitarbeiter des TÜV Borrmann:

Zeuge Dirk Borrmann: „Nein, daran kann ich mich pauschal nicht erinnern. Wie gesagt, das ist lange her: Pier Nord 2014, Pier Süd 2017. Die Wirkprinzipprüfung Pier Süd war im Februar 2017, und dann gab es noch Nachprüfungen. Wie viele Sonderlösungen es dort gab, das kann ich Ihnen nicht sagen. In jedem Fall waren diese Bauvorhaben, also diese Bauteile, auch wesentlich einfacher als das Fluggastterminal, also von der Baukonstruktion, vom Umfang her waren die wesentlich einfacher zu handhaben als das Fluggastterminal.“²⁰⁹

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup erklärte in der Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling des Abgeordnetenhauses von Berlin am 4. Oktober 2018, dass im Bereich der Kabelgewerke teils Sonderzulassungen erwirkt worden seien. Dies sei zu dem Zwecke erfolgt, Umbaumaßnahmen vermeiden zu können, da im Wege der Sonderzulassung beispielsweise der notwendige Funktionserhalt einer Kabeltrasse nachgewiesen werden könne, wenn eine Trasse nicht so verbaut worden sei, wie es der Grundsatznorm entsprechen würde.²¹⁰ Hiermit konfrontiert schilderte der Zeuge Herrmann die Situation betreffend die Kabelwerke in seiner Vernehmung vor dem Ausschuss im August 2019. Die Verbauung von Kabeltrassen in Abweichung von ihrer Zulassung sei dem Einzug einer neuen Zwischenebene geschuldet gewesen:

Zeuge Peter Herrmann: „Dadurch, dass es den dritten Nachtrag zur Baugenehmigung gegeben hat, in 2009 – man nannte das seinerzeit den Ebenenwechsel –, ist bei gleichbleibender Traufhöhe eine Ebene mehr, ein Geschoss mehr eingezogen worden. Dadurch sind die Deckenhohlräume und die Nettoinstallationshöhen geschmolzen. Der Ersteller der Kabeltragsysteme – das ist die Firma PUK, die hat es seinerzeit für die Firma Imtech, für das Elektronunternehmen, getan, macht das heute als Nachunternehmer – uns ist ja allen bekannt, dass die Imtech insolvent gegangen ist – für die Firma ROM – musste dort abweichend von seinen bauaufsichtlichen oder baurechtlichen Prüfzeugnissen bauen. Das heißt, die Kabeltragsysteme – so, wie sie in der Systemzulassung sind – konnten aufgrund der beengten Platz- und Raumverhältnisse so überhaupt gar keine Anwendung mehr finden. Aber ein Hersteller kann immer durch nicht wesentliche Abweichungen erklären, dass die Kabeltraganlage an sich, wenn er sie geringfügig ändert, nach wie vor dem gültigen Prüfzeugnis unterliegt.“²¹¹

b. Nachweisführung und Abstimmung mit dem Bauordnungsamt

Zum damit einhergehenden Verfahrensprozess:

Zeuge Peter Herrmann: „Da haben wir auch einen ziemlich vernünftigen Prozess aufgesetzt. Wir haben da Sonderfachleute, und wir haben da die Firma PUK. Die

²⁰⁹ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 87.

²¹⁰ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 4.10.2018, WP UABmc 18/28, S. 32.

²¹¹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 5.

Firma PUK schreibt ihr Zulassungsbuch sinngemäß fort, in dem ursprünglich eine Anzahl X von Konstruktionen in dieser Zulassung waren. Heute haben wir eine Anzahl Y von zusätzlichen Konstruktionen, die eben geringfügig abweichend sind und somit der Ursprungs konstruktion im Wesentlichen entsprechen. Aber für den Fall der Wiedererkennbarkeit, wenn in drei Jahren im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung durch einen Prüfsachverständigen, der auch die gleiche Sichtweise aufs Projekt hat – –, müssen diese abweichenden Konstruktionen, und zwar jede, vor Ort gekennzeichnet werden, und es muss dann mit dem Normenkatalog übereinstimmen. Das ist eigentlich das Thema, das uns bei den Kabeltragsystemen umtreibt. Das ist eine Fusselarbeit, das ist eine undankbare Arbeit, das ist teilweise auch immer eine Diskussion mit dem Prüfsachverständigen, aber da sind wir ziemlich zuversichtlich, dass wir das gewuppt kriegen.“²¹²

Der Zeuge Zimmermann wurde im Ausschuss dahingehend befragt, wie er sich einen Anstieg von Zulassungen im Einzelfall erklären könne:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Kann ich Ihnen nicht sagen, warum das um das Zwanzigfache angestiegen sein soll. Der Fakt ist: Die Bauprodukte unterliegen einem Verwendbarkeitsnachweis durch allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen und dergleichen, und wenn Sie außerhalb dieser Kriterien dieser Zulassung liegen, haben Sie keinen Verwendbarkeitsnachweis. Dementsprechend hat der Gesetzgeber in seiner Bauordnung gesagt: Ja, gut! Sie haben die Möglichkeit, Abweichungen zuzulassen. Die Abweichungen sind über eine Zulassung im Einzelfall möglich, und diese Zulassung im Einzelfall erteilen die bautechnischen Prüfämter. – Und das ist, sage ich mal, bei Türgrößen der Fall gewesen, ist bei Brandschutzklappen der Fall gewesen und, und, und.“²¹³

Neben den Zulassungen im Einzelfall für Türen und Entrauchungsklappen habe es nach seiner Erinnerung auch in folgenden Bereichen entsprechende Sonderzulassungen gegeben:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Für Brandschutzverglasungen gab es welche, für Zuströmklappen. Irgendwo muss ja für die Entrauchungsanlage die Zuluft herkommen. Ein so ein Fall: Bis 2000 und war es zulässig, Brandschutzklappen zu nutzen dafür. Der Verwendbarkeitsnachweis der Brandschutzklappen wurde geändert. Es hieß dann: Brandschutzklappen müssen in Leitungen verbaut sein. Also gab es dafür dann eine Zulassung, und, ja, und so könnte man es dann weiter erzählen. Aber mehr habe ich jetzt nicht so – –“²¹⁴

6. Wassereinbruch in Kabelschächten unter der Startbahn Süd

Im November 2018 berichteten Medien darüber, dass die in den Jahren 2010 und 2011 verlegten Kabel unter der südlichen Start- und Landebahn vollständig ausgewechselt werden müssten, da 70 Prozent der Kabelschächte von Wassereinbruch betroffen seien.²¹⁵ Unklar

²¹² Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 5.

²¹³ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 28 f.

²¹⁴ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 40.

²¹⁵ „Der Tagesspiegel“ vom 17.11.2018: „Wird die BER-Eröffnung schon wieder verschoben?“.

erschien insoweit, ob sich hieraus Folgeprobleme ergeben könnten, die den Eröffnungszeitplan mit dem Stichdatum Oktober 2020 gefährden würden.

Der Ausschuss befragte mehrere Zeugen danach, seit wann dieses Problem der Flughafengesellschaft bekannt gewesen ist. Dem zum Juni 2012 als technischer Geschäftsführer aus dem BER-Projekt ausgeschiedenen Zeugen Dr. Manfred Körtgen war der Sachverhalt aus seiner Tätigkeitszeit nicht erinnerlich.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Mir ist es so nicht erinnerlich, dass es da Wasser drin gab. Diese Thematik ist mir – auch nach nachdenken; ich habe das ja auch gelesen – so nicht erinnerlich und vor allen Dingen nicht, dass das irgendwelche Gefährdungen auslösen könnte. Es gibt ja verschiedene Arten von Schächten; es gibt tagwasserdichte, nicht tagwasserdichte Schächte. Die Kabelverlegung ist von Fachfirmen da durchgeführt worden. Wann jetzt da Wasser drin war, wie gesagt – ich wiederhole mich –, kann ich so nicht erinnern.“²¹⁶

Der Zeuge Horst Amann, Nachfolger in der Funktion des technischen Geschäftsführers, bestätigte, dass die Problematik des Wassereintruchs in den Kabelschächten bereits während seiner Zeit im Unternehmen bis zum Oktober 2013 bekannt gewesen ist.

Zeuge Horst Amann: „Also, auf Dauer hätte man es auf keinen Fall so lassen können. Die Funktion war gegeben zu dem Zeitpunkt, aber da stand einfach Elektrik unter Wasser und das musste behoben werden. Das war bekannt.“²¹⁷

Obgleich das Wasserstandproblem in den Kabelschächten offenbar Bestandteil einer von Herrn Amann aufgestellten Mängelliste gewesen ist, kam es nach dessen Ausscheiden aus der Funktion des technischen Geschäftsführers offenbar erst im Jahre 2016 zu einer entsprechenden Meldung an die Geschäftsführung.

Zeuge Dr. Karsten Mühlendorf: „Die Mängelliste, die am BER zu meiner Zeit abgearbeitet worden ist oder abgearbeitet werden sollte, da wurde ja nicht alles fertiggestellt – falsche Aussage: wurde eine ganze Menge nicht fertiggestellt –, beinhaltete die Amann-Liste. Trotzdem kam dieses Thema nie zum Vorschein, bis 2016 der operative Bereich das angemeldet hat und nicht etwa die Bauabteilung.“²¹⁸

Die Möglichkeit einer Sanierung während des laufenden Flugbetriebs beurteilte der Zeuge Amann als nicht realistisch:

Zeuge Horst Amann: „Also, wenn Sie einen Schacht direkt auf der Bahn haben, kann da kein Flugzeug rollen, starten oder landen. Es sind auch noch welche nebenan. Man kann solche Maßnahmen in unmittelbarer Nähe oder direkt auf einer Landebahn immer nur in Pausen des Flugbetriebs machen. Ob die jetzt lange dauern müssen oder ob das stundenweise Pausen sind, sei dahingestellt. Das ist der konkreten Maßnahme vorbehalten und der Planung dafür. Aber an einer Bahn können Sie nicht bauen oder etwas sanieren, wenn sie in Betrieb ist.“²¹⁹

²¹⁶ Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 3.

²¹⁷ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 11.

²¹⁸ Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/8, S. 60.

²¹⁹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 11.

Der Zeuge Marks beschrieb gegenüber dem Ausschuss die nach seiner Erkenntnis entscheidende Ursache für den Wassereinbruch in den Kabelschächten. Nach seiner Auffassung habe „mit Sicherheit ein Planungsfehler der Ursprungsplanung aus dem Jahr 2005“ vorgelegen. In dieser sei die Entwässerung der Schächte „weggespart“ worden.²²⁰ Die Firma Siemens, die zusammen mit der Firma Honeywell für die betreffende Elektrotechnik zuständig war, habe bereits zum Zeitpunkt 2008/09 Bedenkenanzeigen gegen die Bauausführung gestellt.²²¹

Zeuge Jörg Marks: „Das war genau diese Thematik, wo damals zum Beispiel auch der Tunnel weggespart wurde usw., hat man das aus meiner Sicht, nach dem, wie ich es jetzt recherchiert habe, auch weggespart und hat gesagt: Wir haben bis zu 20, 30 Meter vom Erdreich neu aufgeschichtet, verändert, und das ist so viel märkischer Sand. Das Grundwasser geht so weit runter, dass diese Schächte nicht vom Grundwasser betroffen sind. – Das war die Aussage der FBB bis 2012 ungefähr. Wir als Siemens haben die in einer Arbeitsgemeinschaft mit Honeywell damals gebaut von der Elektrotechnik her. Wir haben damals auch schon immer gesagt: Für uns ist das keine richtige Lösung. – Wir haben auch damals schon Bedenkenanmeldungen gemacht, weil wir der Meinung waren: Schächte entwässert man. – Ich habe zum Beispiel Leipzig gebaut. Da sind die entwässert. So gesehen, hat man da mit Sicherheit was gespart. [...] Man muss dazu sagen, dass in der Tat der Wasserspiegel gesunken ist. Das war tatsächlich so. Wenn Sie Erdboden neu verdichten, dann haben Sie ungefähr drei bis fünf Jahre nicht einen sauberen Wasserabfluss, weil sich das erst mal rütteln muss. Das heißt, es war tatsächlich 2014, 2015 relativ in Ordnung, aber wir hatten eben noch Wasser drinstehen. Deswegen hatten wir auch mehrfach vorgeschlagen, aus dem Baubereich heraus, dieses zu sanieren, erst bei Herrn Mühlenfeld und dann auch bei Herrn Lütke Daldrup. Wir wollten das in drei oder vier Jahresscheiben machen, à 2 bis 3 Millionen. Das wurde aber nicht genehmigt.“²²²

Im Oktober 2020, zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des BER, beschrieb der Zeuge Woop das Problem und seine Lösung in der Rückschau:

Zeuge Gerry Woop: „Die Debatte habe ich als bedrückend empfunden, weil einfach in neuen Kabelschächten dann Wasser stand, weil die Dichtung da nicht ausreichend gut war. Es musste dann entschieden werden, dass das komplett saniert wird. Wir haben das hinbekommen wollen und hinbekommen, dass es natürlich vor der Eröffnung ist, dass es kein inbetriebnahmerelevantes Thema ist. Das war der Hauptfokus natürlich. Insofern ist das dann geplant worden, diskutiert worden, kritisch, und es sind auch noch Haftungsfragen diskutiert worden. Aber das lag – das war ein Teil der bedauerlichen Wahrnehmung – irgendwie so viele Jahre zurück, dass dort sozusagen keine Haftungsfrage mehr aufgestellt werden konnte und im Ablauf dort, ja, man jetzt nur noch den Fehler korrigieren konnte. Ich meine, es war eine Summe von 9 oder 10 Millionen Euro oder so etwas, um die es da doch ging, um dort entlang der gesamten Bahn diese Kabel auszutauschen und die Trassen

²²⁰ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 33.

²²¹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 45.

²²² Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 33.

sozusagen wasserfest zu machen. Ist aber abgeschlossen. Wenn Sie nach dem technischen Zustand fragen: Jetzt ist es erledigt.“²²³

Ferner äußerte sich bezüglich möglicher Regressansprüche seitens der FBB gegenüber den bauausführenden Firmen und der Bauüberwachung Prof. Dr. Lütke Daldrup in der Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling des Abgeordnetenhauses am 6. Dezember 2018 wie folgt:

„In diese Schächte sind dann von der Firma Siemens und Honeywell – das war eine Arge, glaube ich – Kabel verlegt worden. Die haben eine Bedenkenanzeige geltend gemacht, die von einer Bauüberwachungs-Arge – BÜ Luftseite hieß die damals, ich weiß gar nicht, wer da drin ist, müsste man nachgucken – fachtechnisch geprüft worden ist, und offenbar ist diese fachtechnische Prüfung im Ergebnis falsch gewesen. Das können wir heute so feststellen, sonst wäre ja nicht das Problem entstanden, das wir heute auf dem Tisch liegen haben. Das ist der Grundtatbestand, und jetzt ist rechtlich zu bewerten, gegen wen dort Regressansprüche geltend gemacht werden können. Sicher können sie das gegen die Arge, die die fachtechnisch nicht zutreffende Prüfung geleistet hat. Wir gehen nicht davon aus, dass gegen die Firma Siemens eine Regressanforderung gestellt werden kann, die halten wir für sehr wenig aussichtsreich – das sagt auch der gesunde Menschenverstand –, denn wenn man dem Bauherren oder den Erfüllungsgehilfen des Bauherren sagt: Da habe ich ein Bedenken. –, und der Bauherr sagt: Bau trotzdem! –, dann ist der Fall nach meinem Einmaleins relativ klar. Das leuchtet irgendwie ein. So ist der Grundtatbestand. Darüber gibt es ein umfangreiches Rechtsgutachten, das das in allen Ziselierungen auskostet, und auf Basis dieses Rechtsgutachtens werden jetzt die entsprechenden Restanforderungen gestellt gegen die Projektbeteiligten, derer man noch habhaft werden kann, wo es noch nicht verjährt ist. Das ist der Tatbestand, der vorliegt. Dass wir unsere Ansprüche durchsetzen, wo es denn geht, ist klar.“²²⁴

7. Notwendigkeit von Rückbauten

In Bezug auf die Frage A.14 des Untersuchungsauftrages beschäftigte sich der Ausschuss damit, in welchem Umfang und mit welchen Konsequenzen im Rahmen des Projekts BER Rückbauten erforderlich waren. So meldete „Der Tagesspiegel“ am 11. April 2019, dass laut eines Statusbericht des TÜV Rheinland vom 8. März 2019 zur Mängelbeseitigung an den Kabeln für die Sicherheitsbeleuchtung und Sicherheitsstromversorgung eine „Vielzahl von Rückbauten“ notwendig würden.²²⁵

Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschuss wurden Rückbauten im Wesentlichen erforderlich um notwendige „Baufreiheiten, Zugänglichkeiten zu schaffen [sind], um Sanierungsarbeiten an anderen Gewerken durchzuführen.“²²⁶ Dies beschrieb der Zeuge Sautter vom Unternehmen ROM wie folgt:

²²³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 40.

²²⁴ V (Abghs) Bd. 9b, Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 6.12.2018 (nichtöffentliche Anlage), WP UABmc 18/32, S. 4.

²²⁵ „Der Tagesspiegel“ vom 11.4.2019: „TÜV hält BER-Terminplan für stark gefährdet“.

²²⁶ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 30.

Zeuge Jürgen Sautter: „Wenn Sie im Zug der Brandfallmatrix eine Brandschlussklappe ändern, die ja im Gewerk Lüftung eingebaut ist, und die Brandschutzklappe liegt irgendwo ganz oben in der Installationsebene, und Sie müssen die ausbauen, und drunter liegen Rohrleitungen und drunter liegen Kabelpritschen, dann muss das alles weg. Das sind Rückbaumaßnahmen, damit Sie vielleicht die Brandschutzklappe dann ändern können. Und dann ist die Brandschutzklappe das auslösende Element. Dann muss aber der kommen, der Heizung/Kälte installiert hat, und die Rohre wegschneiden. Und dann muss der Elektriker kommen und die Kabelpritschen da unten abbauen und die Kabel auf die Seite drücken, damit der mit dem Gewerk Lüftung ganz oben die Brandschutzklappe oder den Sprinkler oder andere Gewerke ändern kann. – Das wären für mich Rückbaumaßnahmen.“²²⁷

Dies entspricht der Darstellung der erforderlichen Rückbauten durch den Zeugen Zimmermann:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Rückbauten in Teilbereichen, muss ich sagen. Wir machen nicht das gesamte Terminal Rückbau, sondern wir sind in einzelnen Teilbereichen, und dort findet ein Rückbau statt. Dort werden beispielsweise die Entrauchungskanäle runtergenommen, um überhaupt an die Leitungsanlage ranzukommen und diese entsprechend herzurichten. Und dann wird es wieder zurückgebaut.“²²⁸

Ferner seien im Rahmen der Mängelbeseitigungen, beispielsweise an der Sprinkleranlage, laut dem Zeugen Meinecke „Anpassungen“ erforderlich gewesen.²²⁹ Er präziserte den Begriff „Rückbau“ in diesem Zusammenhang wie folgt:

Zeuge Dirk Meinecke: „Wenn ich Rückbau definiere als: Ich baue es weg, und es bleibt dann an diesem weggebauten Zustand. Nein, Rückbauten gab es nicht, aber es gab Anpassungen. Ja, es sind Rohrleitungen ausgetauscht worden, insbesondere Hauptleitungen, die das Hauptverteilnetz betroffen haben. Es sind aufgrund von späteren Änderungen der Nutzer, hier insbesondere Bundespolizei, neue Körperscanner, Anpassungen vorgenommen worden unter diesen Standorten, über diesen Standorten, um diese Standorte herum. Es sind aus Gründen der Zerschlagung der Entrauchungsanlage und der Neukonstruktion des Neuaufbaus der Entrauchungsanlage auch dort Anpassungen notwendig geworden, insbesondere im Objektschutz, also Kanalschutz und dergleichen, und es sind durch Veränderungen in Trassenführungen Anpassungen notwendig geworden.“²³⁰

Insgesamt bezeichnete der Zeuge Herrmann die entsprechenden Maßnahmen als „völlig unkritisch“:

Zeuge Peter Herrmann: „Ich fange mal mit den Rückbauten an. Das lese ich auch immer in den Medien. Das hört sich immer ganz schrecklich an: Oh, jetzt reißen die den BER ab! – Das ist natürlich dummes Zeug. Natürlich muss man, wenn eine

²²⁷ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 34 f.

²²⁸ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 66.

²²⁹ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 22 f.

²³⁰ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 22 f.

Funktionserhaltstrasse, die von der Örtlichkeit her immer unter die Rohdecke gehört, wenn man da ran will, eben ein Stück weit eine Schmutzwasserleitung oder einen Lüftungskanal oder auch mal einen Entrauchungskanal temporär wieder zurücknehmen, um Baufreiheit zu schaffen. Das ist ganz normal. Also sind diese Rückbauten, über die da berichtet wird, völlig unkritisch.“²³¹

Der konkret angefallene Zeit- und Kostenaufwand dieser Maßnahmen war im Untersuchungsverfahren nicht festzustellen. Die Zeugin Fölster bestritt jedoch, dass die fraglichen Rückbauten einen Sonderabschreibungsbedarf begründet und den Wert des Anlagevermögens beeinträchtigt hätten.²³² Der Verkehrswert werde erst mit Fertigstellung des Terminal 1 berechnet und auch die Abschreibungen für die entsprechenden Gebäudeteile würden erst mit der Inbetriebnahme beginnen.²³³ Zur buchhalterischen Erfassung von durch den Abgeordneten Marc Urbatsch beispielhaft angeführten Kabeltrassen, die ausgetauscht und folglich nicht mehr im Gebäude vorhanden seien, führte sie wie folgt aus:

Zeugin Heike Fölster: „Das sind immer wieder riesige Diskussionen, und das ist der Unterschied zwischen Investitionen und Materialaufwand als zwei Positionen in der Buchhaltung, weil, Dinge, die dann auch Verbrauchsgegenstände sind – da gibt es sehr, sehr enge Abgrenzungskorridore – werden gleich in den Aufwand gebucht. Und es gibt andere Dinge, die eben längerlebig sind, die gehen in die Investitionen, dann – was ich vorhin sagte – in Anlagenbau und dann in die Abschreibung. Und da muss ich zwischendrin keine Sonderabschreibung machen. – Das ist hochkomplex, wie man das alles buchhalterisch macht; das können wir gerne bilateral mal durchdiskutieren. Dafür machen die Leute extra ihren Bilanzbuchhalter, weil das wirklich eine schwierige Abgrenzung ist.“²³⁴

III. Vertragsmanagement gegenüber den bauausführenden Unternehmen

In Hinblick auf die Frage A. 7 des Einsetzungsbeschlusses setzte sich der Untersuchungsausschuss mit der Ausgestaltung der Verträge zwischen der Flughafengesellschaft und den bauausführenden Unternehmen auseinander. In diesem Zusammenhang wurde auch die Ausgestaltung des Vertragsmanagements innerhalb der Flughafengesellschaft, insbesondere in Hinblick auf die Prozesse bei der Beauftragung von Leistungen und der Prüfung von sog. „Nachträgen“, untersucht. Eng mit diesen Fragen verknüpft und damit ebenfalls Gegenstand der Untersuchungen war der Umgang mit den Instrumenten des Bauvertragsrechts, insbesondere mit Anordnungen von Leistungen sowie Bedenken- und Behinderungsanzeigen der bauausführenden Unternehmen. Darüber hinaus befasste sich der Untersuchungsausschuss vor allem mit Blick auf die Frage D.6 mit dem Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen sowie konkreten Vertragsinhalten zur Beschleunigung der Baumaßnahmen.

²³¹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 14.

²³² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 36 f.

²³³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 37 f.

²³⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 55.

1. Vertragsmanagement innerhalb der Flughafengesellschaft

Der Zeuge Dr. von Damm, Leiter der kaufmännischen Vertragssteuerung, beschrieb zunächst die Entwicklung des Vertragsmanagements, das innerhalb der Flughafengesellschaft im Baubereich angesiedelt ist:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Ich kann ja mal versuchen, das chronologisch aufzudröseln. Ich habe die Aufgabe der Nachtragsprüfung übernommen Mitte 2012. Anfangs ging es auch nur um die Nachtragsprüfung, und dann habe ich im Jahr 2013 die Rechnungsprüfung dazu übernommen. Es gab noch einen Zwischenschritt, der ist aber eigentlich irrelevant für meine Tätigkeit, dass die Nachtrags- und Rechnungsprüfung zwischenzeitlich dem Finanzbereich zugeordnet war. Das war, glaube ich, auch im Jahr 2013. Das ist aber dann wieder zurückgekehrt, und dann hieß nach meiner Erinnerung – das sind ja wirklich sehr viele geänderte Namen – das Team – – Zuerst war es ein Team Nachtrags- und Rechnungsprüfung, dann wurde es irgendwann eine Abteilung und hieß auch Nachtrags- und Rechnungsprüfung. Einen größeren Bruch gab es erst im Jahr 2017. Dort habe ich zur eigentlichen originären Nachtrags- und Rechnungsprüfung auch noch die Aufgabe der Auftragnehmersteuerung dazubekommen, das heißt, dass auch die gesamte Vertragsgestaltung oder Vertragssteuerung der ganzen Auftragnehmer, aber in diesem Fall nur der Bauunternehmen – – Eine nochmalige Namensänderung gab es Anfang dieses Jahres, weil ich dazu noch übernommen habe die übrigen Bereiche, also Planung, Projektüberwachung und Projektsteuerung, also letztendlich für die vertraglich-kaufmännische Steuerung sämtlicher Auftragnehmer jetzt zuständig bin. Da hat man dem Kind einen neuen Namen gegeben und hat es „Leiter kaufmännische Steuerung“ genannt. Das hätte man auch „Leiter Vertragssteuerung“, „Leiter kaufmännische Steuerung“ oder ähnlich nennen können.“²³⁵

Zu den konkret an Vertragsverhandlungen beteiligten Personen äußerte sich der Zeuge wie folgt:

Zeuge Carsten von Damm: „Im Regelfall ist das ein Team, das heißt die Fachverantwortlichen. Bei uns sind das die sog. VE. Also die Vergabeverantwortlichen sind im Regelfall beteiligt. Es gibt also unmittelbare Verantwortliche für die einzelnen Auftragnehmer. Es sind beteiligt im Regelfall der Projektsteuerer, gegebenenfalls, wenn wir uns eher noch auf der Fachebene befinden, die zuständige Objektüberwachung und – je nach, ich sage mal, Gewichtung der Vertragsverhandlungen – auch mir vorgesetzte Personen, wie beispielsweise der Gesamtprojektleiter oder gegebenenfalls auch die Geschäftsführung.“²³⁶

a. Nachtragsmanagement

Das Nachtragsmanagement stellt einen wesentlichen Bestandteil des Vertragsmanagements dar und bezeichnet ein Verfahren zur Prüfung von Nachträgen, also auch zusätzlicher Entgeltforderungen der bauausführenden Unternehmen aufgrund der nachträglichen Änderung des vertraglich geschuldeten Bausolls gemäß § 2 Abs. 5 und Abs. 6 der Vergabe-

²³⁵ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 53.

²³⁶ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 43.

und Vertragsordnung für Bauleistungen²³⁷ Teil B (VOB/B).²³⁸ Die Hauptaufgabe des Nachtragsmanagements besteht darin, den Umfang des bereits vereinbarten Bausolls aus den vertraglichen Vereinbarungen herauszuarbeiten und mit dem konkret gebauten Zustand zu vergleichen, um berechnete Nachforderungen²³⁹ von unberechneten Nachforderungen, beispielsweise Leistungen zur Beseitigung von Mängeln der ursprünglich geschuldeten Leistung, zu unterscheiden.

Die grundsätzliche Notwendigkeit von Nachträgen hat der Zeuge Sautter wie folgt beschrieben:

Zeuge Jürgen Sautter: „Wenn sich eine Planungsgrundlage ändert, und Sie haben für das, was Sie dort bauen sollen, keinen Preis in dem Einheitspreisverzeichnis, das Grundlage der Ausschreibung war, brauchen Sie einen Nachtrag, um eine Abrechnungsbasis zu bekommen. Das heißt, wenn ich so viele Nachträge habe – und ich habe das ja letzte Woche noch mal recherchiert, das waren über 2 000 – Bei diesen vielen Nachträgen zeigt das natürlich schon auch deutlich, dass die Planung dessen, was man angefragt hat, damals mit der Ausschreibung, und das, was man dann hat bauen lassen, nicht mehr deckungsgleich war.“²⁴⁰

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode befasste sich bereits mit dem Verfahren der Flughafengesellschaft zur Prüfung von Nachträgen. Nach den dortigen Feststellungen habe es sich um einen Aspekt der Kostenkontrolle gehandelt, der zunächst durch die pg bbi und ab dem Jahr 2014 durch eine eigene, für die Nachtrags- und Rechnungsprüfung zuständige Abteilung innerhalb der Flughafengesellschaft wahrgenommen worden sei.²⁴¹ Der Zeuge Dr. von Damm skizzierte die Entwicklung seiner Abteilung dementsprechend: sie sei ursprünglich ausschließlich für die Nachtrags- und Rechnungsprüfung zuständig gewesen und inzwischen als Teil der Bauabteilung der Flughafengesellschaft für die „vertraglich-kaufmännische Steuerung sämtlicher Auftragnehmer“ zuständig.²⁴² Der Zeuge Dr. Zacher führte aus, dass die „sachliche, fachliche und inhaltliche“ Nachtrags- und Rechnungsprüfung im Baubereich und dort in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung erfolge.²⁴³

Zeuge Dr. David Zacher: „Zum Thema Nachtragsmanagement gibt es, wie gesagt, eine eigene Truppe, die das betreut. Das ist das Rechnungs- und Nachtragsteam, auch innerhalb des Baubereichs.“²⁴⁴

Zu den an der Nachtragsprüfung Beteiligten und dem entsprechenden Verfahren bei der Freigabe von Rechnungen in seiner Abteilung, äußerte sich der Zeuge Dr. von Damm:

²³⁷ Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen des Deutschen Vergabe- und Vertragsausschusses für Bauleistungen, anzuwenden gemäß § 2 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV), BGBl. I, S. 624.

²³⁸ Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen – Teil B: Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen.

²³⁹ z.B. gemäß § 2 Abs. 5, Abs. 6 VOB/B aufgrund der Anordnung von Leistung durch den Auftraggeber gemäß § 4 Nr. 3 S. 1 VOB/B.

²⁴⁰ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 12.

²⁴¹ Vgl. die ausführliche Darstellung der Nachtragsprüfung durch den Zeugen Dr. v. Damm im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 381.

²⁴² Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 53, 71.

²⁴³ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 54.

²⁴⁴ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 66.

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Bei uns ist es so: Die Buchungen werden dann ausgelöst, es ist ja ein elektronischer Vorgang, wenn – – Wir arbeiten auch sehr viel mit Papier. Das heißt, es gibt auf jeder Rechnung ein sogenanntes Deckblatt. Auf diesem Deckblatt gibt es verschiedene Unterschriftenfelder. Bei einer klassischen Baurechnung ist es so: Unterschreiben muss zunächst einmal der Prüfer selber, das heißt, die Objektüberwachung. Dann unterschreibt der Projektsteuerer, der für die Plausibilisierung der Rechnung zuständig ist. Zusätzlich unterschreibt ein anderer Projektsteuerer noch, der für die Budgetprüfung zuständig ist. Dann gibt es ein Unterschriftenfeld von dem Fachverantwortlichen, der auch nur die, sage ich mal, die sachliche Richtigkeit der Rechnung bestätigt. Das ist jetzt alles nur sozusagen die sachliche Prüfung. Und dann geht es weiter in den Bereich der Freigabe, und dort gibt es je nach Unterschriftenfeld mehrere Freigabefelder. Wenn es sich um eine Rechnung über 1 Million handelt, dann ist es sogar so, dann zeichnen mit, neben den Fachverantwortlichen, ich – ich habe eine Freigabeberechtigung bis 500 000 Euro –, dann Herr Herrmann als Gesamtprojektleiter, der bis 1 Million Euro freizeichnet, und die Geschäftsführung. Das heißt also, das ist sogar in diesem Fall ein Sechs-Augen-Prinzip.“²⁴⁵

Die Rolle der Finanzabteilung – konkret des Projektcontrollings – bei der Prüfung von Nachträgen beschrieb der dort verantwortliche Zeuge Dr. Zacher:

Zeuge Dr. David Zacher: „Da kann ich auch noch einmal verweisen auf das Projekthandbuch BER; da ist der Prozess sehr genau beschrieben. Da gibt es eine Reihe an Formalien, sprich, der Projektsteuerer als auch die Objektüberwachung ist in jedem einzelnen Schritt dort eingebunden. Ab einer Größenordnung von 250 000 sind auch wir als Projektcontrolling eingebunden, damit wir diesen Sachverhalt auch noch einmal gegenprüfen können, ob dieser auch tatsächlich im Budget, das wir vorgesehen haben, inbegriffen ist.“²⁴⁶

Dabei beschränke sich seine Aufgabe aber auf die rechnerische Prüfung und die Abbildung der Rechnungsposten im System:

Zeuge Dr. David Zacher: „Wir bilden das quasi, wenn die Rechnung fertig geprüft ist, noch mal in unseren Systemen ab. Was wir in dem Zusammenhang logischerweise machen: Es gibt immer ein Rechnungsdeckblatt. Was wir können, ist zusammenrechnen. Wir können addieren, ob die Einbehalte richtig da sind, ob die Summen nachher hinhauen, und was wir auch noch mal angucken können, ob auch das Thema Anlagenbuchhaltung, sprich, ob die Zuteilung von Projektsteuerer auf die einzelnen Anlagen noch einigermaßen plausibel ist. Auch das können wir machen. Wir sind aber nicht in der Lage, jetzt von der Ausbildung, nachdem wir uns so aufgestellt haben, inhaltlich komplett jede einzelne Rechnung durchzugehen.“²⁴⁷

In seiner Vernehmung durch den 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode verortete der Zeuge Dr. von Damm die Quote der durch die Bauunternehmen angemeldeten, im Verhältnis zu den durch die Nachtragsprüfung tatsächlich anerkannten Nachtragsforderungen,

²⁴⁵ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 71.

²⁴⁶ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 51.

²⁴⁷ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 54.

bei 50-60 Prozent.²⁴⁸ Er äußerte indes, dass es sich bei dieser Quote um eine „gefährliche Ziffer“ handle, weil die bauausführenden Unternehmen sich bei der Anmeldung von Nachtragsforderungen unterschiedlich verhielten: während einige deutlich überhöhte Forderungen anmeldeten und dann schon mit einer Anerkennung von 20 Prozent zufrieden seien, sei bei anderen Auftragnehmern die Nachtragsforderung zu 80 Prozent gerechtfertigt.²⁴⁹ In seiner Vernehmung zur Entwicklung der Nachtragsquote befragt, sagte der Zeuge Dr. von Damm, dass sich die Quote seit 2015 vertragsweise unterschiedlich entwickelt habe, aber „im Regelfall deutlich erhöht“ sei.²⁵⁰ Dies hänge mit „einer anderen Zusammenarbeit“ aber auch damit zusammen, dass teilweise eine andere Vergütungsform vereinbart worden sei:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Wir haben dort, wo wir festgestellt haben, dass eine zuverlässige oder einwandfreie Kalkulation von Leistungen nicht möglich ist, von vornherein mit den Firmen eine Stundenlohnvereinbarung getroffen, und dort gibt es dann eigentlich wenig Verhandlungsspielraum. Da sind die Leistungen entweder nachgewiesen, oder sie sind nicht nachgewiesen. Insofern hat sich dieses Potenzial an Konflikten, wie es noch vor vier, fünf Jahren bestanden hat, ganz drastisch verringert.“²⁵¹

Zur Verringerung des Konfliktpotentials dürfte auch eine Reduzierung der zulässigen Nachtragsarten beigetragen haben. Dazu führte der Zeuge aus:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Von den drei Nachtragsarten gibt es die Nachtragsart Nutzungsänderung praktisch gar nicht mehr. Das kann man ganz klar sagen. Das ist auch eine Vorgabe unserer Geschäftsführung, dass, wie heißt es so schön, nicht inbetriebnahmerelevante Leistungsänderungen nicht mehr zugelassen werden oder jedenfalls noch in minimalem Ausmaß, in einem Ausmaß, wo man sagt, da besteht keinerlei Gefährdung für den Inbetriebnahmetermine. Ansonsten konzentrieren sich die Nachträge ganz klar auf die beiden anderen Kategorien, also Nachträge, die aufgrund von Schnittstellen, notwendigen Planungsänderungen oder Anpassungen oder anderen derartigen Leistungen sowie aus baubetrieblichen Forderungen heraus resultieren.“²⁵²

Auf die Frage, welche Firmen sich „seriös bei der Nachtragseinreichung“ gezeigt hätten und welche nicht, antwortete der Zeuge Dr. von Damm:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Grundsätzlich würde ich sagen, dass der Bewegungsspielraum gerade bei baubetrieblichen Nachträgen der größte ist. Ich sage mal, Firmen, die baubetriebliche Nachträge eingereicht haben, da ist dann nachtragsbezogen – Da ist letztendlich das höchste Missverhältnis zwischen dem, was wir als angemessen erachten, und dem, was tatsächlich anerkannt wurde. Jetzt eine generelle Aussage: Die Firma hat permanent überhöht und die Firma nicht. – Das ist schwer zu sagen.“²⁵³

²⁴⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.11.2015, V (Abghs) Bd. 1, WP 17/52, S. 15.

²⁴⁹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.11.2015, V (Abghs) Bd. 1, WP 17/52, S. 15.

²⁵⁰ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 57.

²⁵¹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 58 f.

²⁵² Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 64.

²⁵³ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 57.

Er präziserte dies auf erneute Nachfrage:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Das ist jetzt keine Grundsatzantwort, die ich gebe, sondern wir haben nur festgestellt, dass tendenziell Forderungen der Firma Caverion beispielsweise und auch Forderungen der Firma Imtech – bis zur Insolvenz – aus unserer Sicht gemessen an der Anerkennungsquote deutlicher überhöht waren als bei anderen Gewerke.“²⁵⁴

Den Vorwurf überhöhter Forderungen der Firma Imtech hat der Zeuge Sautter, als ehemaliger Regionaldirektor der Firma, jedoch entschieden zurückgewiesen:

Zeuge Jürgen Sautter: „Diejenigen, die Nachträge verursachen, dadurch, dass Sie eine miserable Planung abliefern, die sollten sich nachher nicht beschweren, wenn das ausführende Unternehmen versucht, die Vergütung, die ihm ja nach VOB zusteht – wir bewegen uns ja nicht im rechtsfreien Raum, sondern man versucht ja nur, die Vergütung zu bekommen, die einem nach VOB zusteht – Und das dann als Nachtragsmanagement und unseriös darzustellen, das halte ich jetzt nicht ganz für richtig.“²⁵⁵

Im Juni 2018 habe sich die Summe der Nachträge, bezogen auf alle wesentlichen Verträge, laut dem Zeugen Dr. Zacher auf insgesamt 20.000 und das Gesamtvolumen der bereits beauftragten Nachträge auf 1,7 Milliarden Euro belaufen.²⁵⁶ Zum Verhältnis zwischen Nachtragsvolumen und ursprünglichem Auftragsvolumen äußerte sich der Zeuge Dr. von Damm:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Das ist extrem unterschiedlich. Man kann sagen, bei den Baufirmen aus dem Rohbau – Schrägstrich – Hülle, Sektor sind es im Regelfall unter 50 Prozent, teilweise auch noch deutlich geringer. Das sind die Leistungen, die seinerzeit weitgehend ungestört oder relativ ungestört ablaufen konnten. Bei den jetzigen Ausbau- und TGA-Gewerken erreicht das Nachtragsvolumen häufig das Mehrfache des ursprünglichen Auftragsvolumens, wobei die TGA-Firmen, würde ich mal sagen, im Schnitt diejenigen sind, die das höchste Nachtragsvolumen haben. Das hängt damit zusammen, dass die meisten Umbauten letztendlich TGA-relevante Umbauten sind und der Ausbau nur betroffen ist, um Begleitarbeiten auszuführen.“²⁵⁷

Den Aufwuchs der Bauleistungen und die dementsprechende Erhöhung des Nachtragsvolumens beschrieb der zuständige Projektleiter für die von Bosch verantworteten Gewerke:

Zeuge Tino Hoffmann: „Also das ursprüngliche Auftragsvolumen waren mal 12,2 Millionen, und wenn Sie in der 11. Ergänzungsvereinbarung, wenn die Ihnen vorliegt, reinsehen – da sind dann zum Schluss 87,5 pauschaliert worden.“²⁵⁸

Zu den Gründen führte der Zeuge ferner aus:

²⁵⁴ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 80.

²⁵⁵ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 51.

²⁵⁶ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 65.

²⁵⁷ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 64.

²⁵⁸ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 62.

Zeuge Tino Hoffmann: „Also es sind zum einen neue Gebäudeteile hinzugekommen. Dann haben wir weitere Techniken in den Auftrag bekommen, dieses AIS-System zum Beispiel. Dann gab es die Umbauten nicht bloß im Terminal, auch in den Piers, Nutzungsänderungen, dann Bereichserweiterungen, die vorher neben der Ausstattung für eine Ausstattung vorgesehen waren. Die Anzahl der Schnittstellen hat sich deutlich erhöht. Wenn man mal als Vergleich nimmt: Wir haben zum Vertragsabschluss – ohne die Zahl jetzt genau festzumachen – irgendwo um die 300 Steuerszenarien gehabt im Vertrag – wir liegen jetzt bei 860. Also die Anzahl der Meldebereiche und Steuerszenarien ist quasi explodiert.“²⁵⁹

Insgesamt ist die Anzahl der Entrauchungsklappen um 900 Prozent, der Sprinklerköpfe um 81 Prozent und die Länge der Kabeltrassen um 50 Prozent gestiegen.²⁶⁰

Auf die Frage, welche Fehler dazu geführt hätten, dass es zu überhöhten Nachtragsforderungen aufgrund einer „Erpressungssituation“²⁶¹ der Flughafengesellschaft habe kommen können, antwortete der Zeuge:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Ich denke, es waren damals keine Fehler, sondern meine damalige Aussage bezog sich insbesondere auf den Zeitraum 2011/2012, als der Fertigstellungsdruck extrem hoch war und die Firmen natürlich zum damaligen Zeitpunkt, sage ich mal, die schwierige Situation der FBB auch erkannt haben. Ich hatte damals, glaube ich, Bezug genommen auf Beschleunigungsleistungen beispielhaft, wo es auch nur in einem begrenzten Umfang möglich ist, klare Regeln zu finden, und auch unser Anordnungsrecht sich irgendwann erschöpft hat. Das heißt also, Beschleunigungsleistungen können wir nur in bestimmtem Maße anordnen. Ab einem bestimmten Zeitpunkt ist es eine reine Verhandlungsfrage, wie man sich dort einigt, und diese Situation hatten die Firmen seinerzeit genutzt. Also, eine Situation wie diese, muss ich sagen – – Eine Gesamtsituation wie damals habe ich seitdem nicht noch mal feststellen können.“²⁶²

Der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Prof. Dr. Lütke Daldrup kam diesbezüglich zu dem Schluss, dass die „Abrechnungssystematik [...] entsprechend der Vertragsstruktur“ am Flughafen BER gestaltet worden sei.²⁶³ Er habe eine „Vertragsstruktur im Unternehmen vorgefunden, [...]die gewachsen ist aus den Jahren 2012, 2013 und 2014, wo man meinte, mit relativ einfachen Änderungen dieses Gebäude genehmigungsfähig zu bekommen. Dann musste man lernen, dass erst 2016, 2017 die Genehmigungen erreichbar waren und wir erhebliche Veränderungen gemacht haben. Wir haben damals im Jahr 2012 nicht den Schritt gemacht, den man theoretisch auch hätte machen können, das Projekt zu unterbrechen, es

²⁵⁹ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 62.

²⁶⁰ Vgl. MARKS: „Herausforderungen beim baulichen und betrieblichen Brandschutz an einem der schwierigsten Projekte Deutschlands: Projekt BER – Flughafen Berlin Brandenburg, in: WFV Deutschland INFO I/2018, S. 37.

²⁶¹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 389.

²⁶² Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 70.

²⁶³ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und –controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 4.10.2018, WP UABmc 18/28, S. 32.

komplett neu zu planen und dann neue werkvertragliche Vergabestrukturen aufzusetzen, die dieses Problem der Nachbeauftragung mit AVLs beseitigt hätten.“²⁶⁴

b. Anordnung von Leistungen

Ein enger Zusammenhang besteht zwischen den Nachtragsforderungen und der Anordnung von Leistungen. Diese bezeichnen im baurechtlichen Vertragswesen Anweisungen des Auftraggebers an den Auftragnehmer, bestimmte ursprünglich nicht geschuldete Leistungen vorzunehmen, die zur vertragsgemäßen Herstellung des Werkes erforderlich sind. Der Auftraggeber ist zu diesen Anordnungen gem. § 4 Abs. 1 Nr. 3 VOB/B befugt. Insofern entstehen gemäß § 2 Abs. 5, Abs. 6 VOB/B zusätzliche Vergütungsansprüche, die durch Nachtragsforderungen geltend gemacht werden. Diesen Zusammenhang beschrieb der Zeuge Dr. Zacher in seiner Vernehmung:

Zeuge Dr. David Zacher: „[...] insbesondere beim BER arbeiten wir relativ viel oder extrem viel mit dem ganzen Thema Anordnung von Leistungen. Das heißt, die FBB ordnet an, in der Regel entsteht dadurch ein Mehraufwand bei dem Auftragnehmer. Der Auftragnehmer stellt im Zuge dessen eine Mehrkostenanzeige; daraus resultiert dann erst mal ein Nachtrag.“²⁶⁵

Ursache dafür, dass die Flughafengesellschaft mit dem Instrument der Anordnung von Leistungen arbeitete, lag bereits nach Einschätzung des 1. Untersuchungsausschusses im unzureichenden Planungsstand, welcher vom tatsächlichen Ausführungsstand auf der Baustelle divergierte. Es habe sich um direkte Anweisungen an die bauausführenden Firmen gehandelt, ohne dass diesen die Ausführungsplanung für die angeordnete Maßnahme vorgelegen habe. Damit sollten die Firmen in den Stand versetzt werden, ihre Ausführungsleistung verrichten zu können, was mangels vorliegender Ausführungsplanung überhaupt nicht möglich gewesen wäre.²⁶⁶ Bereits im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses wurde diesbezüglich die Kritik der Unternehmensberatung KPMG aufgegriffen, die Flughafengesellschaft arbeite zu häufig mit dem Instrument der einseitigen Anordnung von Leistungen, anstatt eine vertragliche Einigung mit den Auftragnehmern herbeizuführen. Dies verursache Mehrkosten, weil kein Konsens hergestellt werde.²⁶⁷ Der Zeuge Dr. Carsten von Damm bestätigte in seiner Vernehmung, dass Anordnungen von Leistungen auch nach der Verschiebung des Eröffnungstermins 2012 üblich gewesen und weiterhin angewandt worden seien, da auf der Grundlage alter Verträge zusätzliche Leistungen erforderlich geworden seien.²⁶⁸ Es handle sich nach wie vor um „das gängige Instrument, um zusätzliche Leistungen zu erzeugen.“²⁶⁹ Auch der Zeuge Dr. Zacher gab in seiner Vernehmung an, das am BER „relativ viel“ mit der Anordnung von Leistung gearbeitet werde, obwohl Pauschalierungen häufig vorzugswürdig seien:

²⁶⁴ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und –controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 4.10.2018, WP UABmc 18/28, S. 32 f.

²⁶⁵ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 51.

²⁶⁶ Vgl. den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 292 f.

²⁶⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382.

²⁶⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 64 f.

²⁶⁹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 65.

Zeuge Dr. David Zacher: „Es wird eine Anordnung ausgereicht. Die Anordnung muss bewertet werden. Wenn sich aus irgendeinem Grund – dazu kann ich wiederum nichts sagen –, dieses Anordnungssoll dann wieder ändert, ändert sich auch der Wert einer sogenannten Anordnung. Und dadurch, dass dieses Mittel der Anordnung, das ich, sage ich mal, ursprünglich eher kenne, sicherlich, um den kritischen Pfad einzuhalten, weil die Leistung schnell ausgeführt werden muss, bei Gefahr im Vollzug beispielsweise angewendet wird, arbeiten wir beim Projekt BER sehr stark damit, bis das ganze Thema Teilpauschalierung logischerweise auch einsetzt, aber nicht jeder geht auf das Thema Pauschalierung, Teilpauschalierung etc. ein.“²⁷⁰

Das Verfahren bei der Anordnung von Leistungen beschrieb der Zeuge Dr. von Damm wie folgt:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Zu jeder Anordnung muss eine Begründung erstellt werden, in der die technische Notwendigkeit, die Auswirkung auf die Termine, aber auch die Kosten dargestellt werden, und das wird kontinuierlich gemacht. Die Kostenschätzungen stammen, soweit es sich um Planungsleistungen, also nicht um Planungsleistungen, sondern geplante Bauleistungen handelt, vom Planer selbst, und wenn es sich um reine Vor-Ort-Anpassungen handelt, von der Objektüberwachung. Aber jedes Mal ist Grundlage: Es muss eine vernünftige Kostenschätzung da sein. Insofern würde ich mal sagen: Das hat sich schon deutlich verbessert gegenüber früher.“²⁷¹

Zu der erforderlichen Begründung gehöre auch eine Kostenschätzung:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Die Kostenschätzung ist letztendlich erst mal das, was auftraggeberseitig bzw. durch die Erfüllungsgehilfen des Auftraggebers entsteht, dass man weiß: Von welchen Kosten gehen wir aus? Welches Budget müssen wir überhaupt bereitstellen? – Diese Kostenschätzung ist obligatorischer Bestandteil jeder sogenannten Begründung zur Anordnung.“²⁷²

Der Zeuge Sautter gab im Ausschuss an, dass die Anordnung von Leistungen sich sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch in puncto Kosten bemerkbar mache:

Zeuge Jürgen Sautter: „Selbstverständlich haben die Auswirkungen auf Baufortschritt und Baukosten, weil jede AVL, die im Prinzip an uns übergeben wird, verursacht Kosten und hat notwendigerweise auch ein Zeitfenster zur Folge, in dem diese AVL umgesetzt werden muss, und somit: Jede neue AVL kostet Geld und braucht Zeit.“²⁷³

Ferner beschrieb der Zeuge Dr. von Damm die Anordnung von Leistungen trotz der damit verbundenen Kosten in der konkreten Projektkonstellation als unvermeidbar, weil keine gesicherten Erkenntnisse über das geschuldete Bausoll vorgelegen hätten:

²⁷⁰ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 53.

²⁷¹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 65.

²⁷² Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 65.

²⁷³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 4.

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Das ließ sich bei dieser Projektkonstellation gar nicht anders lösen. Sie haben ja Herrn Lütke Daldrup zitiert. Die Alternative wäre tatsächlich gewesen: Baustopp, komplette Bestandsaufnahme, entwickeln eines neuen Bausolls für jede Baufirma, also, eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnissen, Leistungsprogrammen, und dann Verhandlung dieses gesamten Bausolls. Wenn man jetzt aber, wie wir das in den letzten sechs Jahren gemacht haben, sukzessive plant und sukzessive fortschreitet, dann lässt sich im Grunde genommen das nur auf dem Anordnungswege lösen, weil es, wie gesagt, nicht ein großes Stück Bausoll gibt, das man einmal verhandeln kann. Also, insofern – eigentlich ein unglücklicher Begriff, aber ich sage mal: Das ist alternativlos, diese Vorgehensweise, bei dem Baufortschritt gewesen.“²⁷⁴

Dies entspricht auch den Erkenntnissen der internen Revision:

„Wo klare Vereinbarungen mit den ausführenden Firmen aus historischen Gründen fehlen oder nicht zu erlangen sind, kann aus Sicht der internen Revision die engmaschige Begleitung von Prozessen und die Einforderung von Teilleistungen in kurzen Zeitabschnitten ein probates Mittel zum Erlangen von Leistungen und valider Information sein. Die Betrachtung der Internen Revision zeigte auch, dass eine Hürde für den Abschluss der Arbeiten am BER in den abweichenden Interessen von Auftraggeber und Auftragnehmer liegt.“²⁷⁵

Der Zeuge Hoffmann stellte indes klar, dass diese Art der Tätigkeit für die bauausführenden Unternehmen sehr risikobehaftet und insofern nicht vorteilhaft sei:

Zeuge Tino Hoffmann: „Also der Werkvertrag hat ja immer noch Gültigkeit, der Hauptvertrag und auch die Positionen, die da drin vereinbart sind. Und die VOB sieht aber vor: Wenn Leistungen abgefordert werden, die im Vertrag nicht enthalten sind, dann gibt es eine Preisvereinbarung; der ist dann zu verhandeln. – Hier ist aber immer der Nachteil: Also als Unternehmen ist man dann immer im Nachteil, weil man es erst ausgeführt hat, und wenn der Kunde dann aber sagt: „Ich zahle dir aber nicht den Preis, den du vielleicht dafür gebraucht hast.“ –, dann ist das ein Verlustgeschäft.“²⁷⁶

Auch der Zeuge Sautter äußerte sich dahingehend, dass diese Art der Leistungsausführung problematisch und nicht von Vorteil für die Firmen seien, da sie vor allem eine fehlende Planbarkeit zur Folge habe:

Zeuge Jürgen Sautter: „Ich kann ja nicht planen, weil ich im Vorfeld nie weiß: Wann brauche ich wie viele Leute? – Und diese Zurufaktionen, die würden unsere Kapazitätsauslastungsplanung natürlich total auf den Kopf stellen, wenn ich auf den Zuruf grundsätzlich reagieren würde. Und das können wir an der Stelle nicht. Deswegen haben wir nicht mehr zur Verfügung wie die, die da sind. – Wenn uns der

²⁷⁴ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 78.

²⁷⁵ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031: „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrnfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 5.

²⁷⁶ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 55.

Herr Lütke Daldrup sagt: In zwei Monaten oder in drei Monaten brauche ich 30 Leute mehr. –, dann können wir das einsteuern, dann ist es planbar.“²⁷⁷

Ferner führte er aus:

Zeuge Jürgen Sautter: „Also wenn ich einigermaßen die Manpower, die ich zur Verfügung stellen muss, im Vorfeld kenne, dann kann ich auch mit dieser Kleinteiligkeit der Anordnungen leben, dann ist das kein Handicap. Schwierig wird es nur, wenn ich in einer Woche 50 Mann brauche und in der Woche darauf 120 Mann, weil, dieses Atmen von Mitarbeitern, das kriege ich dann nicht abgedeckt.“²⁷⁸

Der Zeuge Meinecke äußerte darüber hinaus, dass die Anordnung von Leistungen ein Mittel gewesen sei, die Abnahme zu verhindern und damit Gewährleistungsfristen in Gang zu setzen:

Zeuge Dirk Meinecke: „Wenn die geschuldete Leistung erbracht ist, ist das übliche Prozedere: Der Auftragnehmer stellt einen Abnahmebegehren. Es kommt zu dieser Abnahme oder eben auch nicht, wenn der Auftraggeber nicht zur Abnahme erscheint, und dann tritt die Abnahme per se ein. Diese AVLs, diese Anordnungen von Leistungen, waren ein Mittel, die Verträge offenzuhalten, damit diese Verträge nicht geschlossen werden, denn mit Schließen dieser Verträge wäre die Umkehr der Beweislast eingetreten. Die Garantie, also die Gewährleistungszeit wäre angelaufen und viele andere Dinge, die nicht zum Vorteil gewesen wären für die FBB. Deswegen ist man in der Beauftragung nicht den, ich sage mal, den normalen Weg gegangen und hat die Caverion zur Abgabe eines Nachtragsangebots aufgefordert, sondern man hat gleich eine Leistung angeordnet.“²⁷⁹

Der Zeuge Sautter äußerte sich überdies zu den Folgen dieser Art der Leistungsausführung für die Kostenplanung:

Zeuge Jürgen Sautter: „Das wäre sicher so. Bei uns vielleicht weniger als beim Auftraggeber. Aber wenn er das Leistungsoll vorher kennen würde, dann könnte er die Kosten kontrollieren. Dann hätte er aber die Zwickmühle – – [unverständliches Wort] Das ist schon klar. Er kann entweder die Leistung definieren, dann kriegt er einen Kostenvoranschlag oder Angebot, und wenn er das nicht weiß, dann kann er eigentlich bloß die Abrechnungsmodalität definieren. Und je weniger er abrufft, desto weniger hat er an Kosten; je mehr er abrufft, desto mehr hat er an Kosten.“²⁸⁰

c. Bedenken- und Behinderungsanzeigen und sog. „Claiming“-Praxis

Bei Behinderungs- und Bedenkenanzeigen handelt es sich um Instrumente des Bauvertragsrechts, mit deren Hilfe das bauausführende Unternehmen dem Auftraggeber Schwierigkeiten bei der Erfüllung des Vertrages bzw. der angeordneten Leistung anzeigen

²⁷⁷ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 30.

²⁷⁸ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 52.

²⁷⁹ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 33.

²⁸⁰ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 41.

kann.²⁸¹ Insbesondere Behinderungsanzeigen können gemäß § 6 Abs. 2 VOB/B dabei zu einer Verlängerung der vereinbarten Ausführungszeit führen, wenn die Behinderung auf Umständen beruht, die dem Risikobereich des Auftraggebers zuzurechnen sind.²⁸² Auf der BER-Baustelle kam es vor allem im Zusammenhang mit der problematischen Schnittstellenkoordination sowie fehlenden Planungsleistungen zu entsprechenden Anzeigen der Auftragnehmer. Der Zeuge Schultz beschrieb diese Situation:

Zeuge Axel Schultz: „In dem Vergabeverfahren, wie wir es hatten – und die Unterlagen –, hätten wir eine komplette Ausführungsplanung zur Verfügung gestellt bekommen müssen. Das ist nie der Fall gewesen. Wir haben dies angemahnt, natürlich mit den Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Wir haben die entsprechenden Behinderungsanzeigen gestellt, haben über diese Behinderungsanzeigen dann auch deutlich gemacht, welche Zeitverzögerungen das bringt, und dass wir an der Stelle die geschuldete Leistung nicht fertigstellen können.“²⁸³

Dem Untersuchungsausschuss lag beispielsweise eine sehr umfangreiche Bedenkenanzeige der Firma Bosch vom 31. Mai 2017 vor, in der ausgeführt wurde, dass Bosch zu diesem Zeitpunkt keine Grundlage für eine Finalisierung der Inbetriebsetzung der Brandmeldeanlagen im Fluggastterminal als gegeben ansah.²⁸⁴ Als Gründe wurden angegeben, dass wiederholt neue Planungsstände und Planungsunterlagen seitens der FBB ausgegeben wurden. Gleichzeitig habe die FBB stets auf die umgehende erneute Funktionsprüfung der Anlagen durch die Sachverständigen bestanden.²⁸⁵

Es wurden stetig Zusatzleistungen auf Grund von Planungsänderungen angeordnet, obgleich parallel fortlaufend an den Planungsgrundlagen gearbeitet wurde. Bauseitig gab es darüber hinaus neue Planungsausreichungen, die Einflüsse auf die baulichen Voraussetzungen zur Inbetriebnahme hatten und eine bereits erfolgte Prüfung durch die Sachverständigen als hinfällig erschienen ließen. Das stand im direkten Widerspruch zu den wiederkehrenden Aussagen einer abgeschlossenen Planung sowie der Beendigung der baulichen Tätigkeiten im Fluggastterminal. Ein Ende der Planungstätigkeiten zur Fixierung des Leistungssolls wäre elementar für den jeweiligen Beginn der einzelnen IBN-Phasen, den folgenden Sachverständigen-Abnahmen und einer verlässlichen Terminplanung gewesen. Es war

²⁸¹ § 4 Abs. 3 VOB/B lautet: „Hat der Auftragnehmer Bedenken gegen die vorgesehene Art der Ausführung (auch wegen der Sicherung gegen Unfallgefahren), gegen die Güte der vom Auftraggeber gelieferten Stoffe oder Bauteile oder gegen die Leistungen anderer Unternehmer, so hat er sie dem Auftraggeber unverzüglich – möglichst schon vor Beginn der Arbeiten – schriftlich mitzuteilen; der Auftraggeber bleibt jedoch für seine Angaben, Anordnungen oder Lieferungen verantwortlich.“

§ 6 VOB/B sieht Behinderungsanzeigen für den Fall vor, dass sich der Auftragnehmer in der ordnungsgemäßen Ausführung der Leistung behindert sieht.

²⁸² Solche Behinderungen liegen insbesondere dann vor, wenn der Auftraggeber erforderliche Mitwirkungshandlungen, wie beispielsweise die vollständige Bereitstellung der nötigen Unterlagen (§ 3 Abs. 1 VOB/B) oder die Koordination der allgemeinen Ordnung auf der Baustelle sowie die Regelung des Zusammenwirkens mehrerer Unternehmer (§ 4 Abs. 1 Nr.1 S.1 VOB/B), nicht erbringt, vgl. MARKUS, in: Kapellmann/Messerschmidt, VOB Teile A und B, 6. Aufl., 2018, § 6 VOB/B Rn. 18.

²⁸³ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.8.2020, WP 18/27, S. 7 f.

²⁸⁴ Vgl. Bedenkenanzeige Nr. 333 – Fortführung Inbetriebnahmen BMA im FGT – Gesamt, I (FBB) Bd. 101, Bl. 1.

²⁸⁵ Vgl. Bedenkenanzeige Nr. 333 – Fortführung Inbetriebnahmen BMA im FGT – Gesamt, I (FBB) Bd. 101, Bl. 2.

grundsätzlich davon auszugehen, dass zu diesem Zeitpunkt stattfindende Leistungen, mit entsprechenden Zeit- und Kostenauswirkungen, erneut wiederholt werden mussten.²⁸⁶

Bosch kritisierte die Einflüsse der unkoordinierten Umbauten infolge der Ertüchtigung der Sprinkler, die fehlende Rücksichtnahme auf Fremdgewerke (u.a. herunter gerissene Leitungen, verbogene Gewindestangen, durch Umbauten verdeckte Komponenten und zurückgebaute Decken). Unter diesen Umständen erachtete Bosch eine erneute Sicht- und Funktionsprüfung durch den Sachverständigen nicht für sinnvoll, sondern hielt es für zielführender, die ursprünglich festgelegten Projektschritte phasenweise abzuschließen und dies in den von der FBB in Bearbeitung befindlichen fortzuschreibenden Terminplan zwingend zu berücksichtigen.²⁸⁷

Den internen Verfahrensgang nach Eingang der Bedenkenanzeigen schilderte der Zeuge Dr. Körtgen:

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Es ist aufgeschlagen, es ist bewertet worden, und dann ist das zugeordnet worden und ist dann entsprechend auch diskutiert worden, und das wurde auch dann in den Sitzungen berichtet je nach Relevanz, sage ich mal. Es gibt ja auch Dinge, die konnte man schnell beheben oder auch nicht. Also meines Wissens ist da nichts unter den Tisch gefallen. Ich kann natürlich nicht beurteilen, was bei der Projektsteuerung angekommen ist, das weiß ich nicht.“²⁸⁸

Für die Firmen existierte bei der Anmeldung insoweit offenbar ein standardisiertes Verfahren.

Zeuge Jürgen Wilk: „Da gibt es ein Formular, eine Seite, und dann beigelegt noch meistens zwei, drei Seiten mit Nachweisen.“²⁸⁹

Der Zeuge Göbel, Gesamtprojektleiter des Projektsteuerers WSP, stellte seine Auffassung dar, dass dieses sog. „Claiming“ gängige Praxis sei, um sich vertraglichen Terminvereinbarungen zu entziehen:

Zeuge Steffen Göbel: „Und natürlich claimt die Firma Bosch auch wie jede andere. Das ist auch nicht ehrenrührig. Jeder kämpft für seine Mannschaft. Und die Firma – – Nicht nur die Firma Bosch – – Also, natürlich jede Firma arbeitet mit dem klassischen Mittel, das klassische Claiming: Ich stelle eine Bedenkenanzeige, schicke eine Behinderungsanzeige hinterher und bin aus irgendeinem Zieltermin raus, der mir auferlegt worden ist.“²⁹⁰

Er kritisierte indes, dass bestimmte Unternehmen dazu geneigt hätten, schnell sog. „Unterstützungsbedarf“ anzumelden.²⁹¹ Dies sei insbesondere dann erfolgt, wenn gerade konkrete Termine vereinbart worden seien, wobei die Anzeigen stets umfangreiche Prüfungen nach sich gezogen und sich im Ergebnis nicht immer als begründet erwiesen hätten:

²⁸⁶ Vgl. Bedenkenanzeige Nr. 333 – Fortführung Inbetriebnahmen BMA im FGT – Gesamt, I (FBB) Bd. 101, Bl. 7 f.

²⁸⁷ Vgl. Bedenkenanzeige Nr. 333 – Fortführung Inbetriebnahmen BMA im FGT – Gesamt, I (FBB) Bd. 101, Bl. 11.

²⁸⁸ Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2008, WP 18/7, S. 44.

²⁸⁹ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 20.

²⁹⁰ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 37.

²⁹¹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 53.

Zeuge Steffen Göbel: „Die Firma ROM hat die Eigenart, immer, wenn wir mit der einen Zielterminplan vereinbart haben, am nächsten Tag – Sie nennen das „Unterstützungsbedarf“, also dort, wo für Leistungen noch eine Planung zu erbringen ist, dass der exorbitant nach oben schießt. Da gibt es dann zwei Kollegen von mir, die mit der OÜ, mit denen zusammensitzen und diese Planungsbedarfe durchgehen. Das hat dann am Ende 20 Prozent Substanz, aber man hat wochenlang gesessen, um das auseinanderzuklamüsern.“²⁹²

Den Vorwurf einer ungewöhnlichen Handhabung des Claimings wies der in der Geschäftsführung von ROM tätige Zeuge Jürgen Sautter in seiner Vernehmung ausdrücklich zurück:

Zeuge Jürgen Sautter: „Also ich würde sagen, das ist die klassische Reaktion dessen, der seine Hausaufgaben nicht erledigt. Weil, eine Bedenkenanzeige nach VOB – die ja im Übrigen rechtmäßig ist – gibt es nur, wenn die Planung so schlecht ist, dass wir als Fachunternehmen Bedenken haben, sie umzusetzen. Und ich glaube, wenn man sich da der Rechtsmittel bedient, die die VOB ja im Übrigen zulässt, um eben ein ausgewogenes Verhältnis zu schaffen, dann ist es nicht ganz korrekt, wenn man genau das jetzt in Frage stellt und sagt: Die können die VOB lesen! – Selbstverständlich können wir einen Vertrag und eine VOB lesen.“²⁹³

Auch der zuständige Projektleiter von ROM, der Zeuge Peschka, hielt die Anmeldung von Unterstützungsbedarf für berechtigt. In Bezug auf die Äußerung des Zeugen Wilk, ROM habe immer kurz nach dem die Beseitigung einer bestimmten Anzahl Mängel innerhalb eines bestimmten Zeitraums vereinbart worden sei, hinsichtlich einer großen Zahl von Mängeln Unterstützungsbedarf in Bezug auf die Planung angemeldet²⁹⁴, sagte der Zeuge Peschka in seiner Vernehmung:

Zeuge Gunnar Peschka: „Unterstützungsbedarf gibt es verschiedenen, hier spricht er ja von Planungsunterstützung. Das heißt, wenn wir eine Planung bekommen, wir haben hier in dem Bereich eine Trasse zu bauen, und dort steht nicht die Höhe drin, dann fragen wir natürlich die Höhe ab oder die Länge, denn dort sind ja auch Drittgewerke. Da überall ja noch gearbeitet wird, kann es ja sein, dass wir ohne diese Leistung, also diese Höhenangabe zum Beispiel, unsere Trasse in einer Höhe bauen, wo ein Drittgewerk seine Rohrleitung oder etwas anderes langbauen will. Deshalb möchten wir schon abgestimmte Angaben haben, wo wir was hinbauen sollen, aber das ist doch normal.“²⁹⁵

Schlussendlich erachtete auch die Bauleitung der FBB selbst das Handeln der Firmen für legitim. Der Zeuge Herrmann, ab Frühjahr 2017 Bauleiter der Flughafengesellschaft und Nachfolger von Herrn Marks, antwortete auf die Frage zum Spannungsfeld und den verschiedenen Interessenlagen zwischen den ausführenden Firmen und der FBB wie folgt:

Zeuge Peter Herrmann: „Das, was da teilweise unterstellt wird, dass die da alle auf Zeit spielen und so weiter, das kann ich nicht bestätigen. Wir schulden den

²⁹² Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 53.

²⁹³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 66.

²⁹⁴ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 22.

²⁹⁵ Zeuge Peschka, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.1.2020, WP 18/22, S. 34.

Baufirmen eine Planung, das Bausoll. Die Firma Siemens steuert Anlagen der Firma Caverion, Anlagen des Aufzugerstellers, Elektroanlagen und so weiter und so weiter [...] Und dieses Soll, was sie da zu regeln hat, das müssen wir denen geben, in Form einer entsprechenden Ausführungsplanung. Das Steuerungs- und Regelungsunternehmen, als auch das Elektrounternehmen sind ja immer die letzten in der Kette, [...] und wenn das nicht klipp und klar zu Ende geplant ist, dann ist natürlich die Planung der Elektroanlage auch obsolet. Demzufolge bin ich nicht der Meinung, dass die Firmen grundsätzlich große Schlawiner sind und uns über den Löffel balbieren wollen. [...]“²⁹⁶

Das Aufsichtsratsmitglied Woop beschrieb den hier zu Tage tretenden strukturellen Interessenkonflikt zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer:

Zeuge Gerry Woop: „Das ist als Prozess besprochen worden auf unserer Flug- und Betrachtungshöhe, die wir da haben. Das Problem ist damit auch klar gewesen. Zum einen – – Also, beides stimmt sozusagen. Es gibt dieses natürlich auch im Bauwesen: Zahlreiche Menschen, auch bei der FBB, auch in anderen Unternehmen sind ja nur damit beschäftigt, die Rechnungen klarzustellen. Die Objektüberwachung schaut ja dann: Was sind hier für Leistungen erfolgt, welche nicht? – und so. Und dann sind die Juristen dabei. Das wird also ganz engmaschig betrieben, und insofern: Es gibt natürlich auch immer ein Interesse von Unternehmen, dass, wenn sie dort mit ihrer Leistung nicht ganz klarkommen, dass sie dann auch andere Akteure benennen. Also das ist als Prozess beschrieben.“²⁹⁷

Häufig sei seiner Ansicht nach die rein juristische Auseinandersetzung über die konkreten Behinderungssachverhalte zur Lösung dieses Konfliktes nicht zielführend gewesen. Es sei stattdessen zu ermitteln gewesen „wie man die Akteure zueinander bringt oder das Problem löst“.²⁹⁸ Angesichts der Komplexität dieser Aufgabe bewertete der Zeuge Dr. von Damm die Empfehlung des „Sprint“-Berichts, Schwierigkeiten mit Auftragnehmern durch ein straffes „Nachhalten“ der von Firmen und Objektüberwachung vertraglich geschuldeten Leistungen²⁹⁹ vorzubeugen, als „floskelhaft“:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Für mich klingt das ein bisschen floskelhaft, wenn ich ehrlich sein soll. Also, es ist gar keine Frage, so lange wir einen belastbaren Vertrag haben, klare Regelungen, klare vertragliche Verpflichtungen, heißt das, dass wir einfach keine Luft ranlassen: Wir prüfen nach den Regeln, und ungerechtfertigte Forderungen werden klar zurückgewiesen. Und umgekehrt werden auch eigene Ansprüche – Verzugsansprüche, Mangelansprüche – durchgesetzt. Sagen wir mal, das ist eigentlich eine Selbst – – Was anderes kann ich mir darunter nicht vorstellen. Ansonsten wirkt, wie gesagt, auf mich der Satz erst einmal relativ floskelhaft.“³⁰⁰

Der Zeuge Bräuer schilderte seine Erfahrungen mit dem Umgang von Behinderungsanzeigen wie folgt:

²⁹⁶ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.8.2019, WP 18/15, S. 21.

²⁹⁷ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 40.

²⁹⁸ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 40.

²⁹⁹ „Gesamtbericht SPRINT BER Nr. I/14“, I (FBB) Bd. 29, Bl. 1 ff. (11).

³⁰⁰ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 81.

Zeuge Ronald Bräuer: „Also die Anzahl weiß ich nicht, aber es gab Hunderte. In aller Regel wurden die entgegengenommen, abgeschmettert – fertig, aus, Schluss.“³⁰¹

2. Ergänzungsvereinbarungen

Ergänzungsvereinbarung sind nachträgliche oder zusätzliche Regelungen, die Vertragsparteien in Bezug auf einen bestimmten Vertragsgegenstand treffen. Vor allem im Zusammenhang mit der gescheiterten Inbetriebnahme im Juni 2012 ergab sich die Notwendigkeit die zukünftige Zusammenarbeit mit den bauausführenden Unternehmen insbesondere in terminlicher Hinsicht neu zu regeln, sodass es zum Abschluss von zahlreichen Ergänzungsvereinbarungen mit den bauausführenden Unternehmen kam. Beispielhaft nannte der Zeuge Schultz folgende Regelungen, die mit seinem Unternehmen in Ergänzungsvereinbarungen getroffen worden seien:

Zeuge Axel Schultz: „Durch die Bauzeitverzögerungen sind jegliche vertragliche Rahmen aus den Fugen geraten und waren an der Stelle neu zu regeln. Gleichzeitig, wie die Ergänzungsvereinbarung 3, war es der Wunsch des Bauherrn, uns zusätzliche Leistungen zu übergeben, weil er bei uns die Fachkunde wusste, und es gab auch formelle Dinge, wie zum Beispiel eine Ergänzungsvereinbarung 8, in der geregelt wurde, dass eben die uns beauftragte Leistung des TÜV bei uns gekündigt wird und das in Abgrenzung der erbrachten Leistung und der nichterbrachten Leistung. Und somit gibt es die Nomenklatur, die aber an der Stelle auch formelle Hintergründe hat.“³⁰²

Mit den zusätzlichen Vereinbarungen sollte in der Regel einerseits die Abgeltung bereits erbrachter Leistungen erreicht werden, auch soweit sie als Nachtragsforderungen geltend gemacht wurden. Andererseits sollten die zukünftig noch geschuldeten Leistungen als Bausoll definiert und diesbezüglich konkrete, möglichst pönalisierte Fertigstellungstermine vereinbart sowie die entsprechende Vergütung pauschaliert werden. Der Zeuge Woop erläuterte, welche Fragen sich im Zusammenhang mit dem Abschluss der Ergänzungsvereinbarungen gestellt hätten:

Zeuge Gerry Woop: „Das Thema Ergänzungsvereinbarung ist ein immer wiederkehrendes und eines, wo ich kritisch auch nachgefragt habe vielfach und immer mit der Situation konfrontiert gewesen bin, dass das Ergänzungsvereinbarungen sind, an sich eine normale Sache am Bau, dass also ein bestimmtes Bausoll sozusagen noch geklärt wird, und dass man versucht, Pauschalierungen zu erreichen. [...] Aber es war genau in der Phase 2017, als in diesem Bottom-up-Prozess der Zeitplan aufgestellt werden sollte, wo man natürlich wissen musste, auch von Caverion als einem der Träger, die einen kritischen Pfad dort zu verantworten hatten: Wie lange brauchen die für ihre Leistungen? – Und parallel dazu ist dann immer die Debatte: Was haben die eigentlich gemacht, und was kostet das alles? – In dieser Ergänzungsvereinbarung hat man dann immer das im Rückblick und vereinbart nach vorne: Das ist noch das Bausoll, und das müsstet ihr bis da und dahin dann machen. – Dann versucht man natürlich Anreizsysteme zu schaffen und zu sagen: So und so viel Geld kommt da rein! – Deswegen haben wir in

³⁰¹ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 10.

³⁰² Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 33.

der Regel von Berliner Seite aus auch nach der Pönalisierung gefragt. Da hatte ich mehrere Punkte dann, wo ich immer gesagt habe: Wie ist denn das pönalisiert?“³⁰³

Sofern eine abschließende Regelung folglich durch die genaue Kenntnis der bereits erbrachten und zukünftig notwendigen Leistungen bedingt sei, führte der Zeuge Dr. von Damm als Grund für die große Anzahl von Ergänzungsvereinbarungen die fehlende Terminstabilität und Kenntnis des Bausolls in der Vergangenheit an.³⁰⁴ Erst in den Jahren 2018 und 2019 seien „belastbare Terminvereinbarung“ möglich geworden:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Das hat letztendlich mit der Kenntnis des Bausolls zu tun. Also letztendlich eine wirklich belastbare Terminvereinbarung ist nur dann möglich, wenn ich das Bausoll und auch die Bauumstände und damit einhergehend einen belastbaren Rahmenterminplan habe. Rahmenterminplan heißt: ein Terminplan, der das gesamte Bauvorhaben betrifft, gewerkübergreifend. Und das hat schlichtweg jahrelang nicht bestanden. Das heißt also, Rahmenterminpläne mussten aufgrund neuer Erkenntnisse, das Bausoll betreffend, wieder geändert werden, und das hat sich mehrfach wiederholt. Deshalb waren auch wieder neue Vereinbarungen erforderlich.“³⁰⁵

Der Zeuge Hoffmann erklärte wie Nachtragsforderungen Eingang in die Ergänzungsvereinbarungen gefunden hätten:

Zeuge Tino Hoffmann: „Also in der Regel ist es, wie gesagt, so gewesen: Der Kunde ordnet an, wir stellen Nachträge. Die machen dann die Prüfprozesse; das ist sehr langwierig. Und es hat sich in den Jahren immer wieder ein Nachtragsstau gebildet, wo wir nicht in der Lage sind, eine Rechnung legen zu können so lange, wie die Beauftragung nicht durch ist. Und das ist natürlich mit der Zeit unzufriedenstellend, und dann ist es in der Regel dazu gekommen, dass man dann gesagt hat: Okay, jetzt nehmen wir eine Anzahl Nachträge und vereinbaren die in einer Ergänzungsvereinbarung – vorausgesetzt, dass der Prüfprozess durch ist. – Das ist ein Teil.“³⁰⁶

Der Zeuge Dr. von Damm führte aus, dass es im Rahmen der Verhandlung von Ergänzungsvereinbarungen habe passieren können, dass Unternehmen in Bezug auf die Nachtragsforderungen Verhandlungsergebnisse erzielt hätten, die über das hinausgegangen seien, was bei der Nachtragsprüfung seitens der Flughafengesellschaft ermittelt worden sei. Dies sei teilweise auf fehlende objektive Bewertungsmaßstäbe zurückzuführen und teilweise darauf, dass in Hinblick auf andere Interessen Kompromisse gefunden würden.³⁰⁷ Beispielsweise habe man im Rahmen der 15. Ergänzungsvereinbarungen mit dem Unternehmen Caverion zuvor streitige Nachtragsforderungen erledigt.³⁰⁸ Der Zeuge beschrieb in seiner Vernehmung die Dokumentation entsprechender Abweichungen:

³⁰³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 81.

³⁰⁴ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 44.

³⁰⁵ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 44.

³⁰⁶ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 61.

³⁰⁷ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 80.

³⁰⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 80.

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Nein, eigentlich nicht. Also es ist letztendlich gerade jetzt – – Was dieses Thema anbelangt, haben wir auch in den letzten Jahren da unsere Prozesse massiv, sage ich mal, verbessert. Mittlerweile ist es so, dass, wenn ein Verhandlungsergebnis erzielt wird, das oberhalb des reinen Prüfergebnisses liegt, dieses Verhandlungsergebnis dokumentiert werden und begründet werden muss. Das heißt also, es gab sicherlich schon mal – – Es kommt vor, dass es Entscheidungen gibt, wo das Prüfergebnis, sagen wir ein Kompromiss gefunden wurde, aber es wird immer sauber dokumentiert, was dazu geführt hat, ob es jetzt sachliche Erwägungen sind, ob es – – Häufig ist es ja so – – Gerade im Bereich der Preisfindung gibt es keine objektiven Messkriterien. Also, der Aufwand für bestimmte Tätigkeiten kann so oder so eingeschätzt werden, gerade, wenn es vorkalkulatorisch ist, das heißt also, die Arbeiten noch nicht erbracht worden sind. Oder in wenigen Beispielen gab es auch eine rein wirtschaftliche Entscheidung. Es wird aber, wie gesagt, alles dokumentiert und in sogenannten Nachtragsakten dann auch niedergelegt.“³⁰⁹

In Bezug auf die Pönalisierung von konkreten Terminvereinbarungen beschrieb der Zeuge Woop das Dilemma, das sich aufgrund der Abhängigkeit von den bauausführenden Unternehmen ergab:

Zeuge Gerry Woop: „Da kam dann aber oft die Antwort, dass das nicht ganz einfach ist, weil wir natürlich unter Druck standen. – Man kann diese Firmen nicht einfach auswechseln. Also so was wie Caverion, wenn die so viele Meter Stränge da gelegt haben, dann kriegt man die, auch wenn man jetzt böse wäre und die pönalisieren würde, nicht vom Acker, ohne selber einen riesigen Schaden zu haben. Und das ist immer das Dilemma gewesen. Wenn wir dort Entscheidungen zu treffen hatten zu Ergänzungsvereinbarungen, war das letztlich immer unterm Strich mehr Geld für die Hoffnung, dass sie das gut und pünktlich fertigstellen. Hat am Ende des Tages geklappt, aber es kamen immer wieder Ergänzungsvereinbarungen, auch mit mehreren dieser Akteure. Und es ist nicht ganz einfach, in einem Aufsichtsrat dann immer zu sagen, ja, weil es immer so relativ alternativlos erscheint.“³¹⁰

Zu einem entsprechenden Ergebnis kam die Interne Revision:

„Das genannte Ausscheiden von Hauptakteuren hat für die FBB zu schwierigen Vertragssituationen mit den Gewerken und Planern geführt, welche die Ausführung übernommen haben. Deren Steuerung erfolgt im Spannungsfeld von Anreizsystemen und dem Einfordern von Leistungen über Eskalation. Dadurch entstehen Konflikte, die in der unterschiedlichen Interessenslage der ausführenden Firmen und der FBB begründet sind.“³¹¹

³⁰⁹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 69.

³¹⁰ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 81.

³¹¹ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031: „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrnfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 8.

3. Konkrete Vereinbarungen zur Beschleunigung der Fertigstellungsprozesse

Insbesondere im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines neuen Rahmenterminplans³¹² unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof Dr. Lütke Daldrup strebte man an, die gewonnenen Erkenntnisse in verbindliche Vereinbarungen mit den bauausführenden Unternehmen über die bis zur Fertigstellung noch geschuldeten Leistungen, die jeweiligen Fertigstellungstermine und eine entsprechende pauschalierte Vergütung zu überführen.

Wie beschrieben³¹³ erfolgte die Tätigkeit der bauausführenden Unternehmen zwischenzeitlich auf der Grundlage des ursprünglichen, teils durch Ergänzungsvereinbarungen modifizierten Vertragswerkes durch die Anordnung von Leistungen und die Abrechnung von Nachträgen. Soweit in diesem Kontext der Vorwurf im Raum stand, die Unternehmen sperrten sich grundsätzlich gegen die vertragliche Fixierung ihrer Leistungspflicht, weil die Arbeit auf der Grundlage der Anordnungen von Leistungen und Abrechnung auf Stundenbasis für sie vorteilhaft sei, traten sowohl der Zeuge Hoffmann von Bosch³¹⁴ als auch der Zeuge Schultz von Siemens dem entgegen:

Zeuge Axel Schultz: „Das könnte man meinen, ja. Ich möchte gerne grundsätzlich noch mal was sagen. Wir waren in Spitzenzeiten bis zu 150 Personen auf der Baustelle, und wir haben durch die vielen Änderungen eine Bauzeit eben von den elf Jahren gehabt, und in dieser Zeit konnten wir an vielen anderen Stellen am Markt nicht teilnehmen, weil das Personal gebunden war. In der Fertigstellung der Entrauchungssteuerung musste ich zu anderen großen, geschätzten Kunden fahren und auf dem Vertrauen, was wir uns erarbeitet hatten, bitten, dass wir Aufträge über die Zeit länger ziehen können, weil, sonst hätten wir die Menge an Menschen – Fachleuten – nicht zusammenbekommen, diese Leistung zu bekommen. Und da das Spezialkräfte sind, können Sie die nicht auch einfach irgendwo mit dazukaufen, das geht nicht.“³¹⁵

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup erklärte in seiner Vernehmung im September 2018 hinsichtlich der Verhandlungen mit den bauausführenden Unternehmen zum damaligen Zeitpunkt:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Mit den Firmen Siemens, ROM, Bosch und Caverion, wir haben mit der Firma Caverion im Dezember eine neue Vereinbarung treffen können, im Dezember '17. Mit der Firma Bosch im Frühjahr, ich meine, es sei im Mai, es könnte aber auch Juni gewesen sein, eine Vereinbarung treffen können. Gleiches haben wir mit der Firma T-Systems tun können. Mit der Firma Siemens waren bis zum Einsetzungsbeschluss Untersuchungsausschuss Gespräche aufgenommen. Mit der Firma ROM waren zum damaligen Zeitpunkt sehr lose Gespräche aufgenommen.“³¹⁶

³¹² Vgl. unten B.IV.

³¹³ Vgl. A.II.4.a.

³¹⁴ Vgl. A. III.1.b.

³¹⁵ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 31.

³¹⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 28.

a. Pauschalierungen, fixe Fertigstellungstermine und Bonus/Malus-Regelungen

Um die Einhaltung der Rahmenterminplanung sicherzustellen, bedurfte es insbesondere der vertraglichen Fixierung konkreter Fertigstellungstermine. Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup stellte insofern die Pönalisierung dieser Termine mithilfe von sog. „Bonus/Malus-Klauseln“ als ein wichtiges Instrument dar, um die Abarbeitung der noch vorhandenen Mängel auf eine sichere Grundlage zu stellen.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Seit Beginn des Jahres, vor dem Hintergrund eines verlässlichen Eröffnungstermins, ist es uns auch gelungen, mit wichtigen Firmen neue vertragliche Regelungen auszuhandeln. Wir konnten Pauschalierungen erreichen, Bonus- und Malusregelungen vereinbaren, auch internationale Firmen wie Bosch haben sich auf diesen Weg eingelassen. Damit gewinnen wir die notwendige Sicherheit, am BER verlässlich die noch vorhandenen Mängel abzarbeiten, damit wir komplett fertigwerden.“³¹⁷

Mit Bosch ist in der 11. Ergänzungsvereinbarung ein vertraglicher Bonus in Höhe von 1.000.000 € verabredet worden, sofern die Fertigstellung der Anlagen bereits einen Monat früher als vereinbart gelungen wäre. Dieser Bonus hat sich um 50.000 € für jeden weiteren Werktag (sog. Malus-Regelung) vermindert.³¹⁸ Bei einer schuldhaften Überschreitung des Termins für den Start der Wirkprinzipprüfung hätte Bosch für jeden Werktag des Verzugs eine Vertragsstrafe in Höhe von 30.000 €, höchstens jedoch 1.000.000 € zu zahlen gehabt.³¹⁹

Der Zeuge Göbel erklärte, dass die Vereinbarung pönalisierter Fertigstellungstermine angesichts des Zustandes, in dem sich das Projekt befunden habe, nur auf freiwilliger Basis habe erfolgen können.

Zeuge Steffen Göbel: „Meiner Erfahrung nach können Sie mit einer Firma, einen pönalisierten Fertigstellungstermin genau einmal an einem Projekt vereinbaren, das ist am Anfang. Wenn Sie diesen Termin es nicht schaffen zu halten, sind Firmen wie Caverion, Siemens, Bosch – wobei beide Letztgenannte ich als sehr seriös kennengelernt habe, letztendlich in den Gesprächen, die ich mit denen führen musste und Verhandlungen oder Imtech sowieso oder ROM, immer in der Lage, mit ihrem Claim Management sie vor sich her zu treiben. Und wenn Sie dann noch – – Wie gesagt, ich war 2013 nicht dabei, aber wenn Sie so eine Situation kommen, wo Sie in einer Art gleitenden Planung die Dinge heilen müssen, ist es kaum möglich, noch eine vertragliche Regelung zu finden.“³²⁰

Die Unternehmen hätten sich zwar zu dem Terminplan bekannt und erklärt sich daran halten zu wollen, sie hätten sich aber „natürlich auf keinen Fall auf eine Pönale eingelassen.“³²¹ Diesbezüglich habe es nur zwei Ausnahmen gegeben:

³¹⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 22 f.

³¹⁸ Vgl. 11. Ergänzungsvereinbarung Generalunternehmerleistungen Ausführung Sicherheitstechnik Fluggastterminal und Betriebsspezifische Gebäude Vergabepaket 7.4, I (FBB) Bd. 91, Bl. 168 ff.

³¹⁹ Vgl. 11. Ergänzungsvereinbarung Generalunternehmerleistungen Ausführung Sicherheitstechnik Fluggastterminal und Betriebsspezifische Gebäude Vergabepaket 7.4, I (FBB) Bd. 91, Bl. 168 ff.

³²⁰ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 6 f.

³²¹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 6 f.

Zeuge Steffen Göbel: „Die Firma Caverion hat mit uns, also mit Ihnen und mit uns sozusagen, eine Zielvereinbarung abgeschlossen, die sowohl eine Bonus- als auch eine Pönale-Regelung enthält, wenn sie bestimmte Projektziele nicht erreicht. Und das gleiche gilt für die Firma Bosch. Die Firma Siemens hat sich darauf nicht eingelassen, hat allerdings ihre ÜSSPS – das war der Hauptpunkt, der nicht fertig war – termingerecht fertiggestellt und auch der Abnahme zugeführt, sodass das Thema nicht mehr steht. Die Firma ROM als Nachfolgeorganisation der Imtech – die FBB selbst, die Kollegen sowieso und ich als Dienstleister haben das mehrfach versucht in mehreren Runden noch mit der übergeordneten Konzernleitung. Die Firma ROM hatte eine derartig vertraglich gute Position, dass die sich auf keine Pauschalierung und auf keine pönalisierte Vertragsregelung mehr einlässt, chancenlos.“³²²

Der Zeuge Dr. von Damm führte aus, dass Vertragsstrafenregelungen zwar grundsätzlich sinnvoll seien, da von ihnen ein erkennbarer und merklicher Druck auf die Unternehmen ausgehe, vereinbarte Zieltermine auch einzuhalten.³²³ Er machte jedoch auch deutlich, dass die tatsächliche Durchsetzung einer Vertragsstrafe problembehaftet bleibe, da ihr Wirksamwerden auch die konkrete Verantwortung der betroffenen Firma für die Terminüberschreitung voraussetze, was bei einem allein verantwortlichen Generalplaner denkbar sei, nicht jedoch, wenn mehrere Gewerke eng miteinander verwoben seien und durch verschiedene Unternehmen verantwortete Bauabläufe parallel abliefen.³²⁴ So sei bei Caverion eine in der Ergänzungsvereinbarung vorgesehene Malus-Regelung trotz Überschreitung eines Termins für eine bestimmte Bauleistung nicht zur Anwendung gekommen, da die Verantwortung für die nicht termingerechte Umsetzung Caverion nicht anzulasten gewesen sei.³²⁵

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Mit der Firma Caverion wurden auch mehrere Ergänzungsvereinbarungen abgeschlossen. Eine, die vorletzte, auf die Bauzeit bezogene Ergänzungsvereinbarung war die 15. Ergänzungsvereinbarung. Die sah als Fertigstellungstermin – jetzt muss ich überlegen –, ich glaube, den 31. Oktober 2018 oder den 31.08.2018 vor. Ich weiß es nicht mehr ganz genau. Jedenfalls war dieser Termin pönalisiert, und dieser Termin wurde auch nicht eingehalten. Es gab deshalb am Ende auch – – Wir haben die Vertragsstrafe nicht gezogen. Nachdem wir allerdings sehr lange Diskussionen hatten, nachdem wir auch eine externe Expertise eingeholt hatten – – Das Thema war lange umstritten, aber letztendlich zeigte sich, dass die Verschiebung des Termins nicht der Firma Caverion anzulasten war. Wir haben dann in der Folge eine weitere Ergänzungsvereinbarung abgeschlossen. Ist jetzt noch aktiv.“³²⁶

Laut dem Zeugen Göbel sei die Vereinbarung dennoch insofern erfolgreich gewesen, als die dort vereinbarte konkrete Terminzusicherung zu einer erheblichen Verbesserung der Leistungsbereitschaft des Unternehmens geführt habe.³²⁷

³²² Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 7.

³²³ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 47.

³²⁴ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 47.

³²⁵ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 47.

³²⁶ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 47.

³²⁷ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 9.

Im Zuge der Verhandlungen über jene 15. Ergänzungsvereinbarung sei allerdings auch die Flughafengesellschaft zu erheblichen Zugeständnissen gegenüber Caverion bereit gewesen. So kam eine von der Geschäftsführung in Auftrag gegebene rechtsgutachterliche Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass ein Abschluss der in Rede stehenden Ergänzungsvereinbarung zwar grundsätzlich rechtlich vertretbar und sinnvoll erscheine, allerdings nur unter dem Gesichtspunkt „der im Verhandlungswege von der FBB [...] akzeptierten finanziellen Zugeständnisse – in Gestalt einer tendenziell großzügigeren Bewertung von Nachtragsforderungen des Auftragnehmers und eines weitgehenden Verzichts auf eigene Gegenforderungen und Abzüge [...]“³²⁸ In Anbetracht der differierenden Positionen zwischen Caverion und der Flughafengesellschaft hätte diesbezüglich die Gefahr einer mehrjährigen und kostenintensiven rechtlichen Auseinandersetzung bestanden, an deren Ende auch eine Insolvenz der Fa. Caverion nicht hätte ausgeschlossen werden können.³²⁹

Der Geschäftsführer der FBB Prof. Dr. Lütke Daldrup führte aus, dass ein Streitfall mit der Fa. Caverion auch für die Flughafengesellschaft wirtschaftlich nachteilig gewesen wäre, da man sich einen neuen Auftragnehmer hätte suchen müssen, der wohlmöglich die Leistungen des Vorauftragnehmers nicht akzeptiert hätte.³³⁰ Überdies bestätigte er, dass die Gefahr einer Insolvenz von Caverion bei den in Rede stehenden Beträgen durchaus bestanden hätte.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Zumindest hatten wir den Eindruck, dass die deutsche Niederlassung sehr stark defizitär ist. Wir haben uns da schon kundig gemacht, und wir waren nicht ganz sicher, ob das gut geht, wenn wir im Streit enden, weil da ging es dann plötzlich um einen namhaften zweistelligen Millionenbetrag, der dann bei denen ausstehend gewesen wäre, und es hätte durchaus zu einer Insolvenz der deutschen Niederlassung kommen können; das ist ja eine finnische Firma. Es war nicht sicher, wie es bei denen weitergeht. Die sind da ja auch ziemlich schnell dabei, mal Niederlassungen platt zu machen.“³³¹

Ähnlich verhielt es sich mit der Vereinbarung eines pönalisierten Fertigstellungstermins mit Bosch aus dem Oktober 2020, in der eine Fertigstellung der Anlagen bis Februar 2019 vorgesehen war. Der Zeuge Hoffmann von Bosch äußerte in seiner Vernehmung, dass das für diesen Termin vereinbarte Bausoll erbracht worden sei. Allerdings habe sich zwischenzeitlich das zur Fertigstellung erforderliche Bausoll verändert, sodass als Fertigstellungstermin nunmehr März vorgesehen worden sei.

Zeuge Tino Hoffmann: „In dem Termin steckt immer ein konkretes Leistungssoll. Das heißt also, wir haben sowohl zu dem 8. Februar konkret festgelegt, was bis dahin zu bauen ist, also welche Anordnungen umzusetzen sind, welcher Stand der Brandschutzmatrix umzusetzen ist und welcher Planungsstand. Alle Änderungen, die da nachträglich gekommen sind, haben letztendlich zu der zweiten Terminvereinbarung – die Sie eben genannt haben, der 29.03 – geführt. Und vielleicht ein Beispiel: Es sind Szenarien geändert worden, gerade in dem Bereich Mainpier Mitte. Es sind Brandabschlüsse verändert worden, also da gab es geänderte Vorgaben, es gab geänderte Vorgaben für Löschtechnik, und die haben wir gemäß

³²⁸ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 144. Sitzung des Aufsichtsrates vom 15.12.2017, I (FBB) Bd. 55, Bl. 106 ff. (2).

³²⁹ Ebd., Bl. 106 ff. (2 f.).

³³⁰ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 103.

³³¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 103.

den vorgegebenen Planungen dann eingebracht, in dem kurzen Zeitraum. Aber das sind zusätzliche Leistungen, die beziehen sich ja dann nicht auf das terminlich vereinbarte Leistungssoll am 08. Februar, sondern sind dann auf den 29.03. terminiert worden.“³³²

Der Zeuge Herrmann bestätigte insofern, dass die mangelnde Fertigstellung nicht unbedingt dem konkreten Unternehmen angelastet werden könne:

Zeuge Peter Herrmann: „Ich will das sich ganz allein auf die Planung abstellen. Es gibt ganz einfach da kein schwarz und weiß. Es gibt da ganz einfach auch Dinge zwischendrin. Das sind sowohl Planungen, das sind sowohl Klarstellungen als auch Baufreiheiten. Wenn irgendwo ein Netzteil, das Strom kriegen muss, keinen Strom hat, dann kann ich das nicht unbedingt dem Bosch anlasten. Wenn da Bestandteile geklaut werden, gestohlen werden, Koppler oder wie auch immer, oder wenn ein Trockenbauer oder ein Kernbohrer eine Leitung abreißen, weil die sich selbst Baufreiheit schaffen, dann ist es immer sehr schwierig zu sagen: Du böser Bosch hast deinen Termin nicht geschafft. – Also, es ist hier am Tisch alles sehr – – , ich sage mal, vielleicht schwarz-weiß. In der Realität draußen ist es schon anders.“³³³

Der Zeuge Dr. von Damm erläuterte, warum die Vereinbarung des neuen Fertigstellungstermins im Interesse der Flughafengesellschaft gewesen sei:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Es ist richtig, in dem Vertrag gab es eine Bonus-Malus-Regelung. Hier müsste man vielleicht wissen, dass, wenn ein Termin nicht eingehalten wird aufgrund von Umständen, die der Auftragnehmer nicht zu verantworten hat, dann heißt das nicht automatisch, dass der Vertragstermin jetzt dahin ist, also nichtig ist, sondern er verschiebt sich lediglich. Das war auch ein langes Thema mit der Firma Bosch. Die Malus-Regelung ist ja bekanntermaßen ein Druckmittel gegenüber der Unternehmung, und wir wollten – – Die Flughafengesellschaft war sich bewusst, dass die Umstände, die zu einer Verschiebung des Termins gehörten, auch in die Sphäre der FBB fallen bzw. in die der Erfüllungsgehilfen der FBB, aber wir wollten natürlich die Malus-Regelung nicht aufgeben, und deshalb kam es zu einer Verschiebung des Vertragstermins, ohne die Malus-Regelung aufzugeben.“³³⁴

Der Zeuge Schultz erklärte die Tatsache, dass mit Siemens weder eine Pauschalierung noch die Fixierung eines konkreten Fertigstellungstermins erfolgt sei, ebenfalls mit der unzureichenden Konkretisierung des Bausolls durch die Flughafengesellschaft:

Zeuge Axel Schultz: „Wir waren bereit, in eine Pauschalierung zu gehen, aber dem Auftraggeber war es nicht möglich einen endständigen Planungsstand zu erzeugen, und der ist die Grundlage, dass wir eine Pauschalierung vereinbaren können, weil sie sonst an der Stelle keinen Rahmen haben.“³³⁵

Entsprechend äußerte sich der Zeuge Sautter von ROM:

³³² Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2018, WP 18/24, S. 12.

³³³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 32 f.

³³⁴ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 46.

³³⁵ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 43.

Zeuge Jürgen Sautter: „Ich gehe davon aus, dass mein Kollege das kommuniziert hat, weil, da haben wir eine gleichlautende Meinung. Das gibt es ja auch in anderen Bauvorhaben, dass man von uns gerne eine Pauschalvereinbarung hätte, aber das Leistungsbild nicht exakt genug spezifizieren kann. Da machen wir das auch nicht. – Warum die FBB dazu neun Monate braucht, das kann ich Ihnen nicht beantworten.“³³⁶

Der Zeuge führte diesbezüglich weiter aus:

Zeuge Jürgen Sautter: „[...] wir haben die Interessenslage: sind für ein Unternehmen verantwortlich, für unsere Mitarbeiter, und werden keine Pauschalvereinbarung unterschreiben, die einseitig offen ist, weil nicht definiert ist, was wir für das Geld alles tun sollen oder vielleicht auch nicht. – Dann muss schon jemand die Hausaufgabe erledigen und diese noch offene, zu pauschalierende Leistung exakt umschreiben. Dann können wir das machen. – Aber ich glaube, das kriegt dort niemand hin.“³³⁷

Ferner sagte er aus:

Zeuge Jürgen Sautter: „Wenn wir nur auf Zuruf arbeiten, dann macht so ein Bonus-Malus-System keinen wirklichen Sinn, weil ich kann ja die Anforderungen, die man an uns stellt, Woche für Woche, überhaupt nicht einschätzen. Ich kann auch nicht sagen, ob man das schneller hibekommt, weil – ich weiß es schlichtweg im Voraus nicht.“³³⁸

b. Zugang zu Unternehmenssachverständigen

Eine weitere Maßnahme zur Beschleunigung der Baumaßnahmen durch einen verbesserten Informationsfluss stellte die vertragliche Verpflichtung der für die einzelnen Gewerke beauftragten Prüfsachverständigen an die Flughafengesellschaft als Bauherrin dar.

Diesen Prüfsachverständigen oblag die baubegleitende Begehung von Teilflächen, Funktionsprüfungen und die Dokumentation der Prüfergebnisse, wobei Prüflücken und Prüfgrenzen in den entsprechenden Berichten ausgewiesen werden mussten.³³⁹ Anders als der sog. „Übergeordnete Sachverständige“³⁴⁰ standen sie in einem Vertragsverhältnis mit den Errichtern der sicherheitstechnischen Anlagen, d.h. mit dem jeweiligen bauausführenden Unternehmen.³⁴¹ Daraus habe sich nach übereinstimmenden Zeugenaussagen das Problem ergeben, dass weder der Übergeordnete Sachverständige noch die Flughafengesellschaft als Bauherrin Anweisungen für deren Prüfung habe geben oder Zugriff auf die dort ermittelten Ergebnisse habe erlangen können.³⁴² Dieses Problem beschrieb der Zeuge Göbel wie folgt:

³³⁶ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 64.

³³⁷ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 63.

³³⁸ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 41.

³³⁹ Präsentation „Projekt: BER“ des TÜV Rheinland als Anlage zum Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 268 ff. (392).

³⁴⁰ Vgl. unten A.VII.

³⁴¹ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 11.

³⁴² Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 11; Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 54.

Zeuge Steffen Göbel: „Bis 2017, ich glaube sogar im Frühjahr oder Sommer 2017, haben wir das geändert. Als ich in das Projekt gekommen bin, war die Vertragslage so – es ist aus meiner Sicht auch eine Besonderheit im branden-burgischen Baurecht –, dass sie diesen übergeordneten Sachverständigen haben. Es gab Sachverständige bei den Firmen, sprich: Caverion, Siemens, Imtech, Bosch, etc. die haben am Ende die Qualität und die Abnahmefähigkeit der Anlage bestätigt. Also die Firma hat gemeldet: Ich habe fertig, und hat dazu den Schein ihres Sachverständigen vorgelegt. Dann hat der übergeordnete Sachverständige das noch mal überprüft und hat die entsprechend bekannten Mängellisten vorgelegt dazu. Und wir hatten, jetzt hätte ich Phänomen gesagt, oder das ist Quatsch – – Wir hatten den Zustand, dass die Firmen natürlich auch den ÜSV ungern in ihre interne Abwicklung haben reinblicken lassen oder den Zustand ihres Gewerks so transparent offen zu legen, wie der ÜSV sich das gewünscht hat. Wir haben deswegen mit den Firmen in 2017 Vereinbarung geschlossen und diese Sachverständigenleistungen bei den Firmen rausgenommen. Das entspricht auch dem Brandenburger Baurecht. Ich glaube, da haben wir auch alles richtig gemacht. Diese Leistungssach-verständiger/übergeordneter Sachverständiger ist ein Prozess wieder beim ÜSV, sprich: beim TÜV angesiedelt. Gibt es eine Vereinbarung drüber. Seitdem ist der TÜV also praktisch allein für die Prüfung der Anlagen zuständig. Das ist aus meiner Sicht eine gute Sache, weil die Schnittstelle weggefallen ist und damit auch das Zugriffsrecht gewährleistet ist.“³⁴³

Ebenso der Zeuge Borrmann:

Zeuge Dirk Borrmann: „Als ein gravierendes Problem stellte sich im Laufe der Zeit heraus, dass weder die Flughafengesellschaft FBB noch wir bzw. unsere übergeordneten Sachverständigen als Beauftragte der FBB einen direkten Zugriff auf die Prüfsachverständigen der Gewerke hatten, die ja im Auftrag der Errichterfirmen tätig waren. D. h. wir durften ihnen nicht sagen, wo, wie und was sie speziell im Hinblick auf die anstehenden Prüfungen im Detail überprüfen sollten. Damit war eine Überwachung der Prüfsachverständigen der Gewerke durch die übergeordneten Sachverständigen im Sinne der Brandenburgischen Prüfsachverständigen-Verordnung nicht möglich. Die übergeordneten Sachverständigen müssen mit ihrem Prüfteam die Wirksamkeit, die Betriebssicherheit und die ordnungsgemäße Beschaffenheit der technischen Anlagen und insbesondere das Zusammenwirken der Anlagen im Brandfall prüfen.“³⁴⁴

Um dem entgegenzuwirken, bemühte sich die Flughafengesellschaft seit Ende des Jahres 2017 darum, die einzelnen Prüfsachverständigen aus ihren Verträgen mit den bauausführenden Unternehmen herauszulösen und sie als unmittelbare Auftragnehmer der Bauherrin dem Übergeordneten Sachverständigen als Gehilfen zuzuordnen.³⁴⁵ Dies versetzte den Übergeordneten Prüfsachverständigen nach Aussage des Zeugen Spier in die Lage, den Prüfsachverständigen nunmehr die einzelnen Prüftätigkeiten vorgeben und diese überwachen zu können.³⁴⁶ Eine entsprechende Regelung sei beispielsweise durch die achte Ergänzungsvereinbarung mit dem Unternehmen Siemens erfolgt:

³⁴³ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 12 f.

³⁴⁴ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 54.

³⁴⁵ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 5, 17.

³⁴⁶ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 5 f., 17.

Zeuge Axel Schultz: „Zu dem Zeitpunkt, als die FBB den TÜV beauftragt hat, richtete gleichzeitig die FBB an uns ein Begehren, dass sie die Leistung, dass wir den Prüfsachverständigen für unser Fachgewerk mitbringen, aus unserem Vertrag herauslösen möchten. Darauf haben wir uns in einer Ergänzungsvereinbarung Nr. 8 verständigt. Die wurde 2018, Oktober – ja – Mitte Oktober abgeschlossen, und damit wurde diese TÜV-Leistung bei uns herausgenommen und wurde durch den übergeordneten Sachverständigen und den TÜV, alleinig durch die FBB beauftragt, verantwortet. Bei uns verblieb nur eine TÜV-Leistung: Wenn Sie bitte auf die Grafik schauen, dann gibt es unten den TÜV Rheinland als Prüfung für das Functional Safety Management, und das heißt also, die fachliche Sicherheit für die Entrauchungssteuerung, was ja auch eine wesentliche Eingangsgröße war, um überhaupt dann in die Wirkprinzipprüfung einsteigen zu können. Das verblieb weiterhin bei uns.“³⁴⁷

Die Vertragsgestaltung beschrieb der Zeuge Spier wie folgt:

Zeuge Antonius Spier: „Zum Zeitpunkt des Einsetzungsbeschlusses gab es – – Das ist ja 2018 gewesen. 2017 wurde – hatte ich eben ausgeführt, Ende 2017 – ein Teil der Prüfsachverständigen Gewerke aus den Verträgen rausgelöst, durch die FBB, und wurde uns zugeordnet. Der ursprüngliche Vertrag lautete über die ÜSV-Tätigkeit, also da ging es um die ÜSV-Tätigkeit. Und es wurde ein zweiter Vertrag geschlossen, der sich mit den Tätigkeiten, die ursprünglich in dem ÜSV, Entschuldigung, in den Prüfsachverständigen-Gewerke-Verträgen enthalten waren, geschlossen.“³⁴⁸

c. Austausch von Personal bei den bauausführenden Firmen

Zumindest gegenüber einzelnen Auftragnehmern suchte die Flughafengesellschaft offenbar um den Austausch konkreter Personalien nach. So schilderte der Zeuge Meinecke:

Zeuge Dirk Meinecke: „Nein, caverioneigenes Personal, insbesondere in der unteren Leitungsebene, sprich Teilprojektleiter und Obermonteure. Es geht insbesondere um die Qualität der Arbeitsvorbereitung, und dort haben wir gesagt, brauchen wir andere Leute, die anders agieren, mit einem anderen Verständnis das Projekt abwickeln, weil das Projekt ein besonderes ist. Ja, da haben wir namentlich Forderungen aufgestellt und haben gesagt: Die wollen wir, und die wollen nicht –, und das ist dann umgesetzt worden.“³⁴⁹

Darüber hinaus berichtete der Zeuge Sautter von ROM, dass es mit der FBB Diskussionen über den Einsatz von qualifiziertem Personal gegeben habe:

Zeuge Jürgen Sautter: „Weil, das haben wir diskutiert in unserer Geschäftsführung, ob wir dort Personal tauschen müssen, weil, wir haben dort Elektromeister, und die FBB wollte Elektroingenieure. Und dann haben wir gesagt: Einen Elektroingenieur einzusetzen, der nur Kabel zieht von A nach B auf Anordnung des Auftraggebers,

³⁴⁷ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 14 f.

³⁴⁸ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 17.

³⁴⁹ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 15.

das macht überhaupt keinen Sinn! Da gibt es auch keine rechtliche Handhabe, dass man das muss. Da reicht unser Elektromeister, der dort die Arbeiten koordiniert, durchaus aus. – Und deswegen haben wir das dann abgelehnt.“³⁵⁰

Der Zeuge führte weiter aus, dass die FBB auch die Arbeit des Projektleiters Peschka beanstandet habe:

Zeuge Jürgen Sautter: „Aber wir haben uns dann standhaft geweigert, den Herrn Peschka von der Baustelle zu entfernen, weil, für uns waren diese Beanstandungen nicht sachlich fundiert, sondern emotional begründet, weil es eben auf der anderen Seite Leute gab, die haben ein Problem mit dem Herrn Peschka gehabt. Der ist seit Anfang in dem Projekt. Das, was der Mann im Kopf hat über den Flughafen, ist auch für die FBB quasi von unschätzbarem Wert; der weiß jeden Schaltschrank. Wenn wir den von der Baustelle genommen hätten, wären wir blind. Eigentlich hätten wir sagen müssen: Wenn wir den wegnehmen, geben wir den Auftrag zurück! – Wir haben uns gewehrt aus sachlichen Gründen, mit sachlichen Argumenten, und die Forderung ist dann auch letzten Endes fallen gelassen worden, weil man auch vielleicht auch bei Objektüberwachung gemerkt hat: Es ist eine emotionale, sage ich mal, Anforderung gewesen, weil es Leute gab, die mit dem Herrn Peschka nicht klargekommen sind.“³⁵¹

Die genauen Gründe, weshalb die FBB die Mitarbeit von Herrn Peschka beanstandete, konnte der Zeuge jedoch nicht benennen.

d. Übernahme von Aufgaben des Bauherrn

Die Firmen haben zur Beschleunigung des Baugeschehens Aufgaben übernommen, die grundsätzlich vom Bauherrn zu leisten waren. Hierzu führte der Projektleiter der Firma Bosch Folgendes aus:

Zeuge Tino Hoffmann: „Mitwirkung heißt immer Unterstützung; die Festlegung muss letztendlich der Bauherr treffen. Also wir können nicht die Planungsverantwortung übernehmen, das funktioniert auch rechtlich nicht. Aber wir können ihn unterstützen. Ein Beispiel sind diese Rotstiftzeichnungen, die ich vorhin mal kurz angedeutet habe – wenn Sie das noch in Erinnerung haben: Wenn jetzt der Ausführungsplaner bloß Rotstiftzeichnungen mit den Anordnung ausreicht, dann haben wir hier angeboten, das in die digitale Form dann zu übernehmen, was eigentlich Leistung des Ausführungsplaners wäre.“³⁵²

Ferner führte der Zeuge aus:

Zeuge Tino Hoffmann: „Wenn Sie nicht vorankommen und Sie wollen das Projekt abschließen, dann suchen Sie nach Möglichkeiten, was Sie besser machen können im Ablauf – das war zumindest unser Anspruch. Und wenn wir jetzt die Schleife drehen: Also das war so ein Punkt: Wenn wir jetzt immer warten, bis der Ausführungsplaner

³⁵⁰ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 64.

³⁵¹ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 70 f.

³⁵² Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 58.

uns das in digitaler Form weiterbearbeitbar zur Verfügung stellen kann – die Taktung passt dann einfach zeitlich nicht. Dann dauert das zu lange, dann schleift der Prozess bei uns. Und das war eine Möglichkeit zu sagen: Wir bringen dort noch mal eine Beschleunigung rein, indem wir diesen Teil übernehmen. – Weil wir müssen sowieso die Pläne anfassen. Dann können wir den Part mit übernehmen und müssen nicht noch mal die Schleife, die Handschriftzeichnung vom Planer in digitale Form überführen lassen und so lange warten, bis die wieder bei uns auf dem Tisch liegt. [...] Ein anderer Punkt ist: Es gibt dieses Betriebsmittelkennzeichnungssystem; ich weiß nicht, ob Sie das auf dem Schirm haben: Also alle Komponenten in dem Gebäude haben eine Nummer mit 42 Stellen. Das ist ein recht aufwendiger Prozess, die zu vergeben. Da gibt es eine Nomenklatur, wie die anzulegen ist, und Sie müssen natürlich darauf achten, dass die korrekt ist und dass es keine Doppelvergabe gibt. Und diese Vergabe, die kann oder die muss eigentlich der Ausführungsplaner machen, und den Part haben wir dann zum Schluss mit übernommen – einfach auch, um dort Beschleunigung reinzubringen.“³⁵³

Auch die Firma ROM hat sich dazu verpflichtet, an der Einhaltung von benannten Terminen konstruktiv mitzuwirken:

Zeuge Jürgen Sautter: „Das bedeutet im Klartext: Wenn es notwendig ist, Montagepersonal zu erhöhen, um eben mehr Leistung abzuarbeiten, als man vielleicht erwartet hat, dass wir dann auch in möglichst kurzer Zeit diese Montagekapazitäten nach oben fahren. – Das wäre die kooperative Mitwirkung, dass wir nicht sagen: Ich habe für den Flughafen jetzt die 103 Leute, und mehr wie 103 gibt es nicht! – Das wäre dann die sture Haltung. Und wenn wir sehen, mehr sind notwendig, dann werden wir auch versuchen, mehr herzubringen – sicherlich nicht von heute auf morgen, aber in angemessener Zeit.“³⁵⁴

Der Zeuge Sautter führte weiter aus, dass einige der übernommenen Aufgaben das Baugeschehen jedoch konterkariert hätten:

Zeuge Jürgen Sautter: „Wenn unsere Bauleiter und Monteure, die eigentlich dazu da sind, Kabel zu verlegen, im Flughafen beschäftigt werden, um verlegte Kabel aufzunehmen, damit man eine Bestandsdokumentation bekommt, dann ist das schon den Ablauf etwas auf den Kopf gestellt. Weil – eigentlich mache ich zuerst eine Planung, und dann kommen unsere gewerblichen Mitarbeiter und verlegen die Kabel, und dann weiß ich, wo die Kabel liegen. Wenn ich aber Kabel verlege und nachher der Monteur sagt: Du musst mir jetzt noch aufzeichnen, wo sie gelegt worden sind, damit ich einen Plan erzeugen kann, dann ist das ad absurdum geführt.“³⁵⁵

³⁵³ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 59.

³⁵⁴ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 71.

³⁵⁵ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 11.

4. Problemfeld Firma Imtech

Mit Blick auf die Frage A.9. des Einsetzungsbeschlusses setzte sich der Untersuchungsausschuss insbesondere auch mit den Vertragsbeziehungen der Flughafengesellschaft zur Fa. Imtech auseinander.

Die Imtech war im Vorfeld ihrer Insolvenz im August 2015 am BER in erster Linie für die Starkstromanlagen im Fluggastterminal und Pier Nord und Süd, die VE 7.2, sowie im Rahmen einer ArGE mit Caverion („ArGe ImCa“) für den Bereich der Heizungs-, Kälte und Sprinkleranlagen, die VE 5.0, zuständig.³⁵⁶ Die Untersuchung betraf – dem Einsetzungsbeschluss entsprechend – einerseits die Vorwürfe eines „Baustellenbetruges“ durch Imtech und andererseits den Umgang mit sowie die Konsequenzen aus der Insolvenz des Unternehmens.

a. „Baustellenbetrug“

Die Wochenzeitung Die Zeit berichtete im Juli 2015, dass Imtech gegenüber der Flughafengesellschaft 40.000 Arbeitsstunden abgerechnet habe, die tatsächlich aber nicht erbracht worden seien.³⁵⁷ Diesbezüglich ließ die Flughafengesellschaft kurz darauf verlautbaren:

„Diesen Sachverhalt können wir so nicht bestätigen. Zutreffend ist, dass die FBB mit Imtech in Teilbereichen bezüglich erbrachter Leistungen noch in der Klärung ist, welche Arbeiten seinerzeit innerhalb der geschuldeten Leistung und welche außerhalb der Pauschalverträge erbracht worden sind.“³⁵⁸

Aus den dem Ausschuss zur Verfügung stehenden Beweismitteln ergab sich insofern lediglich, dass Imtech „nicht prüffähige“ Leistungen in Rechnung gestellt hatte. So stellte die Große Strafkammer des Landgerichts Cottbus in einem Verfahren wegen Bestechung bzw. Bestechlichkeit gegen einen Mitarbeiter der Flughafengesellschaft und einen Mitarbeiter von Imtech wegen Vorfällen in den Jahren 2012/13³⁵⁹ Folgendes fest:

„Die Auftragnehmer machten nach dem 3. Juni 2012 zahlreiche Nachforderungen geltend, die von der F. nicht geprüft werden konnten. Im Herbst 2012 lagen rund 3500 nicht abschließend bearbeitete Nachtragsforderungen vor. Die Unternehmen drängten auf Bezahlung unter dem Hinweis auf erbrachte Vorleistungen. Bei der F. wurde befürchtet, dass die Situation zur Geltendmachung überhöhter Forderungen ausgenutzt werden könnte. Zudem waren zahlreiche Leistungspositionen nicht ‚prüffähig‘, da es sowohl an schriftlichen Nachtragsvereinbarungen, Protokollierungen des Bautenstandes und der erbachten Leistungen fehlte, zum anderen Kosten für Verzögerungen oder für vergeblich bereit gestelltes Personal abgerechnet wurden, die aus Sicht der F. nicht ohne weiteres nachvollziehbar waren.“³⁶⁰

³⁵⁶ Vgl. A.II.

³⁵⁷ „Die Zeit“ vom 16.7.2015: „Die unheimliche Firma“.

³⁵⁸ Pressemitteilung der FBB vom 21.7.2015.

³⁵⁹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 140 ff.

³⁶⁰ LG Cottbus, Urt. v. 28.11.2016 – 22 KLS 8/15, juris Rn. 54.

Der Zeuge Amann, der zu diesem Zeitpunkt den Posten des Technischen Geschäftsführers der Flughafengesellschaft innehatte, äußerte sich diesbezüglich wie folgt:

Zeuge Horst Amann: „Also Fakt ist, dass die Nachtragsforderungen in großem Umfang nicht prüffähig waren, weil einfach Belege fehlten. Ob das Stundenaufschreibungen waren, ob das Materiallisten waren, ob das Qualitätstestate waren, was auch immer. Sie waren oft nicht nachvollziehbar, und sie waren nicht prüfbar, weil eben entsprechende, wie gesagt, Belege oder Anlagen dazu fehlten.“³⁶¹

Insofern äußerte auch der Zeuge Mehdorn, Nachfolger von Prof. Dr. Schwarz als Vorsitzender der Geschäftsführung, dass Imtech „immer nur Geldforderungen gestellt [haben], aber nie Unterlagen geliefert habe[n]“, die man hätte prüfen können.³⁶² Ferner:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Und wenn wir nicht prüfen konnten, haben wir nicht bezahlt, weil wir das auch nicht gedurft hatten. Und es war klar, dass wir da auch unsere Leute angehalten haben, da nicht irgendwo weich zu werden und sich beschwatzen zu lassen. Was nicht prüfbar ist, wird nicht bezahlt – Punkt.“³⁶³

Ob die Imtech AG oder andere Auftragnehmer auf diese Weise unberechtigte Zahlungen erhielten, ließ sich auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Beweismittel nicht abschließend feststellen. Der Zeuge Mehdorn äußerte indes:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Die haben zum Teil auch ohne Bestellung gearbeitet. Zum Teil haben sie sich dann Unterschriften von irgendwelchen Ingenieurbüros geholt so nach dem Motto: Mach mal eben, das ist jetzt eilig! – Aber das ist alles nicht justiziabel gewesen, und da war der Ärger.“³⁶⁴

Der Zeuge Marks vermutete dementsprechend:

Zeuge Jörg Marks: „Also, ich denke schon, dass es in der Zeit zwischen 2012 und 2014 bestimmte Aufträge gab, die nicht ganz sauber waren. Ich kann nur sagen, ich habe das beendet. Also, wir wollten das nicht.“³⁶⁵

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld, der betonte, dass die Vorgänge im Wesentlichen vor seiner Zeit als Vorsitzender der Geschäftsführung gelegen hätten, äußerte demgegenüber, dass Nachtragsforderungen der Imtech AG sowohl von der Bau- als auch von der Rechtsabteilung auf ihre Plausibilität hin geprüft worden seien.³⁶⁶ Man habe ihm diesbezüglich berichtet, dass die freigegebenen Rechnungen korrekt gewesen seien.³⁶⁷ Zur Aufarbeitung der Vorgänge innerhalb der Flughafengesellschaft äußerte er sich wie folgt:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir hatten unsere Compliancebeauftragte, die am Flughafen arbeitet, speziell damit beauftragt, diese Firma genau zu untersuchen,

³⁶¹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 42.

³⁶² Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 80.

³⁶³ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 80.

³⁶⁴ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 80.

³⁶⁵ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 76.

³⁶⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 34.

³⁶⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 34.

unter die Lupe zu nehmen, die Verträge mit denen unter die Lupe zu nehmen und genau zu schauen, was dort läuft, was dort nicht läuft, ob dort irgendwelche Fehler aufgetreten sind. Sie wissen, dass viele der Fehler immer erst nachträglich – – man das herausfindet. Es gibt so viele Unterlagen. Sie konnte also in dem Augenblick im Detail dort auch nichts finden. Das kam eben erst im Nachhinein heraus. Aber wir haben extra die Rechtsabteilung als auch die Compliance Abteilung geschärft und haben sie gebeten, Imtech im Detail zu durchleuchten.“³⁶⁸

Der damalige Regionalleiter von Imtech, der Zeuge Sautter, konnte diese Vorwürfe nicht nachvollziehen:

Zeuge Jürgen Sautter: „Also diese 40 000 Stunden habe ich nicht nachvollziehen können. [...] Es gibt Taglohnstunden, die sind abgerechnet worden, selbstverständlich, die sind aber auch von der Objektüberwachungen unterzeichnet worden, so, wie sich das gehört. Unsere Leute machen irgendeine Sonderleistung, das wird auf einem Taglohnzettel festgehalten, der wird von der Objektüberwachung gegengezeichnet: Jawohl, die Arbeit ist erledigt worden. Jawohl, da waren vier Mann da. Jawohl, die haben acht Stunden dafür gebraucht. Dann gibt es vier mal acht, sind 32, mal den vereinbarten Stundensatz nach Vertrag. Der wird abgerechnet. Jetzt kann es durchaus sein, das sind die Stunden, die die meinen, aber Stunden abzurechnen von Leuten, die gar nicht da sind, das geht de facto nicht. [...]“³⁶⁹

b. Insolvenzverfahren

Nachdem Imtech im Sommer 2015 Finanzierungsprobleme meldete, stellte das Unternehmen am Nachmittag des 6. August 2015 einen Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens bei dem Amtsgericht Hamburg. Laut dem Zeugen Sautter, der seit 2013 in der Geschäftsleitung des Unternehmens beschäftigt war, habe sich ihm die Notwendigkeit, einen Insolvenzantrag zu stellen, erst an diesem Tag offenbart.³⁷⁰ Er erklärte die Insolvenz der Imtech in seiner Vernehmung wie folgt:

Zeuge Jürgen Sautter: „Die Imtech hat am 6. August 2015 Insolvenz angemeldet; nicht, weil sie schlechte Aufträge hatte, sondern ganz schlicht, weil die Kasse leer ist. Und die Kasse ist leer, wenn Sie ein Cash-Pooling haben. Das müssen Sie sich so vorstellen: Jeden Abend geht das ganze Geld, das Sie haben, an eine Zentrale – in unserem Fall nach Gouda –, und wenn Sie am nächsten Morgen Geld brauchen, kriegen Sie es von dort wieder. Wenn Sie dann eines Morgens von dort nichts mehr kriegen, dann haben Sie ein leere Kasse. Und nach deutschem Recht sind Sie dann verpflichtet, Insolvenz anzumelden. Das war mal die Vorgeschichte.“³⁷¹

In der Folge der Insolvenz erwarb das als Teil des ZECH-Konzerns im November 2015 neu gegründete Unternehmen ROM Vermögenswerte der insolventen Imtech. Der Zeuge Sautter erläuterte diesen als sog. „Asset Deal“ ausgestalteten Unternehmenskauf in seiner Vernehmung:

³⁶⁸ Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 34.

³⁶⁹ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 25.

³⁷⁰ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 14.

³⁷¹ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 6.

Zeuge Jürgen Sautter: „Und der Teil, der in Deutschland aktives Geschäft betrieben hat, Service und Anlagenbau, die klassische Imtech Deutschland mit 25 Niederlassungen und 2 400 Mitarbeitern, die sind quasi vom neuen Gesellschafter gekauft worden. Dann hatte er 2 400 Mitarbeiter an den 25 Standorten und hat damit am 1. November 2015 ein neues Geschäft quasi aufgesetzt. Er hat auch die Namensrechte gekauft, deswegen heißt die Firma Rudolph Otto Meyer, wie auch die traditionelle Firma Rudolph Otto Meyer.“³⁷²

Die laufenden Verträge der insolventen Imtech seien dabei nicht Teil des Unternehmenskaufs gewesen.³⁷³ Angesichts dieser Vertragsgestaltung sei die ROM nicht Rechtsnachfolgerin der insolventen Imtech und hafte dementsprechend auch nicht für deren mangelhafte Ausführung.³⁷⁴ Vertragspartner der Flughafengesellschaft sei in dieser Konstellation der Insolvenzverwalter der Imtech, der wiederum ROM als seine Nachunternehmerin beauftragt habe:

Zeuge Jürgen Sautter: „Wir arbeiten für den Insolvenzverwalter, in dem Fall. Das heißt, der Insolvenzverwalter hat mit der Flughafengesellschaft ein Agreement getroffen, wie man diesen Auftrag weiterführt, unter welchen Rand- und Rahmenbedingungen, und die ROM ist Nachunternehmer von dem Insolvenzverwalter. Das heißt, der Vertragspartner des Flughafens ist die Insolvenzverwaltung der Imtech.“³⁷⁵

Dementsprechend äußerte sich der Zeuge Dr. von Damm, Leiter der Vertragssteuerung der Flughafengesellschaft:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Das Vertragsverhältnis mit der Firma ROM unterscheidet sich schon erheblich von dem mit den anderen Firmen, und zwar deshalb, weil die Firma ROM im Auftrag des Insolvenzverwalters der Firma Imtech hier auf unserer Baustelle arbeitet. Das heißt, wenn man korrekt wäre, müsste man auch mal sagen, wir haben gar keinen Vertrag mit der Firma ROM, sondern wir haben nur einen Vertrag mit dem Insolvenzverwalter. Dieser Vertrag – – Das ist die sog. 12. Ergänzungsvereinbarung. Das hätte man auch anders nennen können, aber es ist letztendlich – – Rein formal führt der Insolvenzverwalter den Vertrag mit der Firma Imtech fort, und insofern ist es auch eine fortlaufende Nummerierung der Ergänzungsvereinbarungen.“³⁷⁶

In Bezug auf die Arge ImCa habe die Insolvenz laut dem Zeugen Sautter zur Kündigung der Arbeitsgemeinschaft geführt, sodass Caverion in der Folge die alleinige Zuständigkeit für die technischen Anlagen der VE 5.0 zugekommen sei:

Zeuge Jürgen Sautter: „Also es gab den zweiten Auftragsteil, Vergabeeinheit 5.0. Das war eine Arbeitsgemeinschaft mit Caverion. Diese Arge-Verträge oder Arbeitsgemeinschaftsverträge haben es in sich, dass – – wenn eine der Parteien Insolvenz anmeldet, dann scheidet er aus der Arge aus. Das bedeutet, dass dieser

³⁷² Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 6.

³⁷³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2020, WP 18/21, S. 6.

³⁷⁴ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 3.

³⁷⁵ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 6 f.

³⁷⁶ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 48.

Leistungsumfang, den die Imtech hatte, eins zu eins in die Verantwortung von Caverion übergeht, ohne dass es für den Auftraggeber nachteilig ist. Er hat ja da eine sogenannte Doppelhaftung, und zwar eine vollumfängliche von beiden Arge-Partnern. Also wir sind als Imtech mit Anmeldung der Insolvenz – das war ja am 6. August – aus der Arge geflogen. Wir haben – das habe ich hier irgendwo –, wo wir die Kündigung bekommen haben am 20.08.2015, also quasi zwei Wochen nach Anmeldung der Insolvenz – – haben wir von Caverion die Kündigung aus der Arge bekommen, und damit war es in der alleinigen Verantwortung von Caverion.“³⁷⁷

aa. Erhalt von „Know-how“ auf der Baustelle

Nach der Insolvenz der Firma Imtech wurden innerhalb der FBB verschiedene Varianten diskutiert, wie man die Leistungen der Firma Imtech weiterführen könnte. Hierbei ging es insbesondere um die „Überführung der Imtech-Leistungen für Starkstrom/Elektro (Bau, Inbetriebsetzung, Dokumentation, Betrieb/Wartung, Gewährleistung) in eine stabile Vertragsstruktur.“³⁷⁸ Dazu wurden folgende Optionen innerhalb der FBB diskutiert:

„Fortführung des Imtech-Vertrags

- Einsatz des Rahmenvertragspartners Schulzendorfer
- Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens und Bindung weiterer Firmen
- Führung des Imtech-Nachunternehmens durch die FBB
- Ersatzvornahme durch andere am Projekt tätige Firmen (Siemens/Bosch/Caverion)³⁷⁹

Eine Bewertung jener Optionen erfolgte unter den Gesichtspunkten einer schnellen Leistungserbringung, der Minimierung von Bauverzögerungen sowie einer hohen Leistungsfähigkeit und Qualität in der Abarbeitung als auch einer rechtlich tragfähigen Lösung.³⁸⁰

In der Aufsichtsratssitzung am 18. Dezember 2015 hat der damalige Geschäftsführer Dr. Mühlendorf bekanntgegeben, dass zur Sicherstellung der Leistungserbringung der Firma Imtech die Arbeiten unter Führung des Insolvenzverwalters fortgesetzt worden sind.³⁸¹ Er erklärte weiter, dass bei einem kompletten Ausfall von Imtech zwar die bereits im Projekt gebundenen Firmen wie Siemens, Bosch oder auch Schulzendorfer ausstehende Arbeiten übernehmen könnten, dies jedoch immer mit einem Verlust von Fachwissen und Dokumentation einhergehen würde. Dies hätte das Projekt vor allem zeitlich zurückgeworfen. Deswegen sei intensiv mit Imtech über eine vertretbare Lösung verhandelt worden.³⁸²

Dementsprechend war das Hauptmotiv dafür, das Vertragsverhältnis mit dem Insolvenzverwalter fortzusetzen und die Ausführung durch dessen Nachunternehmerin ROM zu akzeptieren, nach den Erkenntnissen des Ausschusses das Bestreben, möglichst viel „Know-how“ und Fachkenntnisse auf der Baustelle zu erhalten. Befürchtet wurden weitere erhebliche

³⁷⁷ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 53.

³⁷⁸ Vgl. „Bericht SPRINT BER Nr. IV/15“ vom 31.8.2015, I (FBB) Bd. 30, Bl. 140 ff. (S. 58).

³⁷⁹ Vgl. „Bericht SPRINT BER Nr. IV/15“ vom 31.8.2015, I (FBB) Bd. 30, Bl. 140 ff. (S. 58).

³⁸⁰ Vgl. „Bericht SPRINT BER Nr. IV/15“ vom 31.8.2015, I (FBB) Bd. 30, Bl. 140 ff. (S. 58).

³⁸¹ Vgl. Protokoll der 130. Sitzung des Aufsichtsrates vom 18.12.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 280 ff. (294).

³⁸² Vgl. Protokoll der 130. Sitzung des Aufsichtsrates vom 18.12.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 280 ff. (295).

Verzögerungen durch den Verlust von relevantem Projektwissen. Diese Situation beschrieb der Zeuge Sautter:

Zeuge Jürgen Sautter: „Wenn man von 2009 bis 2015 Mitarbeiter auf dieser Baustelle hatte, das sind sechs Jahre, die kennen die Anlagen wie ihre Westentasche. Wenn man dort neue Firmen reinholt, ist natürlich die daraus entstehende Verzögerung noch größer. Die müssen sich einarbeiten, die müssen zuerst einmal herausfinden: Was ist gebaut, was fehlt noch?“³⁸³

Die anlässlich des Insolvenzantrags der Imtech innerhalb der Flughafengesellschaft eingesetzte sog. „Task Force Imtech“ sei laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld zu folgendem Ergebnis gelangt:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wie schon ausgeführt, das Ergebnis war halt, wir können auf – – Wenn wir keinen Ersatz für Imtech finden, wird es signifikante Verzögerungen geben.“³⁸⁴

Einen Teil der notwendigen Arbeiten habe man – nach Angaben Dr. Mühlenfelds – einer lokalen Brandenburger Firma übertragen.³⁸⁵

Der Zeuge Dr. von Damm erklärte, dass die Möglichkeit, einen Großteil des zwischenzeitlich auf die ROM übergegangenen Schlüsselpersonals zu erhalten, entscheidend dazu beigetragen habe, den Vertrag mit dem Insolvenzverwalter und dessen Nachunternehmerin fortzusetzen.³⁸⁶ Er räumte indes ein, dass man zu diesem Zeitpunkt von einem deutlich geringeren Restbausoll ausgegangen sei.³⁸⁷ Auch der als Bauleiter für das Fluggastterminal zuständige Zeuge Herrmann verteidigte diese Entscheidung:

Zeuge Peter Herrmann: „Es ist schwierig. Mit der Firma ROM wurde – – , und ich stehe nach wie vor zu der Meinung, dass es seinerzeit eine richtige Entscheidung gewesen ist, die Firma ROM nach der Imtech-Insolvenz zu binden. Wie hätte man das denn sonst machen wollen? Hätten wir die Baustelle einstellen sollen, eine anderthalbjährige Bautenstandsfeststellung machen sollen, die anderen Firmen wie Caverion, Siemens und Bosch alle nach Hause schicken sollen, oder hätten wir den Weg einschlagen sollen, wie es auch getan wurde, die Firma ROM, nämlich die Wissensträger, im Nachunternehmerauftrag des Insolvenzverwalters zu beauftragen? Ich bin der Meinung, das war eine richtige Entscheidung.“³⁸⁸

bb. Vertragsgestaltung

Die Entscheidung für die Fortsetzung sei laut dem Zeugen Dr. von Damm nach einer internen Abwägung der Vor- und Nachteile gefällt worden, um die drohenden Zeitverluste abzu-

³⁸³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 6 f.

³⁸⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 36.

³⁸⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 35.

³⁸⁶ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2020, WP 18/16, S. 48, 66.

³⁸⁷ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2020, WP 18/16, S. 48 f.

³⁸⁸ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 8.

wenden.³⁸⁹ Dabei habe man in Kauf genommen, dass die konkrete Ausgestaltung der Verträge im Vergleich zu der üblichen Vertragsgestaltung unvorteilhaft ausgefallen sei:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Der Preis, den wir dafür bezahlt haben, war ein Vertragsverhältnis, was letztendlich ungünstiger ist als klassische Vertragsverhältnisse. Das heißt also, es wurde von vornherein vereinbart, dass die Arbeiten als Lohnstundenarbeiten ausgeführt werden, also nach Aufwand ausgeführt werden. Ansonsten hätte der Insolvenzverwalter den Vertrag mit uns schlichtweg nicht abgeschlossen. Es ist auch so, dass es schwieriger ist – – Der Vertrag sagt auch aus, dass, wenn wir Leistungen anordnen, ein Anspruch dem Grunde nach automatisch entsteht. Das ist sonst auch nicht der Fall. Eine Anordnung heißt erst einmal, dass wir von der Firma wünschen, dass sie etwas tut, und ob da ein zusätzlicher Vergütungsanspruch entsteht, wird dann im Nachgang geklärt. Insofern ist das Vertragsverhältnis schon deutlich anders.“³⁹⁰

Ein interner Revisionsbericht der FBB von 2017 kommt hinsichtlich der Vertragsgestaltung mit der Fortsetzung des Vertragsverhältnisses mit dem Insolvenzverwalter der Firma Imtech und der Firma ROM als ausführende Nachunternehmerin zu folgendem Schluss:

„Mit dieser Ergänzungsvereinbarung werden ROM zahlreiche Zugeständnisse gemacht. Diese reichen von der Sach-Haftungsbegrenzung auf 3 Prozent über die Umkehr der Beweislast, den Verzicht auf Sicherheitsleistungen, die Möglichkeit, Stunden nach Aufwand abzurechnen bis hin zur Befreiung von den Terminen aus dem Gesamtfertigstellungsplan.“³⁹¹

Obwohl die Firma ROM einen Großteil der Vermögenswerte und des Schlüsselpersonals der Imtech als Auffanggesellschaft übernommen hat, wurden für alle ausgeführten Leistungen, die bis zum 7. August 2015 durch Imtech erbracht wurden und somit auch die verursachten Sachmängel und deren Mangelfolgeschäden beinhalten, ein großzügiger Haftungsausschluss im Rahmen der 12. Ergänzungsvereinbarung festgehalten. Dieser umfasste auch Sachmängel, welche „grob-fahrlässig/vorsätzlich“ durch Imtech verursacht wurden.³⁹² Konkret heißt es in der 12. Ergänzungsvereinbarung:

„Da die bis zum 07.08.2015 ausgeführte Leistung mit einem Volumen von ca. 140.000.000 EUR von IMTECH erbracht worden ist, mithin also nicht unter der Verantwortung des AN, wird für diese Leistungen eine Sachmängelhaftung einschließlich Mangelfolgeschäden, gleich auf welchem Grunde diese auch immer beruhen mag (Planung/Bauausführung pp.) ausgeschlossen. Dies gilt auch für den Fall, dass IMTECH einen etwaig vorhandenen Sachmangel grob fahrlässig / vorsätzlich verursacht haben sollte. Das Recht des AG, ggfs. aus insolvenzrechtlicher Sicht Ansprüche zur Tabelle anzumelden, bleibt unberührt.“³⁹³

³⁸⁹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 49.

³⁹⁰ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2020, WP 18/16, S. 48.

³⁹¹ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 30.

³⁹² Vgl. 12. Ergänzungsvereinbarung zum Generalunternehmervertrag Ausführungsleistungen Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vergabepakete 7.2 – Lose 1-3, I (FBB) Bd. 94, Bl. 112 ff. (S. 13).

³⁹³ Vgl. 12. Ergänzungsvereinbarung zum Generalunternehmervertrag Ausführungsleistungen Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vergabepakete 7.2 – Lose 1-3, I (FBB) Bd. 94, Bl. 112 ff. (S. 13).

Hierzu stellte der interne Revisionsbericht der FBB von 2017 fest:

„In der Folge musste jeder Eskalationsversuch durch die Objektüberwachung an diesen Vertragsbedingungen scheitern. Zudem schafft die 12. Ergänzungsvereinbarung Möglichkeit und Anreizsystem für die Firma ROM, auf ihren einseitigen wirtschaftlichen Vorteil zu fokussieren, Die zielführende Ausführung der Arbeiten durch ROM hing jeweils stark von den handelnden Personen bei ROM ab.“³⁹⁴

In diesem Zusammenhang erläuterte der Zeuge Herrmann, dass ROM als neubeauftragte Nachunternehmerin des Insolvenzverwalters (mittelbar) nur für mangelhafte Leistungen nach dem 16. Dezember 2015 hafte.³⁹⁵ Der Zeuge Dr. von Damm erklärte indes, dass dies die Entscheidung nicht wesentlich beeinflusst habe, da auch kein anderes Unternehmen die Haftung für mangelhafte Leistungen der Imtech übernommen hätte.

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Man muss auch ganz klar sagen: Wenn wir eine komplett neue Firma gewonnen hätten, hätten wir das gleiche Problem gehabt, dass die Firma dann auch gesagt hätte: Was die Firma Imtech gemacht hat, das ist nicht meine Sache. – Das ist insofern kein Unterschied zu dem Verhältnis, das wir jetzt mit der Firma ROM haben. Aus damaliger Sicht – das wurde sehr stark diskutiert, und es wurde auch sehr stark abgewogen, welche Vor- und Nachteile bestehen – bestand die Überzeugung, dass eine Fortsetzung des Vertragsverhältnisses deshalb günstiger ist, weil es mit einem geringen Zeitverlust verbunden ist.“³⁹⁶

Weitere ungünstige Vertragsklauseln zu Lasten der FBB sind die Umkehr der Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der behauptete Mangel vom Auftragnehmer zu vertreten ist,³⁹⁷ der Verzicht auf ein Leistungsverweigerungsrecht und das Aufrechnungsverbot zum Nachteil der FBB.³⁹⁸ Der Insolvenzverwalter weist im Vertrag darauf hin, dass durch die Erfüllung des Vertrages keine Erfüllungswahl nach § 103 der Insolvenzordnung (InsO) erfolgt.³⁹⁹

Darüber hinaus wäre es laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld ohnehin nicht ohne weiteres möglich gewesen, die Imtech AG anderweitig adäquat zu ersetzen:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir haben ja die Firma Schulzendorf reingeholt, um einige Tätigkeiten da zu machen. Aber ganz ehrlich: Es gab keine weitere Firma, die kurzfristig zur Verfügung stand, um das gesamte Projekt hinsichtlich Stromanlage abzuarbeiten. Wir haben schon so viele Baufirmen auf der Baustelle gehabt. Wir konnten es uns nicht leisten, dass wir dieses Paket von der ROM oder von der Imtech noch mal in viele kleine zerlegen. Das hätte keiner koordinieren

³⁹⁴ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 30.

³⁹⁵ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 33.

³⁹⁶ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 48 f.

³⁹⁷ Vgl. 12. Ergänzungsvereinbarung zum Generalunternehmervertrag Ausführungsleistungen Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vergabepakete 7.2 – Lose 1-3, I (FBB) Bd. 94, Bl. 112 ff. (S. 14).

³⁹⁸ Vgl. 12. Ergänzungsvereinbarung zum Generalunternehmervertrag Ausführungsleistungen Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vergabepakete 7.2 – Lose 1-3, I (FBB) Bd. 94, Bl. 112 ff. (S. 15).

³⁹⁹ Vgl. 12. Ergänzungsvereinbarung zum Generalunternehmervertrag Ausführungsleistungen Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vergabepakete 7.2 – Lose 1-3, I (FBB) Bd. 94, Bl. 112 ff. (S. 4).

können. Das wurde auch in der Risikoanalyse untersucht und mit dem Aufsichtsrat diskutiert.“⁴⁰⁰

cc. Konkrete Bauverzögerungen

Inwiefern es trotz der genannten Bemühungen aufgrund der Insolvenz zu Verzögerungen insbesondere im Bereich der von der Imtech verantworteten Gewerke kam, blieb nach der Beweisaufnahme zweifelhaft.⁴⁰¹

Seitens Imtech bzw. ROM erklärte der Zeuge Peschka, es habe keine Verzögerungen gegeben⁴⁰², und der Zeuge Sautter stellte klar, dass man in der Zeit zwischen dem Insolvenzantrag und der Eröffnung des Insolvenzverfahrens für die Imtech weitergearbeitet habe.⁴⁰³ Er erläuterte ferner zu den durch die ROM ausgeführten Arbeiten:

Zeuge Jürgen Sautter: „Es hat keinen Abriss gegeben, sondern nur die Vertragskonstellation ist geändert worden, weil, die wäre so ja nicht mehr möglich gewesen. Die Leute – das ist das, was ich vorher auch schon gesagt habe – sind zu 90, 95 Prozent die gleichen gewesen, die vorher gearbeitet haben.“⁴⁰⁴

Entsprechend äußerte sich der Zeuge Bräuer von Caverion in Bezug auf die Gewerke, die von der ArGe ImCa verantwortet wurden:

Zeuge Ronald Bräuer: „Also die Gewerke, die wir zu betreuen hatten, sind nahtlos weitergelaufen – also Heizung, Kälte, Sanitär und Sprinkler und Isolierung. Da gab es keinerlei Probleme.“⁴⁰⁵

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld erinnerte sich in seiner Vernehmung dagegen an eine Verzögerung von etwa vier Wochen,⁴⁰⁶ während in einer Pressemitteilung der Flughafengesellschaft vom 21. August 2015 die bis zu diesem Zeitpunkt eingetretene Verzögerung auf „ca. zwei bis drei Wochen“ beziffert wurde.⁴⁰⁷ Im „Sachstandsbericht BER“ vom 26. Oktober 2015 schätzte die Flughafengesellschaft die sich aufgrund der Insolvenz ergebende zeitliche Verzögerung gegenüber der ursprünglichen Planung sodann sogar auf drei bis vier Monate.⁴⁰⁸ Der Zeuge Jörg Marks bestätigte diesbezüglich, dass man die Insolvenz der Imtech zum damaligen Zeitpunkt als beachtliches Risiko für die weitere Zeitplanung angesehen habe:

Zeuge Jörg Marks: „Wir haben immer darüber diskutiert: Wie dramatisch ist dieses Thema, das uns da bei Imtech auf die Füße gefallen ist, und wie wahrscheinlich ist es jetzt, dass der Termin gar nicht mehr zu halten ist? Da sind wir natürlich dazu gekommen, dass wir gesagt haben, ich weiß es nicht ganz genau, aber irgendwo war

⁴⁰⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 61.

⁴⁰¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 35.

⁴⁰² Zeuge Peschka, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.1.2020, WP 18/22, S. 4.

⁴⁰³ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 17.

⁴⁰⁴ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 17.

⁴⁰⁵ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2020, WP 18/33, S. 4.

⁴⁰⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 36.

⁴⁰⁷ Pressemitteilung der FBB vom 21.8.2015: „Flughafen Berlin Brandenburg: Update zur Arbeit der Imtech Taskforce“.

⁴⁰⁸ „Vertraulicher Sachstandsbericht BER – Stand: 26.10.2015“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 326 ff. (333).

die Wahrscheinlichkeit, glaube ich, bei 20 oder 30 Prozent, dass der Termin nicht klappt.“⁴⁰⁹

Ausweislich der Pressemitteilung vom 21. August 2015 sah man den Eröffnungstermin im Jahre 2017 zu diesem Zeitpunkt indes noch nicht gefährdet:

„Zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Erkenntnisse sieht die FBB die Eröffnung des Flughafens im zweiten Halbjahr 2017 nicht gefährdet.“⁴¹⁰

Inwieweit die Insolvenz der Imtech im Ergebnis entscheidend für die gescheiterte Inbetriebnahme im Jahr 2017 war, wurde durch die vernommenen Zeugen unterschiedlich beurteilt. Die Projektsteuerung zog die Bilanz, dass der Ausfall nicht ausreichend habe kompensiert werden können:

Zeuge Steffen Göbel: „Die Imtech-Insolvenz, die übrigens auch – – Was heißt wurde – kann ich mich mit dazu nehmen – die wir alle 2015, Ende 2015 war es meines Erachtens, – – unterschätzt ist das falsche Wort, aber wir dachten, wir können die besser kompensieren. Die hat auch dazu geführt, dass wir diese Terminverschiebung noch einmal hereinbekommen haben dort. Es sind nicht nur die Kollegen schuld, die den Terminplan gemacht haben, sondern es ist wirklich auch, auch ich habe gedacht, dass kann man besser kompensieren.“⁴¹¹

Der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld hielt die Imtech-Insolvenz dagegen nicht für entscheidend:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Eigentlich, nein. Die Imtech-Insolvenz hat sicherlich ein paar Wochen gekostet. Aber Sie wissen auch, dass das Band ungefähr drei Monate lang war. Es kamen viele, viele andere Faktoren hinzu, wo die Planung fehlte, wo Bautermine nicht eingehalten worden sind, und nicht nur Bautermine von der ehemaligen Imtech, sondern auch Bautermine von Caverion oder auch anderen Baufirmen. Deshalb muss man an der Stelle ganz klar sagen: Sicherlich war es ein Beitrag dazu, aber mit absoluter Sicherheit nicht der einzige.“⁴¹²

5. Divergierende Auffassungen im operativen Bereich

Allgemein konnte der Ausschuss aus den Zeugenvernehmungen schließen, dass es in der Vergangenheit innerhalb der Flughafengesellschaft unterschiedliche Auffassungen zu der Frage gegeben haben muss, ob und in welcher Form zur Beschleunigung des Fertigstellungsprozesses gegebenenfalls Druck auf die beteiligten Baufirmen auszuüben sei. So berichtete der frühere Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Übers Jahr 2016 wurden keine Termine eingehalten, und das führte so weit, dass Herr Marks im Endeffekt, wenn man ihn

⁴⁰⁹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 20.

⁴¹⁰ Pressemitteilung der FBB vom 21.8.2015: „Flughafen Berlin Brandenburg: Update zur Arbeit der Imtech-Taskforce“.

⁴¹¹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 7.

⁴¹² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 64.

nach Terminen gefragt hat, gesagt hat: Weiß ich auch nicht! –, und Sie können keinen Bauleiter brauchen, der Ihnen nicht sagt, wo er steht. Sie brauchen jemanden, der das ausführt und hart führt. Zwischen Herrn Marks und mir – das war auch dem Aufsichtsrat bekannt – bestand dort im zweiten Jahr meiner Anwesenheit durchaus Dissens darüber, wie man mit den Baufirmen umzugehen hat. Ich war der Meinung, man müsste sie härter anfassen. Er war der Meinung, man müsste nett bleiben. Ich war der Meinung, nett bleiben ist keine Lösung. Die Baufirmen verdienen viel Geld, und dafür kann ich auch fordern, dass sie pünktlich liefern, und dafür darf ich sie auch unter Druck setzen. Er war der Meinung, damit würde man keine Lösung erzeugen.“⁴¹³

Mit der Aussage von Dr. Mühlenfeld konfrontiert vermochte auch die damalige Finanzgeschäftsführerin Fölster den Konflikt zu erinnern:

Zeugin Heike Fölster: „Wenn ich es so Revue passieren lasse, ist, glaube ich, das, was Sie gerade vorgelesen haben, das, was auch wirklich so gewesen ist – dass Herr Mühlenfeld gesagt hat: Ja, wir müssen die härter rannehmen – und Herr Marks dann eher die nettere Rolle war. Ich bin immer der Meinung, man muss sich vertragskonform verhalten. Wenn es Verträge gibt und da Termine drin sind, dann müssen die auch liefern. Da bin ich auf der Mühlenfeld-Schiene, in dem Fall.“⁴¹⁴

IV. Entwicklung im Bereich des Planungswesens

Bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin kam in seinem Abschlussbericht zu dem Ergebnis, dass die – auch infolge zahlreicher Änderungswünsche seitens der Flughafengesellschaft – defizitäre Genehmigungs- und Ausführungsplanung eine wesentliche Ursache der dort untersuchten Verzögerungen dargestellt habe.⁴¹⁵ Der Zeuge Herrmann, seit 2017 Bauleiter des Fluggastterminals, betonte insofern die Bedeutung einer schlüssigen Ausführungsplanung.⁴¹⁶ Diese sei insbesondere aufgrund der vielen Schnittstellen zwischen den bauausführenden Unternehmen erforderlich:

Zeuge Peter Herrmann: „Wir schulden den Baufirmen eine Planung, das Bausoll. Die Firma Siemens steuert Anlagen der Firma Caverion, Anlagen des Aufzugherstellers, Elektroanlagen und so weiter und so weiter, Heizung, Kälte, Sanitär, Hebeanlagen, was nicht alles. Sie regelt Temperaturen. Und dieses Soll, was sie da zu regeln hat, das müssen wir denen geben, in Form einer entsprechenden Ausführungsplanung.“⁴¹⁷

Der Zeuge Schultz, tätig bei der Firma Siemens, formulierte in seiner Vernehmung deutlich das Fehlen einer finalisierten Planung als klaren Problempunkt:

⁴¹³ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 55.

⁴¹⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 27.

⁴¹⁵ Vgl. zu diesem Ergebnis den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 401; ferner zu dem Planungsverzug durch Änderungswünsche ebd. S. 190 ff., sowie S. 208 ff. hinsichtlich der Feststellungen in Bezug auf Planungsdefizite und die Insolvenz des Generalplaners.

⁴¹⁶ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 10.

⁴¹⁷ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 21.

Zeuge Axel Schultz: „Für mich persönlich ist das große Problem, was wir leider diskutierten müssen, nicht die Technik. Es war für mich zu keiner Zeit, für uns, eine technische Herausforderung, die nicht bezwingbar war. Es war anspruchsvoll durch die vielen Änderungen. Und es gibt für mich einen klar adressierten Problempunkt: eine klar finalisierte, fertige Planung, nach der dann auch fertig gebaut wird.“⁴¹⁸

1. Auswirkungen der ursprünglichen Planungsdefizite

Auch im Untersuchungszeitraum dieses Ausschusses wirkten sich die durch den 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode festgestellten Planungsdefizite weiterhin negativ aus. Laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld habe es noch bei seinem Amtsantritt im Jahre 2015 insbesondere an einer tauglichen Genehmigungsplanung als Grundlage für die Ausführungsplanung gefehlt:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Eines der großen Probleme, die ich in den ersten Monaten am Flughafen festgestellt habe, war, dass es eine Planung gab, die niemals von den Bauaufsichtsbehörden genehmigt worden waren. Das ist also gleich am Anfang bekannt geworden. Ohne eine vollständige Genehmigungsplanung wissen Sie halt nicht, was Sie bauen müssen. Wir haben mehrfach die Anträge eingereicht. Sie wurden zurückgewiesen wegen Fehlern.“⁴¹⁹

Der Zeuge Meinecke, zwischen 2016 und 2019 Leiter des Kompetenzteams für die von Caverion verantwortete Anlagegruppe 04, führte zur Qualität der Planung aus:

Zeuge Dirk Meinecke: „[...]“, dass die Unterlagen als Arbeitsgrundlage, die ich vorgefunden habe, nicht verwendbar waren, um die Anlage in einen abnahmefähigen Zustand zu bringen. Warum das so war, kann ich nicht beantworten, kann ich mich auch nur auf das stützen, was ich aus den Medien gehört habe. Zu dem Zeitpunkt war der BER für mich noch nicht relevant. Ich weiß nicht, warum es 2012/2013 zur Kündigung des Generalplaners kam. Ich weiß nicht, wie es danach weiterging. Ich kann nur darüber berichten, dass das, was ich vorgefunden habe, bei weitem nicht den Anspruch an eine durchgehende, abgestimmte, ganzheitliche Planung erfüllt hat und wir dort alles neu aufgestellt haben.“⁴²⁰

Darüber hinaus formulierten die Mitarbeiter der bauausführenden Firmen ROM und Siemens klar die Verantwortung der Bauherrin, also der Flughafengesellschaft, bezüglich der Bereitstellung einer koordinierten und vollständigen Planung. So sagte etwa der Zeuge Sautter, Geschäftsführer der Firma ROM Technik, in seiner Vernehmung:

Zeuge Jürgen Sautter: „Eigentlich kann man sich auf den Vertrag beziehen: In dem Fall hat der Auftraggeber die Verantwortung, eine koordinierte und vollständige Planung zu liefern. Das war, sage ich mal, die Bringschuld des Auftraggebers.“⁴²¹

Weiter führte er aus:

⁴¹⁸ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 13 f.

⁴¹⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/9, S. 19.

⁴²⁰ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 21 f.

⁴²¹ Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 57.

Zeuge Jürgen Sautter: „Also sie hätten zumindest das Problem lösen müssen. Ob sie es selber lösen oder durch Rekrutierung eines neuen Ingenieurbüros, bleibt ja dem Auftraggeber überlassen. Aber keine Planung zu machen, sage ich jetzt hier, ist fahrlässig, das geht immer schief.“⁴²²

Der Zeuge Schultz, tätig bei dem bauausführenden Unternehmen Siemens, gab bezüglich der Verantwortlichkeit für die geschuldete Planung zu Protokoll:

Zeuge Axel Schultz: „Herr Moritz, formal ist der Bauherr dafür zuständig, mir die zu übergeben, und der Bauherr, der holt sich fachkundige Erfüllungsgehilfen. Das ist in jedem Bauvorhaben so, und damit hat er einmal verschiedene Planer, die die Planungsphase machen, und viele Bauherren holen sich dann auch für die Bauausführung entsprechende Objektüberwacher, die an der Stelle die Bauüberwachung und dann die Baukoordination, weil sie genau mit Terminplänen – mit Problemen bei den Terminplänen umgehen können und das gut koordinieren können. Aber das sind alles Erfüllungsgehilfen des Bauherrn.“⁴²³

a. Nebeneinander von Planungsbüros

Vor allem die Kündigung der Generalplanerin im Jahre 2012 habe laut einem Sachstandsbericht aus dem November 2014 einen „dramatischen Verlust von Know-how auf der Baustelle“ zur Folge gehabt.⁴²⁴ Dies habe durch die Beauftragung von insgesamt über 60 einzelnen Ingenieurs- und Planungsbüros nicht ausgeglichen werden können und „zu unkoordinierten und unabgestimmten Planungsaktivitäten“ geführt.⁴²⁵ Der Zeuge Dr. Mühlenfeld bestätigte, dass die Flughafengesellschaft nicht in der Lage gewesen sei, die Planungsleistungen zu koordinieren:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Nun muss man dazu sagen, dass der Flughafen eben nicht einen Generalplaner hatte, so wie man normalerweise plant, sondern der Flughafen hatte für jedes Gewerk ein separates Planungsbüro. Am Anfang meiner Zeit hat der Flughafen selbst versucht, das zu koordinieren. Wir haben dann versucht, einen Generalplaner zu bekommen, weil wir wussten, dass keine am Flughafen wirklich in der Lage ist, diese vielen Planer zu steuern.“⁴²⁶

Auch nachdem im Jahre 2015 wieder ein Generalplaner beauftragt worden sei, habe sich dieses Nebeneinander der Planungsbüros laut dem Zeugen Dr. von Damm „nie völlig aufgelöst.“⁴²⁷ Der Zeuge erklärte in seiner Vernehmung:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Wir haben zwar seit 2015 wieder einen Generalplaner, aber daneben auch noch Einzelplaner, das heißt, eine richtige Generalplanung

⁴²² Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 58.

⁴²³ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 27.

⁴²⁴ Bericht „FBB fit für die Zukunft machen.“, I (FBB) Bd. 26. Bl. 156 ff. (164).

⁴²⁵ Bericht „FBB fit für die Zukunft machen.“, I (FBB) Bd. 26. Bl. 156 ff. (164).

⁴²⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 19.

⁴²⁷ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

und eine richtige Generalbauüberwachung haben wir natürlich seit Mitte 2012 nicht mehr gehabt.“⁴²⁸

Der Zeuge Schultz, Mitarbeiter der Firma Siemens, machte in seiner Vernehmung deutlich, welche Auswirkungen das Nebeneinander der Planungsbüros nach der gescheiterten Abnahme 2021 und letztlich bis in die Schlussphase hinein für sein Gewerk auf der Baustelle hatte:

Zeuge Axel Schultz: „In der Zeit nach der gescheiterten Abnahme im Juni 2012 erreichten uns dann über die dann in Vertrag genommenen Fachplaner – wie hier die Firmen Arcadis, Arcus und Hermos – entsprechende Änderungen. Diese Änderungen waren für uns auch in der Permanenz und in der permanenten Veränderung der Anordnungen von Leistungen ein ständiges Wechseln. Wir haben an der Stelle auch einen Begriff geprägt, der heißt: Es war dann eine Sanierung im Bestand. Und die Veränderungen waren so mannigfaltig, dass wir keine finalen Planungsunterlagen bekamen, bis in die Schlussphase hinein, was natürlich auch Auswirkungen hatte auf die Gebäudeautomatisierung, aber vor allen Dingen massive Auswirkungen hatte auf die Erstellung der Entrauchungssteuerung.“⁴²⁹

b. Baubegleitende Planung

Bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin stellte in seinem Abschlussbericht fest, dass sich aus den Planungsdefiziten die Notwendigkeit einer „baubegleitenden Planung“ ergeben habe, also Planungsleistungen aufgrund der verzögerten Planungsabläufe noch während der Bauausführung erbracht worden seien.⁴³⁰ Der Zeuge Wilk von der Planungsgesellschaft b.i.g. äußerte diesbezüglich, dass die Ausführungsplanung zwar seit 2015 als Ganzes fertiggestellt gewesen sei⁴³¹, das Bausoll aber dennoch zu keinem Zeitpunkt eine abschließende Klärung erfahren habe:

Zeuge Jürgen Wilk: „Also das war immer ein gleitender Prozess, wo immer die Probleme gelöst wurden, die im nächsten halben Jahr anstanden.“⁴³²

Die Notwendigkeit fortlaufender sog. Reparaturplanungen, die er als sehr aufwendig beschrieb⁴³³, erklärte er in seiner Vernehmung wie folgt:

Zeuge Jürgen Wilk: „Ich meinte nicht nur Änderungsplanungen, sondern auch: Aus dem schnellen Bauablauf in 2012 waren doch sehr viele Fehler in den Installationen drin, die man – – Die Leuchte hat zwar geleuchtet, aber hing am falschen Kabel. – Das sieht man so nicht, und das meinte ich mit Reparaturplanungen, als Beispiel.“⁴³⁴

Zur Verbesserung der Ausführungsplanung empfahl der Bericht der internen Revision vom 5. Mai 2017, Änderung oder Neuordnungen von Planungen „einzufrieren“ bzw. über eine

⁴²⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

⁴²⁹ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 8.

⁴³⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 199 f.

⁴³¹ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 5.

⁴³² Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 22.

⁴³³ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 17.

⁴³⁴ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 13.

Risikobewertung zu einem „ausreichenden Zeit- und Kostenpuffer“ zu gelangen.⁴³⁵ Ein entsprechender „Planungsstopp“ sei laut dem Zeugen Wilk mit der Planungsgesellschaft diskutiert worden:

Zeuge Jürgen Wilk: „Das wurde mehrfach an mich herangetragen: Jetzt wird nichts mehr geplant, wir dürfen nichts mehr planen, wir sollen nichts mehr machen. – Und am nächsten Tag kam die nächste Anfrage.“⁴³⁶

c. Einbindung der Firmen in die Klarstellung der Planung

Wie massiv der Know-how-Verlust auf der Baustelle nach der Kündigung der Generalplanerin gewesen ist, lässt sich auch an dem eher ungewöhnlichen Vorgehen der Flughafengesellschaft erkennen, die bauausführenden Unternehmen in die Klarstellung der Planung einzubinden. So berichtete der Zeuge Schultz in seiner Vernehmung:

Zeuge Axel Schultz: „Wie ich eingangs sagte, führte ja dann die Situation, dass der Auftraggeber über seine Erfüllungsgehilfen nicht in der Lage war, uns diese Ausführungsplanung zur Verfügung zu stellen, auch zwischenzeitlich zu einer Insolvenz auf der Planerseite. Und der verbleibende Teil der Planerseite war aber eben auch bloß nicht in der Lage, uns Unterlagen zur Verfügung zu stellen, nach denen wir arbeiten konnten. Dann haben wir – weil man uns ansprach, von Auftraggeberseite, welche Gedanken wir hätten, vor dem Hintergrund natürlich des Zeitdrucks, einen Lösungsweg zu finden, um dieses aufzulösen – eine Vereinbarung getroffen, die sich manifestiert in einem Vertragswerk, was heißt „Ergänzungsvereinbarung 1“, und in dieser Ergänzungsvereinbarung 1 haben wir die Aufgabe übertragen bekommen, eine erweiterte Werks- und Montageplanung durchzuführen. Erweiterte Werks- und Montageplanung heißt: Ad 1, dass wir keine eigene Ausführungsplanung bekommen, sondern dass wir die vom Auftraggeber freigegebene Werks- und Montageplanung des Vorgewerkes, in diesem Falle speziell des mechanischen Vorgewerkes – also der ARGE IMCA Caverion –, dass wir dort die freigegebene Werks- und Montageplanung erhalten, und wir sind bereit, dann so viel planerische Vorleistung zu bringen, um daraus uns alles abzuleiten, dass wir unsere Technik fertigstellen können. Diese Aufgabe haben wir übergeben bekommen und haben diese dann auch mit dieser Ergänzungsvereinbarung angenommen. Was dann die Herausforderung war: Wir bekamen keine fertige, freigegebene Werks- und Montageplanung des Vorgewerkes. Wir bekamen Fragmente. Diese Fragmente passten an der Stelle zeitlich nicht zueinander und wenn wir Planungsunterlagen bekamen, dann hatten diese nur eine sehr kurze Halbwertszeit, das heißt, die Änderung der Änderung der Änderung erreichte uns.“⁴³⁷

Auf Nachfrage bestätigten die Zeugen Dr. von Damm und Herrmann, dass man seitens der FBB bereits bei der Planung auf das Know-how der Firmen angewiesen war:

⁴³⁵ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 22.

⁴³⁶ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 60.

⁴³⁷ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 8.

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Letztendlich kann man das alles unter das Etikett „Einbindung des Know-hows der ausführenden Firma“ packen. Letztendlich gibt es zunächst einmal eine Schnittstelle. Die FBB liefert die Planung, und die Firma Bosch führt auf dieser Planung aus. Aber es ist so, dass aufgrund des langen Bauablaufs, der, sage ich mal, auch nicht vollständig in sich geschlossenen und widerspruchsfreien Planung immer das Risiko bestand, dass es bestimmte Lücken gab. Und daher haben wir versucht, die Firmen in stärkerem Maße zu aktivieren, ihr Input in den Bauablauf einzugeben, als es vielleicht normalerweise üblich ist.“⁴³⁸

2. Vergabe von Planungsaufträgen und Freigabe

Der Zeuge Wilk beschrieb in seiner Vernehmung, wie Planungsaufträge erteilt wurden:

Zeuge Jürgen Wilk: „Die FBB gibt uns sogenannte Planungsanfragen, die sich aus der Baustelle und eventuellen erforderlichen Umbauten, Nachträgen, Zusätzen ergeben. Und die Planungsaufträge, -anfragen arbeiten wir ab. Der Prozess wurde mehrfach nachgeschärft. Momentan gibt es ein sogenanntes Ticketsystem, nach dem gewisse Teilnehmer oder Teilnehmer am Prozess Anfragen stellen können. Die werden dann von der FBB jeweils gesondert beauftragt, und wir arbeiten die ab. Die Abarbeitung erfolgt meistens in Richtung der OÜ, denen wir die Vorlage liefern, eine Planung und eine Beschreibung der auszuführenden Arbeiten, die dann an die Firma weitergereicht wird.“⁴³⁹

Der Zeuge Wilk schilderte, dass von der Flughafengesellschaft gegebene Prozessvorgaben teils zu erheblichen Verzögerungen der Umsetzung geführt hätten.

Zeuge Jürgen Wilk: „Ich gebe Ihnen gern ein Beispiel. Wir haben mit viel Mühe Schaltschränke weiter beplant. Dann gab es mehrere Schritte darin, Aufnahme vor Ort, Veränderungen, die erforderlich sind, Nachführungen der Pläne, Aufnahme der Revision der Firma. Der letzte Schritt wäre gewesen, Umsetzung des Bausolls. Dann habe ich immer gesagt, guckt, dass das schnell passiert, dass es gemacht wird. Denn wenn man das wieder ein oder zwei Jahre liegen lässt, dann hat man die gleiche Unsicherheit in den Dokumentationen wieder. Das war so ein typisches Beispiel, wo ich gesagt habe, mach es anders. Aber da wurde sich an Prozesse gehalten, die wurden auch teilweise vorgegeben.“⁴⁴⁰

Der Zeuge Herrmann ergänzend dazu:

Zeuge Peter Herrmann: „Na ja, ich sage mal, ein Unternehmer kann sich auch darauf zurückziehen und sagen: Jetzt habe ich hier die Planung, und dann ist es das, und dann lasse ich es wieder vor die Wand laufen, wenn die Planung nicht in Ordnung ist. Da haben wir schon gesagt: Guck dir die Planung bitte an. Wenn du da Defizite siehst, kannst du das gegebenenfalls unter entsprechender Hinweisstellung an uns im Rahmen deiner fortgeschriebenen Werk- und Montageplanung selber auf Vordermann bringen, und wir pflegen es rückwirkend in unsere Ausführungsplanung

⁴³⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 87.

⁴³⁹ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 4.

⁴⁴⁰ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 9.

und in unsere spätere Revisionsplanung ein. Also im Grunde genommen haben wir da schon ein Stück weit, was man eigentlich nicht macht, das Bauunternehmen mit in die Klarstellung der Planung einbinden müssen.“⁴⁴¹

Er äußerte sich darüber hinaus zum Freigabeprozess und antwortete auf die Frage, wer die Planung kontrolliert habe, wie folgt:

Zeuge Jürgen Wilk: „Im Normalfall die OÜ, die Objektüberwachung. – Aber noch mal zurück: Planung ist ein Prozess, und es gab da Abstimmungsrunden mit anderen Beteiligten. Das wurde ja einbezogen. Wenn man baubegleitend plant, dürfen auch alle mit draufschauen. Das heißt, die Freigabe war oft schon durch den Prozess gegeben, und dann kommt der endgültige Plan, und der wird dann freigegeben von der OÜ.“⁴⁴²

Der Zeuge Herrmann sagte demgegenüber aus, dass die Freigabe der eingestellten Pläne durch die Flughafengesellschaft erfolgt sei:

Zeuge Peter Herrmann: „Wir haben bei uns eine Planungsabteilung, also eine Verteilung, die die Planer vertraglich führt. Über diesen Strang ist dann auch die Freigabe der eingestellten Pläne erfolgt. Jetzt kann man aber auch nicht von jedem FBB-Mitarbeiter erwarten, dass er genauso schlau und genauso klug ist wie der Planer und die Planung auch so tiefgründig prüft. Dann würde das nämlich genauso lange dauern, wie die Planung herzustellen.“⁴⁴³

3. „Ad-hoc“-Planungen

Der Bericht der internen Revision vom 5. Mai 2017 bezeichnete insbesondere den „fehlende[n] Überblick über die Anzahl und den Umfang der beauftragten Planungen sowie der offenen Planungserfordernisse“ als „problematisch für die Steuerung des Projekts“.⁴⁴⁴ Der Grund für den fehlenden Überblick seien sog. „ad hoc-Planungen“: Diese blieben weitgehend unkontrolliert, da sie außerhalb des Regelablaufs von Beantragung, Angebot und Beauftragung erteilt würden.⁴⁴⁵ Der Zeuge Wilk bestätigte diese Praxis gegenüber dem Ausschuss:

Zeuge Jürgen Wilk: „Das war genau diese Umstellung. Bevor die umgestellt wurde von Fläche auf Anlagen, gab es Flächenbeauftragte, die haben die sogenannten Baufelder bearbeitet. Und dann kamen aus den Baufeldern Anfragen: Die Firma ROM braucht, um irgendetwas zu machen, eine Planung! – Das wurde als sogenannte Ad-hoc-Planung angewiesen und dann auch von uns gemacht, damit eben keine Zeit verloren geht. Das hat auch recht funktioniert.“⁴⁴⁶

⁴⁴¹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 77.

⁴⁴² Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 50.

⁴⁴³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 23.

⁴⁴⁴ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 20.

⁴⁴⁵ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 20.

⁴⁴⁶ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 61.

Im Bericht der internen Revision heißt es ferner, dass den genannten Planungsaufträgen aus der Fläche keine „echten“, beispielsweise auf Entwurfsänderungen oder Auflagen basierenden Planungserfordernisse zu Grunde gelegen hätten. Vielmehr hätten sie u.a. dazu gedient, den Weg der Beantragung über den Projektsteuerer zu vermeiden, da dieser als „stark formalisiert“ und „offenbar als zu lange“ angesehen würde.⁴⁴⁷ Dieser Darstellung widersprach der Zeuge Wilk für seinen Zuständigkeitsbereich. Bei den ad hoc-Planungen habe es sich sehr wohl um „echte“ Planungsnotwendigkeiten gehandelt.

Zeuge Jürgen Wilk: „Es waren ganz oft Änderungen, für die die Firma ROM eine Anweisung gebraucht hat. Also auch, wenn es hieß: Die Trasse ist überlastet, bitte ändert was! –, dann wurde – – Trasse überlastet war jetzt weniger der Fall, aber: Die Leuchte ist falsch angeschlossen, und nach ursprünglichem Plan geht es nicht mehr, denn der Stromkreis ist gar nicht in der Nähe; bitte, Planer, suche den neuen Stromkreis raus, den wir nehmen können! – Und das haben wir dann gemacht.“⁴⁴⁸

Der Zeuge Wilk widersprach insofern auch der Einschätzung der Internen Revision⁴⁴⁹, wonach sich Planer im Wege ad hoc-Beauftragung eigenständig Planungsaufträge hätten erteilen können.

Zeuge Jürgen Wilk: „Wir haben zu keinem Zeitpunkt uns selber einen Auftrag erteilt. Was sein könnte, ist, dass, wenn wir von einem Problem wussten, wir schon angefangen haben, rauszusuchen: Was ist es denn? Wo liegt es denn? –, bis dann die Anweisung tatsächlich kam. Aber wir haben – – Es gab auch eine Anweisung, keine Zeitverzögerung zu veranlassen.“⁴⁵⁰

4. Qualität der Planungsleistungen

In Bezug auf die Qualität der Planung erwähnte der Zeuge Herrmann in seiner Vernehmung, dass die Planungsgesellschaft b.i.g. hinsichtlich der Elektrogewerke in der Vergangenheit „nicht immer nur glücklich geliefert“ habe, sich die Zusammenarbeit aber – auch aufgrund verstärkter Kontrolle, verbessert habe.⁴⁵¹ In Bezug auf die Möglichkeit, als Bauherrin sämtliche Prüfungsleistungen immer umfangreich zu prüfen, äußerte er ferner:

Zeuge Peter Herrmann: „Ich muss mich da auch ein Stück weit darauf verlassen können, dass, wenn der Planer einen Plan ins Netz einstellt und sagt: Ich habe fertig. –, dass der Plan dann auch richtig ist. Teilweise wurden auch Planungen eingestellt, die nicht so richtig waren. Das hat man aber auch, wenn man Werkverträge macht.“⁴⁵²

Demgegenüber erläuterte der Zeuge Wilk in seiner Vernehmung, warum sich die Planung in Unkenntnis der Situation auf der Baustelle häufig schwierig gestaltet habe:

⁴⁴⁷ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 20.

⁴⁴⁸ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 61.

⁴⁴⁹ Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 21.

⁴⁵⁰ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 61.

⁴⁵¹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 62 f.

⁴⁵² Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 23.

Zeuge Jürgen Wilk: „Wenn man etwas dazu erläutern darf, kann man das so sagen. Es ist so, dass wir unsere Planungen aufbauen, wir sind ja nur Planer und nicht Objektüberwacher, wir haben von den Firmen keine oder wenig Revisionen. Das heißt, wir planen auf Basis unserer Planungen weiter. Es kommt eine zusätzliche Anforderung. Und dann stellt sich vor Ort fest, dass die Startbedingungen gar nicht so sind, wie gedacht. Wir untersuchen das manchmal. Manchmal kann man das nicht wissen. Dann wird in der Planung, noch bevor ausgeführt wird, werden noch zusätzliche Runden erforderlich. Das wird dann oft von der OÜ gemerkt. Wir liefern eine Planung. Sie sagt, das stimmt aber nicht, eure Voraussetzungen sind falsch, da ist noch gar kein Anschluss, also der wurde vor drei Jahren nicht gelegt, und dann muss diese Planung auch noch gemacht werden. Es gibt keinen einzigen Fehler in der Planung, den ich hier rekapitulieren könnte. Gibt es nicht.“⁴⁵³

Die Folgen sich ändernder Planung beschrieb der Projektleiter von Bosch wie folgt:

Zeuge Tino Hoffmann: „Vielleicht zur Erläuterung dazu: Für uns ist es wichtig, dass wir statische Vorgaben haben. Hintergrund: Brandschutzmatrix und sonstige Anforderungen sind recht komplexe Unterlagen in diesem Projekt, und für uns ist es ein enormer Aufwand, diese Vorgaben a erst mal in unsere Planung zu übernehmen. Nach der Planungsphase startet dann, wenn wir uns mal an dem Inbetriebnahmehandbuch der FBB orientieren, gibt es drei Inbetriebnahmephasen. Das ist einmal die Phase 0. Das heißt, da wird alles baulich fertiggestellt. Das ist also physikalisch erst mal soweit vorhanden und angeschlossen, elektrisch. Dann kommt die Phase 1. Da werden Programmierarbeiten und erste interne Tests durchgeführt. Und dann kommt die Phase 2, wo Sie dann die Kopplung zu Drittgewerken herstellen und mit dem Sachverständigen noch mal testen. Wenn Sie jetzt in diesem Ablauf sich vorstellen, Sie sind bereits Anfang der Phase 2 oder Ende der Phase 1, kriegen noch mal eine neue Planungsunterlage, dann starten Sie diesen Prozess wieder von vorne. Und das führt definitiv zu Kollisionen. Das heißt also, Sie müssen dann sich mit allen anderen wieder abstimmen. Sie müssen mit dem Sachverständigen abstimmen, was das für Auswirkungen hat, ob er trotzdem bereit ist, Teile zu prüfen. Es müssen die Inbetriebnahmeteams der anderen Drittgewerke mit eingebunden werden, und es muss natürlich auch das ganze über das Inbetriebnahmeteam der FBB koordiniert werden.“⁴⁵⁴

5. Neustrukturierung im Rahmen der Ausbauplanung

Der Zeuge Hansel, seit 2017 Leiter der Stabsstelle Unternehmensentwicklung, legte in seiner Vernehmung dar, inwiefern im Kontext der Stärkung der Bauherrenkompetenz unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup die Prozesse, vor allem in Bezug auf das Änderungsmanagement, seit 2017 optimiert worden seien. Es handele sich in erster Linie um die Umsetzungen der Erfahrungen mit Planungsänderungen beim Bau des Fluggastterminals:

Zeuge Christoph Hansel: „Also, ich sage Ihnen mal, wie es heute läuft: Heute gibt es ein klares Änderungsmanagement. Ganz grob gesagt: Alle Änderungen, die aus

⁴⁵³ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP 18/19, S. 7 f.

⁴⁵⁴ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 7 f.

dem Projekt heraus erwachsen, also wo möglicherweise aus baulich nicht zu realisierenden Maßnahmen, also wo aus dem Bauprojekt selber etwas verändert wird, bleiben in der Verantwortung der Bauorganisation. Überall da, wo es Änderungen von den Nutzern gibt, kommt es auf meinen Tisch und wird abgewogen, und zwar alles, was irgendwie kostenrelevant ist, was qualitätsrelevant ist oder zeitrelevant ist, und wird in der Regel negativ abgewogen. Auch das ist eine Erfahrung aus dem T1: Sie müssen und sollten erst mal einen Bau fertigstellen und dann ändern. Das werden Sie immer machen müssen bei solchen komplexen Bauten. Flughafen ist immer Baustelle, ist immer irgendetwas zu tun, aber bitte nicht im laufenden Planungs- und Realisierungsprozess, weil, das bringt Ihnen alles durcheinander. Darum gibt es ganz klare Anweisungen, ganz klare Geschichten. Das soll nicht bedeuten, dass es nicht auch natürlich – – Zum Beispiel ist der eine Hersteller nicht mehr da oder es muss ein anderes Material genommen werden, weil es gar nicht mehr verfügbar ist usw. Das mag alles sein. Dann sind es Änderungen aus dem Projekt heraus, also quasi aus baulichen Notwendigkeiten heraus. Auch die werden abgestimmt mit dem Infrastrukturmanagement, also mir, aber da liegt die Federführung bei denjenigen, die es realisieren, weil die das auch umsetzen müssen. Alle Änderungen, die von den Nutzern kommen, der Bundespolizei, wem auch immer, gehen über meinen Tisch und werden nur dann gemacht, wenn sie nicht Auswirkungen haben, also negative Auswirkungen, auf Zeit, Qualität, Kosten.“⁴⁵⁵

6. Dokumentationswesen

Mit Blick auf die Frage A.8 des Untersuchungsauftrages setzte sich der Untersuchungsausschuss mit der sog. „As-Build-Dokumentation“ beim Bau des BER auseinander. Dabei handelt es sich um ein Instrument des technischen Dokumentationswesens, mit dem der Zustand einer Anlage im Abnahmezeitpunkt, in Relation zur vertraglichen Beschaffensvereinbarung, festgehalten wird. Der Zeuge Ralph Struck schilderte diesbezüglich, dass – nachdem unter der Geschäftsführung von Hartmut Mehdorn Umbauten teils ohne dokumentierte Planungen erfolgt seien – ein Nachzeichnungsbedarf⁴⁵⁶ entstanden sei, um Planungs- und Bausituation aufeinander abzustimmen.⁴⁵⁷ Ähnlich äußerte sich der Zeuge Dr. Mühlenfeld, der die mangelnde Dokumentation einerseits der Kündigung der Generalplanerin zuschrieb.⁴⁵⁸ Andererseits gab der Zeuge aber auch an, dass es „grundsätzlich ein Problem mit der Dokumentation“ gegeben habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Schon unter Amann und Mehdorn lag ja keine saubere Dokumentation vor, und das ganze Problem der sauberen Dokumentation hat sich natürlich dann weitergezogen. Wenn Sie am Anfang keine saubere hatten – die wieder sauber hinzubekommen, ist fast unmöglich.“⁴⁵⁹

Auch der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup beschrieb die Notwendigkeit sog. „Rotstichpläne“:

⁴⁵⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 27.

⁴⁵⁶ Vgl. zu den zugrundeliegenden Entwicklungen im Planungsbereich A.IV.1.

⁴⁵⁷ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 35.

⁴⁵⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 84 f.

⁴⁵⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 70.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben, das kann ich sagen, in der Anlagendokumentation, vor allen Dingen, was die Ausführungsplanung betraf, Mängel gehabt, und es mussten im Nachgang Dokumentationen hergestellt werden als sogenannte Rotstichpläne, wo der aktuell verbaute Stand aufgenommen wird, damit wir die hydraulischen Berechnungen beim Sprinklersystem sachgerecht durchführen können.“⁴⁶⁰

Allgemein erklärte der Zeuge im Ausschuss zu den von der Flughafengesellschaft genutzten Dokumentationssystemen:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben, ich kann Ihnen nicht alle Dokumentensysteme aufzählen, wir haben mehrere. Wir haben u.a. eine MIQ, das ist ein Datenbanksystem, in dem zentral alle Mängel verwaltet werden, das heißt dokumentiert, Abarbeitungen dokumentiert werden. Ich erhalte u.a. wöchentlich aus dieser MIQ Statusberichte. Dann haben wir ein weiteres System, was sich mit den ganzen Schriftverkehren beschäftigt. Wir haben ein System, was die gesamten Prüfgutachten der Prüfinstanzen zusammenfasst etc. Ich bin leider nicht in der Lage, das müssten meine Experten tun, Ihnen die ganzen Systeme alle aufzuzählen.“⁴⁶¹

Für seine Zeit im Baubereich der Flughafengesellschaft, bis zum Frühjahr 2018, gab zudem der Zeuge Marks auf Nachfrage die folgende Schilderung der von ihm wahrgenommenen Situation mit Blick auf die Aspekte Projektkommunikation, Dokumentmanagementsystem und Projektdokumentation:

Zeuge Jörg Marks: „Also, fairerweise muss man sagen, wenn man die Planung einbezieht, waren es zwei Datenbanken. Wir hatten immer ein Datenbank-Tool für die gesamten Planungen, also, das sind dann Zeichnungen, wenn Sie so wollen. Und ein weiteres Tool war im Prinzip für die Objektüberwachung gedacht, dass man dort in jedem Raum sehen kann, auf einem iPad usw., was in dem Raum noch zu tun und noch zu leisten ist. Konnte man also auf dem iPad alles genau sehen. Zusammengeführt haben wir das aus den verschiedenen Restleistungsdatenbanken der Objektüberwachung, der pg bbi, vom TÜV und von der Objektüberwachung, die damals rausgeschmissen wurde, und die neue hat dann ein neues Tool eingeführt. Das war alles sehr mühsam, und wir haben das dann alles in ein Tool überführt. Die Nutzung hätte noch besser sein können oder müssen, das muss man fairerweise sagen. Also, die meisten Leute sind dann doch immer vor Ort gegangen und haben das Tool – das ist halt riesig groß, muss man dazu sagen – nur zu, weiß ich jetzt nicht, 70 oder 80 Prozent genutzt. Und das eine oder andere, auch neue User, die dauernd dazukamen, die sind da nicht sauber klargekommen. Das hat mich immer geärgert, muss ich ganz ehrlich sagen, weil ich gesagt habe, Sie können ja so ein Riesending nicht aus dem Kopf bauen, das heißt, Sie müssen sich da reinfuchsen. Und wir haben allerdings diese gesamten Restmängel, oder Restleistungen, die 155 000, die sind über dieses Tool getrackt. Und das hat sich mittlerweile auf 220 000 ja angewachsen, und 7 000 waren zu meiner Zeit, im März '18 noch offen. Die Abarbeitung wurde stringent in dem Tool verfolgt, und das konnte man auch sauber lesen, das hatte auch eine Verknüpfung zu den eigentlichen Aufträgen, auch

⁴⁶⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 59.

⁴⁶¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 32.

das, was mal geplant war, was dann auch nachher bezahlt wurde – das konnte man alles sehr genau mittracken.“⁴⁶²

Die Verantwortlichkeit der Dokumentation von Baustand und Bausoll beschrieb der Zeuge Herrmann:

Zeuge Peter Herrmann: „Das wird mit der Planerdokumentation und mit den Revisionsplänen oder den letzten Werk- und Montageplänen der ausführenden Gewerke gemacht, und dafür ist die Objektüberwachung zuständig. Das ist eine ganz klare Aufgabenstellung der HOAI-Phase 8 und 9, der Objektüberwachung. Das ist eine Planerleistung.“⁴⁶³

V. Entwicklung der Projektsteuerung

Die Flughafengesellschaft bediente sich zur Erfüllung übergeordneter Organisationsaufgaben während des gesamten Bauprojektes eines externen Projektsteuerers.⁴⁶⁴ Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte fest, dass den jeweiligen Teilprojekt- und Fachprojektleitern innerhalb der Flughafengesellschaft dort Teil- und Fachprojektsteuerer zugeordnet waren. Dabei habe die Koordination der bauausführenden Unternehmen im Rahmen der übergeordneten Organisation grundsätzlich bei der Projektsteuerung gelegen.⁴⁶⁵ Allerdings sei die Wahrnehmung der Bauherrenfunktion gegenüber diesen Auftragnehmern fest bei der Flughafengesellschaft selbst verankert gewesen.⁴⁶⁶

1. Veränderung der Projektstruktur durch Hartmut Mehdorn

Mit dem Eintritt von Hartmut Mehdorn in die Geschäftsführung kam es zu einer Umstellung in der Aufgabenübertragung, in deren Folge die WSP unter anderem die Betreuung der Rahmenterminplanung an die Firma Roland Berger abgeben musste.⁴⁶⁷ Als Grund dafür gab der Nachfolger in der Geschäftsführung an, dass WSP als nicht ausreichend leistungsfähig angesehen worden sei.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Unsere Meinung damals war, dass der Projektsteuerer nicht in der Lage war, einen übergeordneten Projektplan zu liefern, sondern nur die Details geliefert hat und dass die Mitarbeiter der Projektsteuerung, die dort existierten, auch nicht ausreichend Fähigkeiten hätten, das zu liefern. Aus der Sicht wurde damals Roland Berger beauftragt, deutlich vor meiner Zeit, wie Sie wissen. So wie sich mir das dargestellt hat, gab es deutlich bessere Informationen

⁴⁶² Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 66.

⁴⁶³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 31.

⁴⁶⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 102 f.

⁴⁶⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 109.

⁴⁶⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 109.

⁴⁶⁷ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 3.

von der Baustelle mit der Nutzung von Roland Berger, als wenn man nur WSP benutzt hätte.“⁴⁶⁸

Damit einher ging eine Strukturveränderung der Organisation der Baustelle: statt der bisherigen Verantwortlichkeit für konkrete Anlagen, seien laut dem Zeugen Göbel nunmehr sog. „Flächenteams“ mit dem Ziel geschaffen worden, die Baumaßnahmen zu beschleunigen.⁴⁶⁹

2. Rückabwicklung durch Prof. Dr. Lütke Daldrup

Unter dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup wurde sowohl die Zusammenarbeit mit Roland Berger beendet, als auch die Veränderung der Projektstruktur rückgängig gemacht.⁴⁷⁰ Zur Begründung führte er in seiner Vernehmung aus:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Es war eine Mischung aus der Frage von Qualität und Kenntnis der Baustelle, aber auch spielte die Frage der Kostenbelastung der Gesellschaft eine Rolle, der Kosten des Mandats.“⁴⁷¹

Entscheidend sei demnach gewesen, dass einerseits eine Doppelstruktur im Hinblick auf den Projektsteuerer WSP bestanden habe, andererseits die Roland Berger übertragenen Aufgaben von der Flughafengesellschaft selbst übernommen werden konnten.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben bei der Flughafengesellschaft einen beauftragten, mandatierten Projektsteuerer. Und das, was Roland Berger getan hat, war zum Teil in einer gewissen Duplizität zu den Aufgabenstellungen des Projektsteuerers. Wir haben im Grunde keinen Ersatz dafür gebraucht, weil wir das, was wir zur Steuerung der Baustelle brauchten, wissen mussten, entweder mit eigenen Ressourcen bereitgestellt haben oder bereitstellen, zumal, was die Terminsteuerung betrifft, da haben wir sehr viel mehr Verantwortung als Unternehmen selber übernommen, und die weiteren Aufgaben hat der Projektsteuerer übernommen, wie es auch seinen vertraglich geschuldeten Pflichten entsprach.“⁴⁷²

In Bezug auf die Einrichtung einer anlagenbezogenen Projektstruktur mit sog. „Kompetenzteams“ äußerte der Zeuge Göbel:

Zeuge Steffen Göbel: „In dem Zusammenhang haben wir praktisch mit dem Bauherrn zusammen die Projektorganisation umgestellt von dieser Flächenbezogenheit, die es bis dahin gab, auf eine anlagenbezogene Verantwortlichkeit, weil wir gesagt haben, man kann das nicht mit einem normalen Bauvorhaben mehr vergleichen. Die Probleme liegen nicht in der Fertigstellung von

⁴⁶⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 88.

⁴⁶⁹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 3.

⁴⁷⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 31.

⁴⁷¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 66.

⁴⁷² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 66.

irgendwelchen Flächen, sondern die liegen ganz speziell in der Fertigstellung der einzelnen Anlagen.“⁴⁷³

Ferner erklärte der Zeuge Herrmann diesbezüglich:

Zeuge Peter Herrmann: „Na ja, ich muss ja, wenn ich in so einer großen Baustelle und in so einer großen Organisation arbeite, fest definierte Ansprechpartner und Verantwortliche haben, weil, wir haben ja ein riesengroßes Anlagenübergewicht, das hatte ich ja einleitend eingeführt. Wir haben ja hier nicht mit einem TGA-Anteil von 30 Prozent zu tun, sondern wir haben hier, glaube ich, mit einem TGA-Anteil von 65 Prozent zu tun. Also muss man das ganz einfach anders wichten. Demzufolge habe ich das für besser erachtet, dass man dort Arbeitsgruppen, Kompetenzteams bildet, die aus Verantwortlichen der Flughafengesellschaft bestehen, Objektüberwachern, Planern und Projektsteuerern, und das hat sich auch als richtig bewahrheitet.“⁴⁷⁴

Ferner erfolgte die Berichterstattung über den Projektfortschritt gegenüber der Geschäftsführung in Form des sog. „Wochenberichts“ wieder durch WSP.⁴⁷⁵

VI. Entwicklung der Objektüberwachung

In Bezug auf die Objektüberwachung ergaben sich nach der Kündigung der Generalplanerin, die auch mit der Überwachung der ordnungsgemäßen Ausführung war, ähnliche Schwierigkeiten wie im Planungswesen.

1. Situation nach Kündigung der Generalplanerin und Neustrukturierung

Der Zeuge Dr. von Damm schilderte in seiner Vernehmung die Situation der Projektüberwachung nach der Kündigung der Generalplanerin:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Unmittelbar nach der gescheiterten Eröffnung im Mai 2012 wurde die pg bbi gekündigt, und es wurden dann Einzelfirmen oder teilweise auch Einzelpersonen als Objektüberwacher eingebunden. Das ist letztendlich dann eine große, große Anzahl an Firmen gewesen, die nur Splitteraufgaben hatten.“⁴⁷⁶

Der Zeuge Kühnapfel, der in der Objektüberwachung im Bereich der Kabelgewerke tätig war, ergänzte, dass die beauftragten Objektüberwacher zu einem großen Teil zuvor im Auftrag der pg bbi tätig gewesen und nach deren Ausscheiden unmittelbar von der Flughafengesellschaft beauftragt worden seien.⁴⁷⁷ Ende des Jahres 2012 wurde die Objektüberwachung neustrukturiert und in sechs einzelnen Losen vergeben. Dabei seien laut dem Zeugen Dr. von Damm die „Einzelojektüberwachungen“ noch längere Zeit parallel zu den neu vergebenen Aufträgen erfolgt.⁴⁷⁸ Vor diesem Hintergrund sei es schwergefallen, eine „koordinierte,

⁴⁷³ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 4.

⁴⁷⁴ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP18/15, S. 43.

⁴⁷⁵ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 10, 11, 16.

⁴⁷⁶ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

⁴⁷⁷ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 4.

⁴⁷⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

konzentrierte und auch schlagkräftige Objektüberwachung“ zu organisieren.⁴⁷⁹ Erst im Jahre 2014 habe man diese Situation beendet.⁴⁸⁰

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Und die FBB hat sich dann Ende 2013, Anfang 2014 dazu entschieden, dieses Nebeneinander von den sechs Losen und Einzelobjektüberwachungen aufzulösen und die gesamte Objektüberwachung auf die sechs Lose zu konzentrieren. Damit ist eine gewisse Konzentration der Aufgaben entstanden und auch mehr Ordnung entstanden.“⁴⁸¹

2. Koordinationsschwierigkeiten

Bezüglich dieser Koordinationsschwierigkeiten äußerte auch der Zeuge Marks, dass die kleinteilige Vergabe dazu geführt habe, dass Unternehmen beauftragt worden seien, die nicht über die notwendigen Ressourcen für die systematische Überwachung eines Projektes in der Größenordnung des Flughafens verfügt hätten:

Zeuge Jörg Marks: „Ansonsten ist bei der Objektüberwachung das Hauptproblem, dass die als System funktionieren muss und dass die einfach in der Größenordnung kein System haben – oder hatten, weil die Firma oder die Firmen, die dort beschäftigt sind, diese Größenordnung an Menschen kaum auf der Wartestange hatte, das heißt, die haben sich die immer dazu geholt, und dann wurden die eingebaut ins System. Da funktionierten sie mal besser und mal schlechter.“⁴⁸²

Vorgenannte Beschreibung bestätigte der Zeuge Kühnapfel in Bezug auf das Unternehmen Brendel Ingenieure:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „Die Firma Brendel ist – ich weiß nicht, wer die Geschichte kennt; vielleicht hilft es ein bisschen, das zu verstehen – im Jahr 2013 von der FBB über eine Ausschreibung beauftragt worden, wo alle sechs Lose der Objektüberwachung entstanden sind. Da waren wir, die handelnden Personen, die schon da waren, noch von der FBB beauftragt, und die Ausschreibungen, die dort gelaufen sind, haben sechs Lose der Objektüberwachung ausgeschrieben. Brendel ist damals mit sechs Ingenieuren offenbar angetreten und wurde, nachdem die Bestandsaufnahme geendet hat, die Herr Amann angeschoben hat, Anfang 2014 mit einem erheblich veränderten Leistungsbild in den Bau geschoben worden und musste alle vorhandenen Bestandsaufnehmer – ich müsste jetzt die Zahl lügen; insgesamt wohl vielleicht 150, 160 Leute, die quer über alle Gewerke dort die Bauüberwachung gemacht haben, Bestandsaufnahme gemacht haben – fachgerecht aufnehmen. Bedeutet, dass von einem Monat zum anderen bei Brendel auf einmal nicht nur fünf, sondern 50 Mitarbeiter da waren, die selbstverständlich nicht aus dem Stamm von Brendel kommen konnten, die also aus dem Stamm der damals von der FBB beauftragten Leute, sagen wir mal, unterwegs waren da draußen. Da kommt es natürlich auch vor, dass so ein Unternehmen von fünf auf 50 Leute ansteigend, sich

⁴⁷⁹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

⁴⁸⁰ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

⁴⁸¹ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 54.

⁴⁸² Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 43.

auch mit Freelancern auseinandersetzen muss. Wobei man ganz klar sagen muss: Freelancer in meinem Umfeld sind verlässliche Arbeitskollegen.“⁴⁸³

Sowohl der Zeuge Kühnapfel, als auch der Zeuge Dr. von Damm erklärten indes, dass der Einsatz von selbständigen Ingenieuren in diesem Zusammenhang nicht per se problematisch und bei Bauvorhaben in der Größenordnung des Flughafens auch durchaus üblich sei.⁴⁸⁴ Schwierig werde es nur dann, wenn der Einsatz zur Dysfunktionalität führe:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Ich sage mal, wenn die Firma funktioniert und einen guten Job macht, ist das nicht schwierig. Schwierig ist nur, wenn man den Eindruck hat, dass aufgrund des Freelancertums die Firma dysfunktional ist. Aber per se mit der Einbringung von Freelancern hat das nicht zwingend zu tun.“⁴⁸⁵

Neben der kleinteiligen Vergabe führte offenbar auch der Umstand, dass Planung und Objektüberwachung – anders als in der HOAI⁴⁸⁶ vorgesehen – nicht in einer Hand lagen, zu zusätzlichen Herausforderungen in Bezug auf die Koordination der beauftragten Unternehmen. Der Zeuge Meinecke erklärte diesbezüglich Folgendes:

Zeuge Dirk Meinecke: „Die Leistungsphase 8 ist die eigentliche Qualitätssicherung im operativen Geschäft, also in der Ausführung. Die OÜ ist ausschließlich für die Leistungsphase 8 beauftragt, das heißt, Sie haben dort eine Schnittstelle zwischen Planern und OÜ, die die HOAI so eigentlich gar nicht vorsieht. Normalerweise wird der Planer durchgehend beauftragt, auch mit der Leistungsphase 8. Und damit haben Sie die Situation, der Planer sagt immer: Ist nicht gebaut wie geplant. Und der Objektüberwacher sagt immer: Planung ist scheiße. Sie haben sich also eine Schnittstelle geschaffen, die sie nicht beherrschen.“⁴⁸⁷

Auch der Zeuge Dr. von Damm sah die bestehenden Probleme in der Schnittstellenkoordination sowie der Verantwortungszuweisung in der zersplitterten Objektüberwachung begründet:

Zeuge Dr. Carsten von Damm: „Letztendlich schließe ich mich der Grundauffassung an, dass also eine Zersplitterung der Objektüberwachung schon unglücklich ist. Wir haben uns sehr viele Schnittstellen ins Haus geholt. Und auch die Frage der Verantwortungszuweisung ist dann immer deutlich schwieriger, wenn sich bestimmte Punkte auf mehrere Gewerke verteilen, dann letztendlich immer den Hutträger und damit den Verantwortlichen herauszufinden. Ich persönlich würde sagen, das hat schon Sand ins Getriebe gebracht für die gesamte Bauabwicklung.“⁴⁸⁸

⁴⁸³ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 7.

⁴⁸⁴ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 7; Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 61.

⁴⁸⁵ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 75 f.

⁴⁸⁶ Vgl. zu den Leistungsphasen nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) oben 2. Abschn. B.II.

⁴⁸⁷ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 21.

⁴⁸⁸ Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 83.

3. Leistungsdefizite

In mehreren „Sprint“-Berichten wird im Jahre 2014 auf fortbestehende Defizite der Objektüberwachung hingewiesen. So heißt es unter anderem, dass „Führungsstruktur und Leistungserbringung der Objektüberwachung nicht ausreichend“ seien, um eine „termintreue Bauausführung“ sicherzustellen, weswegen eine „Reorganisation“ der Objektüberwachung und ggfs. eine „Neuausschreibung“ vorgeschlagen werden.⁴⁸⁹ An anderer Stelle wird „Handlungsbedarf“ bei der „Leistung der Objektüberwachung“ genannt, insoweit würden Vertragsanpassungsverhandlungen bei den einzelnen Losen laufen „mit dem Ziel der Personalreduzierung und Qualitätsverbesserung“.⁴⁹⁰ Wenige Monate später ist dort wiederum von einer ungenügenden Leistungsfähigkeit der Objektüberwachung die Rede: Es bestünden „erhebliche Organisationsdefizite“ unter anderem in der internen Kommunikation und in der Führung des operativen Personals.⁴⁹¹

Die interne Revision führte in einem Bericht von 2017 zu dem Thema aus, dass ein nicht gänzlich einheitliches Verständnis von Begrifflichkeiten, insbesondere zwischen verschiedenen Akteuren, die am Bau beteiligt sind, zu Fehlern in der Kommunikation führen könne. So befindet die interne Revision die Definition der Begrifflichkeit „Fertigstellung“ des Themenkomplexes „Türen“ in insofern für problematisch, als die bauliche Abnahme bereits 2021 als „erledigt“ gemeldet worden war, man sich hierbei jedoch lediglich auf die Umsetzung einer Phase bezog, die nicht die finale Fertigstellung nach dem Verständnis der FBB bezeichnet. Im Oktober 2016 musste diese Leistung als ausstehend identifiziert werden. Die Empfehlungen der internen Revision belaufen sich auf verbindliche Definitionen der Begrifflichkeiten.⁴⁹²

Dies bestätigte der Zeuge Woop, der insbesondere von einer mangelhaften Ausführung der Objektüberwachung in dem von der Fa. Brendel Ingenieure verantworteten Bereich berichtete, die im Aufsichtsrat diskutiert worden sei:

Zeuge Gerry Woop: „Die sehr unterschiedliche Performance der Qualität der Objektüberwachung ist dem Aufsichtsrat bekannt gewesen [...]; wir haben sozusagen einen Prozess der Mängelbeseitigung, und es gibt so einen Wert –, wie viel sozusagen wieder erneut mangelbehaftet dann bewertet wird vom Sachverständigen, und der Wert war zu hoch. Der lag irgendwie, ich weiß gar nicht genau – er war 15 und hätte so auf 7 runter-, und lag vorher mal höher, gehen müssen –, wie viel Prozent sozusagen immer wieder reinkommen, weil, wir haben ja die Mangellisten abgearbeitet, eine bestimmte Abarbeitungsgeschwindigkeit gehabt, und wenn dann immer sozusagen 17 oder so was Prozent dann wiederkommen, dann ist das natürlich schlecht. Und wenn es 15 sind, ist es immer noch schlecht und muss unter 10 gehen. Das war ein Thema, aber eben der Bauüberwachung. Und das hängt mit diesen Losen zusammen.“⁴⁹³

⁴⁸⁹ „Gesamtbericht SPRINT BER Nr. I/14“, I (FBB) Bd. 29, Bl. 1 ff. (13).

⁴⁹⁰ „Gesamtbericht SPRINT BER Nr. II/14“, I (FBB) Bd. 29, Bl. 41 ff. (45).

⁴⁹¹ „Gesamtbericht SPRINT BER Nr. III/14“, I (FBB) Bd. 29, Bl. 218 ff. (232).

⁴⁹² Bericht der Internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrenfunktion“, I (FBB) Bd. 113, Bl. 15 ff.

⁴⁹³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 66.

Den Umstand, dass der TÜV Mängel bezeichnet habe, die zuvor von der Objektüberwachung nicht erkannt worden seien, erklärte der Zeuge Kühnapfel demgegenüber wie folgt:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „Und man muss ganz klar sagen: Es gibt nicht eine – jetzt Stromgewerke – Fachunternehmererklärung und Fertigstellungsanzeige. Das ist eines der größten Probleme, die wir haben. Da ist es in der Regel unerheblich, ob hier und da mal eine Schraube locker ist. Wir haben vorhin über 300 000 Quadratmeter, über 5 000 Räume gesprochen. Wir werden dort nie jede Schraube finden, die nicht fest ist. Es ist auch unerheblich an der Stelle, weil, es geht in den meisten Fällen um Schutzziele, Ermessensspielräume, die man in jedem Gebäude haben muss.“⁴⁹⁴

Insofern stellte er die „Tiefenprüfung“ durch den Übergeordneten Sachverständigen dem Aufgabenbereich der Objektüberwachung gegenüber:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „Eine Bauüberwachung ist nicht dazu da, mit einem Schraubenschlüssel die Leistung eines Unternehmers zu überprüfen – ganz klar. Eine lose Schraube sehen wir nicht, wenn sie nicht gerade rausgefallen ist. ... Also dieser Prozess der Steckdose – nehmen wir mal dieses Beispiel – erstreckt sich von der planerischen Vorgabethematik, von der Planung über die Anordnung von uns, die wir für die FBB vorbereiten. Die FBB ordnet diese Leistungen der Firma an, und die Firma führt die Leistungen aus. Wir sind auch dafür da, die Firma an die richtige Stelle zu bringen ... Dann sprechen wir mit denen immer, dass auch an der richtigen Stelle die richtige Leistung ausgeführt wird, und gucken dann auch natürlich nach, ob die Leistung ausgeführt wurde, klar. Und damit ist die Leistung, diese Steckdose anzubauen, erledigt. ... Wir zählen aber nicht die losen Schrauben. Also deswegen: Wir rennen nicht in jeden Quadratzentimeter der Decke rein, wir geben denen sogar die Kabelwege vor, ja, aber wir suchen nicht die letzte lose Schraube, weil wir selber kein Werkzeug in der Hand haben.“⁴⁹⁵

Der Zeuge äußerte ferner:

Zeuge Ingo Kühnapfel: „[...] der TÜV prüft bis ins letzte Detail jede Schraube. Und das ist auch nicht Objektüberwachungsauftrag. Objektüberwachungsauftrag ist die Firmen anzuleiten, ihre Qualität einzuhalten und am Ende auch eine funktionale und den Regeln der Technik entsprechende Anlage zu übergeben. Die Tiefenprüfung vom TÜV Rheinland hat das ganze Projekt, ich will mal sagen, überrannt.“⁴⁹⁶

Diesem Verständnis der Objektüberwachung widersprach indes das Aufsichtsratsmitglied Preuß in seiner Vernehmung:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Jetzt wird mir auch klar, dass das nicht fertig werden konnte. Natürlich ist die Aufgabe der Objektüberwachung die, dass sie – hier ist ja genannt – ganz klar bestimmte – – In der HOAI gibt es eine ganz klare Definition dessen, was eine Objektüberwachung machen muss, und in erster Linie ist es natürlich die Aufgabe, die vom Unternehmer erbrachte Leistung auf Vertragsgemäßheit zu überprüfen, und wenn die nicht vertragsgemäß ist, die Mängel

⁴⁹⁴ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 26 ff.

⁴⁹⁵ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 32.

⁴⁹⁶ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 26.

aufzuzeigen und diese Mängel auch weiterzuverfolgen, bis sie abgeschlossen ist. Und dann muss er auch überprüfen, welche Einbehalte er möglicherweise auch von Rechnungen macht. Dieses Verständnis, dass die Objektüberwachung gewissermaßen eine Art Hausmeister ist, der die Türen aufmacht, damit er sich nicht verläuft im großen Gebäude, das sehe ich nicht so. Das kann man nicht so stehen lassen. Ich würde das – – Ich würde diese Objektüberwachung nicht beauftragen.“⁴⁹⁷

Der Zeuge Meinecke sah noch eine andere Ursache darin, dass sich die Ausführungsqualität nicht losgelöst von der Arbeitsgrundlage, der Planung, beurteilen ließe.⁴⁹⁸ Diese habe nicht immer in einer Qualität zur Verfügung gestanden, die die Objektüberwachung habe „eins zu eins“ umsetzen können.⁴⁹⁹

Der für die Objektüberwachung der Sprinkleranlage zuständige Zeuge Töpel sieht noch einen weiteren Grund:

Zeuge Nico Töpel: „Das ist schwie– – Wie gesagt: In den Bereichen hat jeder für sich gebaut. Also wenn der Elektriker gebaut hat, heißt das nicht zwingend, dass dann jemand von den Löschanlagenbetreuern auch hingegangen ist und die Stelle kontrolliert hat. Weil, wie gesagt: Das Objekt ist riesengroß, und flächendeckend ist dort niemand über die Baustelle gegangen und hat geguckt: Was hat sich heute verändert? Wo müsste ich vielleicht, eventuell drauf reagieren? – So einen Vorgang gab es dort nicht, und demzufolge ist das erst, wie gesagt, bei der flächendeckenden Begehung durch den TÜV dann aufgefallen, dass es hier eine Abweichung gab, die es vorher unter Umständen nicht dort gegeben hat.“⁵⁰⁰

a. Sanktionierung von „Schlechtleistern“

Der Zeuge Herrmann erklärte, dass man auf die aus Sicht der Flughafengesellschaft mangelhaften Leistungen der Objektüberwachung sowohl mit Mängleinbehalten als auch mit der Trennung von einzelnen Mitarbeitern reagiert habe:

Zeuge Peter Herrmann: „Na ja, Maßnahmen. Es gibt natürlich Mängel, es gibt natürlich Schriftverkehr, wo, wenn uns eine Leistung nicht gefällt, da gerügt wird, wo auch Mängleinbehalte vorgenommen werden, zum einen. Zum anderen hatte ich es vorher schon erwähnt, haben wir auch den einen oder anderen Mitarbeiter da nicht mehr beschäftigt, haben gesagt: Komm, du hast wahrscheinlich woanders mehr Erfolg als hier.“⁵⁰¹

Der Zeuge Dr. von Damm bestätigte, dass es gegenüber der Firma Brendel zu Mängleinbehalten gekommen und nicht die gesamte vertraglich geschuldete Summe ausgezahlt worden sei.⁵⁰²

⁴⁹⁷ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 70.

⁴⁹⁸ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 21.

⁴⁹⁹ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 21.

⁵⁰⁰ Zeuge Töpel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020, WP 18/33, S. 48.

⁵⁰¹ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 32.

⁵⁰² Zeuge Dr. v. Damm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 52.

b. Lösungsansätze und Neuausrichtung

Sowohl in Bezug auf die Koordinierungsschwierigkeiten als auch in Hinblick auf die Ausführungsdefizite, erklärten die Zeugen, dass diesen Problemen mit der stärkeren Einbindung aller Beteiligten begegnet worden sei.

Zeuge Dirk Meinecke: „Das haben wir versucht aufzulösen, indem wir dort durchgehend die Beteiligten in der Neuordnung der Verantwortung eingebunden haben. Wir konnten natürlich die Verträge nicht auflösen. Das ging nicht. Wir mussten mit dem leben, was wir vorgefunden haben. Aber mit der Neuausrichtung der Planung ist die Qualität besser geworden. Die OÜ hat es einfacher in der Umsetzung, und die Ausführenden hatten verbindliche Unterlagen. Also die Frage nach der Qualität nach der OÜ ist nicht einfach so zu beantworten.“⁵⁰³

Ferner der Zeuge Woop:

Zeuge Gerry Woop: „Wir haben das immer diskutiert, haben da immer nachgefragt, kritisch nachgefragt, nach Verbesserungen gefragt. Es gab Versuche, dann auch im Grunde genommen um die Objektüberwachung herum auch Teams zu bilden oder mit denen gemeinsam, also um auch andere Akteure dort miteinzubinden, um Leistungen dort zu kontrollieren, die erbracht werden oder eben auch nicht erbracht werden. Aber es ist über lange Zeit ein schwieriges Thema geblieben.“⁵⁰⁴

Im Bereich der Objektüberwachung sei zudem nach Angaben des Zeugen Meinecke eine personelle Verschlankung vorgenommen worden.

Zeuge Dirk Meinecke: „Wenn ich über die Zeit ab 2017 rede, hatte ich vorhin schon ausgeführt, dass wir die Objektüberwachung in meinem Einflussbereich quasi neu aufgestellt haben, dass wir die anders ausgerichtet haben, dass wir die Leute entsprechend ihren Fähigkeiten und Qualifikationen eingesetzt haben, und das hat zu einer deutlichen Qualitätsverbesserung geführt bei gleichzeitigem Abbau des Personals.“⁵⁰⁵

VII. TÜV Rheinland als Übergeordneter Sachverständiger

Der TÜV Rheinland nimmt auf der Baustelle die Aufgabe des sog. „Übergeordneten Sachverständigen“ wahr. Seine Aufgabe ist es dabei, im Auftrag der Flughafengesellschaft die ordnungsgemäße Beschaffenheit und Betriebssicherheit der technischen Anlagen und Einrichtungen im Sinne des § 76 Abs. 1 Nr. 4 a.F.⁵⁰⁶ der Brandenburgischen Bauordnung zu bescheinigen. Die entsprechende Bescheinigung ist gemeinsam mit der Fertigstellungsanzeige

⁵⁰³ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 16.

⁵⁰⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 66.

⁵⁰⁵ Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2020, WP 18/16, S. 21.

⁵⁰⁶ § 76 Abs. 1 Nr. 4 BbgBO („Fertigstellung und Nutzung der baulichen Anlage“) in seiner maßgeblichen Fassung:

„(1) Mit der Anzeige der Fertigstellung nach § 68 Abs. 5 hat der Bauherr
(...)

Nr. 4. die Bescheinigungen der Prüfsachverständigen über die ordnungsgemäße Beschaffenheit und Betriebssicherheit der technischen Anlagen und Einrichtungen der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.“

bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde einzureichen, um die Nutzungsfreigabe zu erhalten. Mit dieser war der TÜV seit Ende des Jahres 2010 betraut, nachdem er im Rahmen einer Ausschreibung den Zuschlag erhalten hatte.⁵⁰⁷

1. Prüfung und Begutachtung von sicherheitsrelevanten Anlagen

Die Prüfung durch den übergeordneten Sachverständigen beinhaltete einerseits die schrittweise Prüfung der sicherheitsrelevanten Anlagen auf ihre jeweilige Betriebssicherheit und Wirksamkeit und andererseits die Durchführung der sog. „Wirkprinzipprüfung“, einer systemübergreifenden Prüfung der sicherheitsrelevanten Anlagen in Hinblick auf die Erfüllung ihrer Schutzziele.⁵⁰⁸ Geprüft wird insofern gemäß § 1 Abs. 2 BbgPrüfSV in erster Linie die Errichtung der Anlagen in Übereinstimmung mit den existierenden öffentlich-rechtlichen Vorgaben.⁵⁰⁹ Die Rolle des Übergeordneten Sachverständigen grenzte der Zeuge Zimmermann vom Bauordnungsamt Landkreis Dahme-Spreewald von der Zuständigkeit der Bauaufsicht dementsprechend wie folgt ab:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Nein. Sie müssen jetzt bitte, sage ich mal, die Brandenburger Bauordnung mit akzeptieren. Die hat einmal die Aufgaben der Baubehörde bzw. der Brandschutznachweise und dann darauf erlassen weiterer Vorschriften. Und die weiteren Vorschriften, die darauf erlassen wurden, wäre dann die sicherheitstechnische Gebäudeausrüstungsprüfverordnung in der einen oder anderen Fassung, wo drin verankert ist, dass sicherheitstechnische Anlagen durch einen Prüfsachverständigen geprüft werden müssen. Und Prüfingenieur Brandschutz und Prüfsachverständiger sind zwei unterschiedliche Personen. Wenn Sie „TÜV“ sagen, sage ich: Der TÜV ist für mich eine Prüforganisation. Die Prüfsachverständigen sind die namentlich benannten Personen, die in den Listen des Landes Brandenburg oder eines anderen Bundeslandes verankert sind, für ihr jeweiliges Prüfgebiet.“⁵¹⁰

a. Einzelprüfungen der Gewerke

Die auftragsgemäße Begutachtung der sicherheitsrelevanten Anlagen sei laut dem Zeugen Spier im Auftrag der Bauherrin an denjenigen Anlagen erfolgt, die „explizit [vom Bauherrn] vorgestellt bzw. freigegeben“ worden seien.⁵¹¹ Den Beginn des Prüfungsverfahrens beschrieb der Zeuge Borrmann entsprechend:

Zeuge Dirk Borrmann: „Also, wir bekommen von der Flughafen Berlin Brandenburg, von den Projektleitern, einen Prüfabruf, dass die Firmen gemeldet haben: Wir sind in einem Bereich fertig, und guckt euch das jetzt mal an. – Das ist nicht der gesamte Bereich, sondern das ist ein Teilbereich. Insofern machen wir dann auch

⁵⁰⁷ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 5.

⁵⁰⁸ Präsentation „Projekt: BER“ des TÜV Rheinland als Anlage zum Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 268 ff (391).

⁵⁰⁹ Präsentation „Projekt: BER“ des TÜV Rheinland als Anlage zum Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 268 ff. (390).

⁵¹⁰ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 5.

⁵¹¹ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 6.

entsprechend der Prüfabrufe, wenn gemeldet wird: Ja, die Firma hat jetzt Mängel beseitigt, oder die Anlage ist jetzt fertiggestellt –, dann machen wir Prüfungen. Also, Teilprüfungen gibt es, und wenn eine Anlage endständig dann fertiggestellt ist, machen wir dann auch die entsprechenden, nach Bauordnungsrecht vorgeschriebenen Erstprüfungen, nicht Abnahmen. Abnahme ist Werkvertragsrecht. Wir machen nur die bauordnungsrechtlichen Prüfungen.“⁵¹²

Der Zeuge Spier beschrieb in seiner Vernehmung den weiteren Verlauf der Prüfung: Zeigten sich bei der Prüfung der einzelnen Anlagen Mängel, würden diese in einem Prüfbericht dokumentiert und der Flughafengesellschaft als Bauherrin „zur weiteren Bearbeitung zur Verfügung gestellt“.⁵¹³ Die Flughafengesellschaft veranlasse dann eine Mängelbeseitigung durch ihre Auftragnehmer, woraufhin eine Nachprüfung durchgeführt werde, die sich bei mangelhafter Instandsetzung auch mehrfach wiederholen könne.⁵¹⁴ Das Verhältnis zur Objektüberwachung beschrieb der Zeuge Spier angesichts dieses Verfahrens wie folgt:

Zeuge Antonius Spier: „Also, wir haben kein Auftragsverhältnis oder irgendwas. Wir haben kein Weisungsrecht, Qualität einzufordern, das kann ich Ihnen schon darstellen. Wir, unsere Sachverständigen, werden durch Mitarbeiter der Objektüberwachung, die gewerkemäßig eingeteilt sind, weil es natürlich Fachkenntnisse für das jeweilige Gewerk erforderlich sein müssen, von den Objektüberwachern begleitet. Und sie haben natürlich weitere Aufgaben in der Vorbereitung der Anlagen, dass eben die Prüfung durchgeführt werden kann, zum Beispiel.“⁵¹⁵

Bezüglich der Einzelprüfungen berichtete der Zeuge Hoffmann in seiner Vernehmung über die Problematik von Kollisionen derartiger Prüfungen mit zeitgleich angeordneten Änderungen durch den Auftraggeber.

Zeuge Tino Hoffmann: „Also wie gesagt, der TÜV stellt Eingangsvoraussetzungen und sagt: Die Anlagen müssen in dem und dem Zustand sein. – Und wenn wir jetzt z. B. aufgrund von Änderungsanordnungen die Anlagen noch umprogrammieren, dann erfüllen wir so eine Eingangsvoraussetzung vom TÜV nicht, und dann prüft der nicht. Und dann kann das durchaus sein – wenn der eine Frist gekriegt hat vom Auftraggeber –, dass der dann logischerweise auch mit einer Behinderungsanzeige reagieren muss und darauf hinweisen muss, dass es da ein Problem gibt.“⁵¹⁶

Die Verantwortung für derartige Kollisionen trägt nach Ansicht der Zeugen Hoffmann eindeutig der Kunde, also die Flughafengesellschaft, die offensichtlich parallel zum einen dem TÜV einen Prüfabruf erteilt und zum anderen durch ihre Erfüllungsgehilfen an die Firmen ausgibt:

Zeuge Tino Hoffmann: „Wenn ich während der Prüfung Änderungsanordnungen kriege, dann kann ich die nicht erfüllen; liegt aber nicht in meinem Verantwortungsbereich oder in unserem Verantwortungsbereich. Der Kunde hat mit

⁵¹² Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 66.

⁵¹³ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 6.

⁵¹⁴ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 6.

⁵¹⁵ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 47 f.

⁵¹⁶ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 48.

dem Anordnungsrecht gemäß VOB, das hat er, und wir als Errichterfirma sind verpflichtet, diese Anordnung auszuführen. Wir können die nicht verweigern.“⁵¹⁷

Der Zeuge führte weiter aus:

Zeuge Tino Hoffmann: „Der TÜV kriegt ja genauso, ich sage mal, Zieltermine vorgegeben – ob die jetzt vertraglich vereinbart sind, weiß ich nicht; entzieht sich meiner Kenntnis –, und der koordiniert natürlich oder bestellt sein Personal. Wenn jetzt für unsere Anlagenprüfung beispielsweise drei oder vier Prüfer für drei Wochen eingeplant sind, dann sind die auch da. Und wenn die nicht arbeiten können, dann zeigt der TÜV das logischerweise an und sagt: Es gibt hier ein Problem! – Wir haben z. B. in der Behinderungsanzeige bei uns – oder der Bedenkenanzeige – darauf hingewiesen, dass das gerade kollidiert, also sprich die Prüfung mit den angeordneten Änderungen.“⁵¹⁸

b. Wirkprinzipprüfung

Neben der betriebssicheren Funktion der Einzelanlagen sieht das Brandenburgische Landesrecht die Prüfung von deren Interaktion in einer sog. Wirkprinzipprüfung vor.⁵¹⁹

Zeuge Dirk Borrmann: „Nach der Wirkprinzipprüfung erstellen wir den Prüfbericht, und wenn die Wirkprinzipprüfung frei von wesentlichen Mängeln ist und es ordentlich funktioniert hat und auch die Einzelanlagen dann frei von wesentlichen Mängeln sind, dann wird die §76-Bescheinigung nach Abs. 1 Nr. 4 erteilt. Und diese §76-Bescheinigung geht zum Bauherrn, und der Bauherr kann dann eine sogenannte Fertigstellungsbescheinigung erstellen und gibt diese Fertigstellungsbescheinigung dann der Bauaufsicht.“⁵²⁰

Zur Vorbereitung der Wirkprinzipprüfung habe die Flughafengesellschaft laut dem Zeugen Göbel interne Prüfungen, sog. „Interaktionstests“ durchgeführt.⁵²¹ Damit habe verhindert werden sollen, dass sich bei der späteren Wirkprinzipprüfung Probleme ergäben.⁵²² Dies bestätigte der Zeuge Herrmann:

Zeuge Peter Herrmann: „Da hat Herr Göbel grundsätzlich recht, was er da sagt. Wir haben als interne Prüfung und Qualitätssicherung vor der Wirk- und Prinzipprüfung alle 851 Meldebereiche durchgetestet, und an diesen Tests nehmen alle sicherheitsgerichteten Anlagen teil – interne Prüfungen.“⁵²³

Auch der Zeuge Spier bestätigte die entsprechende Praxis, stellte indes aber klar, dass im Rahmen der Wirkprinzipprüfung trotz erfolgreicher Interaktionstests Mängel auftreten könnten.⁵²⁴

⁵¹⁷ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 48.

⁵¹⁸ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.5.2020, WP 18/24, S. 48.

⁵¹⁹ Vgl. § 2 BbgSGPrüfV.

⁵²⁰ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 84.

⁵²¹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 10.

⁵²² Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 41.

⁵²³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 41.

⁵²⁴ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 30 f.

c. Teilwirkprinzipprüfungen

Vor der Durchführung des Abnahmeprozesses am Fluggastterminal erfolgte im Rahmen der TÜV-Prüfungen an den Flughafengebäuden „Pier Nord“ und „Pier Süd“ bereits sog. „Teil-Wirkprinzipprüfungen“.

Zeuge Antonius Spier: „Ja, es gab Teilwirkprinzipprüfungen, für zum Beispiel Pier Süd und Nord habe ich es gelesen, muss ich sagen. Ja, das ist nicht unüblich. Das gab es. Ja! Aber das Entscheidende ist eben diese soeben zitierte §76-Bescheinigung, wo dieses Gesamtzusammenspiel aller Anlagen funktionieren muss. Das ist das Entscheidende.“⁵²⁵

Unklar blieb vor dem Hintergrund dieser Aussage, inwiefern die Teilwirkprinzipprüfungen abschließend waren oder es einer weiteren Prüfung der Interaktion mit dem Fluggastterminal bedurfte. Der Zeuge Borrmann äußerte in seiner Vernehmung, dass die geprüften Gebäudeteile keiner erneuten Prüfung unterzogen werden würden.⁵²⁶ Demgegenüber sagte der Zeuge Herrmann in seiner Vernehmung, dass man auch an diese Anlagen „nachher nochmal ranmüsse[n]“:

Zeuge Peter Herrmann: „Weil diese Teil-WPP keinen Erfolg, kein Ergebnis und keinen Sinn gebracht hätte. Unsere sechs Brandmeldeanlagen, die wir haben, mit insgesamt 33 000, 35 000 Datenpunkten und die vier EANWSen sind dermaßen miteinander vernetzt, dass eine reine Teil-WPP im Mainpier Nord und im Mainpier Süd – die Anlagen reden miteinander und geben Schaltbefehle weiter – keinen Sinn gemacht hätte. Es wäre kein verwertbares Ergebnis da rausgekommen, und darum – das ist auch – Je dichter man in die Materie eingestiegen ist, haben wir das rausgearbeitet und haben gesagt: Das bringt überhaupt gar keinen Sinn, weil wir an die Anlagen nachher noch mal ranmüssen.“⁵²⁷

Dies bestätigte auch der Zeuge Zimmermann:

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Ideen kann es viele geben. Bringt nichts, kommt nicht zum Ziel, weil die Anlagen so komplex sind und nur in der Gesamtheit geprüft werden können.“⁵²⁸

2. Gesamtkoordination

Die Prüfvorgaben für die Übergeordneten Sachverständigen sind im Rahmen eines übergeordneten Prüfkonzepts zwischen der Flughafengesellschaft und dem Bauordnungsamt koordiniert.⁵²⁹

⁵²⁵ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 15.

⁵²⁶ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 83.

⁵²⁷ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 52 f.

⁵²⁸ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 57.

⁵²⁹ Präsentation „Projekt: BER“ des TÜV Rheinland als Anlage zum Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 268 ff (391).

a. Zeitplanung

Angesichts des Prüfungsablaufs sei die Dauer der Prüftätigkeit laut dem Zeugen Spier demnach zum einen abhängig vom Fertigstellungszeitpunkt der zu prüfenden Gewerke, ferner von Art und Umfang der vorliegenden Mängel sowie schlussendlich von der Dauer ihrer Beseitigung.⁵³⁰

Zeuge Antonius Spier: „Wir erstellen auf Basis von Rahmenterminplänen – das ist ein Begriff aus dem Projekt – des Bauherrn anlagenspezifische Prüfpläne, in denen wir den Ablauf der Prüfung und deren voraussichtliche Dauer festhalten. Diese müssen ständig den Erkenntnissen und Vorgaben des Bauherrn angepasst werden. Die Durchführung dieser Pläne hängt somit von Faktoren ab, die wir selbst nicht in der Hand haben.“⁵³¹

Auch die Dauer der Wirkprinzipprüfung sei stark von der „Komplexität der Anlagen, der Größe des Objekts, der Vorbereitungszeit“ abhängig:

Zeuge Antonius Spier: „Na ja, die Zeit ist natürlich sehr abhängig von der Anzahl der zu prüfenden Anlagen, der Komplexität der Anlagen, der Größe des Objektes, der Vorbereitungszeit, das heißt, die Zeit, auch Dokumente sich vorher anzuschauen. Es ist sehr davon abhängig, wie sehr die Dokumente auch vorhanden sind und insbesondere, dass die Teilanlagen bis dahin auch alle geprüft, funktionsfähig, betriebswirksam und sicher sind.“⁵³²

Laut dem Zeugen Spier sei dafür im März 2019 ein Zeitraum von etwa drei Monaten veranschlagt gewesen.⁵³³ Den entsprechenden Zeitplan stellte der Zeuge Herrmann in seiner Vernehmung wie folgt dar:

Zeuge Peter Herrmann: „Das kann ich Ihnen ziemlich genau sagen. Der übergeordnete Prüfsachverständige hat für sich verifiziert, welche der 851 Meldebereiche er als repräsentativ erachtet, die im Rahmen seiner Interaktionsprüfung zu prüfen sind. Von den 851 Meldebereichen sind es meines Wissens 246 oder 248 Stück, Größenordnung 25 bis 29 Prozent. Für die aktive Testdauer haben wir uns eine Zeit vorgenommen zunächst von 40 aktiven Prüftagen, und dann braucht der Prüfsachverständige – je nachdem, wie die Ergebnislage ist – noch einen Nachlauf, um den Bericht zu schreiben. Den haben wir momentan mit ungefähr 20 Arbeitstagen eingepreist. Da der übergeordnete Prüfsachverständige die Ergebnisse der Interaktionstests kennt, hat er für sich dort kein gesondertes Risiko eingestellt.“⁵³⁴

Die Frage, warum mit der Wirkprinzipprüfung nicht wie ursprünglich geplant im Frühjahr 2019 begonnen worden sei, konnte der Zeuge Zimmermann von der unteren Baubehörde

⁵³⁰ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 6.

⁵³¹ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 6.

⁵³² Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 11.

⁵³³ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 11.

⁵³⁴ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 42.

nicht beantworten. Er vermutete indes, dass dies „mit der Beschaffenheit der Anlagen“ zusammenhänge, diese also noch nicht mangelfrei gewesen seien.⁵³⁵

b. Gesprächsrunden mit der Flughafengesellschaft

Der Zeuge Borrmann äußerte im Ausschuss, dass es „fixe Besprechungsrunden“ gegeben habe.⁵³⁶ Zu deren personeller Zusammensetzung im Einzelnen:

Zeuge Dirk Borrmann: „Von der FBB firmenseitig, FBB und firmenseitig: Die Vertreter der Firmen, also der entsprechenden Unternehmer, Werkunternehmer und von der FBB die entsprechenden Projektleiter für das jeweilige Werk. Die Namen kann ich Ihnen an dieser Stelle nicht sagen. Von uns aus waren es dann die übergeordneten Sachverständigen für die jeweilige Anlagengruppe und unser Projektleiter.“⁵³⁷

Ob es sich dabei indes um die Entsprechung der „Jour Fixe der übergeordneten Sachverständigen mit den Sachverständigen der Auftragnehmer“ gehandelt habe, dessen Protokolle dem 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode zur Verfügung standen,⁵³⁸ vermochte der Zeuge nicht zu sagen.⁵³⁹ Der Zeuge Spier berichtete sowohl über interne sog. „BER-Workshops“ als auch von gemeinsamen Treffen von TÜV-Sachverständigen mit Vertretern der Flughafengesellschaft, der Objektüberwachung und dem Projektsteuerer:

Zeuge Antonius Spier: „Also, ich selber bin natürlich nur bei Treffen dabei gewesen, die es jetzt bei uns intern mit den Sachverständigen gab, wir nennen die intern bei uns „BER-Workshop“. Das sind dann Workshops mit allen beteiligten Sachverständigen plus unseren Kollegen aus Köln, die Fachverantwortung tragen, oder auch mit Juristen aus Köln, die uns da auch entsprechend unterstützen in dem Thema. Diese Treffen finden statt, und auf der Baustelle selbstverständlich auch – mit Objektüberwachung, mit dem Bauherrn, mit Projektsteuerern. Solche Treffen gab es.“⁵⁴⁰

Ferner hätten Vertreter des TÜV Rheinland auf Einladung der Flughafengesellschaft an Sitzungen des Aufsichtsrats teilgenommen, um dort über die Arbeit des TÜV zu berichten:

Zeuge Antonius Spier: „Ich habe dann daran zusammen mit Kollegen aus dem Projektteam teilgenommen. Wir haben gemeinsam eine Präsentation vorbereitet und vorgetragen, die meines Wissens auch als Anlage zu Protokoll genommen wurde. Hierin haben wir insbesondere unsere Tätigkeit im Projekt BER dem Aufsichtsrat ausführlich erläutert. Ferner haben wir auf wichtige Rahmenbedingungen für die vollumfängliche Umsetzung der Anforderungen der brandenburgischen Prüfverordnung hingewiesen, und hier insbesondere auf den fehlenden, aber

⁵³⁵ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 57.

⁵³⁶ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 63.

⁵³⁷ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 63.

⁵³⁸ Vgl. den Aktenplan des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 516.

⁵³⁹ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 64.

⁵⁴⁰ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 23.

zwingend erforderlichen Zugriff auf die Prüfsachverständigen Gewerke durch die ÜSV. Des Weiteren haben wir an der Aufsichtsratssitzung vom 15. Dezember 2017 teilgenommen und erstmals anlagenspezifisch über den Stand der Prüfungen in den relevanten Anlagengruppen, hier insbesondere Anlagengruppe 01 bis 06, und über die Wirkprinzipprüfung berichtet.⁵⁴¹

Das Aufsichtsratsmitglied Woop äußerte, dass man sich so unabhängig von der Einholung von sog. „Second Opinions“⁵⁴² einen besseren Informationsstand im Aufsichtsrat habe verschaffen wollen:

Zeuge Gerry Woop: „Das verstärkt haben wir durch die Einbringung der TÜV-Expertise unmittelbar an den Aufsichtsrat. Das ist also ein ganz wichtiger Punkt, weil im Normalfall berichtet die Geschäftsführung über all das, was im Unternehmen geschieht, all das, was sie mit anderen Unternehmen vereinbart, was dort stattfindet und auch über die Prüfprozesse des TÜV. Wir haben aber den TÜV dann unmittelbar zum Bericht und damit als unabhängigen Akteur in den Aufsichtsrat selbst reingeholt. Das ist also ein unglaublich ungewöhnlicher Vorgang, weil wir sozusagen neben dem Bericht der Geschäftsführung dann auch einen Bericht des TÜV eingebaut haben. Das war sozusagen externes Controlling, was dann umgesetzt ist. So war es sozusagen in der Realität.“⁵⁴³

Diese Maßnahme wurde vor dem Hintergrund der unzureichenden Informationspolitik der Geschäftsführung gegenüber dem Aufsichtsrat eingeleitet. Aus einem Vermerk der Senatsverwaltung für Kultur und Europa vom 11. Dezember 2018 geht beispielsweise hervor, dass in Vorbereitung eines Gesprächstermins zwischen dem Aufsichtsratsmitglied Woop und dem Projektleiter Herrmann bzw. WSP am 20. Dezember 2018 der TÜV in der Sitzung des Aufsichtsrates am 30. November 2018 bei der Vorstellung zum Projektstand „teilweise weiter gehende Informationen zum Projektstand mitgeteilt [habe], als sie in den AR-Vorbereitungsunterlagen enthalten waren, und [...] die FBB einigen Einschätzungen des TÜV nicht folgen will.“⁵⁴⁴ Zu folgendem Schluss gelangte die Senatsverwaltung hinsichtlich dieses Sachverhaltes:

„Insgesamt ergibt sich durch die Darstellungen des TÜV ein weitaus schlechteres Bild vom Projektzustand als es in den Unterlagen der FBB enthalten ist. Die FBB hat den Einschätzungen des TÜV zwar zum Teil in der Sitzung des AR am 30.11.2018 widersprochen. Vor dem Hintergrund der Projektgeschichte sowie der jahrelangen Beteiligung von WSP am Projekt, die mit immer neuen Terminverschiebungen einherging, ist die Einschätzung des TÜV aus hiesiger Sicht schwerer zu gewichten als Aussagen von FBB und WSP. Dass dem AR bzgl. der WPP in der letzten Sitzung offenbar lediglich der best case aus Sicht von WSP präsentiert wurde – und nicht deren real case und worst case – spricht ebenfalls dafür, Aussagen der FBB zu Terminfragen nur mit Vorsicht zur Kenntnis zu nehmen.“⁵⁴⁵

⁵⁴¹ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 7.

⁵⁴² Vgl. zur „Second Opinion“ zu den Kabelgewerken durch den TÜV Rheinland unten F.III.4.

⁵⁴³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 15.

⁵⁴⁴ IV (SenKultEuropa) Bd. 28, Bl. 5.

⁵⁴⁵ IV (SenKultEuropa) Bd. 28, Bl. 7.

Dieses Informationsdefizit und die fehlende Kooperationsbereitschaft der Geschäftsführung seitens der FBB veranlassten das Aufsichtsratsmitglied Woop, das Gespräch direkt mit den Projektbeteiligten zu suchen, um ein besseres Bild vom Zustand des Projekts zu erhalten. In diesem Gespräch sollte unter anderem die Kritik des TÜV erörtert werden, warum der Zustand der Brandmeldeanlagen seitens der FBB „nicht transparent“ gegenüber dem TÜV kommuniziert worden sei. Des Weiteren sollte die Kritik des TÜV im Bereich der Kabelgewerke aufgegriffen werden, da dieser „nach wie vor [...] bemängelt, dass im Bereich der Kabelgewerke bauordnungsrechtliche Anforderungen nicht erkannt – und damit wohl auch nicht eingehalten – werden.“⁵⁴⁶

3. Problemkomplex Verfahrensstellung des TÜV Rheinland

Angesichts dieser Gespräche sowie der Einbindung des TÜV Rheinland in die Bestandsaufnahme⁵⁴⁷ und seiner Beauftragung auch als Unternehmenssachverständiger für einige Gewerke, beschäftigte sich der Ausschuss mit der konkreten Rolle, die der TÜV Rheinland im Bauprojekt einnahm. Zweifel bestanden angesichts dieser umfangreichen Einbindung insbesondere in Hinblick auf die Unabhängigkeit der Prüfung.

a. Einbindung in das Bauprojekt

Der Zeuge Spier konkretisierte zunächst, dass der TÜV Rheinland zwar Auftragnehmer der Flughafengesellschaft sei, aber weder planend noch bauausführend tätig werde:

Zeuge Antonius Spier: „In welchem Sinne, muss ich konkret nachfragen. Als Projektbeteiligter, als Prüfsachverständiger, ja, ansonsten natürlich nicht, weder in der Bauausführung noch in der Planung, also weder planend noch bauausführend, wenn Sie das meinen, nein, aber wir sind natürlich als Sachverständige im Projekt und sind Auftragnehmer der Flughafengesellschaft. Das ist rein vertragsrechtlich auch so vorgesehen. Das ist auch alles üblich und normal. Das ist nun mal so.“⁵⁴⁸

Diese Tätigkeiten seien ihm auch gesetzlich untersagt:

Zeuge Antonius Spier: „Weil es sehr oft in der Öffentlichkeit bewusst oder unbewusst falsch dargestellt wird, möchte ich abschließend sehr deutlich herausstellen, dass es Prüfsachverständigen, und hier in dem Projekt bezeichnet als ÜSV oder PrüfSV-G, rechtlich nicht gestattet ist, Aufgaben der Bauausführung, der Bauüberwachung, der Projektsteuerung oder Projektplanung zu übernehmen. Das bedeutet, dass ausschließlich die Prüfung der sicherheitstechnischen Anlagen nach deren Fertigstellung auf Grundlage von bauordnungsrechtlichen Vorgaben in unserer Verantwortung liegt. Diese Prüfung führen unsere Sachverständigen gewissenhaft, unabhängig und unparteiisch aus.“⁵⁴⁹

⁵⁴⁶ IV (SenKultEuropa) Bd. 28, Bl. 8.

⁵⁴⁷ Vgl. oben A.VII.1.a.

⁵⁴⁸ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 27.

⁵⁴⁹ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 9.

Der Zeuge Herrmann bestätigte dies unter Verweis auf die persönliche Haftung des Sachverständigen für die Qualität der Prüfergebnisse:

Zeuge Peter Herrmann: „Na ja, der TÜV plant ja nicht, und der TÜV berät auch nicht. Der TÜV ist, das wissen Sie ja, unabhängig. Nun gibt es aber kein Redeverbot zwischen TÜV und Auftraggeber. Wenn Sie den Eindruck haben, dass der TÜV gegebenenfalls nicht unabhängig ist: Die TÜV-Prüfer haften alle persönlich. Ich weiß nicht, ob Sie den Eindruck haben, dass der TÜV hier beeinflusst wird. Ich habe den Eindruck nicht, sonst wären wir nämlich eher in die WPP gestartet und hätten eher Prüfberichte bekommen. Ich kann das nur wiederholen: Es ist teilweise zum Ärgernis, dass wir immer wieder Punkte in den TÜV-Prüfungen feststellen, aber andererseits ist es dem Projekt absolut zuträglich, dass wir am Ende aller Tage sehr, sehr sichere Anlagen bekommen mit einer hohen Qualität, weil, in drei Jahren, nachdem wir in Betrieb gegangen sind, kommt ein Wiederholungsprüfer, und das muss nicht der TÜV sein, weil, die Flughafenbetreibergesellschaft muss dann neu ausschreiben. Demzufolge gibt es da meiner Meinung nach keinerlei Abhängigkeiten, und damit ist für mich die Frage auch beantwortet.“⁵⁵⁰

b. Verhältnis zu Unternehmenssachverständigen

Mit der baubegleitenden Beratung seien laut dem Zeugen Meinecke dagegen die Unternehmenssachverständigen⁵⁵¹ betraut gewesen. Insofern sei es nicht zu einer Überschneidung oder Vermengung mit der Tätigkeit des TÜV als Übergeordnetem Sachverständigen gekommen:

Zeuge Dirk Meinecke: „Der TÜV ist nicht der einzige tätige Sachverständige am BER. Es gibt weitere Sachverständige, allerdings in beratender Funktion. Die haben wir uns als Fachleute auf die Seite gezogen. Prüfsachverständige dürfen auch baubegleitend tätig werden, und Prüfsachverständige dürfen auch durch Planungsbüros gebunden werden, dürfen dann natürlich die Anlage nicht nach Baurecht prüfen – tun sie auch nicht. So ist die Situation.“⁵⁵²

Inwiefern dies indes auch der Fall war, nachdem die Unternehmenssachverständigen aus ihren ursprünglichen Verträgen mit den Auftragnehmern herausgelöst und dem Übergeordneten Sachverständigen als „Gehilfen“ zugeordnet wurden, blieb im Untersuchungsverfahren unklar.⁵⁵³ Der Zeuge Spier äußerte sich wie folgt:

Zeuge Antonius Spier: „Ja, das ist genau das, was ich ausgeführt habe, und es ist auch in dem Schreiben dokumentiert, das ich eben übergeben habe, dass deutlich klargestellt wurde von der zuständigen Bauaufsicht, dass nur die ÜSV letztendlich die maßgeblichen §-76-Bescheinigungen erstellen können und aufgrund der Komplexität, der Größe, der zeitlichen Verläufe in dem Objekt dazu – das ist wirklich kein Begriff, der so drinsteht – sogenannte Gehilfen brauchen. Sie brauchen zuverlässige, unabhängige, unparteiische Sachverständige, deren

⁵⁵⁰ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 54 f.

⁵⁵¹ Vgl. A.VII.3.

⁵⁵² Zeuge Meinecke, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.8.2019, WP 18/16, S. 26.

⁵⁵³ Vgl. A.VII.3.

Prüfergebnisse sie nutzen können, um zu einem Gesamtergebnis zu kommen. Das war vorher nicht möglich, weil es eine Bindung der prüfsachverständigen Gewerke an die entsprechenden Firmen gab.“⁵⁵⁴

Konflikte habe es insofern nur im Rahmen des auf der Baustelle üblichen Interessenkonfliktes gegeben, bei dem die Flughafengesellschaft als Bauherrin an einer schnellen Inbetriebnahme interessiert, während der Sachverständigen zur unparteiischen Beurteilung verpflichtet gewesen sei:

Zeuge Antonius Spier: „Die Konflikte gibt es. In der Regel wollen Bauherrn natürlich auch schnell fertig werden und möglichst wenig Kosten haben. Das ist immer mal ein Zielkonflikt. Aber ich kann mich an keine [...] Streitigkeiten erinnern, nein, fachliche, sachliche, inhaltliche Diskussionen garantiert; die gab es durchgehend, und das ist auch dem Projekt letztendlich zuträglich.“⁵⁵⁵

4. Prüfergebnisse

Der Ausschuss hat sich einen Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der vom übergeordneten Sachverständigen TÜV Rheinland vorgenommenen Prüfungen verschafft. Diese wurden in den Statusberichten des Übergeordneten Sachverständigen dokumentiert, zu deren Inhalt sich der Zeuge Spier wie folgt äußerte:

Zeuge Antonius Spier: „Aus diesen Berichten kann der Bauherr als Zwischeninformation den Leistungs- und Terminstatus der Prüfungen bzw. Teilprüfungen der sicherheitstechnischen Anlagen und Einrichtungen durch die Prüfsachverständigen der Gewerke und die ÜSV im Fluggastterminal FGT ersehen.“⁵⁵⁶

Im abschließenden TÜV-Bericht über die übergeordnete Prüfung sicherheitstechnischer Gebäudeausrüstung vom 27. März 2020 wurde für das Fluggastterminal trotz der festgestellten Mängel das bestimmungsgemäße Zusammenwirken der geprüften sicherheitstechnischen Anlagen entsprechend der Vorgaben des Brandschutzkonzeptes nachgewiesen.⁵⁵⁷

VIII. Austausch mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Mit Blick auf die Fragen A.20 und A.24 b) des Einsetzungsbeschlusses ermittelte der Untersuchungsausschuss ob und inwieweit zwischen der Flughafengesellschaft und dem zuständigen Brandenburgischen Ministerium bzw. den Brandenburger Bauaufsichtsbehörden Gespräche in Hinblick auf das geltende Baurecht stattfanden.

Der Zeuge Spier vom TÜV Rheinland äußerte diesbezüglich, dass es Gespräche darüber gegeben habe, in welcher Fassung das brandenburgische Baurecht angesichts der verzögerten Inbetriebnahme Anwendung finde:

⁵⁵⁴ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 41.

⁵⁵⁵ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 15.

⁵⁵⁶ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 6.

⁵⁵⁷ I (FBB) Bd. 224, Bl. 1.

Zeuge Antonius Spier: „Ich weiß, oder anders gesagt: Wir haben es auch in der Aufsichtsratssitzung vorgetragen, dass das Land Brandenburg eine §-76-Bescheinigung kennt, die sonst in der ganzen Bundesrepublik in dieser Form maximal noch das Land Bayern und Hamburg kennen, und dass nach altem Baurecht, sprich geltendem Baurecht für dieses Bauvorhaben, 2006, diese 76 gefordert ist, aber nach neuer Bauordnung 2016 diese §-76-Bescheinigung nicht mehr gefordert ist. Das ist natürlich Diskussion gewesen, ob das jetzt auch, diese 76-Bescheinigung jetzt auch für eine Eröffnung oder eine Wirkprinzipprüfung im Jahr 2016, 2018 oder 2019 gelten soll.“⁵⁵⁸

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab gegenüber dem Ausschuss ebenfalls an, dass es Gespräche zwischen der Geschäftsführung und dem Brandenburgischen Landesministerium gegeben habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir hatten sehr viele Diskussion darüber. Wir hatten damit auch Diskussionen mit Frau Schneider, das heißt, der Mitarbeiterin von Herrn Woidke, der Ministerin für Infrastruktur in Brandenburg. Die klare Aussage zu dem Zeitpunkt war, es gibt keine Sonderregelung für den BER – Punkt. Man kann sich über Details unterhalten, und man kann über Details diskutieren, aber eine generelle Sonderregelung für den BER gibt es nicht. Die einzige Änderung, die halt damals in die Bauordnung eingeführt worden ist, war ja, – die ist sicherlich, ich würde sie nicht eine Lex BER nennen, sondern ist eine Anpassung an andere Bauordnungen gewesen, die dem BER zugutegekommen worden ist – dass eben eine grundsätzliche Verfahrensgenehmigung nicht nach fünf Jahren ausläuft, oder zehn Jahre, ich weiß nicht mehr genau, ich glaube zehn Jahre waren es, sondern dass sie grundsätzlich gilt, solange man baut. Das ist eigentlich die einzige Regelung, die ich kenne, wo mal für den BER im positiven Sinne Regelungen gefunden worden sind.“⁵⁵⁹

IX. Zusammenfassung

Im Untersuchungszeitraum wurde das Fluggastterminal des BER mit dessen Erweiterungen Pier Nord und Pier Süd sowie das Interims-Regierungsterminals zur Abwicklung des Regierungsflugverkehrs fertiggestellt. Ferner wurde die Sanierung der nördlichen Start- und Landebahn in Schönefeld abgeschlossen. Als kritisch erwies sich bei der Fertigstellung des Bauprojekts insbesondere die Funktionsfähigkeit der Einrichtung der technischen Gebäudeausstattung. Probleme bestanden dabei vor allem im Hinblick auf einzelne Bestandteile des Brandschutzkonzeptes, namentlich der Entrauchungs- und der Sprinkleranlage sowie des Kabelgewerks.

Die Ursachen dieser Probleme sind bis weit in die Zeit vor der Verschiebung der Inbetriebnahme im Jahr 2012 zurückzuführen. In dieser Zeit sind die Arbeiten am Projekt unter großem Zeitdruck, unkoordiniert und unkontrolliert ausgeführt worden. Pläne und tatsächlicher Bautenstand stimmten nicht überein. Eine in der Folgezeit durch den damaligen Technikchef Amann mit dem Ziel durchgeführte Bestandsaufnahme, darauf wieder eine

⁵⁵⁸ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 49.

⁵⁵⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 27.

verlässliche Planung aufsetzen zu können, wurde von Geschäftsführer Mehdorn jedoch nicht weitergeführt. Es erfolgten lediglich Reparaturarbeiten, insbesondere die Sanierung der Kabeltrassen in den Deckenhohlräumen. Ein großes Problem blieb jedoch nach wie vor die Entrauchungsanlage.

Bei der Entrauchungsanlage handelt es sich um einen Verbund technischer Anlagen, durch die die Rauchentwicklung im Gebäude ermittelt und entsprechende Maßnahmen zur Entrauchung mittels der erforderlichen Hardware, bspw. Entrauchungskanälen und Lüftungsklappen, bewerkstelligt wird. Bereits im Vorfeld der gescheiterten Eröffnung im Jahre 2012 kam es zu Schwierigkeiten bei der Errichtung, in deren Folge der Anlagenverbund umkonzeptioniert wurde. Insbesondere kam es dabei zu einer Aufteilung der Anlage in neun Teile und zu der Entscheidung, diese nicht mehr unmittelbar durch die Brandmeldeanlage zu steuern, sondern mittels einer übergeordneten Steuerung. Die entsprechenden Änderungen des Brandschutzkonzeptes bedurften der erneuten Genehmigung durch die Bauaufsichtsbehörde, die im fünften und sechsten Nachtrag zur Baugenehmigung statt wie ursprünglich geplant 2015 erst Ende 2016 bzw. Anfang 2017 erteilt wurden.

Durch die Neukonzeptionierung der Entrauchungsanlage kam es zu massiven Änderungen auch in anderen Anlageteilen. So sind ganze Entrauchungskanäle neu verlegt und die bereits 2015 sanierten Deckenzwischenräume neugestaltet worden. Dies führte wiederum zu einem erhöhten Bedarf an Sprinkleranlagen und Brandmeldern. Eine erhöhte Anzahl an Sprinklern hatte Auswirkungen auf die ursprüngliche Dimensionierung der zuführenden Wasserleitung, die nicht mehr ausreichte und ausgetauscht werden musste. Hierfür mussten auch Kabeltrassen rückgebaut werden, um die Wasserleitung überhaupt zu erreichen, und später wieder errichtet werden.

Durch die erheblichen baulichen Veränderungen sind die Anforderungen an die Koordinierung der unterschiedlichen Gewerke gewachsen. Solche Schnittstellenkollisionen stellten ein erhebliches Problem für den Baufortschritt dar, das auch die von der FBB eingesetzte Objektüberwachung nicht immer zu lösen vermochte. Grund hierfür war eine insofern unkoordinierte Planung, als das jedes Gewerk unabhängig voneinander geplant wurde. Planung und Realität stimmten nicht überein. Besondere Schwierigkeiten verursachte dies, sofern sich bauliche Veränderungen auf die in der Brandfallmatrix geführten Entrauchungsszenarien auswirkten, die als Aufsatzpunkt für die Programmierung der Entrauchungssteuerung dienten. Diese musste zuletzt vollständig neu aufgesetzt werden. Die Schwierigkeiten bei der Herstellung eines mangelfreien Zustandes im Sprinklergewerk sowie im Bereich der Kabelverlegungen, letzteres insbesondere mit Blick auf die Problematik der Kabelmischbelegungen, zogen sich durch einen großen Abschnitt des gegenständlichen Untersuchungszeitraums und fanden erst in der Schlussphase auf dem Weg zur Inbetriebnahme im Oktober 2020 ihr Ende.

Die Steuerung sämtlicher Auftragnehmer im Zusammenhang mit der Realisierung des Bauprojektes erfolgte zuletzt durch die zunächst im Baubereich und später im Bereich „Fluggastterminal“ angesiedelte Abteilung „Vertragsmanagement“ unter der Leitung des Zeugen Dr. von Damm. Dort wurde in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung, der Objektüberwachung und den Fachverantwortlichen der Flughafengesellschaft insbesondere die Prüfung von Nachtragsforderungen der bauausführenden Unternehmen auf ihre Berechtigung koordiniert. Die sachliche Prüfung wurde dabei durch die Objektüberwachung vorgenommen, während sie durch die Projektsteuerung einerseits sachlich plausibilisiert und

andererseits auf ihre Übereinstimmung mit dem Budget abgeglichen wurde. Die Freigabe erfolgte dabei abhängig von der Höhe der Forderung durch den Abteilungs- oder Projektleiter bzw. durch die Geschäftsführung. Zu einer Einbindung des Projektkostencontrollings im Finanzbereich kam es dabei ebenfalls ab einer bestimmten Forderungshöhe. Die Quote der in diesem Verfahren anerkannten Forderungen variierte stark, erhöhte sich aber insgesamt seit 2015. „Eine Ursache für den Anstieg der Nachtragsforderungen ist die enorme Ausweitung des Auftragsvolumens. So ist beispielsweise die Anzahl von Entrauchungsklappen um 900 Prozent, der Sprinklerköpfe um 81 Prozent und die Länge der Kabeltrassen um 50 Prozent gestiegen.“⁵⁶⁰

In engem Zusammenhang mit den Nachtragsforderungen standen die Anordnungen von Leistungen, mit der die bauausführenden Unternehmen zu einzelnen vertraglich nicht geschuldeten Leistungen veranlasst wurden, die dann durch Nachtragsforderungen abgegolten werden sollten. Trotz der Kritik aufgrund der mit diesem Vorgehen verbundenen Kosten wurde auf der BER-Baustelle bis zuletzt mit diesem werkvertraglichen Instrument gearbeitet. Dies erfolgte vor allem, soweit die ursprünglichen Werkverträge die Tätigkeit der bauausführenden Unternehmen nach der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 nicht mehr erfassten und die Pauschalierung von Leistungen im Rahmen von Ergänzungsvereinbarungen daran scheiterte, dass kein abschließendes Bausoll definiert werden konnte.

Teilweise gelang es dabei indes auch, zur Beschleunigung des Baufortschrittes in Ergänzungsvereinbarungen Leistungen zu pauschalieren und pönalisierte Fertigstellungstermine zu vereinbaren, deren Durchsetzung zumeist an dem weiterhin unklaren oder veränderten Bausoll scheiterte. Andere Auftragnehmer ließen sich angesichts des unklaren Bausolls auf entsprechende Vereinbarungen nicht ein. Die bauausführenden Firmen mussten teilweise auch Aufgaben des Bauherrn zur Unterstützung übernehmen.

Im Kontext von Terminvereinbarungen befasste sich der Ausschuss auch mit dem bauvertraglichen Instrument der Bedenken- und Behinderungsanzeigen. Entsprechende Meldungen von Schwierigkeiten bei der Ausführung der vertraglich geschuldeten Leistung führen zur Verlängerung der vereinbarten Ausführungszeit, wenn die Leistungshindernisse dem Risikobereich des Auftraggebers zuzurechnen sind. Diesbezüglich stand der Vorwurf im Raum, dass sich einzelne bauausführende Unternehmen dieses Instruments übermäßig viel bedienten, um so Terminvereinbarungen zu konterkarieren. Die betreffenden Unternehmen wiesen diese Vorwürfe unter Verweis auf das stets unklare Bausoll zurück.

In Bezug auf die Auftragnehmerin Imtech stellte sich insbesondere die Frage, wie sich deren Insolvenz auf die Haftung für die bereits erbrachte Leistung und den Baufortschritt insgesamt auswirkten: Man fürchtete insofern insbesondere weitere Verzögerungen durch den Verlust des Imtech-Personals und dessen Know-how. Um dies zu vermeiden einigte sich die Flughafengesellschaft auf die Fortsetzung des Vertragsverhältnis mit dem Insolvenzverwalter, während dieser mit der Ausführung der entsprechenden Leistungen das Unternehmen ROM als Nachunternehmerin beauftragte, das große Teile von Imtech, insbesondere Personal, erworben hatte. Eine Erfüllungswahl durch den Insolvenzverwalter nach § 103 InsO erfolgte jedoch ausdrücklich nicht. Da die Firma ROM nicht Vertragspartner der FBB war, ist ein direkter Zugriff auf sie nicht möglich gewesen. Einschränkungen, wie die Umkehr der

⁵⁶⁰ Vgl. MARKS: „Herausforderungen beim baulichen und betrieblichen Brandschutz an einem der schwierigsten Projekte Deutschlands: Projekt BER – Flughafen Berlin Brandenburg, in: WFV Deutschland INFO I/2018, S. 37.

Darlegungs- und Beweislast, der Verzicht auf Leistungsverweigerungsrechte und Aufrechnungsverbote, musste die FBB hinnehmen. Diese Vertragskonstruktion, die von den Beteiligten im Ergebnis als dennoch überwiegend positiv bewertet wurde, führte dazu, dass für die durch Imtech mangelhaft erbrachten Leistungen kein Haftungssubjekt existierte.

Hinsichtlich der Entwicklungen im Bereich Planung stellte der Untersuchungsausschuss fest, dass die bereits im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode festgestellten Defizite in Bezug auf die Genehmigungs- und Änderungsplanung auch im Untersuchungszeitraum dieses Ausschusses fortwirkten. Die Kündigung der Generalplanerin führte dazu, dass die Überarbeitung der defizitären Planung durch eine Vielzahl einzelner Planungsbüros bewerkstelligt werden musste. Allerdings ist die Koordination in diesem Bereich nur unzureichend erfolgt, mit der Konsequenz, dass vor allem die Schnittstellen zwischen einzelnen Gewerken in der Planung häufig nicht berücksichtigt worden sind. So ist teilweise auch erst durch den Übergeordneten Sachverständigen festgestellt worden, dass die für eine bestimmte Werkleistung notwendigen Vorleistungen nicht erbracht wurden. Gleichzeitig wurden die Planungsleistungen parallel zur Bauausführung baubegleitend erbracht. Dies führte zu Verzögerungen soweit immer wieder Planungs- und Bauzustand abgeglichen und Reparaturplanungen angefertigt werden mussten. Dies erschwerte wiederum die Dokumentation des Bauzustandes, die in Form von sog. Rotstichplänen angefertigt werden musste. Erst im Zuge der Stärkung des Planungsbereichs der Flughafengesellschaft wurde im Kontext der Ausbauplanung ein strukturierter Planungsprozess aufgesetzt, der – mit Blick auf die Fehler bei der Planung des Fluggastterminals – insbesondere ein strukturiertes Änderungsmanagement vorsah. Das Grundproblem des fehlenden Bausolls konnte jedoch erst durch die Aufnahme inbetriebnahmerelevanter Mängel im Jahr 2018 bis 2019 gelöst werden.

Die Aufgaben der Projektsteuerung veränderten sich zunächst mit dem Eintritt von Mehdorn in die Geschäftsführung: Die Unternehmensberatung Roland Berger übernahm insbesondere die Erstellung des Rahmenterminplans, weil WSP insofern als nicht leistungsfähig angesehen wurde. Um die Dopplung gewisser Tätigkeiten zu vermeiden und im Zuge der Stärkung der Bauherrenkompetenz der Flughafengesellschaft selbst, wurde diese Zusammenarbeit unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup indes wieder beendet. In diesem Kontext erfolgte auch die Umstellung von einer flächenbezogenen zurück zu einer anlagenbezogenen Projektstruktur.

In Bezug auf die Objektüberwachung machte die Kündigung der Generalplanerin auch die neue Vergabe der (zuvor entsprechend der HOAI) von ihr wahrgenommenen Aufgaben erforderlich. Zunächst wurden Mitarbeiter der Generalplanerin direkt durch die Flughafengesellschaft beauftragt, bevor die Objektüberwachung in mehreren Losen für verschiedene Anlagen gebündelt neu vergeben wurde. Dabei wurden viele Objektüberwacher, die zunächst durch die Flughafengesellschaft beauftragt worden waren, nun für die beauftragten Unternehmen tätig. Diese Konstruktion mit einer Vielzahl von freiberuflich tätigen Ingenieuren wurde von den Beteiligten unterschiedlich bewertet. Teilweise hielt man sie angesichts der Objektgröße für unumgänglich; andererseits wurde darin der Grund für zusätzliche Koordinationsschwierigkeiten gesehen. Die Beweisaufnahme ergab, dass bei der Objektüberwachung teilweise Leistungsdefizite festgestellt wurden, die auch zu Einhalten bei der Vergütung führten. Insofern wurde indes auch offenkundig, dass bei Auftragnehmer und Auftraggeber ein unterschiedliches Verständnis von den konkreten Aufgaben der Objektüberwachung existierte.

Nach Ansicht der Objektüberwachung gehörte es nicht zu ihrer Aufgabe, eine so detaillierte Prüfung vorzunehmen, wie bspw. der Übergeordnete Sachverständige, obwohl dies nach HOAI sehr wohl vorgesehen ist. Hinzu kam ein nicht einheitliches Verständnis von Begrifflichkeiten, wie bspw. „Fertigstellung“, mit der Konsequenz, dass teilweise Anlagen als vermeintlich fertiggestellt gemeldet worden sind, nur um Jahre später das Gegenteil festzustellen.

Prüfer des TÜV Rheinlands nahmen im Auftrag der Flughafengesellschaft die Aufgabe des Übergeordneten Sachverständigen wahr. Als solche prüften sie die ordnungsgemäße Beschaffenheit und Betriebssicherheit der einzelnen technischen Anlagen und führten zudem eine systemübergreifende Prüfung der sicherheitsrelevanten Anlagen durch. Die Bescheinigungen über die einwandfreie Funktion der entsprechend prüfpflichtigen Anlagen war dabei Voraussetzung für die Erteilung der Nutzungsfreigabe entsprechend der Brandenburger Bauordnung. Die Prüfungen erfolgten dabei auf Abruf der Flughafengesellschaft nach Fertigstellung der jeweiligen Anlage. Sofern sich im Rahmen dieser Prüfungen noch Mängel an den geprüften Anlagen zeigten, wurden diese der Flughafengesellschaft benannt, die ihre Beseitigung veranlasste, bevor die Anlage erneut zur Prüfung vorgestellt wurde. Der übergeordnete Sachverständige war dabei nicht im Zusammenhang mit der Bauausführung tätig.

Eine baubegleitend beratende Funktion kam dagegen den Unternehmenssachverständigen zu. Diese gehörten zwar teilweise ebenfalls dem TÜV Rheinland an, waren dabei allerdings zunächst im Auftrag der bauausführenden Unternehmen und später für die Flughafengesellschaft als Gehilfen des übergeordneten Sachverständigen bei der Vorbereitung der Anlagen für die abschließende Prüfung tätig. Dabei ermöglichte es die vertragliche Anbindung der Sachverständigen an die Flughafengesellschaft, dass diese ihre Prüfergebnisse dem übergeordneten Sachverständigen zur Verfügung stellten.

B. Wiederholte Verschiebungen des Inbetriebnahmetermens

I. Vorgeschichte: Verschobene Eröffnungstermine in der Vergangenheit

Die Probleme auf der Flughafenbaustelle führten in der Vergangenheit zu mehreren Verschiebungen der Inbetriebnahme.

1. Terminverschiebungen bis zum 3. Juni 2012

Bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode befasste sich mit den Hintergründen einer Reihe dieser Verschiebungen.

Er stellte fest, dass die ursprünglichen Rahmenterminpläne auf den 28. Oktober 2010 als Stichtag für eine Inbetriebnahme des BER ausgelegt gewesen seien.⁵⁶¹ Dieser Termin sei deshalb nicht haltbar gewesen, weil mit den Bauarbeiten aufgrund einer einstweiligen Anordnung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. April 2005 nicht planmäßig habe begonnen werden können. Die entsprechende Anordnung habe die Aufnahme der Bauarbeiten aufgrund mehrerer Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss und die ihm zugrunde liegende Landesplanung untersagt.⁵⁶² Die neue Terminplanung von 2005 habe daraufhin eine Eröffnung des Flughafens am 30. Oktober 2011 vorgesehen. Dieser Termin habe jedoch im Ergebnis genauso wenig realisiert werden können wie der vom Aufsichtsrat am 25. Juni 2010 beschlossene neue Termin des 3. Juni 2012.⁵⁶³

Bereits seit Baubeginn hätten sich laut den Feststellungen im Abschlussbericht termingefährdende Störungen des Bauablaufs ergeben, die insbesondere den Hochbau des Fluggastterminals betroffen hätten. Vor allem Planungsdefizite, die durch nachträgliche Planänderungen, z. B. die Neukonzeption des Retailbereichs⁵⁶⁴ oder die Anpassung an neue europäische Sicherheitsvorgaben⁵⁶⁵, noch verschärft worden seien, hätten zu Verzögerungen der Bauausführung und letztlich zur Verschiebung des Eröffnungstermins vom 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012 geführt.⁵⁶⁶

Der ehemalige Geschäftsführer Mehdorn sah als Ursache der Planänderungen, dass es in Deutschland nie eine Strategie für Flughäfen gegeben habe. Die Planungen für den Berliner

⁵⁶¹ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 224 m.w.N.

⁵⁶² Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 224 m.w.N.

⁵⁶³ Ausführlich dazu im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 224 ff.

⁵⁶⁴ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 228 m.w.N.

⁵⁶⁵ Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission vom 9. April 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt; s. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 234 m.w.N.

⁵⁶⁶ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 224 m.w.N.

Standort seien zu klein, ständiges Nachbessern und Erweitern der Kapazität die Folge gewesen.⁵⁶⁷

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wenn Sie aus einem Einfamilienhaus still und heimlich schrittweise, häppchenweise ein Dreifamilienhaus machen und sich hinterher wundern, dass das länger dauert und teurer wird, dann landen Sie bei dem, was beim BER abgelaufen ist.“⁵⁶⁸

Als größte technische Änderung identifizierte er den Einzug einer weiteren Etage in den bereits laufenden Bau.⁵⁶⁹ In der Konsequenz hätten plötzlich ganz andere Kriterien für den Brandschutz eine Rolle gespielt.⁵⁷⁰

Die zahlreichen Planänderungen im Genehmigungsverfahren führten dazu, so stellte dies der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode bereits fest, dass die Vergabe der Bauausführungsleistungen noch vor Abschluss der Genehmigungs- und Ausführungsplanung erfolgte.⁵⁷¹

Die baubegleitenden Planungen und Verkürzungen der Bauabläufe, die aufgrund der bestehenden Verzögerungen veranlasst worden seien, hätten zu einer erhöhten Störanfälligkeit des neuen Terminplans, der den 3. Juni 2012 als „frühestmöglichen Inbetriebnahmetermine“ vorgesehen habe, geführt. Dementsprechend habe es sich bereits um einen stark gedrängten Zeitplan ohne relevanten zeitlichen Puffer gehandelt.⁵⁷² Indes hätten keine wesentlichen Verbesserungen in Bezug auf die Planungsdefizite erreicht werden können, obwohl es sich dabei um eine Bedingung für die erfolgreiche Inbetriebnahme im Juni 2012 gehandelt habe. Vielmehr seien weiterhin Umplanungen vorgenommen worden, die der enge zeitliche Rahmen eigentlich nicht zugelassen habe, zum Beispiel sei der Mainpier in einen Zustand versetzt worden, der es zuließ, Flüge auch außerhalb des Schengenraumes abzuwickeln.⁵⁷³ In der Folge hätten sich weitere Verspätungen der Bauausführung insbesondere im Bereich der technischen Anlagen eingestellt.⁵⁷⁴ Dies habe dazu geführt, dass es im vorgesehenen Zeitraum an prüffähig fertiggestellten Anlagen gefehlt habe, die durch den übergeordneten Sachverständigen hätten begutachtet werden können.⁵⁷⁵ Infolgedessen habe auch der Probetrieb nicht planmäßig durchgeführt werden können.⁵⁷⁶ Gegenüber dem geplanten

⁵⁶⁷ Vgl. Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 64.

⁵⁶⁸ Ebd.

⁵⁶⁹ Vgl. ebd.

⁵⁷⁰ Vgl. ebd.

⁵⁷¹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 199 f. m.w.N.

⁵⁷² Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 271 m.w.N.

⁵⁷³ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 271 m.w.N.

⁵⁷⁴ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 275 m.w.N.

⁵⁷⁵ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 277 m.w.N.; vgl. hierzu insbesondere zur Kompensation der fehlenden Steuerungsmöglichkeit der Brandmeldeanlage durch eine Mensch-Maschine-Schnittstelle auch A.II.2.b.

⁵⁷⁶ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 281 m.w.N.

Bauablauf hätten Verzüge von bis zu 9 Monaten bzw. fast der Hälfte der Gesamtleistung bestanden.⁵⁷⁷

Im Ergebnis hätten diese Verzögerungen dazu geführt, dass Anfang Mai 2012 – und damit vier Wochen vor der geplanten Inbetriebnahme – die Wirk- und Prinzipprüfung durch den übergeordneten Sachverständigen endgültig gescheitert sei und der Objektplaner die Unterzeichnung der gemäß § 76 Abs. 1 BbgBO erforderlichen Fertigstellungsanzeige verweigert habe.⁵⁷⁸ Am 7. Mai 2012 habe der Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz schließlich den Aufsichtsrat über die endgültige Notwendigkeit, den Inbetriebnahmetermin zu verschieben, informiert.⁵⁷⁹

2. Auswirkungen auf den Berliner Flugverkehr

In Umsetzung des sog. „Single-Airport-Konzepts“⁵⁸⁰ war ausweislich einer Pressemitteilung der Flughafengesellschaft vom 23. Februar 2012 geplant, den Umzug von beiden Bestandsflughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld zum BER im Wesentlichen in der Nacht des 2./3. Juni 2012 zu bewerkstelligen. In dieser Nacht sollte vor allem ein Großteil der Fahrzeuge und Vorfeldgeräte zum BER verbracht werden.⁵⁸¹ Der damalige Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz sprach in diesem Zusammenhang vom geplanten „Umzug in einer Nacht.“⁵⁸²

Dementsprechend sollte ab dem Tag der geplanten Inbetriebnahme des BER am 3. Juni 2012 kein Flugbetrieb mehr am Flughafen Berlin-Tegel stattfinden, obwohl die Betriebspflicht dort grundsätzlich für sechs weitere Monate fortbestanden hätte. Denn gemäß § 45 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)⁵⁸³ besteht die Pflicht, einen Flughafen, für den eine Betriebserlaubnis vorliegt, auch tatsächlich zu betreiben (sog. Betriebspflicht).⁵⁸⁴ Die dementsprechend maßgebliche Betriebserlaubnis für den Flughafen Berlin-Tegel endete laut

⁵⁷⁷ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 233 f.

⁵⁷⁸ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 307 m.w.N.

⁵⁷⁹ Siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 308 m.w.N.

⁵⁸⁰ Im sog. Konsensbeschluss von 1998 entschieden sich die Gesellschafter der Flughafengesellschaft, den Standort Berlin-Schönefeld für den neuen Flughafen zur Genehmigung zu führen. Diese Standortentscheidung fand Berücksichtigung in der gemeinsamen Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg, namentlich im auf der Grundlage von § 8 Abs. 2 ROG ergangenen Landesentwicklungsprogramm (LEPro) von 1999 und 2007. § 19 Abs. 11 LEPro sieht vor, dass der internationale Luftverkehr „möglichst auf einen Flughafen konzentriert“ werden soll. Auf dieser Grundlage wurde der durch die Inbetriebnahme des Flughafen BER bedingte Widerruf der Betriebserlaubnis für den Flughafen Berlin-Tegel Teil des Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg vom 13. August 2004, Az. 44/1-6441/1/101, 333 ff.; vgl. auch Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 87.

⁵⁸¹ Pressemitteilung der Flughafengesellschaft vom 23.2.2012: „Endspurt: Noch 100 Tage bis zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg“.

⁵⁸² Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 93.

⁵⁸³ § 45 Abs. 1 LuftVZO: „Das Flughafenunternehmen hat den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben. Es hat Vorkommnisse, die den Betrieb des Flughafens wesentlich beeinträchtigen, unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.“

⁵⁸⁴ Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Az. 44/1-6441/1/101.

Widerrufsbescheid vom 29. April 2004 aber antragsgemäß erst sechs Monate nach der funktionsfähigen Inbetriebnahme des BER.⁵⁸⁵ Folglich bedurfte es zu der vollständigen Aufgabe des Standorts Berlin-Tegel bereits im Juni 2012 eines vorzeitigen Widerrufs der Betriebsgenehmigung bzw. einer Befreiung von dieser Betriebspflicht gemäß § 45 Abs. 3 LuftVZO.⁵⁸⁶

In der Annahme, die Inbetriebnahme des BER werde planmäßig erfolgen, beantragte die Rechtsanwaltskanzlei White&Case am 18. Januar 2012 namens und in Vollmacht der Flughafengesellschaft den vorzeitigen Widerruf der Betriebsgenehmigung und hilfsweise die Befreiung von der Betriebspflicht ab dem 3. Juni 2012.⁵⁸⁷ Laut dem Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz sei dies in Absprache mit den relevanten Beteiligten erfolgt.⁵⁸⁸

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Ja, weil ich naiverweise davon ausgegangen bin, dass die Techniker das liefern, was wir bestellt haben, nämlich eine pünktliche Inbetriebnahme des Terminals zum Juni 2012.“⁵⁸⁹

Von technischen Problemen auf der Baustelle, die eine Gefährdung dieses Eröffnungstermins bedeutet hätten, habe er zu diesem Zeitpunkt keine Kenntnis gehabt. Vielmehr sah er in der Antragstellung den Beweis für sein ungetrübtetes Vertrauen in die termingerechte Eröffnung des Flughafens.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Na ja, also, ich glaube, das gebietet schon der normale Menschenverstand. Also, wenn mir jemand gesagt hat: Wir schaffen das nicht. –, glaube ich, hätte kein halbwegs, kein Mensch, der noch halbwegs alle Sinne beieinanderhat, diesen Antrag gestellt.“⁵⁹⁰

Der Zeuge Prof. Dr. Schwarz führte weiter aus, dass es nach der Absage des Eröffnungstermins beinahe zu einem Szenario gekommen wäre, in dem Berlin nicht mehr hätte angeflogen werden können, weil die Einstellung des Betriebs an den Standorten Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel bereits in die Wege geleitet worden sei.⁵⁹¹ Dies betraf offenbar insbesondere technische Einrichtungen zur Abwicklung des Flugverkehrs. Beispielsweise sei vorübergehend die Kerosinversorgung der Bestandsflughäfen nicht über den vorgesehenen Inbetriebnahmetermin hinaus sichergestellt gewesen, weil Tanks und Ölwagen in Vorbereitung auf die neuen technischen Gegebenheiten am BER bereits veräußert und das entsprechende Personal entlassen worden sei.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Also, ehrlich gesagt: Ich hatte jetzt nicht die Zeit, jetzt ein neues Baustellenmanagement aufzubauen, weil, uns haben ganz andere Fragestellungen umgetrieben. Uns ging es darum, dass Berlin nach der Absage der Inbetriebnahme überhaupt noch anflugfähig war. Das war nämlich lange Zeit

⁵⁸⁵ Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Az. 44/1-6441/1/101.

⁵⁸⁶ Nach dieser Norm kann die Genehmigungsbehörde das Flughafenunternehmen von der Betriebspflicht befreien.

⁵⁸⁷ Kleine Anfrage des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE) vom 20. Juni 2012, Abghs-Drs. 17/10635.

⁵⁸⁸ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 94.

⁵⁸⁹ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 93.

⁵⁹⁰ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 94.

⁵⁹¹ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 94.

überhaupt nicht gegeben gewesen, weil die ganze Kerosinversorgung auf einmal am Boden lag. Also, wir haben am BER ein Unterflurhydrantensystem gehabt. Das heißt, die ganzen Ölis, die in Tegel und Schönefeld tätig waren, mit Ölwagen, Tanks und so, hatten das natürlich in Erwartung der Inbetriebnahme alles schon verkauft gehabt. Die Leute waren weggewesen. Also, das heißt, wenn wir da nicht – – Das ist jetzt nur ein Beispiel. Wann wir da nicht in betrieblichen Bereichen in erheblichem Maße Tag und Nacht in die Speichen gegriffen hätten, wäre Berlin gar nicht mehr anfliegbar gewesen. Das waren die Themen, die mich damals umgetrieben haben.“⁵⁹²

Folglich habe die Aufrechterhaltung des Flugverkehrs am Flughafen Berlin-Tegel neben Eingriffen in den operativen Betrieb wie die Rückabwicklung der Betankungsgesellschaften erhebliche finanzielle Investitionen erfordert.⁵⁹³ Diese habe der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung bewilligt:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Sie mussten die ganzen Lastwagen wieder zurückkaufen, sie mussten die Tankanlagen wieder zurückkaufen, sie mussten die Leute, die längst schon in anderen Arbeitsverhältnissen waren, die mussten sie wieder zurückholen. Das war uns dann, na, irgendwie in einer Woche gelungen. Wir haben in einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung, weil das im Budget natürlich nicht vorgesehen war, uns versucht, das Budget vom Aufsichtsrat geben zu lassen. Dann hatten wir dort eine Dame, die war Staatssekretärin beim Finanzsenator gewesen, Sudmann oder Sudhof oder so ähnlich hieß die, die erzählte uns, sie hätte die Vorlage nicht 14 Tage vorher bekommen und auch nicht schriftlich zugesandt bekommen, und würde sich als nicht entscheidungsfähig in der Situation empfinden, worauf wir dann gesagt haben: Also, dann werden wir morgen bekanntgeben müssen, dass der Flughafen nicht mehr anfliegbar ist. Dann hat sich der Aufsichtsrat noch einmal zurückgezogen, es ging da um, ich sage mal, im Gesamtvolumen – war auch viel Geld –, aber im Gesamtvolumen um relativ überschaubare Summen, und hat dann doch gnädigerweise die Beträge freigegeben, sodass wir den Betrieb überhaupt in Tegel und Schönefeld aufrechterhalten konnten.“⁵⁹⁴

Wie der Fortbetrieb am Flughafen Berlin-Tegel sich dagegen regulatorisch gestaltete – insbesondere in Hinblick auf den beantragten vorzeitigen Widerruf –, vermochte der Zeuge Prof. Dr. Schwarz nicht zu erinnern.⁵⁹⁵ Der Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Moritz vom 20. Juni 2012 ist zu entnehmen, dass das entsprechende Verfahren auf Antrag vom 29. Mai 2012 noch vor der endgültigen Entscheidung ausgesetzt wurde.⁵⁹⁶

3. Zustand der Baustelle nach der gescheiterten Inbetriebnahme

Der Zeuge Amann bekundete, er habe auf der Baustelle des BER als neuer Technischer Geschäftsführer Mängel in einem Ausmaß vorgefunden, das eine umfangreiche Bestands-

⁵⁹² Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 69.

⁵⁹³ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 94 f.

⁵⁹⁴ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 94 f.

⁵⁹⁵ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 95.

⁵⁹⁶ Kleine Anfrage des Abg. Moritz (GRÜNE) vom 20.6.2012, Abghs-Drs. 17/10635.

aufnahme erforderlich gemacht habe. Diese habe sowohl den offenen Planungsstand als auch mangelhaft ausgeführte Baumaßnahmen aufgedeckt.⁵⁹⁷

Er führte dazu im Einzelnen aus:

Zeuge Horst Amann: „Es gab ein erhebliches Defizit an Planungen und Plänen, es gab in allen Bereichen Defizite. Ich sage einmal, dieser Zug, der muss schon vorher abgerissen gewesen sein, wo man in der Lage war, mit einer Planung und entsprechender vertraglicher Gestaltung irgendetwas zu führen, irgendetwas zu steuern. Das war nicht nur in dem Moment geschehen, sondern dafür sprechen auch so Dinge wie Beauftragung auf Aufwandsbasis oder per Telefon oder per E-Mail. Das sind Hilflosigkeiten. Wenn man nichts mehr in der Hand hat, dann versucht man so, das noch zu retten. Es kann aber nicht funktionieren. Der Versuch, sich auf einer Plangrundlage ein Bild vom Zustand zu machen - kläglich gescheitert. Nicht im Ansatz war da, was man hätte gebrauchen können, viel zu wenig. Deshalb der Versuch – – Heute wird per Interview, wir sagen dazu mit Gesprächen dazu, ergründet, das waren die ersten Wochen, versucht zu erfahren, wo steht dieses Projekt. Wie ich gemerkt habe, es hilft mir keiner außer einer organisierten, ich wiederhole es, gnadenlosen Bestandsaufnahme. Ich sage es einmal so, weil es aus den Gesprächen, aus Planungen hilflos ist. Das Ding war zu groß. Da hätten wir noch ein Jahr später nicht gewusst, wo wir stehen.“⁵⁹⁸

a. Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme sei laut dem Technischen Geschäftsführer Amann in den Jahren 2012/13 mit dem Ziel durchgeführt worden, die vorhandenen Mängel systematisch zu erfassen.⁵⁹⁹ Dazu hätten die festgestellten Abweichungen in einem ersten Schritt gebündelt und eingestuft werden sollen, um auf dieser Grundlage konkrete Planungsaufträge vergeben zu können.⁶⁰⁰ Um Abweichungen von der Genehmigungslage besser feststellen zu können, sei die Analyse unter unmittelbarer Einbindung des TÜV erfolgt.⁶⁰¹ Es habe die Anweisung gegeben, die Mängel schonungslos und umfassend aufzunehmen:

Zeuge Horst Amann: „Die Vorgaben für diese Bestandsaufnahme waren flächen-deckend, schonungslos und nicht-zerstörungsfrei, das heißt – wie nennt man das? –, ohne alles, volles Rohr. Einfach alles erfassen. Ja, das gehört dazu, das ist auch nicht ganz einfach. Nicht-zerstörungsfrei heißt, auch keine Scheu davor, eine Trockenbauwand zu entfernen, wenn man dahinter Kabel oder was auch immer, richtig oder falsch installiert, vermutet. Insofern, glaube ich, war der Ansatz korrekt. Das Ziel mit dieser Bestandsaufnahme, die ist ja daraus entstanden, dass wir gesagt haben, mit den herkömmlichen Methoden, einfach indem wir da selbst mit zehn Mann rausgehen und gucken, da fällt uns jeden Tag etwas ein, aber es hilft nicht.“⁶⁰²

⁵⁹⁷ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 3 f.

⁵⁹⁸ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 48.

⁵⁹⁹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 24.

⁶⁰⁰ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 24.

⁶⁰¹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 25.

⁶⁰² Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 24.

Der Zeuge Amann führte weiter aus, dass die fragliche Erhebung während seiner Tätigkeit bereits einen Dokumentationsumfang von „sechs Leitz-Ordnern und zwei DVDs“ angenommen und einen erheblichen Nachholbedarf offenbart habe.⁶⁰³ Er habe bereits früh erkannt, dass die Herstellung des ordnungsgemäßen Zustandes einige Zeit in Anspruch nehmen werde.⁶⁰⁴ Er kam dementsprechend zu dem Schluss, dass der Flughafen zu diesem Zeitpunkt einen „nahezu flächendeckenden Sanierungsfall“ dargestellt habe.⁶⁰⁵ Die Qualität der von Amann erstellten Mängelliste beurteilte der Zeuge Dr. Krüger differenziert. Auf eine Nachfrage des Abg. Stroedter im Ausschuss, ob im Zusammenhang mit der durchgeführten Auflistung nicht auch in Erwägung gezogen worden sei, in Anbetracht der Vielzahl der Mängel einen Rückbau auf den Rohbau zu vollziehen und neu anzusetzen, gab der Zeuge Dr. Krüger zu Protokoll:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Meiner Erinnerung nach nicht, sondern die Mängelliste von Amann war ausgesprochen umfangreich und detailliert, aber sie hatte keine Empfehlungen, in dem Sinne, wie Sie sie gerade geschildert hatten, dass sozusagen die Geschäftsführung, respektive der Aufsichtsrat einen solchen Schritt irgendwie erörtern und empfehlen sollte.“⁶⁰⁶

Zudem sei – nach Aussage des Zeugen – die Liste zwar sehr umfangreich, aber retrospektiv noch keineswegs abschließend gewesen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Als dann Amann kam, hat er in der Tat eine Bestandsaufnahme gemacht. Das ging ja hin bis zu zerkratzten Fliesen in den Sanitärbereichen, waren es 60 000 oder 80 000, ist ja auch wurscht. Aber diese Mängelliste [...] hat, wie wir dann im Nachhinein alle leidvoll erfahren mussten, die eigentlichen Kernprobleme des Flughafens in der technischen Gebäudeausstattung, des Brandschutzes nicht erfasst.“⁶⁰⁷

Auch der Zeuge Schultz als verantwortlicher Mitarbeiter von Siemens sprach davon, dass nach der gescheiterten Inbetriebnahme eine sog. „Sanierung im Bestand“ an den von Siemens errichteten Anlagen erfolgt sei.⁶⁰⁸

Obwohl der Zeuge Amann keine Prognose anzustellen vermochte, wie schnell die Mängel hätten behoben werden können, erklärte er, dass eine systematische Bearbeitung der Aufstellung erfolgsversprechend gewesen wäre.⁶⁰⁹ Man hätte „innehalten“ und eine strukturierte Grundsanierung vornehmen müssen:

Zeuge Horst Amann: „Ich weiß gar nicht, ob eine Kompletterkernung notwendig gewesen wäre. Aber man hätte zumindest komplett innehalten müssen, auch gedanklich, mit seiner Planung, und hätte in weiten Bereichen Zurück- und Umbauen müssen. Das ist richtig. Auf jeden Fall hätte man die Kraft einfach haben müssen, sich dieser Situation zu stellen und sagen, ich muss das Bauwerk, das Gebäude

⁶⁰³ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 15.

⁶⁰⁴ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 4.

⁶⁰⁵ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 24.

⁶⁰⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 60.

⁶⁰⁷ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 34.

⁶⁰⁸ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 8.

⁶⁰⁹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 36.

komplett sanieren. Ob ich da entkerne oder Teile lassen kann, das wäre dann der Planung vorbehalten gewesen. Aber zumindest hätte man verstehen müssen, dass das eine Grundsanierung ist in diesem Bauwerk.“⁶¹⁰

Eine Entkernung hielt der Zeuge Amann demnach nicht für erforderlich.⁶¹¹ Auch die Zeugen Henkel und Dr. Krüger gaben übereinstimmend an, dass entsprechend drastische Maßnahmen wie ein vollständiger Baustopp oder der Abriss und Neubau des Flughafens nie als ernsthafte Optionen diskutiert worden seien.⁶¹²

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Das Thema, wie man mit der gescheiterten Eröffnung BER umgeht, das hat natürlich lange, lange nachgewirkt – eigentlich ja bis heute. Und natürlich gab es auch die akademische Diskussion, ob es nicht vielleicht klüger gewesen wäre, den BER komplett abzureißen und neu zu bauen, faktisch analog zu Wien-Schwechat. Und dann wäre man möglicherweise viel früher am Start gewesen, als sich diesem quälend langen Prozess der Sanierung im Betrieb zu unterwerfen. Das ist aber im Aufsichtsrat als denkbare Strategie nie diskutiert worden, sondern das, was Frank Henkel Ihnen da zu Protokoll gegeben hat, spiegelt die Diskussionslage im Aufsichtsrat wider, sich jetzt darauf zu konzentrieren mit Verstärkung der Planungsleistung den Flughafen zu Ende zu bringen. Also faktisch ein Reset auf null – abreißen, neu bauen – war nie und nimmer in der gesamten Debatte – auch im Aufsichtsrat – eine wirkliche Option und ist dort erwogen worden.“⁶¹³

Auch der Zeuge Amann führte aus, dass dieser Sachverhalt nicht in der notwendigen Tiefe im Aufsichtsrat diskutiert worden sei:

Zeuge Horst Amann: „Leider nicht in dieser Tiefe. Ich sagte schon. Der Gedanke, der einzige, war, Helme auf die Baustelle, bauen und fertigstellen. Also es gab auch gar nicht die Möglichkeit, auf so einer Basis das zu diskutieren. Sondern die Frage damals war – – Ich glaube auch, man konnte sich gar nicht vorstellen, welche Maßnahmen alle notwendig sind, um den Flughafen funktionsfähig zu machen. Viele waren, glaube ich, wirklich noch der Meinung, ein paar Schalter dort, ein paar Kabel da, und Licht einschalten, und es funktioniert. Man hat sich dieser Diskussion nie gestellt, zu meiner Zeit zumindest nicht.“⁶¹⁴

Innerhalb der Geschäftsführung ist dieser Sachverhalt diskutiert worden. Man hat jedoch einerseits befürchtet, dass die Firmen die Baustelle verlassen, andererseits sei auch die Situation falsch eingeschätzt worden.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wir sind der Auffassung gewesen, dass der Flughafen zu weit war. Ich sage ja: Wir waren eigentlich mit den meisten Gebäuden so gut wie fertig. [...]

[...] Ich glaube, den vollständig zu entkernen, wäre nicht gegangen. [...] Mein Gefühl

⁶¹⁰ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 36.

⁶¹¹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 36.

⁶¹² Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 49.

⁶¹³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 45 f.

⁶¹⁴ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 36.

war, dass die Firma Siemens sich in die Hände geklatscht hätte, wenn wir gesagt hätten: Wir entkernen; ihr seid jetzt draußen! – Dann hätten die gesagt, „Grüß Gott! Guten Tag! Auf Wiedersehen!“, und die wären nicht wiedergekommen.

Es war eigentlich schwierig, die Firma Siemens am Bau zu halten. Die wollten nicht, die wollten raus. [...] Das war meines Erachtens eine ganz kritische Situation. [...]

Es sind ja hinterher auch Sachen entdeckt worden, die wir damals nicht wussten, wo die Frage immer wieder war: Vielleicht wäre es doch richtiger gewesen? – Aber damals sind wir zu der Auffassung gekommen, right or wrong, dass das zu weit war und das nicht machbar war. Ich bin auch nicht sicher, ob wir das im Aufsichtsrat hätten gewuppt bekommen.⁶¹⁵

b. Fortschritt auf der Baustelle

Insbesondere der offene Planungsstand führte offenbar dazu, dass die Baumaßnahmen in den Monaten August, September und Oktober 2012 weitgehend ruhten.⁶¹⁶ Dies führte der Zeuge Amann darauf zurück, dass es weiterhin an der Möglichkeit gefehlt habe, ein klares Bausoll zu definieren.⁶¹⁷ Nach der Kündigung der Generalplanerin habe sich ein funktionierendes Planungswesen nicht unmittelbar wiederherstellen lassen:

Zeuge Horst Amann: „Es gab da verschiedene Überlegungen: Es gab ja noch Planungsbüros, die in Teilbereichen tätig waren, denen weitere Aufgaben zu geben. Wir haben uns überlegt, eine neue, komplette Ausschreibung zu machen für einen neuen Planer. Das sind alles Prozesse, die man nicht über das Knie brechen kann. Sie können nicht für so viele Gewerke auf einer so großen Baustelle ohne auch europaweite Ausschreibung beispielsweise, schnell einen Planer generieren. Insofern war der Gedanke auch da zu versuchen, mit vorhandener Planungskapazität in anderen Büros, durch den Hinzukauf kleinerer Einheiten, ein funktionierendes Ganzes zu konstruieren und wiederherzustellen, aber das ist in der kurzen Zeit nicht gelungen. Das war und blieb ein Defizit, zumindest solange ich in diesem Unternehmen Geschäftsführer war. Es gab da ein paar Ideen, die aus den verschiedensten Gründen nicht umgesetzt werden konnten oder sollten; und dann war ich weg.“⁶¹⁸

Dies habe dazu geführt, dass sich auch Schwierigkeiten bei der erforderlichen Wiederherstellung der Werkverträge mit den bauausführenden Unternehmen ergeben hätten:

Zeuge Horst Amann: „Der Versuch, Werkverträge wiederherzustellen war vom ersten Tag an im Kopf, auch in vielen Köpfen, allein, das hatte ich schon versucht zu verdeutlichen, fehlte dazu aber auch jede Möglichkeit, weil zu einem Werkvertrag gehört auch auf der Auftraggeberseite eine klare Vorgabe eines Leistungsolls, was muss die Firma erbringen, und da gab es so gut wie gar nichts. Also, es war nicht möglich – ich wiederhole mich – durch vorhandene Planung und entsprechende

⁶¹⁵ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 81 f.

⁶¹⁶ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 5.

⁶¹⁷ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 8.

⁶¹⁸ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 14.

Leistungsverzeichnisse, also mit Vorgaben in der Vergabe, klare Leistungsanforderungen zu stellen. Und es war auch nicht möglich, dies kurzfristig nachzuholen, weil der Schlüssel dazu, ein Planer, ja völlig fehlte.“⁶¹⁹

Den fehlenden Baufortschritt während Amanns Amtszeit kritisierte der Zeuge Mehdorn, der neun Monate nach Amann als Vorsitzender in die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eintrat.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Herr Amann hatte ja selber mit der Mängelbeseitigung beginnen können. Das hat er nicht gemacht. Als ich kam, gab es keine Mängelbeseitigung, und er war ein Jahr vor mir da. Da wurde nur gesucht und Listen geschrieben [...]“⁶²⁰

Ein vorzeitiger Beginn der Mängelbearbeitung hätte jedoch nicht zu der Strategie von Amann gepasst. So führte der Zeuge Amann schon im 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode aus, dass Schwerpunkt der Prüfung weniger die Erfassung einzelner Baumängel als die Prüfung der Übereinstimmung des Bautenstandes mit dem Planungsstand und der Baugenehmigung gewesen sei. In einem zweiten Schritt sei eine Priorisierung der erfassten Mängel und Abweichungen nach termin-, bau- oder genehmigungsrechtlichen Sachverhalten erfolgt. Der Schlussbericht der Bestandsaufnahme legte nahe, dass sodann eine Abarbeitung der Mängel in Abhängigkeit von ihrer Relevanz vorgesehen war. Hierzu sei es jedoch aufgrund des parallel einsetzenden „Sprint“-Programms von Mehdorn nicht mehr gekommen.⁶²¹

II. Entfallene Eröffnungstermine im Jahre 2013

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte fest, dass ungeachtet der ungeklärten Situation auf der Baustelle nach der Entlassung des Technischen Geschäftsführers Körtgen⁶²² sowie der Kündigung des Vertrags mit dem Generalplaner pg bbi⁶²³ bereits kurz nach der gescheiterten Inbetriebnahme Alternativtermine im Frühjahr bzw. Herbst 2013 festgelegt worden seien, die sich jeweils binnen kurzer Zeit als unhaltbar erwiesen hätten.⁶²⁴ Sowohl der Zeuge Prof. Dr. Schwarz als auch der Zeuge Amann bekundeten diesbezüglich, dass seitens des Aufsichtsrats ein gesteigertes Interesse an der Benennung eines neuen Eröffnungstermins bestanden habe.⁶²⁵

⁶¹⁹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 8.

⁶²⁰ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 70 f.

⁶²¹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17-3000, S. 353.

⁶²² Der Technische Geschäftsführer wurde aufgrund Beschlusses des Aufsichtsrates vom 16./17.5.2012 zum 1.6.2012 abberufen, vgl. ausführlich zu dem vorangegangenen Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 346 m.w.N.

⁶²³ Die Kündigung wurde in der Aufsichtsratssitzung am 16./17.5.2012 beschlossen und am 23.5.2012 durch die Flughafengesellschaft gegenüber der pg bbi erklärt, vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 342 m.w.N.

⁶²⁴ S. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 359 ff.

⁶²⁵ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 6.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Also, meiner Erinnerung nach hat der Aufsichtsrat neue Termine in die Welt gesetzt. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern, dass wir Herrn Platzeck in der Vorbesprechung dieser Pressekonferenz gerade noch davon abhalten konnten, schon einen Termin zu nennen, der nur sechs Wochen danach lag. Die Situation war die, dass die Politik nach jedem Strohhalm gegriffen hat, der von der technischen Seite geäußert wurde, um einen so früh wie möglichen Inbetriebnahmetermine in den Raum zu stellen, und so ist auch dieser Termin dann, diese erneute Terminankündigung drei Monate später erfolgt, was natürlich auch nicht ansatzweise sinnvoll war.“⁶²⁶

Beide Zeugen äußerten in diesem Zusammenhang auch, dass sie die kurzfristige Kommunikation von neuen Eröffnungsterminen vor einer umfassenden Bestandsanalyse nicht für zielführend erachtet hätten.⁶²⁷ Auf die Frage, welchen Eröffnungstermin er vorgeschlagen hätte, antwortete der Zeuge Prof. Dr. Schwarz:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Gar keinen! Ich hätte es für realistisch gehalten, dass man sich erst mal mit dem Sachverhalt beschäftigt, bevor man vorschnell unter dem vermeintlichen Druck der Öffentlichkeit permanent wieder neue Inbetriebnahmetermine in den Raum wirft.“⁶²⁸

Dies stimmt mit den Angaben des Zeugen Dr. Krüger überein, der im Rahmen seiner Vernehmung äußerte, sämtliche Ankündigungen von Eröffnungsterminen seien „politisch gewünscht“ gewesen und hätten auf unvollständigen Informationen über die Situation auf der Baustelle beruht.⁶²⁹ Grundlage sämtlicher Entscheidungen seit der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 sei die „Illusion eines fertigen Flughafens“ gewesen.⁶³⁰ Aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes sei man davon ausgegangen, dass der Flughafen nahezu fertiggestellt sei. Das „Drama im Innern des Flughafens“ habe man sich erst schrittweise erschließen können.⁶³¹

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Alle Beteiligten hatten ein entscheidendes Problem – was übrigens auch für alle, die danach kamen galt; auch für mich galt: Wenn man im Jahr 2012, 2013 nach Schönefeld rausgefahren ist, hatte man dort einen wunderschönen, auch architektonisch ästhetischen Flughafen vorgefunden. Und alle haben sich die Frage gestellt: Warum fliegt hier kein Flugzeug? – Keiner konnte zu dem damaligen Zeitpunkt auch nur annähernd erraten, welches Drama sich faktisch im Innern dieses Flughafens verbarg: dass keine Genehmigungsfähigkeit für dieses Gebäude mit dieser technischen Gebäudeausstattung jemals in diesem Zustand hätte gegeben werden können. Und alle gingen davon aus, dass die Probleme binnen kürzester Zeit beherrschbar wären, und je tiefer man in diesen Flughafen, in die Einzelproblematik einstieg, desto mehr sozusagen offenbarte sich im Grunde genommen das gesamte Desaster dieses Flughafens. Und jetzt in dieser Zeit, wo man sich dann von den Verantwortlichen trennte, einen neuen Geschäftsführer berief mit Herrn Mehdorn, der im Grunde genommen nach meiner Einschätzung der gleichen

⁶²⁶ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 61.

⁶²⁷ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 6.

⁶²⁸ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 61.

⁶²⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 20.

⁶³⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 20.

⁶³¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 20.

Illusion erlag nach dem Motto „Ich habe hier einen fix und fertigen Flughafen mit Fluggastport und allem Drum und Dran – warum fliegt hier kein Flugzeug? Warum kriegen wir dieses nicht ans Laufen? –, und Sie kennen Sie ja seinen Ausspruch: Wir werden jeden Tag fertig und fertiger! –, der dann sozusagen ein Projektmanagementteam aufsetzte, diese Projektmanagementorganisation, die zur Beschleunigung führen sollte, und je weiter man sozusagen immer wieder reinging – es war ja eine Sanierung im Bestand –, stellte man halt fest, dass man faktisch mit jedem Loch, das man in welchem Kabelschacht auch immer aufmachte, auf neue, größere Herausforderungen und Probleme stieß.“⁶³²

Der Zeuge deutete an, dass die Verknennung des prekären Zustandes, in dem sich die Baustelle zu diesem Zeitpunkt befunden haben muss, eine tiefgreifende und systematische Analyse der Probleme verhindert habe. Erschwerend seien zudem offenbar die äußeren Rahmenbedingungen gewesen, namentlich sei der politische Druck gewachsen, den Flughafen schnellstmöglich zu eröffnen.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Im Rückblick kann ich Ihnen heute sagen: Diese Illusion, einen fix und fertigen Flughafen zu haben, wo wir nur sozusagen geringfügige – meine Interpretation – Reparaturarbeiten machen müssen, und dann kriegen wir das Ding ans Fliegen, hat letztlich genau dazu geführt, dass eines nicht stattgefunden hat: eine geradezu systematische, analytische Bestandsaufnahme der Probleme in diesem Flughafen, um die dann konsequent, Punkt für Punkt, abzuarbeiten. Hinzu kam natürlich auch der politische Druck, die politische Erwartungshaltung, das könne sich dieses Land eigentlich so nicht leisten, ein solches im Grunde genommen Desaster.“⁶³³

1. Der Eröffnungstermin am 17. März 2013

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte ferner fest, dass unmittelbar nachdem die gescheiterte Inbetriebnahme kommuniziert worden sei, der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 16./17. Mai 2012 als neuen Eröffnungstermin zunächst den 17. März 2013 festgelegt habe. Dies sei noch in Annahme geschehen, dass die Inbetriebnahme in erster Linie an den Mängeln im Bereich des Brandschutzes gescheitert sei, die sich zeitnah würden beheben lassen.

Nach den Erkenntnissen des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode habe sich bereits kurze Zeit später herausgestellt, dass der Termin aufgrund der vorhandenen Planungsdefizite nicht gehalten werden können.⁶³⁴

⁶³² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 20.

⁶³³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 20.

⁶³⁴ Ausführlich hierzu im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 360 f.

2. Der Eröffnungstermin am 27. Oktober 2013

Im September 2012 wurde daraufhin der 27. Oktober 2013 als neuer Eröffnungstermin auf der Grundlage der vorläufigen Einschätzung des neuen Technischen Geschäftsführers Amann kommuniziert.⁶³⁵

Der Zeuge Amann, der sich zu diesem Zeitpunkt gerade drei Wochen im Amt des Technischen Geschäftsführers befand, äußerte im Untersuchungsausschuss, dass dieser Termin angesichts seiner beschränkten Einblicke in den Zustand der Baustelle mit einigen Prämissen versehen gewesen sei, die sich bereits kurze Zeit später als unzutreffend erwiesen hätten:

Zeuge Horst Amann: „Diesen Termin, 27.10.2013, habe ich auf Veranlassung des Aufsichtsrates genannt, weil der Wunsch bestand, einen Termin zu nennen – dies sei meine Aufgabe als Geschäftsführer. Ich habe die Nennung dieses Termins mit Prämissen versehen gehabt, einfach aus dem Grunde, das habe ich auch aktenkundig oder dem Aufsichtsrat klargemacht, weil nach drei Wochen der Einsichtnahme in dieses Bauwerk mit 330 000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche und ohne Pläne und ohne Mitarbeiter eine seriöse Terminnung nicht möglich wäre, und deshalb habe ich gesagt, wenn, wenn, wenn – also, wenn viele Prämissen eintreten, könnte das ein Termin sein, und der wurde dann von mir genannt. Das ist richtig. Und ich habe wenige Wochen später – es war im Oktober, zweite Oktoberhälfte, vielleicht sogar am 25., wenn ich mich noch erinnere –, nachdem ich einen ersten Einblick in die tatsächliche Situation dieses Flughafens hatte, bereits mitgeteilt, dass zu diesem Termin, und auch in der Folge, in kurzzeitiger Folge, keine Eröffnungsmöglichkeit bestand.“⁶³⁶

Schon im Januar 2013 kam es daher zur erneuten Absage des Eröffnungstermins.⁶³⁷ Dabei wurde in der Pressemitteilung angesichts der „andauernden Bestandsaufnahme“ zunächst auf die Benennung eines neuen Termins verzichtet. Im Sachstandsbericht vom 24. Februar 2013 heißt es hierzu, dass die „zeitnahe Benennung eines neuen Inbetriebnahmetermins für den Flughafen Berlin Brandenburg zurzeit nicht möglich“ sei.⁶³⁸ Um eine belastbare Grundlage für Art und Umfang notwendiger Umplanungs- und Umbaumaßnahmen zu erhalten, sei eine „grundlegende Bestandsaufnahme des real gebauten Zustandes“ erforderlich, welche bis zum Sommer 2013 vorliegen solle.⁶³⁹

III. Versuche der Inbetriebnahme im Jahre 2014

Zur Benennung eines konkreten Eröffnungstermins kam es auch im weiteren Verlauf des Jahres 2013 nicht. Allerdings leitete Hartmut Mehdorn nach seinem Eintritt in die Geschäftsführung im März 2013 verschiedene Maßnahmen ein, um eine schnellstmögliche

⁶³⁵ Pressemitteilung der FBB vom 7.9.2012: „Flughafen eröffnet am 27.10.2013, Kapitalmehrbedarf bei 1,3 Mrd. Euro“; zur Entscheidungsgrundlage und Diskussion im Aufsichtsrat vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 360 f.

⁶³⁶ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 6.

⁶³⁷ Pressemitteilung der FBB vom 7.1.2013, „Zum Flughafen Berlin Brandenburg“.

⁶³⁸ „Sachstandsbericht BER“, Stand: 24.2.2013, I (FBB) Bd. 26, Bl. 1 ff. (3).

⁶³⁹ „Sachstandsbericht BER“, Stand: 24.2.2013, I (FBB) Bd. 26, Bl. 1 ff. (3).

Inbetriebnahme zu realisieren. So kündigte er einerseits mehrfach an, dass der Flughafen im Rahmen der sog. „Pre-Opening-Strategie“ etappenweise eröffnen solle.⁶⁴⁰ Andererseits führte er das sog. „Sprint“-Programm ein, das insgesamt eine Beschleunigung der Bauabläufe bewirken sollte.

1. „Pre-Opening“-Strategie im Jahre 2014

Verschiedentlich wurde von einer „Teilbetriebnahme“ des Pier Nord in Form eines „Testbetriebes“ berichtet, den Mehdorn ab Herbst 2013 bzw. März 2014 geplant habe.⁶⁴¹ Noch in seiner Vernehmung im November 2018 betonte er, dass dies ein gangbarer Weg gewesen wäre:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Ich bleibe nach wie vor dabei. Diesen Flughafen hätte man mit Pier Nord beginnen können. Man hätte ihn mit Pier Süd auch beginnen können. Es gab gar keinen Grund, weshalb die Landebahn Süd nicht in den Dienst gestellt wurde. Und den Flughafen in Betrieb zu nehmen, wenn er fix und fertig ist, halte ich nach wie vor für ambitioniert. Der Flughafen Frankfurt, egal, welcher Flughafen dieser Welt, das sind permanente Baustellen. Die hören gar nicht auf, eine Baustelle zu sein. Die waren nie fertig, und die sind nie fertig. Und wenn Sie sich den Flughafen München angucken, der auch eine schwierige Geburt war, die haben ihre Brandschutzzulassung für ihre Brandschutzentwarnung, Rauchwarnsystem vier Jahre, nachdem sie in Betrieb waren, gekriegt. Also die haben auch eine schrittweise Inbetriebnahme gemacht, und das hätte ich auch gemacht. Das haben wir geplant, das hätten wir auch machen können. Das wäre technisch realisierbar gewesen. Das hat der Aufsichtsrat abgelehnt, weil wir einen Betrag von 5 Millionen Euro gebraucht hätten, um ein paar Vorkehrungen zu machen, parkplatzmäßig und eine Busvorfahrt und ein paar Dinge, ein bisschen Flughafeneinrichtung. Das wollte er nicht, und deshalb ist das gescheitert.“⁶⁴²

Die Zeugen Zimmermann und Herrmann bestätigten, dass die Eröffnung genehmigungs- und bautechnisch möglich gewesen wäre.⁶⁴³

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Eine sanfte Eröffnung? – Ja, hätte er machen können. Er hat für das Pier Nord beispielsweise eine separate Genehmigung gehabt, wo er ein funktionsfähiges Terminal hätte betreiben können. Die Genehmigung ist aber nicht umgesetzt.“⁶⁴⁴

Die Wirtschaftlichkeit dieser Strategie vermochte der Zeuge Herrmann dagegen nicht zu beurteilen:

⁶⁴⁰ „Der Tagesspiegel“ vom 8.5.2013, „BER stufenweise eröffnen? Aufsichtsrat bremst Mehdorn“; „Der Tagesspiegel“ vom 28.5.2013, „Mehdorn will BER-Teileröffnung noch 2013 – Verkehrsministerium unterstützt Pläne“.

⁶⁴¹ „Der Tagesspiegel“ vom 13.8.2013: „BER plant Teileröffnung – mit drei Abflügen am Tag“;

„SPIEGEL“ vom 23.6.2013: „Mehdorn besteht auf Teileröffnung von Hauptstadt-Airport“.

⁶⁴² Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 72.

⁶⁴³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 29.

⁶⁴⁴ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 11.

Zeuge Peter Herrmann: „Na, Herr Mehdorn hatte die Idee, das Pier Nord temporär umzubauen und da ein bisschen Gepäckförderanlage, ein bisschen Zoll und ein bisschen BuPol reinzusetzen. Das wäre sicherlich gegangen. Muss man eben nur gucken, inwieweit das wirtschaftlich gewesen wäre. Das kann ich nicht beurteilen.“⁶⁴⁵

Zur Umsetzung der entsprechenden Pläne kam es mangels Unterstützung im Aufsichtsrat nicht. Diesbezüglich erklärte das Aufsichtsratsmitglied Rößler:

Zeuge Holger Rößler: „Ich gebe Ihnen mal ein Beispiel aus dem Zeitraum: Als der damalige Geschäftsführer Mehdorn den Plan hatte, das Pier Nord zu Testzwecken zu eröffnen, um dort in die Fassade einzugreifen, um da eben diese Gepäckbänder rauszusetzen, um da drüben eben zwei Maschinen abzufertigen, gab es sehr intensive Diskussionen. Es gab Vertreter auch im Aufsichtsrat, die sagten: Na ja, wenn der Geschäftsführer Mehdorn der Meinung ist, es macht Sinn und bringt Erkenntnisse – warum nicht? – Wir waren – zu dem Zeitpunkt nur drittelparitätisch. An der Stelle haben wir uns aber final durchgesetzt, weil wir auch andere überzeugen konnten –, von Anfang an der Meinung, dass es wenig Erkenntnisgewinn bringt und das Eingreifen in die Fassade problematisch ist und man dieses Geld dafür auch nicht ausgeben braucht. – Das mal als Beispiel.“⁶⁴⁶

2. „Sprint“-Programm

Das ebenfalls durch den Geschäftsführer Mehdorn unmittelbar nach dessen Amtsantritt im März 2013 ins Leben gerufene „Sprint“-Programm habe die Baustelle ihm zufolge aus ihrer „Schreckstarre“ befreien sollen.⁶⁴⁷ Ziel des Programms sei es dabei ausweislich des Sachstandsberichts gewesen, sämtliche für die Inbetriebnahme relevanten Themen in einer zentralen Koordinationsstelle zu bündeln, um die Projektleitung in die Lage zu versetzen, den Baufortschritt zu beschleunigen.⁶⁴⁸

Die Umsetzung des „Sprint“-Programms habe laut dem Zeugen Mehdorn zunächst eine Verbesserung des Informationsflusses an die Geschäftsleitung und die Schaffung klarer Verantwortlichkeiten für die einzelnen Gewerke und Bauabschnitte bedeutet.⁶⁴⁹ Insofern sei die Transparenz hinsichtlich der Situation auf der Baustelle verbessert und ermöglicht worden, die Arbeit dort wieder aufzunehmen.⁶⁵⁰ Zu diesem Zweck seien wöchentliche Berichtsrunden eingeführt worden, in denen die Verantwortlichen der einzelnen Gewerke zusammengekommen seien, um den Baufortschritt zu erörtern.⁶⁵¹ Die entsprechende Kommunikation sei durch das „Sprint“-Team begleitet worden, das sowohl mit externen Beratern als auch mit Mitarbeitern der Flughafengesellschaft besetzt gewesen sei. Parallel habe die Flughafengesellschaft Personal rekrutiert, das die Bauherrenfunktion im

⁶⁴⁵ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 29.

⁶⁴⁶ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 76.

⁶⁴⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23. 11.2018, WP 18/6, S. 71.

⁶⁴⁸ Sachstandsbericht BER vom 19.6.2013, I (FBB) Bd. 26, Bl. 87; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, S. 8 f.

⁶⁴⁹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 68.

⁶⁵⁰ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 88.

⁶⁵¹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 68.

Tagesgeschehen sukzessive übernommen habe.⁶⁵² Mit der entsprechenden Ertüchtigung der Kompetenzen als Bauherrin in der Flughafengesellschaft sei das Programm planmäßig ausgelaufen.⁶⁵³

Mit dem „Sprint“-Programm und den damit verbundenen Differenzen zwischen den Geschäftsführern Mehdorn und Amann⁶⁵⁴ sowie der Kritik des Aufsichtsrates insbesondere an den sog. „Sprint“-Berichten befasste sich bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode.⁶⁵⁵ In der Sache ging es dort insbesondere um die Frage, ob die von Amann angefertigte Bestandsaufnahme Eingang in das „Sprint“-Programm gefunden habe und inwiefern für die systematische Abarbeitung der festgestellten Mängel gesorgt worden sei.⁶⁵⁶ Dies ließ sich auch im hiesigen Untersuchungsverfahren nicht abschließend klären. Beide ehemaligen Geschäftsführer machten hierzu erneut widersprüchliche Ausführungen. Während der Zeuge Amann erklärte, die von ihm erarbeitete Mängelliste sei „weggeschlossen“ worden⁶⁵⁷, äußerte der Zeuge Mehdorn:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wir haben ein Berichtssystem eingeführt, wo wir quasi über die einzelnen Baumodule immer wieder dem Aufsichtsrat berichtet haben und die hat der Aufsichtsrat auch zur Kenntnis genommen. Teile dieser Berichte – die gibt es, die sind ja nicht verschwunden – enthalten auch die Verfolgung der Mängelliste. Wie viele Mängel haben wir? Wie viele sind in Arbeit? Wie viele sind neu dazugekommen? Das wurde regelmäßig, monatlich quasi, in diesem Fortschrittsbericht – ich habe den nicht – berichtet und dargestellt, und das war soweit auch ziemlich transparent.“⁶⁵⁸

In Bezug auf Frage G.11. des Einsetzungsbeschlusses befasste sich der Untersuchungsausschuss auch mit dem Vergabeprozess für das „Sprint“-Programm. Auf der Grundlage der Aussage des Zeugen Mehdorn stellte der Ausschuss dazu fest, dass die Auswahl aufgrund einer internationalen Ausschreibung erfolgte. Dabei sei zweistufig vorgegangen worden und denjenigen Bewerbern, die sich zunächst nicht an die Ausschreibungsbedingungen gehalten hätten, die Möglichkeit eingeräumt worden, ihr Angebot zu korrigieren.⁶⁵⁹ Laut dem Zeugen Dr. Krüger sei das „Sprint“-Programm in Zusammenarbeit mit der Unternehmensberatung Roland Berger durchgeführt worden.⁶⁶⁰

3. Verzicht auf Nennung eines Eröffnungstermins im Oktober 2014

Nachdem Mehdorn im Februar 2014 die geplante Teileröffnung des BER noch im selben Jahr wieder abgesagt hatte, existierte lange kein konkreter Eröffnungstermin. Im Verlauf des

⁶⁵² Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 68, 71.

⁶⁵³ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 87.

⁶⁵⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 353 ff.

⁶⁵⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 353 ff.

⁶⁵⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 354 ff.

⁶⁵⁷ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 46.

⁶⁵⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 76.

⁶⁵⁹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 86.

⁶⁶⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 45.

Jahres kursierten lediglich Gerüchte, wonach der Flughafen möglicherweise erst nach 2016 fertiggestellt würde. So berichtete beispielsweise die „Berliner Morgenpost“ am 25. Februar 2014 über einen Brief Mehdorns an die Brandenburgische Landesregierung, in dem er äußerte, dass bei weiteren unvorhergesehenen Ereignissen eine Inbetriebnahme des BER erst im Jahre 2016 erfolgen könnte.⁶⁶¹ Ähnlich äußerte sich auch ein Verkehrsexperte der SPD im Bundestag.⁶⁶² Eine offizielle Stellungnahme durch die Flughafengesellschaft erfolgte dazu zunächst nicht.

IV. Eröffnungstermin im Jahre 2017

Erst im November 2014 wurde die Vorstellung eines neuen Terminbandes im Dezember angekündigt.⁶⁶³ Das fragliche Terminband, das die Eröffnung nunmehr im Herbst 2017 vorsah, wurde am 12. Dezember 2014 im Aufsichtsrat beschlossen und daraufhin veröffentlicht.⁶⁶⁴ Obwohl der Zeitplan in enger Zusammenarbeit mit den bauausführenden Firmen erarbeitet wurde, musste der Eröffnungstermin im Januar 2017 erneut abgesagt werden.⁶⁶⁵

1. Vorfeld der Terminfindung

Zur Vorbereitung des Terminplans sei laut dem Zeugen Mehdorn während eines Wochenendseminars in Potsdam im Herbst 2014 in Zusammenarbeit mit den bauausführenden Unternehmen und den beteiligten Planungsbüros unter der Leitung von Herrn Marks zunächst das Bauende definiert worden.⁶⁶⁶ Zu diesem Zweck habe man zunächst den Ist-Zustand der Baustelle herausgearbeitet und die notwendigen Baumaßnahmen unter den Beteiligten diskutiert.⁶⁶⁷ Dabei hätten sich laut der Zeugin Fölster erhebliche Unterschiede bei der Einschätzung der Lage auf der Baustelle gezeigt.⁶⁶⁸ Der Zeuge Mehdorn äußerte diesbezüglich, dass sich einige Teilnehmer hinsichtlich einer zeitnahen Fertigstellung „ambitionierter“ gezeigt hätten als andere:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wo landen wir? Wo sind die Risiken? Welche Sicherheiten bauen wir ein? Lass uns ja nichts sagen, was wir hinterher nicht halten können! Die haben da zwei Tage heftig diskutiert. Dann gab es welche, die waren ambitionierter. Ich war in der Abschlussrunde dabei, als die das präsentierten. Ich war da ziemlich enttäuscht über das Ergebnis und habe dann noch mal eine weitere Schleife mit den Kollegen gemacht, dass ich gesagt habe: Sagt mir doch mal, was müssten wir als Geschäftsführung, was müsste ein Aufsichtsrat denn beschließen, damit das sicher wird und möglicherweise auch schneller geht? Wo können wir – – Sagt uns doch mal von der Arbeitsebene: Was können wir tun, damit ihr da besser in

⁶⁶¹ „Berliner Morgenpost“ vom 25.2.2014: „Mehdorn befürchtet BER-Eröffnung erst im Jahr 2016“.

⁶⁶² „WELT“ vom 19.4.2014: „BER-Eröffnung erst nach 2017“.

⁶⁶³ Pressemitteilung der Flughafengesellschaft vom 24.11.2014: „Terminband im Dezember“.

⁶⁶⁴ Beschluss AR FBB 2014/125 Nr. 16, Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates, I (FBB) Bd. 5, Bl. 103;

Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 26; Pressemitteilung der Flughafengesellschaft vom 12.12.2014: „Beschluss des Aufsichtsrates“.

⁶⁶⁵ Vgl. B.IV.4.

⁶⁶⁶ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 102.

⁶⁶⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 74 f.

⁶⁶⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 70.

die Hufe kommt – Administration oder was auch immer? Was können wir verbessern? Es kann doch nicht sein, dass das hier Gottes Wort ist, und nichts kann das ändern!“⁶⁶⁹

Das Ergebnis habe schließlich auf einem breiten Konsens der Teilnehmer beruht, der symbolisch durch Unterschriften zum Ausdruck gebracht worden sei.⁶⁷⁰ Auch zu diesem Zeitpunkt hätte laut der Zeugin Fölster aber noch Uneinigkeit darüber geherrscht, wie ehrgeizig die vereinbarte Planung sei bzw. wie viel zeitlichen Puffer sie vorsehe.⁶⁷¹ Auch der Zeuge Marks äußerte sich zur Verbindlichkeit der Vereinbarung einschränkend dahingehend, dass die Terminierung erneut mit einer Reihe von Prämissen versehen gewesen sei. Diese hätten sich binnen kurzer Zeit wiederum als falsch erwiesen.⁶⁷²

2. Ausarbeitung des Terminbandes

Auf der Grundlage der Beratung mit den Baubeteiligten seien laut dem Zeugen Marks mehrere Versionen eines Terminbandes erarbeitet worden, die in der Geschäftsführung diskutiert worden seien: Als frühester Termin sei in diesem Zusammenhang das Ende des Jahres 2016 gehandelt worden, gleichzeitig hätten aber auch Pläne im Raum gestanden, die auf das Jahr 2018 bzw. 2019 ausgelegt gewesen seien.⁶⁷³ Im Ergebnis habe man sich auf eine Eröffnung im Jahre 2017 als „Real-Case-Szenario“ geeinigt.⁶⁷⁴ Ausweislich des Protokolls der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2014 sah das entsprechende Terminband im Einzelnen vor, dass bis zur Mitte des folgenden Jahres 2015 die gesamte Ausführungsplanung vorliegen sollte und damit die übrige Terminplanung für die Inbetriebnahme validiert werden könne.⁶⁷⁵ Mit der Fertigstellung der Baustelle rechnete man im Frühjahr 2016, sodass nach einem 12 bis 18 Monate dauernden ORAT-Betrieb der Flugbetrieb in der zweiten Jahreshälfte 2017 aufgenommen werden sollte.⁶⁷⁶ Der Zeuge Marks führte hierzu aus:

Zeuge Jörg Marks: „Es gab mehrere Szenarien für die Verkündung des Terminbandes, und ein Szenario wurde damals auch aufgestellt für ‘18, ich glaube, es gab sogar eines für ‘19, es gab aber auch eines für Ende ‘16. Das heißt, es gab unterschiedliche Szenarien, wo man einfach jetzt gucken musste, wie valide sind die. Und es war aber mit der Geschäftsführung in ‘18 nichts zu machen, und wir haben dann mehrere Runden gedreht, auch unter vier Augen oder unter acht Augen usw., und sind dann irgendwann auf den Terminplan ‘17 gekommen und haben den dann im Prinzip als den real case vorgestellt, wengleich wir auch damals schon gesagt haben, das kann auch ‘18 werden.“⁶⁷⁷

Neben den in dieser Aussage angedeuteten Zweifeln gab der Zeuge Marks ferner an, dass er eigentlich keinen konkreten Eröffnungstermin habe nennen wollen, bevor eine verbindliche

⁶⁶⁹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 102.

⁶⁷⁰ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 70; Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 102.

⁶⁷¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 70.

⁶⁷² Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 22.

⁶⁷³ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 57.

⁶⁷⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 57.

⁶⁷⁵ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (101).

⁶⁷⁶ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (101).

⁶⁷⁷ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 57.

Planungsgrundlage bestanden hätte. Dies sei aber vom Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn forciert worden.⁶⁷⁸

Zeuge Jörg Marks: „Wir hatten eine Diskussion, oder ich hatte eine Diskussion mit Herrn Mehdorn. Da waren wir dann auch ein bisschen aneinandergeraten, weil, ich wollte das im Dezember 2014 noch nicht machen. Ich wollte das eigentlich im März, Mai 2015 machen, weil, die vier Monate waren einfach, oder drei Monate waren es nur – – Die Unterlagen müssen vorher rausgehen. Das war sehr frisch, aber Herr Mehdorn wollte natürlich, weil er das im Frühjahr 2014 schon versprochen hatte, den Eröffnungstermin unbedingt in 2014 verkünden. Das war ja auch seine Idee. Wir haben dann auch lange gerungen, weil ich mich auch erschreckt habe, dass 2017 auch eine ambitionierte Nummer ist. [...] Ich habe mir damals noch mal die Unterlagen angeguckt, als wir später wurden, was wir damals gesagt haben. Da war genau diese Forderung: Fünfter Nachtrag muss im Mai 2015 im Prinzip genehmigt sein. Ich habe dann mal geguckt, der ist, glaube ich, im Mai oder Juni 2016, also ein Jahr später, genehmigt worden, weil wir ihn fünfmal eingereicht haben, weil immer noch dem Bauamt etwas fehlte. Das sind dann eben Dinge, die zu der Verzögerung geführt haben.“⁶⁷⁹

Ausweislich des Protokolls der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2014 schien der Geschäftsführung durchaus bewusst zu sein, dass eine Nennung des Terminbands nicht ohne Risiko war.⁶⁸⁰ Allerdings stellte der Vorsitzende der Geschäftsführung Mehdorn die Wichtigkeit des genannten Terminbands unter mehreren Aspekten dar:

„Zum einen schaffe es eine Verbindlichkeit für alle am Bau Beteiligten und verstärke die Motivation, das Ziel zu erreichen. Darüber hinaus sei der Termin Grundlage für den Business Plan, der zur Notifizierung in Brüssel eingereicht werden müsse, um die Finanzierungsfragen weiter voran treiben zu können. Das Finanzierungsfenster für die FBB werde kleiner als größer und jeder Monat Verzögerung am BER verursache ca. 15 Mio. EUR zusätzliche Kosten.“⁶⁸¹

3. Beratung im Aufsichtsrat

Die neue Rahmenterminplanung wurde dem Aufsichtsrat ausweislich des entsprechenden Sitzungsprotokolls schließlich am 12. Dezember 2014 präsentiert und dort kritisch diskutiert.⁶⁸² Der Zeuge Marks gab an, dass die Reaktionen auf die Vorstellung des Terminbandes im Aufsichtsrat gemischt ausgefallen seien:

Zeuge Jörg Marks: „[...] Die einen haben gesagt, Mensch, Klasse, jetzt haben wir erstmalig einen validen Terminplan, es gab auch Leute, die ja schon länger im Aufsichtsrat waren, die gesagt haben, das ist erstmalig eine Qualität, die wir hier schon seit langen Jahren nicht mehr gesehen haben. Und die zweite Fraktion war dann doch geschockt dahin gehend, dass es noch so lange sein sollte. Dann haben wir

⁶⁷⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 53.

⁶⁷⁹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.2.2019, WP 18/9, S. 26.

⁶⁸⁰ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (S. 15).

⁶⁸¹ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (S. 15).

⁶⁸² Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87.

noch mal die Risiken rauf und runter besprochen, auf der Basis haben wir ja eben noch mal drei Monate on top gekriegt. Ich war damit glücklich, mit den drei Monaten, mein Chef war es natürlich nicht, der wollte ja viel früher sein. Aber das war nicht machbar.“⁶⁸³

So kritisierte das Aufsichtsratsmitglied Bomba fehlende Testphasen und Pufferzeiten und warnte vor einer zu frühen Kommunikation eines Inbetriebnahmetermins nach außen, um eventuellen, nicht beeinflussbaren Faktoren zu begegnen. Er hielt das vorgestellte Terminband indes für ein Best-Case-Szenario und regte an, dieses als Rahmenterminplan stetig fortzuschreiben.⁶⁸⁴

Im Ergebnis nahm der Aufsichtsrat den vorgestellten Terminplan bei Enthaltung des Aufsichtsratsmitgliedes Bomba zustimmend zur Kenntnis.⁶⁸⁵ Dabei wurde ausweislich des Sitzungsprotokolls ausdrücklich akzeptiert, dass das Terminband den Inbetriebnahmetermin nicht garantiere.⁶⁸⁶ In dem Beschluss des Aufsichtsrates wurde ferner festgestellt, dass die Geschäftsführung einen nachvollziehbaren Plan vorgestellt habe, dessen „überprüfbare Meilensteine“ der Öffentlichkeit kommuniziert werden sollten.⁶⁸⁷ Hinsichtlich dieser Meilensteine sollte die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat in jeder Sitzung den jeweiligen „Zielerreichungsstand konkret darstellen.“⁶⁸⁸ Letzteres geschah laut dem Zeugen Henkel in Form der dem Aufsichtsrat zugeleiteten Berichte.

Zeuge Frank Henkel: „Es gab im Aufsichtsrat diese Managementberichte, und es gab Fortschrittsberichte, die wir als Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen haben und gegebenenfalls, wenn etwas nicht plausibel erschien, auch kritisch hinterfragt haben.“⁶⁸⁹

4. Erneute Absage des Eröffnungstermins

Der Eröffnungstermin im Herbst 2017 wurde im Januar 2017 erneut abgesagt, wobei sich die Erkenntnis, dass der geplante Eröffnungstermin nicht verwirklicht werden könne, offenbar bereits weit vor der offiziellen Absage abgezeichnet hatte.

a. Verzögerungen im Terminband

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld, der im Februar 2015 – während der Umsetzung des Terminplans – die Nachfolge von Mehdorn als Vorsitzender der Geschäftsführung antrat, erklärte gegenüber dem Untersuchungsausschuss, dass ihm der geplante Eröffnungstermin bereits in den ersten Monaten nach seiner Amtsübernahme unrealistisch erschienen sei.⁶⁹⁰ Schon im Jahre 2015 seien zahlreiche Termine nicht eingehalten worden, was in erster Linie an der

⁶⁸³ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 52.

⁶⁸⁴ Vgl. Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (16).

⁶⁸⁵ Beschluss AR FBB 2014/125 Nr. 16, Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 103.

⁶⁸⁶ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 103.

⁶⁸⁷ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 103.

⁶⁸⁸ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 101.

⁶⁸⁹ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 6.

⁶⁹⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 10.

fehlenden Koordination der beteiligten Planungsbüros gelegen habe.⁶⁹¹ Ohne die entsprechende Planung sei es nicht gelungen, die beteiligten Unternehmen zur Vornahme von Baumaßnahmen zu bewegen:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Warum das Terminband nun nicht erreicht worden ist, wie ich schon bereits erklärt hatte, es wurden bereits im Jahr 2015, gleich nachdem ich gestartet hatte, praktisch alle Termine nicht eingehalten. Viele der Planungstermine rutschten wieder nach rechts, weil eben die Koordination zwischen den Planungen nicht stattfinden. Viele der Baufertigstellungstermine sind auch nicht hingekommen, die Baufirmen haben immer argumentiert: „Wie soll ich denn fertig bauen, wenn die Planung noch nicht vorliegt.“ – womit sie nicht ganz unrecht haben. Auf der anderen Seite war den Baufirmen auch bekannt, wie denn so was gebaut werden muss. Das heißt, sie hätten mehr bauen können, haben aber gesagt: „Ich nehme nicht das Risiko in Kauf dass ich jetzt weiter baue, ohne eine Planung zu haben und nachher umbauen muss und der Flughafen mir sagt: Ihr habt falsch gebaut, und deshalb bezahle ich euch nicht.“ Das war aus meiner Sicht ein ganz schwieriges Problem, weil eben der Flughafen nicht ausreichend Aufsicht über die Baufirmen geführt hat, sondern das auch eben Fremdfirmen übergeben hat, die natürlich auch wiederum eigene Interessen hatten.“⁶⁹²

Die Verzögerungen hätten insbesondere auch die Genehmigungen des fünften und sechsten Nachtrags zur Baugenehmigung betroffen.⁶⁹³ Erforderliche Nachbesserungen der entsprechenden Nachträge führten dazu, dass der fünfte Nachtrag nicht wie geplant im vierten Quartal 2015, sondern erst zwölf Monate später im Oktober 2016 erteilt wurde.⁶⁹⁴ Auch der sechste Nachtrag wurde abweichend von der ursprünglichen Planung erst im Januar 2017 genehmigt.⁶⁹⁵ Hinzu kam die Insolvenz des Unternehmens Imtech im Sommer 2015, die laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld zu einer weiteren Verzögerung geführt habe.⁶⁹⁶ Der Zeuge Marks gab insofern an, dass ihm bereits zu diesem Zeitpunkt klar gewesen sei, dass die Inbetriebnahme nicht mehr wie geplant erfolgen könne.⁶⁹⁷

Dem Aufsichtsrat waren die entsprechenden Verzögerungen ebenfalls bekannt. So stellte der Aufsichtsratsvorsitzende Müller in der Aufsichtsratssitzung vom 25. September 2015 fest, dass der vorhandene Zeitpuffer bereits nahezu aufgebraucht sei.⁶⁹⁸ Eine Verschiebung des Eröffnungstermins halte er dennoch einstweilen nicht für erforderlich, weil noch mit einer verzögerten Baufertigstellung im Jahre 2016 gerechnet werden könne.⁶⁹⁹ Die Zeugin Fölster rechtfertigte diese Entscheidung damit, dass noch die berechtigte Erwartung bestanden habe, dass es nicht zu weiteren Verzögerungen kommen werde.

⁶⁹¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 10.

⁶⁹² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 23 f.

⁶⁹³ Vgl. Abschnitt 3.A.II.1.c.

⁶⁹⁴ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 8; „Sachstandsbericht BER – Stand: 19.10.2016“, I (FBB) Bd. 26, 409 ff. (411).

⁶⁹⁵ „Sachstandsbericht BER – Stand: 20.2.2017“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 453 ff. (455 f.).

⁶⁹⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 64; der Untersuchungsausschuss konnte nicht verbindlich feststellen, ob die Insolvenz von Imtech zu einer Verzögerung der Inbetriebnahme führte, vgl. A.III.4.b.cc.

⁶⁹⁷ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19. 2.2019, WP 18/9, S. 15.

⁶⁹⁸ Protokoll der 129. Sitzung des Aufsichtsrates am 25.9.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 216 ff. (235).

⁶⁹⁹ Protokoll der 129. Sitzung des Aufsichtsrates am 25.9.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 216 ff. (235).

Zeugin Heike Fölster: „Das klingt im ersten Moment kritisch, aber bei näherer Betrachtung – wenn danach noch einfache Dinge sind, kann das durchaus sein. Also wenn Sie irgendwo hinfahren wollen und sich eine halbe Stunde Puffer einrechnen und Ihnen schon auf den ersten Kilometern der Puffer verloren geht, ist es immer noch wahrscheinlich, dass Sie pünktlich ankommen, und was anderes ist das auch nicht.“⁷⁰⁰

Diese Hoffnung geht auch noch aus dem Sachstandsbericht vom 19. Juli 2016 hervor, in dem es heißt, dass weiterhin die Chance bestehe, den anvisierten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr des Jahres 2017 einhalten zu können.⁷⁰¹ Der Zeuge Dr. Krüger erklärte dementsprechend:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich habe mich selbst mal dann auch noch in einem Interview mit dem Deutschlandfunk dazu geäußert, dass ich fest davon ausgehe, dass 2017 eröffnet wird – habe mich selten so geirrt. Aber mit dem, was wir an Information als Aufsichtsräte bekommen haben, mussten wir eigentlich im Grunde genommen davon ausgehen, dass die Flughafengesellschaft alles Erdenkliche tut, um diesen gesetzten Eröffnungstermin zu erlangen.“⁷⁰²

b. Externe Begutachtung der Wahrscheinlichkeit einer Inbetriebnahme

Die endgültige Einsicht, dass eine planmäßige Inbetriebnahme nicht mehr zu erreichen war, stellte sich laut dem Zeugen Dr. Krüger erst Ende des Jahres 2016 ein, als eine externe Einschätzung über deren Wahrscheinlichkeit vorgelegen habe:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Aber als Roland Berger nur noch eine Eröffnungswahrscheinlichkeit von weniger als 10 Prozent diagnostizierte, war, glaube ich, auch uns klar, dass das – selbst wenn man das Menschenunmögliche noch bewegen würde – ein Ding der Unmöglichkeit sein würde, den Flughafen zu eröffnen.“⁷⁰³

Der Zeuge nahm insofern Bezug auf zwei durch die Geschäftsführung beauftragte Gutachten aus dem September 2016, die zu dem Ergebnis gekommen waren, dass eine Inbetriebnahme im Jahre 2017 eher unwahrscheinlich sei: Laut der statistisch-analytischen Bewertung durch Roland Berger lag die Wahrscheinlichkeit für die Eröffnung im 4. Quartal 2017 bei lediglich 10 Prozent, wenn die in diesem Zeitpunkt verfolgte Fertigstellungs- und Inbetriebnahmestrategie beibehalten würde. Die Wahrscheinlichkeit könne demgegenüber auf 80 Prozent gesteigert werden, wenn die technische Inbetriebnahme und der ORAT-Betrieb weitgehend parallelisiert würden.⁷⁰⁴ Die Analyse der Netherland Airport Consultants (NACO), in der ein Vergleich mit den Inbetriebnahmephasen anderer Flughäfen angestellt wurde, identifizierte als wesentliches Terminrisiko für die Inbetriebnahme noch im Jahre 2017 die Anforderungen an Dokumentation und Prozesse im Zusammenhang mit Genehmigungen und Abnahme der Gebäude und Anlagen. Technisch hielt man deren

⁷⁰⁰ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 64.

⁷⁰¹ „Sachstandsbericht BER – Stand: 19.7.2016“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 391 ff. (393).

⁷⁰² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/28, S. 53.

⁷⁰³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 68.

⁷⁰⁴ Anhang zum Protokoll der 135. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.10.2016, I (FBB) Bd. 5, Bl. 486; Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 22.

Fertigstellung dagegen für möglich.⁷⁰⁵ Der Zeuge Dr. Mühlenfeld ordnete die Ergebnisse in seiner Vernehmung wie folgt ein:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die Ergebnisse liegen jetzt nicht so weit auseinander. Die Aussage von Roland Berger war ja damals, dass Ende 2017 eher unwahrscheinlich ist. Das waren – glaube ich – 25 Prozent Wahrscheinlichkeit, dass man das erreicht und dass ein echter Termin machbar wäre erst – ich glaube es war – Oktober 2018, aber legen Sie mich jetzt nicht fest, während die NACO gar nicht in dem Detail darauf eingegangen ist, sondern eben eher untersucht hat, wie sieht es aus mit den Prozessen im Vergleich zu anderen Flughäfen und zu dem Ergebnis kam, dass dieser Flughafen sehr viel komplexer ist und sie in dem Sinne zwar eine Chance sehen, 2017 fertig zu werden, das aber auch eben eher nicht für so wahrscheinlich halten, weil eben die Prozesse hier viel komplexer sind als an allen anderen Flughäfen, an denen sie gearbeitet haben, und es auch eine nicht so pragmatische Zusammenarbeit in Berlin gibt, wie es zum Beispiel am Flughafen Amsterdam Schiphol stattgefunden hat, wo tatsächlich alle Behörden, der Flughafen selbst, Aufsichtsrat, alle an einem Strang gezogen haben.“⁷⁰⁶

Die entsprechenden Gutachten wurden dem Aufsichtsrat im Rahmen des Fortschrittsberichts BER vorgestellt und von diesem zur Kenntnis genommen.⁷⁰⁷ Der Vorsitzende der Geschäftsführung erläuterte ausweislich des Sitzungsprotokolls, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen derzeit noch geprüft und umgesetzt würden und folglich eine endgültige Entscheidung zum Inbetriebnahmetermin noch nicht getroffen werden könne.⁷⁰⁸ Ihm wurde aufgegeben, eine verlässliche Planung bis Dezember 2016 vorzulegen.⁷⁰⁹

Die Flughafengesellschaft selbst gab ausweislich des Risikomanagementberichts von September 2016 die Eintrittswahrscheinlichkeit der Zeitrisiken für die Inbetriebnahme mit lediglich 40 Prozent an.⁷¹⁰ Diese Diskrepanz zwischen interner und externer Begutachtung in der Bewertung des Inbetriebnahmerisikos vermochte der Untersuchungsausschuss nicht zu klären.

c. Entscheidung über die Absage

Am 21. Januar 2017 teilte die Flughafengesellschaft schließlich mit, dass eine Inbetriebnahme des BER noch im Jahre 2017 ausscheiden müsse.⁷¹¹ Dem Protokoll der 137. Aufsichtsratssitzung am 7. Februar 2017 ist zu entnehmen, dass die Kommunikation der Verschiebung in Absprache mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden erfolgte, bevor der gesamte

⁷⁰⁵ Anhang zum Protokoll der 135. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.10.2016, I (FBB) Bd. 5, Bl. 488.

⁷⁰⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 23.

⁷⁰⁷ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 5, Bl. 464.

⁷⁰⁸ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 5, Bl. 463.

⁷⁰⁹ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 5, Bl. 464.

⁷¹⁰ Vgl. Anhang zum Protokoll der 136. Sitzung des Aufsichtsrates am 2.12.2016, I (FBB) Bd. 46, Bl. 210 ff. (S. 6).

⁷¹¹ Vgl. die damalige Medienberichterstattung, bspw. „Die Zeit“ vom 21.1.2017: „Hauptstadtflughafen wird auch 2017 nicht eröffnet“.

Aufsichtsrat informiert wurde.⁷¹² Im „Sachstandsbericht BER“ vom 20. Februar 2017 hieß es nunmehr:

„Die in den letzten Monaten weiterhin notwendige und erhöhte Anzahl von zusätzlich erforderlichen Planungen zur Genehmigungsfähigkeit des Terminals führte zu weiteren Verzögerungen. Darüber hinaus wurden in den letzten Monaten verschiedene Risiken identifiziert, die sich über den Jahreswechsel 2016/17 weitestgehend eingestellt haben, insbesondere in den Themenbereichen Türen, Sprinkler und Sachverständigen-Abnahmen. Das damit verbundene Risiko für eine Eröffnung des BER in 2017 ist zu hoch.“⁷¹³

Die öffentliche Absage des Eröffnungstermins war Gegenstand einer ausführlichen Debatte in der Aufsichtsratsitzung am 7. Februar 2017. Laut Protokoll kritisierten dort mehrere Aufsichtsratsmitglieder die Qualität der Berichte an den Aufsichtsrat. Die detaillierten schriftlichen Darstellungen verstellten „den Blick auf den Kern der Probleme und den aktuellen Stand auf der Baustelle“.⁷¹⁴ Der Aufsichtsrat könne der ihm obliegenden Überwachungs- und Beratungsfunktion nicht ordnungsgemäß nachkommen, wenn er über wesentliche Sachverhalte nicht zeitnah und ausreichend in Kenntnis gesetzt werde.⁷¹⁵

Der Vorsitzende der Geschäftsführung wandte dagegen ein, dass die detaillierte Berichterstattung auf ausdrücklichen Wunsch des Aufsichtsrates erfolgt sei. Die Risiken, die sich manifestiert hätten, seien im Aufsichtsrat mehrfach adressiert worden und beruhten weiterhin im Wesentlichen auf der mangelhaften Planung. Erst bei Vorliegen einer Planung könnten verlässliche Angaben zur Fertigstellung getroffen werden, wobei auch kleinere Planungsfehler erhebliche zeitliche Verzögerungen nach sich ziehen könnten.⁷¹⁶ Der Zeuge Marks – Geschäftsleiter Technik und Bau – ergänzte, dass die Terminierung der Inbetriebnahme im Dezember 2014 insofern bewusst auf einer unsicheren Tatsachengrundlage getroffen worden sei.⁷¹⁷

Zudem schien nach wie vor eine Grundproblematik der Terminierung der Eröffnung zu sein, dass vorhandene Probleme auf der Baustelle nur schwierig zeitlich beziffert werden konnten, was der Zeuge Marks ebenfalls erläuterte:

Zeuge Jörg Marks: „Ich habe ja auch immer im Aufsichtsrat gesagt, was Phase ist. Also ich sage mal zumindest habe ich immer mit Sicherheit eine Stunde darüber geredet, was wir alles an Problemen haben. Dann kam immer die Aussage: Herr Marks, das wissen wir ja, sagen Sie einfach mal, wann Sie aufmachen. – Dann habe

⁷¹² In Bezug auf den Bericht der Geschäftsführung zum Sachstand Projekt BER heißt es: „Der Vorsitzende erläutert einleitend die Hintergründe für die nicht vor der offiziellen Pressemitteilung zur IBN-Verschiebung erfolgte Unterrichtung des Aufsichtsrats und bittet diesbezüglich um Verständnis. Angesichts des starken medialen Interesses habe es einer zeitnahen Stellungnahme bedurft und es sei ob der geringen Reaktionszeit nicht möglich gewesen, den Aufsichtsrat vorab zu informieren. Die Informationen zu dem neuen, die Verschiebung begründenden Sachverhalt hätten zeitgleich dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates und den Flughafenkoordinatoren der Länder soweit dem Bund vorgelegen.“, Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 62 ff. (71).

⁷¹³ „Sachstandsbericht BER, Stand: 20.2.2017“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 453 ff. (455).

⁷¹⁴ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 73.

⁷¹⁵ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 71.

⁷¹⁶ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 73 f.

⁷¹⁷ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 75.

ich gesagt: Na, wenn das so einfach wäre, würde ich Ihnen einfach in zwei Minuten erklären: Dann machen wir auf. –, und dann gehe ich. Ist aber nicht so einfach. Im Prinzip kam dann jedes Mal: Danke für die Ausführungen. Wir haben verstanden, Sie machen das super, bleiben Sie bloß nicht auf der Strecke, halten Sie durch und machen Sie weiter.“⁷¹⁸

Im Rahmen seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss bekräftigte der Zeuge Dr. Mühlenfeld, dass die Absage der Eröffnung für den Aufsichtsrat nicht überraschend erfolgt sei. Insbesondere der Gesellschafter Berlin habe in Person seines Flughafenkoordinators Prof. Dr. Lütke Daldrup umfangreiche Kenntnisse über den Zustand der Baustelle gehabt.⁷¹⁹ Aus der Sicht des Technikchefs Marks war die gravierende Anzahl der Mängel bekannt und auch kommuniziert worden:

Zeuge Jörg Marks: „Ich sage ja, wir hatten im Dezember 2014, da hatten wir 2 170 Baumaßnahmen – das wussten wir-, nicht nur Mängel, sondern richtige Baumaßnahmen: Deckel rausreißen, alles wegschrauben (phonet.) und so weiter. Und daraus sind 3 000 geworden in 2016 und 2017. Mich hat es halt wahnsinnig aufgeregt, dass man darüber nicht geredet hat, dass man nicht gesagt hat: Mensch, Leute! Wir mussten 30 Prozent mehr umbauen. Wir hatten noch mal 70 000 Mängel on top. Und deswegen ist 2017 schwierig oder müssen wir verschieben. Das wäre alles stringent gewesen. Wir haben im November zusammengesessen, November 2016, Herr Lütke Daldrup, Herr Mühlenfeld und ich, am Anfang noch Frau von Loren (phonet.). Da haben wir das besprochen. Wir haben gesagt: Leute, wenn wir wirklich sauber bleiben wollen, dann tut mir einen Gefallen, ihr Aufsichtsräte, ihr Geschäftsführung, verschafft mir Zeit bis März 2017, noch besser bis Mai. [...] Und die Kommunikation hat man am 9. Januar verlassen. Dann hat man jemanden gesucht, der blöde ist, und da habe ich mich gewehrt.“⁷²⁰

Entsprechend äußerte der Zeuge Dr. Krüger, dass dem Aufsichtsrat bekannt war, wie risikobehaftet der Termin gewesen sei:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich nehme für mich in Anspruch zu sagen, dass wir davon nicht überrascht worden sind, von der Absage des Eröffnungstermins, weil aus dem Managementberichten, die wir bekommen haben, sich das ablesen ließ, dass zumindest dieser Termin enorm risikogefährdet ist. Wann im Einzelnen und im Detail und wie das dann auf der Ebene Aufsichtsratsvorsitzender und Geschäftsführer Mühlenfeld unter Einbindung Flughafenkoordinator Lütke Daldrup da verhandelt worden ist, das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich weiß auch nicht, inwieweit da auch Rainer Bretschneider als Flughafenkoordinator aus Brandenburg eingebunden war.“⁷²¹

Insgesamt herrschte offenbar sowohl im Aufsichtsrat als auch in der Geschäftsführung trotz der Terminüberschreitungen lange die Hoffnung, dass sich die bestehenden Probleme lösen ließen und der Eröffnungstermin im Ergebnis zu halten sein werde.

⁷¹⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 73.

⁷¹⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 41.

⁷²⁰ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 95.

⁷²¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 54.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich glaube, alle Aufsichtsräte haben immer versucht, sich an den letzten Strohalm zu klammern, dass es doch noch gepackt wird.“⁷²²

Gleichzeitig sei der Eröffnungstermin laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld offiziell aber auch deshalb erst verhältnismäßig spät aufgegeben worden, weil die Hoffnung bestanden habe, zuvor noch die Entscheidungsgrundlage für die Bekanntgabe eines neuen Termins zu schaffen:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Ich würde eher sagen, dass es ein schleichender Prozess war. Man kann es nicht auf einen genauen Tag festlegen. Wie ich schon ausgeführt habe, ist bereits am Anfang klar gewesen, dass viele der Meilensteine gerissen worden sind. Am Ende war es so, dass man ohne die Fertigstellung des fünften Nachtrages, der ja der große Nachtrag war, um die ganz großen Genehmigungsthemen abzudecken, ohne die Fertigstellung dieses Planes, war es völlig irrsinnig, überhaupt einen Termin festzulegen, sodass wir immer gesagt haben, wir halten an dem 2017 Termin fest, weil wir könnten ja nicht einmal einen neuen nennen, wenn wir wollten. Das heißt, erst zu dem Zeitpunkt, wo ich wusste, was geändert werden muss, gab es für mich ausreichend Evidenz, eine klare Aussage machen zu können. Und der fünfte Nachtrag wurde Ende 2016 genehmigt, und dann der sechste Nachtrag, der die letzten Details noch klären sollte, Anfang 2017. Wenn man davon ausgeht, dass man diese Daten braucht, um einen Termin sauber abschätzen zu können, weil man nur dann das Restbausoll kennt, war es erst zu dem Zeitpunkt hundertprozentig klar, faktisch klar praktisch.“⁷²³

Zur späten Absage der Eröffnung führte der Zeuge Dr. Mühlenfeld weiter aus:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir haben in den Veranstaltungen vorher – und das ist natürlich bis zu einem gewissen Maß auch Semantik gewesen – schon immer gesagt: Naja, der Termin ist noch zu halten. – Und das war auch immer relativ eindeutig, dass es Aussagen dazu gab, dass es schwierig werden könnte. Aber wir wollten halt keine Verschiebung aufsetzen, bevor wir nicht wirklich wissen, wie viel wir verschieben müssen. Denn das war auch eine klare Vorgabe: Wenn man verschiebt, dann muss man auch einen neuen Termin nennen. Und wir hätten keinen nennen können vor 2017, weil wir noch gar keine genehmigte Planung hatten.“⁷²⁴

Außerdem habe man auf diese Weise zugleich den Druck auf der Baustelle aufrecht erhalten wollen:

Zeuge Jörg Marks: „Das Problem begann eigentlich mit der Insolvenz von Imtech im Sommer 2015. Da war eigentlich klar, dass man, wenn man es hart formulieren würde, '17 hätte absagen können oder müssen. Weiß ich jetzt nicht, aber „müssen“ haben wir damals ganz bewusst nicht getan, weil wir den Druck auf der Baustelle lassen wollten. Das war auch mit allen abgestimmt.“⁷²⁵

⁷²² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 68.

⁷²³ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S.25.

⁷²⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 41.

⁷²⁵ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 15.

V. Eröffnungstermin im Oktober 2020

Die Absage des Eröffnungstermins 2017 zog im Ergebnis die Entlassung des Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld und die Berufung von dessen Nachfolger Prof. Dr. Lütke Daldrup nach sich.⁷²⁶ Ihm fiel folglich zunächst die Aufgabe zu, einen neuen Eröffnungstermin zu bestimmen, der im Dezember 2017 schließlich für Oktober 2020 angekündigt wurde. Die Terminierung habe laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup auf einer erneuten Bestandsaufnahme beruht und sei in Zusammenarbeit mit sämtlichen Baubeteiligten erarbeitet und durch externe Sachverständige plausibilisiert worden.⁷²⁷

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Der Eröffnungstermin im Oktober 2020 entstand in enger Abstimmung mit allen wichtigen Beteiligten, also mit den Bauleuten des eigenen Unternehmens, den relevanten externen Dienstleistern, Projektsteuerung, Objektüberwachung, Planungsfirmen, den bauausführenden Firmen, den Sachverständigen und natürlich unseren Gesellschaftern und dem Aufsichtsrat sowie den Behörden.“⁷²⁸

1. Bestandsaufnahme

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup erklärte im Ausschuss, dass er bei seinem Amtsantritt am 7. März 2017 noch von der Möglichkeit einer Eröffnung des BER im Jahre 2018 ausgegangen sei.⁷²⁹ Nachdem er sich ein Bild vom Zustand des Projekts gemacht habe, habe sich dieses Szenario indes als nicht belastbar erwiesen.⁷³⁰ Im Vordergrund habe deshalb zunächst gestanden, zu „belastbare[n] Erkenntnisse[n]“ über einen „verlässlichen Inbetriebnahmetermin“ zu gelangen.⁷³¹ Um ein realistisches Bild vom tatsächlichen Stand der Mängelbeseitigung zu erhalten, habe er insbesondere auf die frühe Einbindung des übergeordneten Sachverständigen gesetzt.⁷³² Von Bedeutung für eine realistische Einschätzung seien darüber hinaus die Referenzerfahrungen mit den Gebäudeanlagen des Pier Süd gewesen, welches zu diesem Zeitpunkt kurz vor der Fertigstellung gestanden habe, sowie mit dem bereits fertiggestellten und genehmigten Pier Nord.⁷³³ Der Zeuge Herrmann bestätigte, dass die Ermittlung eines zutreffenden Lagebildes mithilfe der TÜV-Sachverständigen ein wesentlicher Bestandteil der Erarbeitung eines Zeitplans gewesen sei:

Zeuge Peter Herrmann: „Wir haben dann in jede Anlage, in jede Anlagen-gruppe, um uns einmal ein Bild zu machen, den Prüfsachverständigen hinein-geschickt und haben gesagt: Jetzt guck dir das mal an. – Also, wenn ich eine Brandmeldeanlage in einem gewissen Status feststelle, sind die anderen vier auch so. So haben wir uns iterativ immer mehr der Realität angenähert, wie denn der Weg sein müsste, um das Projekt wieder in einen halbwegs vernünftigen Ablauf hineinzubekommen.“⁷³⁴

⁷²⁶ Dazu ausführlich E.IV./V.

⁷²⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 32.

⁷²⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 20.

⁷²⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 20.

⁷³⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 20.

⁷³¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 32.

⁷³² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 44.

⁷³³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 32.

⁷³⁴ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 19.

2. Erstellung des Terminplanes

Inhalt und Entstehungsprozess des auf die Eröffnung im Oktober 2020 ausgerichteten Terminplans ergeben sich im Wesentlichen aus dessen Präsentation im Aufsichtsrat und den entsprechenden Anlagen zum Protokoll der Aufsichtsratssitzung, in welcher dieser vorgestellt wurde.⁷³⁵ Daraus geht hervor, dass die Planung auf Terminszenarien des Projektsteuerers WSP und der Projektleitung der Flughafengesellschaft für den Fluggastterminal beruhte. Diese wurde durch den externen Gutachter RKS Ingenieurgesellschaft in einer selbstständigen Analyse validiert. Berücksichtigung fand darüber hinaus eine Stellungnahme des TÜV Rheinland speziell zum Zeitplan der ausstehenden Prüfprozesse.

Ausgangspunkt war ausweislich der Präsentation des Projektsteuerers ein vorläufiger Rahmenterminplan vom 31. August 2017.⁷³⁶ Dieser sei laut dem Zeugen Herrmann bewusst ambitioniert ohne zeitliche Puffer gestaltet gewesen und habe die Anlagenfreigabe innerhalb eines Jahres bis zum 31. August 2018 vorgesehen:

Zeuge Peter Herrmann: „Wir haben im August 17 einen ersten Aufsatz gemacht für einen Terminplan und haben uns dann intern dafür entschieden, in diesen Terminplan zunächst keinerlei Puffer einzuarbeiten. Wenn man sagt: Wie groß muss denn der Puffer sein, vier Wochen, sechs Wochen, acht Wochen, drei Monate? – Das weiß kein Mensch. Gibt man Puffer rein, klaut sich die Organisation die Puffer gleich. Also haben wir im nächsten halben Jahr darauf den Terminplan fortgeschrieben.“⁷³⁷

Ein Vergleich des Ist-Zustands mit dem in diesem vorläufigen Rahmenterminplan vorgesehenen Soll-Zustand ergab, dass bereits im Herbst 2017 ein Terminrückstand von etwa 2,5 Monaten bestand.⁷³⁸ Terminkritische Störungen wurden dabei insbesondere bei der Entrauchungssteuerung, den Brandmeldeanlagen, dem elektroakustischen Notfallwarnsystem und den Kabelgewerken identifiziert.⁷³⁹

Diese Erkenntnis war Grundlage für die Entwicklung des „optimistischen“ Szenarios des Projektsteuerers WSP, das im Wesentlichen den vorläufigen Rahmenterminplan an die bereits eingetretenen zeitlichen Verzögerungen anpasste. Dieses Szenario ging folglich von einer Anlagenfreigabe dreieinhalb Monate später als ursprünglich vorgesehen aus.⁷⁴⁰ Es ist hier allerdings anzumerken, dass solch ein Szenario nur unter erheblichen Voraussetzungen möglich gewesen wäre, u.a. einer deutlichen Verbesserung und Erhöhung der Planer- und Objektüberwachungsleistungen und einer konstruktiveren und proaktiveren Zusammenarbeit mit den bauausführenden Firmen, die ihrerseits zukünftig auf kaufmännisch motivierte Leistungsbremsen verzichtet hätten.⁷⁴¹ Bei „Vermeidung dieser Störungen“ wurde mit der Anlagenfreigabe nunmehr im Dezember 2018 gerechnet und im Ergebnis die Durchführung

⁷³⁵ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 14 ff.

⁷³⁶ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 17.

⁷³⁷ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 19.

⁷³⁸ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 18.

⁷³⁹ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 19.

⁷⁴⁰ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 18.

⁷⁴¹ Vgl. Anhang zum Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 14 ff. (S. 7).

eines kommerziellen Erstfluges im Oktober 2019⁷⁴² bzw. Januar 2020⁷⁴³ für möglich erachtet.⁷⁴⁴

Demgegenüber wurden in einem als „realistisch“ bewerteten Szenario 2 die bekannten Risiken hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrem Verzögerungspotenzial kritischer bewertet.⁷⁴⁵ Für die Fertigstellung der problematischen Anlagengruppen wurde ein umfangreicherer Zeitbedarf im Terminplan berücksichtigt und die Anlagenfreigabe nunmehr erst für den 17. Mai 2019 – achteinhalb Monate später als im Rahmenterminplan vorgesehen – anvisiert.⁷⁴⁶ Folglich wurde unter Berücksichtigung einer 14-monatigen Inbetriebnahme-phase zur Durchführung der Wirkprinzipprüfung und des ORAT-Betriebes ein Eröffnungstermin im Juli 2020 als realistisch erachtet.⁷⁴⁷

Steffen Göbel, Gesamtprojektleiter von Seiten des Projektsteuerers WSP, erläuterte dazu im Rahmen der Vorstellung des Terminplans gegenüber dem Aufsichtsrat, dass für die Erarbeitung des realistischen Szenarios alle kalkulierbaren Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 Prozent miteinbezogen worden seien.⁷⁴⁸ In seiner Vernehmung durch den Ausschuss erklärte er:

Zeuge Steffen Göbel: „Wir haben drei Terminplanszenarien erstellt, und wie jeder gute Projektverantwortliche quäle ich meine Mitarbeiter mit dem sportlichsten Termin und sicher mich nach hinten ab, also, um es jetzt mal volkstümlich zu sagen. [...] Wir hatten drei Terminpläne im Prinzip erarbeitet in 2017, wo wir ein Best Case oder ein aus unserer Sicht, sage ich mal, mögliches Szenario erarbeitet haben, dass dann mit den 60 Risiken, die wir ermittelt haben – es waren nicht genau 60, es waren 61 oder 59 – und die dann praktisch in verschiedenen Situationen eingepreist haben und dann drei Szenarien hatten, die dann von RKS und vom TÜV noch mal überprüft wurden.“⁷⁴⁹

Auch Projektleiter Herrmann rechnete mit einer Freigabe der technischen Anlagen erst im Mai 2019. Die Nutzungsfreigabe sollte nach Durchführung der erforderlichen Prüfungen sodann bis Ende Februar 2020 vorliegen und der ORAT-Betrieb von März bis Ende August 2020 durchgeführt werden. Der Terminplan sah dementsprechend die Eröffnung im September/Oktober 2020 vor.⁷⁵⁰

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup wies in seiner Vernehmung im September 2018 darauf hin, dass ein möglicher Ausfall von Firmen, namentlich von Caverion, erhebliche Bedeutung bei der Frage der Identifikation eines realistischen Eröffnungstermins zugekommen sei.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Da zum damaligen Zeitpunkt, im Dezember '17, die Frage der Leistungsbereitschaft der Firma Caverion eine ganz

⁷⁴² Bei Durchführung des ORAT-Betriebes „mit Duldung“, also vor der offiziellen Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt auf der Grundlage der Anlagenfreigabe, vgl. 76 Abs. 3 aF der Bauordnung Brandenburg.

⁷⁴³ Ohne die entsprechende „Duldung“ i.S.d.§ 76 Abs. 3 aF der Bauordnung Brandenburg.

⁷⁴⁴ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 18.

⁷⁴⁵ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 22, 30.

⁷⁴⁶ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 30.

⁷⁴⁷ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 30.

⁷⁴⁸ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 1 ff. (5).

⁷⁴⁹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/15, S. 17.

⁷⁵⁰ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 52.

zentrale Fragestellung war, war für den Vorschlag des Eröffnungstermins die Lösung dieser Fragestellung von erheblicher Bedeutung.⁷⁵¹

Und im Weiteren:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Es war klar, wenn eine der großen Baufirmen, die auf der Baustelle tätig sind im TGA-Bereich – und Caverion war zum damaligen Zeitpunkt die Schlüsselfirma –, die Baustelle verlassen hätte, hätte das erhebliche zeitliche Friktionen zur Folge gehabt.“⁷⁵²

a. Externe Expertise

Die Terminplanung wurde ferner durch externe Gutachter validiert, deren Analysen ebenfalls in der Aufsichtsratssitzung vom 15. Dezember 2017 vorgestellt wurden.

aa. „Second Opinion“ der RKS Ingenieurgesellschaft

Die RKS Ingenieurgesellschaft wurde um eine unabhängige Einschätzung zum Stand der Terminplanung und bezüglich eines realistischen Eröffnungstermins gebeten.⁷⁵³ Die Gutachter Dr. Hermann Kraft und Daniel Fehlhaber gelangten im Rahmen ihrer „Second Opinion“ zu dem Schluss, dass die Wirkprinzipprüfung im Juli bzw. August 2019 würde durchgeführt und die Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt im März bzw. April 2020 würde erfolgen können. Im Ergebnis sei die Abwicklung eines kommerziellen Erstflugs im September/Oktober 2020 realistisch erreichbar.⁷⁵⁴ Dr. Kraft erklärte gegenüber dem Aufsichtsrat auf die Frage des Vorsitzenden, woher die Sicherheit stamme, dass der Inbetriebnahmetermin diesmal realisierbar sei, dass diese Bewertung auf einer eigenständigen Risikoanalyse der RKS beruhe.⁷⁵⁵

bb. Einschätzung des TÜV Rheinland

Der TÜV Rheinland gab am 30. November 2017 eine Einschätzung zum Stand der für die Inbetriebnahme erforderlichen Prüfungen ab. Die Gutachter gelangten darin zu dem Ergebnis, dass die Wirkprinzipprüfung im April/Mai 2019 beginnen und voraussichtlich bis Juli/August 2019 andauern werde. Bei Berücksichtigung einer 14-monatigen Inbetriebnahmephase ab dem Start der Wirkprinzipprüfung sei dementsprechend ein Eröffnungstermin im Sommer 2020 realistisch.⁷⁵⁶ In die Beurteilung seien – ausgehend von den eigenen Prüfergebnissen – grobe Schätzungen wahrscheinlicher Verzögerungen integriert.⁷⁵⁷

⁷⁵¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 56.

⁷⁵² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 56.

⁷⁵³ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 32.

⁷⁵⁴ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 36.

⁷⁵⁵ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 5.

⁷⁵⁶ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 40.

⁷⁵⁷ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 37 ff.

b. Beratung im Aufsichtsrat

Der Terminplan und die Stellungnahmen der externen Sachverständigen wurden in deren Anwesenheit während der 144. Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft am 15. Dezember 2017 diskutiert und im Ergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen.⁷⁵⁸

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „In der Aufsichtsratssitzung Mitte 2017, im Dezember 2017, in der das Gremium den Inbetriebnahmetermin zustimmend zur Kenntnis genommen hat, sind unter anderem auch externe Experten zu Wort gekommen und haben einen, aus ihrer Perspektive und vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen, realistischen Termin genannt. Die Aufsichtsratsmitglieder haben nachvollziehen und verstehen können, dass der Oktober 2020 aus der Abwägung verschiedenster Einschätzungen entstanden ist und auch für externe Experten als verlässlich und machbar erschien.“⁷⁵⁹

3. Zeitliche Meilensteine und Risiken im Untersuchungszeitraum

Die Zeitspanne zwischen Bekanntgabe des Zieldatums und der späteren Eröffnung des BER war durch eine Reihe von Zwischentappen gekennzeichnet.

a. Anlagenfreigabe

Der erste wesentliche Meilenstein des Terminplans war die bauliche Fertigstellung sämtlicher Anlagen und deren Freigabe als „betriebswirksam und sicher“ durch den übergeordneten Sachverständigen bis Mai 2019.⁷⁶⁰ Konkret sind den Analysen des Projektsteuers WSP und der Projektleitung folgende Terminvorgaben zu entnehmen:

Für die Fertigstellung der Entrauchungssteuerung sollten bis Januar 2018 überarbeitete Planungsunterlagen als Grundlage für die neue Programmierung der Entrauchungssteuerung vorliegen.⁷⁶¹ Die Programmierung sollte ihrerseits bis Ende Dezember 2018 angefertigt und geprüft werden.⁷⁶² Unter Berücksichtigung eines Zeitraumes für weitere Nachprüfungen und Nacharbeiten wurde die Anlagenfreigabe durch den übergeordneten Sachverständigen bis zum 26. April 2019 angestrebt.⁷⁶³ Die Brandmeldeanlagen sollten bis zum 9. November 2018 fertiggestellt⁷⁶⁴ und bis zum 25. März 2019 durch den übergeordneten Sachverständigen freigegeben werden.⁷⁶⁵ Für die Anlagengruppe 05.2, das elektroakustische Notfallwarnsystem (sog. „EANWS“), wurde eine Freigabe bis zum 12. Februar 2019 anvisiert.⁷⁶⁶

⁷⁵⁸ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 1 ff. (7).

⁷⁵⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 20.

⁷⁶⁰ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 23.

⁷⁶¹ Vgl. A.II.1.b./c.

⁷⁶² Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 48 f.

⁷⁶³ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 28.

⁷⁶⁴ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 45.

⁷⁶⁵ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 28.

⁷⁶⁶ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 28.

In Bezug auf die Kabelgewerke war mit dem Unternehmen ROM die Fertigstellung bis zum 31. August 2018 vereinbart.⁷⁶⁷ Angesichts des überdurchschnittlichen Dokumentationsaufwandes und der notwendigen Beseitigung von kleinteiligen Verarbeitungsmängeln, die der übergeordnete Sachverständige festgestellt habe, gingen Projektleitung und -steuerung indes davon aus, dass eine Freigabe dieser Anlage erst bis zum 28. Februar 2018 zu erreichen sei.⁷⁶⁸ Als Risiko wurde im Zusammenhang mit dieser Anlagengruppe die fehlende Leistungsbereitschaft des verantwortlichen Unternehmens ROM⁷⁶⁹ und die unzureichende Qualität der Leistung bei der Ausarbeitung des Terminplans benannt.⁷⁷⁰ Für die übrigen technischen Anlagen wurde die Anlagenfreigabe vor dem 31. August 2018 erwartet.⁷⁷¹

b. Weitere Meilensteine bis zur Inbetriebnahme

Weitere Meilensteine bis zur Inbetriebnahme des BER waren laut dem im Aufsichtsrat vorgestellten Rahmenterminplan die Durchführung der Wirk- und Prinzipprüfung mit dem Ziel der Ausstellung der Bescheinigung über die ordnungsmäßige Beschaffenheit und Betriebssicherheit der technischen Anlagen im Sinne des § 76 Abs. 1 Nr. 4 BbgBO bis August 2019.⁷⁷² Bis zum 31. Oktober 2019 sollten sodann die weiteren gem. § 76 Abs. 1 BbgBO erforderlichen Abschlussberichte erstellt und gegenüber dem Bauordnungsamt die Baufertigstellung gemäß § 68 Abs. 5 BbgBO angezeigt werden.⁷⁷³ Von November 2019 bis Februar 2020 sollte laut Darstellung der Geschäftsführung die Abnahme der Gebäude durch das Bauordnungsamt erfolgen, die am 28. Februar 2020 mit der Erteilung der Nutzungsfreigabe abgeschlossen sein sollte. In der Folge sollte der ORAT-Betrieb von März bis September 2020 stattfinden.⁷⁷⁴

c. Zeitliche Puffer

In Hinblick auf Frage D.17 ermittelte der Ausschuss, dass für die Fertigstellung der durch ROM verantworteten Kabelgewerke ein zeitlicher Puffer von etwa einem halben Jahr vorgesehen war, soweit als Terminvorgabe grundsätzlich der 31. August 2018 bestimmt wurde, realistisch aber erst mit der Anlagenfreigabe im Februar 2019 kalkuliert wurde.⁷⁷⁵ Ferner berücksichtigte man eine Zeitreserve für die bei der Wirkprinzipprüfung festgestellten Mängel von August bis Oktober 2019.⁷⁷⁶ Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup erklärte dazu befragt, dass die im Terminplan enthaltenen Zeitpuffer aus strategischen Gründen nicht nach außen kommuniziert worden seien, um die Verhandlungsposition der Flughafengesellschaft gegenüber den am Bau beteiligten Firmen nicht zu beeinträchtigen.⁷⁷⁷

⁷⁶⁷ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 49.

⁷⁶⁸ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 28.

⁷⁶⁹ Zur Diskussion über die Arbeitsweise und die Qualität der Leistungen der Fa. ROM, vgl. A.II.3.c.aa.

⁷⁷⁰ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 28.

⁷⁷¹ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 51.

⁷⁷² Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 23.

⁷⁷³ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 23, 52.

⁷⁷⁴ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 23, 52.

⁷⁷⁵ Vgl. oben B.V.3.a.

⁷⁷⁶ Protokoll der 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 7, Bl. 51.

⁷⁷⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 28.

VI. Zusammenfassung

Seit der Verschiebung des Eröffnungstermins im Mai 2012 wurden offizielle Eröffnungstermine insgesamt drei weitere Male verschoben, nämlich im Oktober 2012 und im Frühjahr 2013 sowie im Januar 2017. Unter dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup wurde bis Dezember 2017 ein Terminplan zur Eröffnung des BER im Oktober 2020 erarbeitet.

Die Verschiebung des Eröffnungstermins im Juni 2012 untersuchte bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode. Der Ausschuss kam dabei zu dem Ergebnis, dass die rechtzeitige Fertigstellung an den durch laufende Umplanungen bedingten Planungsdefiziten gescheitert sei. Die Absage des Eröffnungstermins führte zu einer Situation, in der die Fortsetzung des Betriebes der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld innerhalb kürzester Zeit organisiert werden musste, weil an den Bestandsflughäfen zu diesem Zeitpunkt bereits die Einstellung des Flugverkehrs infolge der Inbetriebnahme des BER vorbereitet worden war. Gleichzeitig befand sich die Baustelle am BER in einem Zustand, der laut der Bestandsaufnahme des neuen Technischen Geschäftsführers Amann eine flächendeckende Sanierung erforderlich machte. Die schnelle Ankündigung neuer Eröffnungstermine auf Druck des Aufsichtsrates ohne abschließende Analyse des Zustands der Baustelle führte dazu, dass die Eröffnungstermine im Herbst 2012 und Frühjahr 2013 erneut abgesagt werden mussten, weil der Geschäftsführer Amann zunächst eine „grundlegende Bestandsaufnahme des real gebauten Zustands“ für erforderlich hielt.

Eine abschließende Feststellung der vorhandenen Mängel bzw. deren systematische Beseitigung gelang zwischen 2012 und 2017 nicht, obwohl Hartmut Mehdorn als Vorsitzender der Geschäftsführung verschiedene Maßnahmen zur Beschleunigung des Baufortschritts anstieß. Indes kam es noch unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn im Dezember 2014 zur Ankündigung eines neuen Eröffnungstermins im zweiten Halbjahr 2017. Dieser beruhte auf einem gemeinsam mit den am Bau beteiligten Unternehmen ausgearbeiteten Terminplan, der eine Fertigstellung der Planung und Erwirkung der Baugenehmigung für die Entrauchungsanlage bis Mitte des Jahres 2015 vorsah und die Eröffnung im Jahr 2017 mit dieser Prämisse versah. Hinsichtlich der zugrunde liegenden Planung bestanden unter den Projektbeteiligten dabei offenbar stark divergierende Auffassungen über deren Realisierbarkeit, während gleichzeitig ein hoher politischer Druck herrschte, den vermeintlich beinahe fertiggestellten Flughafen zu eröffnen.

Bereits im Jahr 2015 kam es erneut zu Verzögerungen im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Planung und Genehmigung der Entrauchungsanlage. Sowohl dem Aufsichtsrat als auch der Geschäftsführung war dabei bekannt, dass diese Verzögerungen den Eröffnungstermin gefährdeten. Allerdings hegte man bis Ende 2016 die Hoffnung, dass sich diese Befürchtung nicht bewahrheiten würde und die Verzögerungen noch aufgeholt werden könnten. Als sich auf der Grundlage zweier externer Gutachten die Erkenntnis manifestierte, dass sich der Eröffnungstermin mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erreichen lasse und weitere Schwierigkeiten auf der Baustelle auftauchten, kam es im Januar 2017 zur Absage des Eröffnungstermins im Herbst desselben Jahres und in der Folge auch zu der Trennung vom Geschäftsführer Dr. Mühlendorf.

Unter dem neuen Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup wurde erneut der Zustand der Baustelle unter Einbindung des TÜV-Sachverständigen analysiert und ein Terminplan ausgearbeitet, der für die bekannten Risiken bei Baufortschritt und Genehmigungsprozess einen ausreichenden Zeitbedarf berücksichtigte. Der Terminplan sah die Freigabe auch der kritischen Anlagen bis Mai 2019 vor. Dieser Termin wurde sowohl von externen Gutachtern der RKS Ingenieurgesellschaft mbH als auch vom TÜV Rheinland als realistisch bewertet. Grundlage für diese verlässliche Planung war vor allem die endgültige Genehmigung der Planung der Entrauchungsanlage, sodass keine großen Planungsänderungen mehr erfolgen mussten.

C. Kapazität- und Erweiterungsplanungen im Gesamtprojekt BER

Die Baugeschichte des Flughafenprojekts war angesichts der kontinuierlich steigenden Fluggastzahlen über viele Jahre hinweg gekennzeichnet von Umbau- und Erweiterungsplanungen. Der Untersuchungsausschuss ist deshalb der Frage nachgegangen, welche Erweiterungen in Bezug auf die Berliner Flughäfen im Untersuchungszeitraum konkret geplant und umgesetzt wurden. Dabei wurde sowohl der sog. „Masterplan BER 2040“ (im Folgenden „Masterplan“) als auch die diesem zeitlich vorgelagerten Erweiterungspläne und deren Umsetzung, sowie die Möglichkeiten zur Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel und die Auseinandersetzung mit dem Volksentscheid zu dieser Frage im Jahr 2017 untersucht. Darüber hinaus beschäftigte sich der Untersuchungsausschuss mit den Modalitäten der Errichtung des Regierungsterminals.

Im Kontext der Kapazitätserweiterungen ist der Begriff der „Verkehrsmenge“ von dem der „Kapazität“ abzugrenzen. Als „Verkehrsmenge“ wird die Anzahl tatsächlicher Abfertigungen an einem Flughafen bezeichnet. Sie unterscheidet sich von der „Kapazität“ insofern als es sich hierbei um eine theoretische rechnerische Größe handelt, die im Sinne eines Komfort-Standards durch die Internationale Luftverkehrs-Vereinigung (International Air Transport Association, „IATA“) festgesetzt wird.⁷⁷⁸ Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup veranschaulichte diesen Unterschied am Beispiel des Flughafens Berlin-Tegel (TXL), der nach den IATA-Standards nur eine Kapazität von etwa acht Millionen Passagieren aufweise, die Zahl der Abfertigungen dort aber etwa 20 Millionen Passagiere jährlich betrage.⁷⁷⁹

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup schilderte die Entwicklung des Luftverkehrs in Berlin, und daraus ableitend die Notwendigkeit eines Ausbaus des Flughafens:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich glaube, der Kontext dieser ganzen Debatte greift viel weiter. Als der Flughafen seine Planung erarbeitet hat – das ist ja fast 20 Jahre schon zurückliegenden; das war in der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre –, hatten wir ein Fluggastaufkommen in Berlin von – ich habe die Zahlen nicht genau präsent – etwa 10 Millionen Passagieren. Als der Flughafen dann seine Baustelle begonnen hatte, war das Fluggastaufkommen schon erheblich gestiegen, aber noch weit unter den Werten, die wir heute haben. Das heißt, wir haben einen längeren Prozess, über 20 Jahre, in Berlin erlebt, wo das Fluggastaufkommen in dieser Stadt, in dieser Region etwa doppelt so schnell gestiegen ist wie in allen anderen Standorten im Schnitt in Deutschland. Dadurch ist auch nur zu erklären, dass wir von 10 Millionen binnen 20 Jahren auf etwa 33 Millionen Passagieren im letzten Jahr wachsen konnten. Das hat sehr viel damit zu tun gehabt, dass auch andere Flugdienstleistungsanbieter auf den Markt gedrängt sind. Berlin ist ein gewisser Pionier im Low-cost-Verkehr gewesen. Ich glaube, schon 2003 hat Easyjet seine Operation in Schönefeld aufgenommen. Damals hatte Schönefeld zwei, drei Millionen Passagiere. Mittlerweile hat Schönefeld fast 13 Millionen Passagiere mit zwei großen Kunden – Easyjet und Ryanair – mit jeweils über 5 Millionen Passagieren.“⁷⁸⁰

⁷⁷⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 48.

⁷⁷⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 28.

⁷⁸⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 39.

I. Ausbauplanung bis zur Vorstellung des Masterplans

Der ehemalige technische Geschäftsführer Amann schilderte in seiner Vernehmung, dass vor dem Hintergrund des Luftverkehrswachstums die Frage nach notwendigen Kapazitätserweiterungen am BER schon 2012 und 2013 aktuell gewesen sei:

Zeuge Horst Amann: „Zum Zeitpunkt ‘12/’13 oder 2012, wo ich da maßgeblich beteiligt war, waren die Prognosen abgeleitet vom globalen Luftverkehrswachstum, wenn man das runterbrach auf Berlin, sehr positiv, also sehr gut, besser zum Beispiel als in Frankfurt. Deshalb war schon ganz gut erkennbar, dass der Flughafen erstens schnell in Betrieb gehen sollte am besten, und selbst dann man nicht ausschließen kann, dass er mit Kapazitätsproblemen in Betrieb geht, einfach der Tatsache geschuldet, dass die Prognosen viel besser geworden sind zu dieser Zeit als sie ursprünglich waren, und das Ding eben länger dauert, wie in anderen Projekten auch. Also, die Thematik „Reicht die Kapazität bei einer Inbetriebnahme“ vor dem Hintergrund Schließung Tegel, reicht die da oder reicht sie nicht, oder muss man jetzt auch schon parallel zur Sanierung des havarierten Projektes sich Gedanken machen, wie ich mit der Kapazitätsfrage umgehe, die waren damals schon in den Köpfen.“⁷⁸¹

Dementsprechend heißt es auch im Sachstandsbericht vom 30. April 2014 des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn, dass bereits im Jahre 2014 mit 27 Mio. Passagieren und folglich mit einer Überschreitung der ursprünglich anvisierten Eröffnungskapazität des BER um etwa 20 Mio. Passagieren zu rechnen sei.⁷⁸² In Bezug auf die Verkehrsmenge zum Zeitpunkt der Eröffnung wird dort folgendes Szenario prognostiziert:

„Nach derzeitiger Kalkulation wird der Flughafen Berlin Brandenburg mit über 30 Millionen Passagieren eröffnen und wäre damit bereits zur Eröffnung zu klein.“⁷⁸³

Zu diesem Zeitpunkt ging die Flughafengesellschaft laut dem Sachstandsbericht von „über 35 Millionen Passagieren“ für das Jahr 2020 aus.⁷⁸⁴ Insofern heißt es dort, dass das Thema Kapazitätserweiterung „auch in Zukunft aktuell“ bleibe.⁷⁸⁵ Der Zeuge Mehdorn gab diesbezüglich an, bereits bei Übernahme der Geschäftsführung der Auffassung gewesen zu sein, dass das Flughafenprojekt im Hinblick auf die zukünftig zu erwartenden Passagierkapazitäten unterdimensioniert sei.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, das habe ich von Anfang an. Auch in dem Gespräch, wo sie mich da überzeugt haben, dass ich in dieses Amt einsteigen sollte, habe ich gesagt: Der Flughafen ist zu klein, Leute! Ich sage euch das; das wird nicht funktionieren! Da war ich noch gar nicht eingeweiht in die Kalamitäten der Baustelle. Aber dass die Dimensionierung dieses Flughafens zu klein war – – Die Passagierzahlen sind heute mehr als doppelt so hoch als das, was der Flughafen können sollte. Er war mal so in der Größenordnung von 17 Millionen Passagieren

⁷⁸¹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 21.

⁷⁸² „Sachstandsbericht BER – Stand: 30.04.2014“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 85 ff. (93).

⁷⁸³ „Sachstandsbericht BER – Stand: 30.04.2014“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 85 ff. (93).

⁷⁸⁴ „Sachstandsbericht BER – Stand: 30.04.2014“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 85 ff. (93).

⁷⁸⁵ „Sachstandsbericht BER – Stand: 30.04.2014“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 85 ff. (93).

ausgelegt, und jetzt sind Sie knapp unter 40, so zwischen 35, 40; ich kenne die letzte Zahl nicht. Aber Sie können die Uhr danach stellen, wann die über 50 kommen.“⁷⁸⁶

Die von ihm vorgetragene Überzeugung sei indes auf der Seite der politischen Entscheidungsträger nicht auf Verständnis gestoßen.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Ich war immer der Meinung, dass der Flughafen zu klein war, habe das auch immer gesagt und hatte da auch Streit mit Wowereit und Platzeck, die gesagt haben: Hören Sie auf, das zu sagen! Wir wollen nicht, dass Sie das sagen!“⁷⁸⁷

Der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung erinnerte ferner eine Blockadehaltung des Aufsichtsrats in Bezug auf die Planung von mittel- und langfristigen Kapazitätserweiterungen am BER.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wir haben an einem strategischen Programm gearbeitet, wie die Kapazität des Flughafens erweitert werden kann. Das haben wir aber nie durch den Aufsichtsrat bekommen, weil der Aufsichtsrat gesagt hat: Wir machen gar nichts mehr, bevor der BER nicht fertig ist. Wir bewilligen nicht mehr. Es ist uns egal. Insofern ist unser Thema nicht weitergegangen. Wir haben auch keine Planungsaktivitäten – – Vielleicht ja, aber das waren eher Untersuchungen, keine Planungen, für mögliche Erweiterungsbauten. Ich habe da nie ein Planungsfeststellungsverfahren irgendwo losgetreten für eine Erweiterung.“⁷⁸⁸

Im Sachstandsbericht vom 19. Dezember 2014 heißt es hierzu indes:

„Darüber hinaus sieht die FBB vor, im neuen Jahr in die Masterplanung BER für die Jahre ab 2020 einzusteigen. Dazu sollen die Anforderungen aller Unternehmensbereiche gesammelt und analysiert werden. Anschließend werden diese ganzheitlich geprüft und in einem Masterplan zusammengefasst, der die BER-Entwicklung über die nächsten 15 Jahre beschreibt.“⁷⁸⁹

Inwiefern Erweiterungsplanungen noch unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn tatsächlich konkretisiert wurden, ließ sich darüber hinaus im Untersuchungsausschuss nicht detailliert feststellen. Der Zeuge Hansel schilderte dem Ausschuss, welchen Status quo er bei seinem Amtsantritt im Jahre 2017 erkennen konnte.

Zeuge Christoph Hansel: „Vorgefunden, das hatte ich eben schon mal gesagt, war eine Bestandsanalyse, also den Bestand noch einmal ordentlich aufzunehmen und erste grobe Analysen und Bewertungen zur Situation.“⁷⁹⁰

⁷⁸⁶ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 90.

⁷⁸⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 90.

⁷⁸⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 77.

⁷⁸⁹ „Sachstandsbericht BER – Stand: 19.12.2014“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 183 ff. (190).

⁷⁹⁰ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 20.

1. Ausbauplanung des Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld

Die Masterplanung zur Erweiterung der Kapazitäten, die unter dem Nachfolger von Mehdorn, Dr. Mühlenfeld, angestoßen wurde, beschränkte sich laut dessen Aussage auf den Zeitraum bis etwa zum Jahr 2025. Die Planung habe in erster Linie kurz- und mittelfristige Maßnahmen zu Kapazitätssteigerungen beinhaltet, wie beispielsweise die Einbindung der vorhandenen Kapazitäten am Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) oder die Schaffung eines weiteren Gepäckbandes.⁷⁹¹

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Was ich gemacht habe, war ein Masterplan bis 2025 und nicht weiter; also er ging nicht bis 2040. Deshalb wären da auch nicht solche Quergebäude mit dabei gewesen, sondern da ging es halt tatsächlich darum, Themen zu adressieren, die kurzfristig, also bis dahin, zu adressieren waren. Das war das zusätzliche Gepäckband. Das waren die Themen mit den Enteisungsköpfen. Das waren die Themen: Wie kann man Schönefeld-alt mit einbinden in den Flughafen? Was hat es für Konsequenzen für die Startbahnen? Was muss man da ändern? – All diese Maßnahmen wurden damals untersucht, aber eben nur bis 2025. Denn ursprünglich war es so, dass der Aufsichtsrat nicht einmal das diskutieren wollte. Aber mir war es halt wichtig, dass man – – Ich meine, das waren acht Jahre vorausplanen. Jedes normale Unternehmen hat einen 10- und einen 20-Jahre-Plan, und ich fand, dass wir zumindest mal versuchen sollten, dicht an die 10 heranzukommen.“⁷⁹²

Dies bestätigte der Zeuge Hansel, der als Bereichsleiter Unternehmensentwicklung ab Frühjahr 2017 die Erstellung des Masterplans mitverantwortete. In seiner Vernehmung erläuterte er, auf welchem Stand sich die Ausbauplanung zum Zeitpunkt seines Amtsantritts befand:

Zeuge Christoph Hansel: „Mit Blick auf das sich abzeichnende weitere Wachstum bis zur damals geplanten Inbetriebnahme BER 2017 wurde 2014 ein mittelfristiges Bedarfsprogramm für die Jahre 2017 bis 23 aufgestellt, um den Bedarf des Luftverkehrs abzubilden. Dieses mittelfristige Bedarfsprogramm war auch Grundlage für das dann ab spätem Frühjahr 15 im Aufsichtsrat schrittweise vorgelegte und im Sommer 16 ganzheitlich verabschiedete Ausbauprogramm. Es enthielt Maßnahmen zur Sicherung des Flughafens SXF und des Double-Roof-Betriebs, Flugbetriebsflächen, Ingenieurbauwerke, ein neues Terminal – damals noch T1E genannt –, Anlagen des Bundes und zugehörige Infrastruktur. Es waren erste Beschlüsse ab Mitte 15 da und auch die finanziellen Mittel gesichert. Eine dementsprechende Organisation, die dazugehörigen Prozesse, Rollen, Aufgaben etc. zur qualitativen Umsetzung dieses Programms mussten aber erst ab spätem Frühjahr 16 geschaffen werden.“⁷⁹³

Zur Berücksichtigung dieser Ausbauplanung im Rahmen der Finanzplanung äußerte sich der Zeuge Obladen:

⁷⁹¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 38.

⁷⁹² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 38.

⁷⁹³ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 3.

Zeuge Frank Obladen: „Es gab selbstverständlich die Ausbauplanung, das war die mittelfristige Bedarfsplanung 2015, die werden Sie aber kennen, dazu gab es einen großen Plan vom Flughafen, da waren die Projekte bezeichnet. Dazu gab es, meines Wissens von einem ... [unverständlich – de Sigma?] erstellt, ein großes Konzept, und es gab dazu eine Budgetliste. Und diese Budgetliste, die irgendwo mit 700 Millionen Abschluss für das Ausbauprogramm, die waren auf die Projekte aufgeteilt. Natürlich kann man das schon mal als Masterplanung bezeichnen. Und die Projekte, die dort eben kein Budget zur Umsetzung zur Verfügung haben, die aber notwendig sind, die wurden eben in der Masterplanung wieder aufgeführt.“⁷⁹⁴

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab an, dass in seiner Erweiterungsplanung bereits eine Kapazität von 35 Millionen Passagieren angestrebt worden sei.⁷⁹⁵ Dabei sei man von einer Prognose ausgegangen, die im Jahre 2021/2022 eine Passagiermenge von 30 Millionen erwartet habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Auf den Prognosen von 2016, die vorsahen, dass man in 2021 oder 2022 die 30 Millionen knacken würde.“⁷⁹⁶

Die Planung seines Vorgängers Dr. Mühlenfeld sei laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen und diskutiert worden und habe auch Eingang in den späteren Masterplan gefunden:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Es gab auf der einen Seite schon 2015/2016 im Aufsichtsrat eine Reihe von Beschlüssen und Behandlungen zum sogenannten Ausbauprogramm. Das ist auch in den Finanzierungsregelungen, die im Jahre 2016 verabredet worden sind, mit etwa 700 Millionen Euro verankert worden, das ist sozusagen dann auch final abgesichert worden. Die Beauftragung der Masterplanung, die in den Aufsichtsgremien in '15 und '16 mehrfach andiskutiert worden ist, die Notwendigkeit, ein strategisches Leitbild für den Ausbau des Flughafen BER zu entwickeln, auch für eine weitere Zukunft, nicht nur für die nächsten fünf Jahre, diese Notwendigkeit ist '15/'16 in den Aufsichtsgremien erörtert worden. Der Masterplanauftrag ist meiner Kenntnis nach im Herbst '16 ergangen – unter der Ägide des Vorgängergeschäftsführers Mühlenfeld und damals mit seinem Unternehmensentwicklungsbereich beauftragt worden. Wie ich im März '17 in das Unternehmen eingetreten bin, habe ich diesen Auftrag vorgefunden und habe dieses Projekt, wie Sie wissen, dann auch intensiv begleitet, weil es mir strategisch für das Unternehmen sehr wichtig erschien.“⁷⁹⁷

2. Das „Double Roof“-Konzept

Mit dem sog. „Double Roof“-Konzept, sollte eine Kapazitätserweiterung des BER dadurch erreicht werden, dass die vorhandene Abfertigungsinfrastruktur des Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) in den BER integriert wird.⁷⁹⁸

⁷⁹⁴ Zeuge Obladen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 74.

⁷⁹⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 74.

⁷⁹⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 74.

⁷⁹⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 38 f.

⁷⁹⁸ In der Praxis bedeutete dies, dass der Flughafen Schönefeld (alt) bis 2025 parallel zum Flughafen BER betrieben wird, vgl. Geschäftsbericht 2017, I (FBB) Bd. 1, S. 34.

Diese Idee taucht bereits im Sachstandsbericht vom 30. April 2014 auf, demzufolge der neu errichtete BER-Terminal als „Terminal 1“ und der Altbestand des Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) als „Terminal 2“ fungieren sollten.⁷⁹⁹ Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschuss wurde das Konzept zunächst unter dem damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn erarbeitet und später sowohl in die Masterplanung unter Dr. Mühlendorf als auch in den Masterplan BER 2040 aufgenommen.

Zeuge Dr. David Zacher: „Also, der Begriff Double Roof ist mir zum ersten Mal oder dass ich das gehört hatte, war bereits schon im, ich würde jetzt sagen, doch 2014, würde ich jetzt mal sagen, wenn ich das so nach dem Bauchgefühl – – Ich kann es nicht hundertprozentig eingrenzen, aber es gab schon Ansätze, die man mitbekommen hat, im Rahmen der Finanzplanung oder auch – da war ich aber noch nicht involviert –, dass darüber nachgedacht wurde. Da sind die Begrifflichkeiten für mich das erste Mal gefallen.“⁸⁰⁰

Der Aufsichtsrat nahm „die Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung durch das Double Roof Konzept“ mit Beschluss vom 30. Juni 2014 zur Kenntnis und beauftragte die Geschäftsführung zu einer „vertieften Untersuchung“ der bestehenden Infrastruktur.⁸⁰¹ Die FBB begründete ihren Bedarf für die Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten am Flughafen BER wie folgt:

„Der [...] jährliche Passagierzuwachs führte in den vergangenen Jahren zu einer immer weiter wachsenden Spreizung der faktischen Passagiermengen und der tatsächlich verfügbaren Kapazität am Flughafen BER. Eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der notwendigen Abfertigungskapazitäten für das neue Fluggastterminal wurde mit den während der Bau- und Planungsphase vollzogenen Planungsänderung des Pier Nord und Pier Süd, sowie die Erweiterungen der Check-In und Sicherheitskontrollstellen in den Pavillons, nur partiell erreicht. Aufgrund der verzögerten Eröffnung des BER sind die Maßnahmen, die in der Vergangenheit ergriffen wurde im Ergebnis nicht ausreichend, um die aktuellen Kapazitätsengpässe zu kompensieren. Die Kapazitätslücke wächst bis 2020 auf ca. 13 Mio. Pax-Jahresabfertigungsleistung.“⁸⁰²

Neben dem „Double Roof“-Konzept sind auch zwei weitere Möglichkeiten diskutiert worden. Die „Single Roof“- bzw. „One Roof“-Variante hätten Kapazitätserweiterungen im Midfieldbereich durch verschiedene Bau- bzw. Umbaumaßnahmen vorgesehen, wie zum Beispiel die Errichtung von dezentralen Terminals, den Umbau der Check-In Halle (FGT) oder die Umnutzung/Umbau des Parkhauses „P1“.⁸⁰³ Diese Alternativen konnten sich allerdings nicht durchsetzen, weil die damit verbundenen (Um-)Baumaßnahmen „eine signifikante Kapazitätserhöhung im Midfieldbereich nicht zeitgerecht vor der Inbetriebnahme“ hätten sicherstellen können.⁸⁰⁴ Die damalige Geschäftsführung unter Mehdorn bevorzugte darüber hinaus das „Double Roof“-Konzept, da die beiden anderen Alternativen „entweder ein Eingriff im Mainpier während des laufenden Betriebs“ bedeutet

⁷⁹⁹ „Sachstandsbericht BER – Stand: 30.04.2014“, I (FBB) Bd. 26, Bl. 85 ff. (94).

⁸⁰⁰ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 54.

⁸⁰¹ Vorbereitungsunterlagen der 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 34, Bl. 57.

⁸⁰² Vorbereitungsunterlagen der 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 34, Bl. 58.

⁸⁰³ Vorbereitungsunterlagen der 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 34, Bl. 60 ff.

⁸⁰⁴ Vorbereitungsunterlagen der 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 34, Bl. 64.

hätten oder deutlich teurer gewesen wären.⁸⁰⁵ Das „Double Roof“-Konzept erlaubte als einzige Alternative „die Abfertigung der erwarteten Passagiere ohne nennenswerte Beschränkung und ohne umfassende Eingriffe in die Fertigstellung des bisher geplanten BER. Aus wirtschaftlichen Gründen ist es gleichzeitig zwingend erforderlich die betrieblichen Potentiale des BER voll auszuschöpfen. Nur wenn es gelingt das vorhandene Wachstum zu nutzen, kann der BER die erforderlichen Investitionen zur Fertigstellung (Cost to complete) einspielen als auch die volkswirtschaftlichen Arbeitsplatzeffekte in der Region zu erreichen. Ein Abschneiden des Wachstums würde sowohl die Einnahmen in den betreffenden Jahren vermindern als auch langfristig die Basis für zukünftiges Wachstum beschränken.“⁸⁰⁶

3. Beteiligung der Fluggesellschaften an der Planung

Laut dem ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld kam es im Rahmen der Erweiterungsplanung zu einem regelmäßigen Austausch mit den Betreibern von Fluglinien. Dabei sei ansatzweise auch bereits eine Verteilung der Fluglinien auf die Terminals im Rahmen des „Double Roof“-Konzepts diskutiert worden.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Es gab immer regelmäßige Runden mit den großen Airlines, die wir dort hatten, sprich: die Lufthansa-Gruppe, Easyjet und Ryanair, und es gab auch zu meiner Zeit schon erste Diskussionen über die Allokation, wie man dann die Fluglinien auf den BER plus Schönefeld aufteilen könnte oder sollte. Die waren in den Anfangsschuhen und wurden dann erst mal wieder gestoppt.“⁸⁰⁷

II. Masterplan BER 2040

Wie beschrieben wurde die langfristige strategische Ausrichtung der Flughafengesellschaft und Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschuss bereits spätestens unter der Leitung des Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn in den Führungsgremien diskutiert.⁸⁰⁸ Die entsprechenden Planungen wurden unter den nachfolgenden Vorsitzenden der Geschäftsführung fortgesetzt. Unter Herrn Prof. Dr. Lütke Daldrup erfolgte sodann die Vorlage des „Masterplans 2040“.

Das Ziel sei dabei laut dem Zeugen Dr. Krüger gewesen „auf das zu erwartende Passagierwachstum [zu] reagieren“ und dafür „gewappnet“ zu sein, dieses am Standort Schönefeld abzuwickeln.⁸⁰⁹ Dies bestätigte der Zeuge Hansel, demzufolge klar gewesen sei „es m[ü]ss[e] das Ziel sein, die Kapazität am BER so schnell wie möglich zu erhöhen“:

Zeuge Christoph Hansel: „Also, ganz grob, das kennen Sie aber auch: Zwei Flughäfen, die mal für andere Kapazitäten ausgerichtet waren. Ich würde da auch nicht mehr von Kapazitäten reden wollen, sondern eigentlich mehr von Verkehrsmengen, die da durchgeschleust worden sind mit einem Qualitätsstandard,

⁸⁰⁵ Protokoll der 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 38 ff. (44).

⁸⁰⁶ Vorbereitungsunterlagen der 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 34, Bl. 64.

⁸⁰⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 75.

⁸⁰⁸ Vgl. unter C.I.

⁸⁰⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 69.

der unterhalb selbst des unteren Levels ist, den es in der internationalen Luftfahrt gibt. Das kennen Sie alles. Zum anderen haben wir eine Fluggastprognose gehabt für die Zeit, also bis 2040, die bis zu 55 Millionen Passagiere gingen. Und ein Wachstum über die letzten 10, 15 Jahre, wo fast kontinuierlich immer Wachstumsraten von 2, 3, teilweise 4 Prozent in Berlin zu verzeichnen waren, also, um das mal in Zahlen zu nennen: immer eigentlich jedes Jahr Wachstumsraten von ungefähr einer bis anderthalb Millionen Passagiere obendrauf kam, und eine bestehende Infrastruktur, die das nicht leisten kann, und ein BER, der noch nicht fertig ist. Dass das nicht lange gut geht, das ist, glaube ich, offensichtlich. Insofern war klar, es muss das Ziel sein, die Kapazität am BER so schnell wie möglich zu erhöhen.“⁸¹⁰

Der Zeuge Woop schilderte, dass die Masterplanung unter der Prämisse angefertigt worden sei, die erforderlichen Kapazitäten an einem Single-Standort in Schönefeld herstellen zu müssen:

Zeuge Gerry Woop: „Teil der Masterplanung ist, wenn man so betrachtet das ganze Feld mit der Prognose, eben das T2 und dann das T3. Am Anfang hieß es noch ein bisschen anders, da muss man aufpassen in den Unterlagen, also das T1-E wurde ja dann T1-E light, als es billiger werden wollte, und dann haben wir es in T2 umbenannt, und damit heißt das T2, um das es früher ging, jetzt T3. Aber das war sozusagen Gegenstand in der Masterplanung, und so haben wir das diskutiert, um die Kapazitäten zu bringen. Da war in meiner Wahrnehmung immer klar die Beschlusslage, die rechtliche Rahmensetzung: Singlestandort für die Region, für Berlin, die Flughäfen müssen schließen –, und dem mussten wir ja auch als Gesellschaft Rechnung tragen. Das ist ja keine politische Diskussion – ist nicht der Ort, ein Aufsichtsrat –, aber es war ja auch klar, dass unsere Flughafengesellschaft den Flughafen BER bauen soll, und der muss so groß sein, dass er die Kapazitäten als Singlestandort dann auch bewerkstelligt.“⁸¹¹

Entsprechend äußerte sich auch Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup bei der Darstellung des Masterplans im Ausschuss:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Was leistet dieses Produkt? – Es stellt dar, was auf der Luftseite passiert, wie sich die Terminalinfrastruktur entwickelt, wie wir im Jahr 2020 35 Millionen Passagiere abwickeln können, wie wir im Jahr 2030 48 Millionen Passagiere abwickeln können, wie wir im Jahr 2040 die vorausgesagten 55 Millionen Passagiere abwickeln können.“⁸¹²

Die steigenden Fluggastzahlen, die dem Masterplan 2040 zugrunde lagen, stammten aus der Verkehrsprognose von Stee Davies Gleave, die im Rahmen des Sachstands zum Masterplan 2040 in der Aufsichtsratssitzung vom 7. Juli 2017 vorgestellt wurde. Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup führte diesbezüglich aus, dass aufgrund der „äußerst positiven Verkehrsentwicklung der letzten Jahre und des damit in dieser Form nicht vorhersehbaren Anstiegs der Fluggastzahlen es unabdingbar [sei], eine kontinuierliche

⁸¹⁰ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 20.

⁸¹¹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 42.

⁸¹² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 24.

Weiterentwicklung der Infrastruktur bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden könnten.“⁸¹³

Aus der Verkehrsprognose gehe hervor, dass „der weltweite Luftverkehr etwa alle 20 Jahre eine Verdoppelung der PAX-Zahlen verzeichne. Im Zuge dieser Entwicklungen gehe man heute davon aus, dass der BER im Jahr 2040 mit ca. 55 Mio. PAX rechnen könne. Den größten Anteil an diesem Wachstum hätten die Low Cost Carrier, die gegenwärtig 39 Prozent aller Verbindungen an den Berliner Flughäfen halten. In ganz Deutschland betrage der Low-Cost-Anteil allerdings nur ca. 25 Prozent. Er liege aber noch unter dem Anteil von 50 Prozent, der vergleichsweise an anderen Flughäfen europäischer Großstädte zu verzeichnen sei. Die aufgezeigten ungenutzten Potenzialen im Low Cost Carrier-Segment sowie die Ausweitung des Langstreckenangebots seien Treiber dieses Wachstums.“⁸¹⁴

Laut der Zeugin Dr. Sudhof sei man davon ausgegangen, sich auf einem stetigen Wachstumspfad zu befinden und habe den Flughafen zukunftssicher ausgestalten wollen:

Zeugin Dr. Magaretha Sudhof: „Na ja, der Masterplan befasste sich im Kern damit, wie dieser Hauptstadtflughafen zukunftssicher ausgestaltet werden kann, es war immer klar, dass man hier eine atmende Planung vor sich hat, je nach Kapazitätsauslastung und Kapazitätswachstums. Man ging bis zu Beginn dieses Jahres davon aus, dass wir uns hier auf einem stetigen Wachstumspfad befinden. Das ist aber auch immer wieder untersucht worden. Es sind auch aversive Szenarien untersucht worden, Sie wissen um die Klimadiskussion, die auch immerhin einbezogen wurde, aber aus damaliger Sicht jedenfalls keine grundlegende Veränderung der Wachstumserwartungen nach sich gezogen hat, aus Sicht der Flughafengesellschaft. Also das ist immer wieder gutachterlich überprüft worden, und der Ausbauzustand des Flughafens ist so antizipiert worden, dass er dem wachsenden Flugverkehr entsprochen hätte. Und das betraf nicht nur den Flughafen selbst, sondern auch die Erschließung über öffentlichen Personennahverkehr und sonstigen Personenverkehr.“⁸¹⁵

Der Zeuge Hansel stellte indes klar, dass es sich bei dem Masterplan um ein „infrastrukturelles Leitbild“ und nicht um eine „Unternehmensstrategie“ gehandelt habe:

Zeuge Christoph Hansel: „Also, vielleicht noch mal: Der Masterplan ist keine Unternehmensstrategie, um das noch mal ziemlich klar zu sagen. Das ist ein Teil davon. Wir reden hier über ein infrastrukturelles Leitbild. Darin enthalten ist nicht das Konzept für Retail der Zukunft. Das ist nicht meine Verantwortung, und insofern ist der Masterplan sicherlich natürlich ein Teil einer Unternehmensstrategie, zumal wir hier bei einem Flughafen natürlich über einen Infrastrukturprovider reden, aber es ist nicht die Unternehmensstrategie.“⁸¹⁶

⁸¹³ Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 52, Bl. 1 ff. (8).

⁸¹⁴ Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 52, Bl. 1 ff. (8).

⁸¹⁵ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 17.

⁸¹⁶ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 38.

1. Planungsprozess und Gremienbeteiligung

Die Ausarbeitung des Masterplans erfolgte in dem durch den neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung im Frühjahr 2017 mit Christoph Hansel neu besetzten Bereich „Unternehmensentwicklung“ der Flughafengesellschaft.

a. Beginn der Planung

In Bezug auf den Planungsbeginn erinnerte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, dass es im Aufsichtsrat bereits in den Jahren 2015/16 Diskussionen zur Erstellung einer langfristigen Unternehmensplanung gegeben habe. Das im Jahre 2016 durch den Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld beauftragte Projekt einer Masterplanung habe er nach seinem Amtsantritt fortgeführt.⁸¹⁷

Allerdings habe er Planungen seines Vorgängers Dr. Mühlenfeld vorgefunden, bei denen es sich um „reine Vorüberlegungen“ gehandelt habe.⁸¹⁸

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das Ausbauprogramm war das Einzige und das war damals sehr grob geplant. Wenn man das überhaupt eine Planung nennen kann. Das waren im Grunde Projektdefinitionen, grobste Kosteneinschätzungen und darauf aufbauend ist dann sozusagen eine Konzeption gemacht worden, die wir dann sehr stark vertieft haben, und die wurde dann in unserer Masterplanung sogenannte Phase 0.“⁸¹⁹

Auch die Zeugen Fölster und Kleinert gaben an, dass der Masterplan auf Überlegungen gefußt habe, die bereits unter anderer Bezeichnung von früheren Geschäftsführern angestellt worden seien. Insbesondere unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn seien zahlreiche Überlegungen zu möglichen Erweiterungen angestellt, jedoch nie finalisiert worden.

Zeugin Heike Fölster: „Das ist meines Wissens nach noch – – das hieß aber dann, glaube ich, noch Ausbauprogramm. Der Namenswechsel kam mit Herrn Lütke Daldrup, aber die Arbeiten daran hat schon der Vorgänger von Herrn Hansel gemacht, also der Herr Seidemann; der hatte sich auch schon damit beschäftigt. Der Titel wurde dort kreiert, aber die Arbeiten waren vorher schon da.“⁸²⁰

Zeuge Elmar Kleinert: „Die Masterplanung hat unter Mehdorn angefangen. Mehdorn hat sich große Gedanken gemacht. Unter Mehdorn hat man auch in alle Richtungen gedacht, bis hin zur Frage: Muss man den Flughafen vielleicht nach Westen erweitern? Muss man etwas wie das T 1 spiegelverkehrt auf die andere Seite des Vorfelds stellen, mit den notwendigen Erschließungen, mit einer zusätzlichen Autobahnabfahrt? Man hat sich immer Gedanken um mögliche Erweiterungen gemacht. Dass es an keiner Stelle finalisiert wurde, lag zum einen daran, dass man dafür im Aufsichtsrat in den ganzen Vorgesprächen, in den Projektausschüssen keine Mehrheiten gefunden hat oder dass der jeweilige Geschäftsführer nach anderthalb

⁸¹⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 38 f.

⁸¹⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 47.

⁸¹⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 47.

⁸²⁰ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 31.

Jahren uns schon wieder abhandenkam und der nächste Geschäftsführer eine andere Stoßrichtung verfolgt oder eine andere Marschrichtung mitbekommen hatte.“⁸²¹

b. Zusammenhang mit dem Volksentscheid 2017

Auch ein Zusammenhang zwischen der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ und dem Volksentscheid zur Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL)⁸²² bestand nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses nicht. Der Regierende Bürgermeister Müller erklärte insoweit im Untersuchungsausschuss, dass die mit dem Masterplan zusammenhängenden Fragen der Kapazitätserweiterungen weit vor dem späteren Volksentscheid begonnen hätten und demzufolge kein direkter Zusammenhang bestanden habe:

Zeuge Michael Müller: „Wie gesagt, diese Diskussion um die Kapazitätsthemen – mal zu groß, mal zu klein, wie auch immer – hat sehr früh begonnen, weit vor der konkreten Tegel-Abstimmung. Und daraus folgend hat es eben auch die entsprechenden Anpassungen gegeben. Ungeachtet dessen, wo jeder persönlich steht oder stand, und auch die Aufsichtsratsmitglieder privat vielleicht Sympathien für das Volksbegehren hatten oder auch nicht, gab es sehr früh im Aufsichtsrat die Verständigung, sich mit dem Thema Kapazitätserweiterung auseinanderzusetzen, konstruktiv einen Weg zu finden, der machbar und finanzierbar ist.“⁸²³

Dies bestätigte der Zeuge Prof. Dr. Lüke Daldrup:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das sind aus meiner Sicht zwei parallele Prozesse.“⁸²⁴

2. Planungsbeteiligte

Der Zeuge Hansel äußerte sich in seiner Vernehmung zum Austausch mit dem Unternehmensbereich „Operations“ und den Nutzern der Infrastruktur bei der Ausbauplanung:

Zeuge Christoph Hansel: „Es gibt einen kontinuierlichen Austausch von Operations mit den einzelnen Partnern, wo wir natürlich zum Teil mit dabei sind, am BER zum Beispiel. Wenn es da um Themen geht, die operativer Art sind oder auch infrastruktureller Art, nehmen wir die natürlich mit.“⁸²⁵

Der von 2016 bis 2019 für die Durchführung des Ausbauprogramms zuständige Zeuge Obladen äußerte bezüglich seiner Einbindung in die Ausbauplanung:

Zeuge Frank Obladen: „Was Sie jetzt zum Terminal 3 und Retail, und was da in die Entwicklungsplanung eingegangen ist, sagen, da war ich nicht eingebunden. Bei der

⁸²¹ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 115.

⁸²² Vgl. unten C.IV.

⁸²³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 97.

⁸²⁴ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 39.

⁸²⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 31.

Fortführung der Masterplanung war ich beratend zur Stelle beispielsweise hinsichtlich einer Terminplanung, hinsichtlich Budgetfestlegungen, wenn es darum ging, wenn es einen Entwurf oder eine Idee gab, das zu belegen. Das wurde recht eng besprochen, aber die große Strategie, die große Flughöhe, die Sie ansprechen, da war ich nicht eingebunden.“⁸²⁶

Neben der unternehmensinternen Zusammenarbeit kam es im Rahmen der Masterplanentwicklung zu einem fachlichen Austausch zwischen der Flughafengesellschaft und Experten des Flughafens Zürich.⁸²⁷ Zu dieser Zusammenarbeit äußerte sich der Zeuge Prof Dr. Lütke Daldrup:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „So weit ich mich erinnern kann – ich bin nicht an allen diesen Prozessen persönlich beteiligt gewesen: Ich war persönlich an einzelnen Diskussionsrunden, Workshops beteiligt, wo Experten des Flughafens Zürich mit den Masterplanexperten meines Unternehmens verschiedene Varianten einer Masterplanentwicklung diskutiert haben – ein fachlicher Austausch im Workshop. Das waren Workshops, die, glaube ich, sogar mehrere Tage gedauert haben. Ein sehr intensiver fachlicher Austausch! Der Flughafen Zürich gilt als einer der besonders leistungsfähigen Flughäfen, was Planungsfragen betrifft, weil er unter ganz anderen Voraussetzungen arbeitet als die meisten Flughäfen, nämlich eine sehr, sehr begrenzte Flächenverfügbarkeit hat, auch einen sehr stark dynamischen Markt hat, und deshalb für uns ein interessanter Sparringspartner war, weil die sehr genau mit diesen Flächenverfügbarkeitsthematiken umgehen konnten.“⁸²⁸

Dieser Fachaustausch beinhaltete auch eine Beauftragung des Flughafens Zürich mit der Erstellung einer Second Opinion durch den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft.⁸²⁹ Dabei sei es laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup im Wesentlichen um funktionelle Fragestellungen wie zum Beispiel Terminal-Standorte und deren Anbindung gegangen.⁸³⁰ Die Ergebnisse seien dem Aufsichtsrat im Jahre 2017 präsentiert worden⁸³¹ und hätten dem Zeugen Struck nach das Konzept des Masterplans weitgehend bestätigt:

Zeuge Ralph Struck: „Das war aber so unspektakulär, dass ich es noch nicht mal gemerkt habe. Aber vom Grundsatz her haben sie die Herangehensweise des Masterplans, also die methodische Herangehensweise bestätigt, die Ergebnisse und die Conclusio bestätigt. Sie hatten ein paar Verbesserungsvorschläge, die auch in der weiteren Planung berücksichtigt sind. Ob das allerdings – ist immer so eine Frage, eine second opinion kann ja auch richtig oder falsch sein; dass man drüber nachdenkt und das mal zur Diskussion bringt, ist richtig – vollumfänglich alles berücksichtigt wurde, das weiß ich jetzt beim besten Willen nicht, aber ich weiß, dass es vom Grundsatz her bestätigt wurde, vor allem auch gerade die methodische Herangehensweise, und die Änderungen oder die Handlungsempfehlungen dann auch in der weiteren Planung berücksichtigt wurden oder diskutiert wurden.“⁸³²

⁸²⁶ Zeuge Obladen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 76.

⁸²⁷ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 34.

⁸²⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 40.

⁸²⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 40.

⁸³⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 40.

⁸³¹ Dies ergibt sich auch aus dem Protokoll der 143. Sitzung des Aufsichtsrates am 17.11.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 436 ff. (444 ff.).

⁸³² Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 65.

Entsprechend äußerte sich der Zeuge Hansel:

Zeuge Christoph Hansel: „Im Kern haben sie das alles bestätigt. Sie haben uns noch mal sehr hilfreiche Hinweise zur Positionierung eines Terminal 3 gegeben und zu bestimmten Ablaufthemen, also wie bestimmte Prozessoren zueinander gestellt werden sollten. Das war sehr hilfreich. Dann hatten wir sehr konstruktive Gespräche dazu. Im Kern ist das aber positiv komplett bestätigt worden.“⁸³³

3. Gremienbeteiligung und Kommunikation mit dem Land Berlin

Der Masterplan wurde dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im November 2017 erstmals präsentiert. Laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup sei der Plan in dieser Sitzung „zustimmend zur Kenntnis genommen und als infrastrukturelles Leitbild beschlossen“ worden.⁸³⁴ Das Aufsichtsratsmitglied Ralph Struck beurteilte die Darstellung gegenüber dem Gremium als plausibel:

Zeuge Ralf Struck: „Und da gab es für uns keinen Grund, das kontrovers zu diskutieren. Es wurde uns glaubwürdig dargelegt, und ich sehe da nicht unbedingt ein großes Diskussionsthema. Im Rahmen des Masterplans wurde uns das hinreichend vorgestellt.“⁸³⁵

Der Zeuge Karasch führte zu den Gründen aus, den Masterplan lediglich als „infrastrukturelles Leitbild“ zur Kenntnis genommen zu haben:

Zeuge Ralf Karasch: „Wir hatten Wert daraufgelegt, dass nicht von Anfang an eine Zustimmung, auch in Hinsicht der Finanzierung bis zu dem Zeitraum 2040, in der Beschlussfassung für den Masterplan enthalten sein wird, sondern dass allenfalls das Leitbild als grobe Richtlinie anerkannt wird. Aber es sollten dann auch noch Einzelschritte und Finanzierungskonzepte nachgeschoben werden. Darauf kam es uns, insbesondere im Beteiligungsmanagement, an, dass die Geschäftsführung genau wusste, dass dieses Leitbild, was aus dem Unternehmen herkommen musste – das kommt auch von der Frankfurter Flughafengesellschaft oder Münchener Flughafengesellschaft aus dem Bereich der Geschäftsführung –, zwar in die Zukunft gerichtet zunächst einmal zur Kenntnis genommen werden kann oder beziehungsweise vom Aufsichtsrat auch als allgemeines Leitbild genehmigt werden kann; aber, was die finanziellen Folgen davon anbelangte, so ist jeder Schritt dieses Leitbilds, soweit er mit Finanzen verbunden ist, dem Aufsichtsrat vorzulegen. Insofern ist auch der Masterplan ein flexibles Leitbild.“⁸³⁶

Die Aufsichtsrätin Dr. Sudhof ergänzte diesbezüglich:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „[...] ein wichtiger Punkt war, dass weitere Finanzierungsbedarfe erst im Zeitpunkt nach der Eröffnung entstehen dürfen, weil die Gesellschafter nicht bereit waren, da weitere Mittel in das Projekt zu stecken,

⁸³³ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 34.

⁸³⁴ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 25.

⁸³⁵ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 12.

⁸³⁶ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 64.

sondern man hat schon Wert darauf gelegt, dass jetzt erst mal eine Finalisierung erreicht wird, das Projekt an den Start geht und das Projekt dann finanziert wird, wie andere Projekte, Folgeprojekte, auch finanziert werden.“⁸³⁷

In der Runde der Referenten am 20. April 2018 zur Vorbereitung der 146. Sitzung des Aufsichtsrates wurde das Ausbauprogramm BER detailliert mit Herrn Hansel diskutiert und die Vorhabenplanung stark hinterfragt. Unter den Referenten bestand der Eindruck, „dass das Gesamtprojekt Ausbauprogramme aus Bastellösungen bestehe, ein Gesamtkonzept aber nicht vorliege und vielmehr im iterativen Vorgehen ständig neue Anpassungen erfolgen.“⁸³⁸ Auch gabe es Bedenken, dass eine vertiefte Befassung mit den Kosten und der weiteren Planung bislang bei der FBB fehle.⁸³⁹

4. Planungsgrundlagen und Passagierprognosen

Dem Masterplan lag laut dazugehörigen Erläuterungsberichts eine vom Unternehmen Steer Davis Gleave Ltd. im Jahre 2016 entworfene und im Februar 2017 noch einmal angepasste Luftverkehrsprognose für den BER zugrunde.⁸⁴⁰ Abweichend von den noch im Jahre des Spatenstichs (2006) für das Jahr 2020 prognostizierten 30 Millionen Passagieren wurde dort für dasselbe Jahr nunmehr eine Passagiermenge von 37 Millionen Passagieren erwartet. Im Jahr 2025 seien statt der zunächst prognostizierten 34 bereits 42 Millionen, im Jahr 2030 statt 38 Millionen nunmehr 47 Millionen, im Jahr 2035 51 Millionen statt 41 Millionen Passagiere zu erwarten. Für das Jahr 2040 wurde eine Passagiermenge von 55 Millionen prognostiziert.⁸⁴¹

5. Inhaltliche Kernpunkte

Der Masterplan diene den vernommenen Zeugen zufolge dem Ziel, die Flughafengesellschaft in die Lage zu versetzen, die prognostizierten Passagierzahlen tatsächlich abzufertigen. Ausweislich des Erläuterungsberichts sollte ferner durch eine zielgerichtete Entwicklung die Eigenfinanzierungskraft gesteigert werden.⁸⁴²

Dem Erläuterungsbericht ist insofern zu entnehmen, dass der Masterplan als „Grundlage und ‚Kompass‘“ für die langfristige Unternehmensentwicklung sowie der „Förderung der wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung der Region“ dienen sollte.⁸⁴³ Dabei orientiere er sich an den „drei Leitideen“ der Schaffung einer zentralen, flexiblen Terminalinfrastruktur, der Entwicklung der neuen Airport City als urbanen Ort sowie der Herstellung „vernetzter[r] Mobilität“ und „intermodale[r] Konnektivität.“⁸⁴⁴

⁸³⁷ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 18.

⁸³⁸ Protokoll der Referentenrunde vom 20.4.2018 zur Vorbereitung der 146. Sitzung des Aufsichtsrates, IV (SenKultEuropa) Bd. 13, Bl. 9.

⁸³⁹ Protokoll der Referentenrunde vom 20.4.2018 zur Vorbereitung der 146. Sitzung des Aufsichtsrates, IV (SenKultEuropa) Bd. 13, Bl. 10.

⁸⁴⁰ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 11.

⁸⁴¹ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 11.

⁸⁴² Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 17.

⁸⁴³ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 4.

⁸⁴⁴ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 5.

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup erläuterte diesbezüglich, dass Berlin aufgrund historischer Gegebenheiten nicht an der Hub-Entwicklung teilgenommen habe. Mit der BER-Entwicklung habe er das Ziel verbunden, eine infrastrukturelle Plattform zu schaffen, die Langstrecken in größeren Dimensionen ermöglicht und Anbindungen an internationale Ziele außerhalb Europas, insbesondere dem asiatischen Raum, generiere.⁸⁴⁵

Die Zeugin Gute führte aus, dass mit dem hier vorgelegten Masterplan – auch im Unterschied zu früheren Erweiterungsplanungen – erstmals sehr konkret habe aufgezeigt werden können, wie der erwartete Passagier- und Flugzeugverkehr umgesetzt und abgebildet werden solle:

Zeugin Solveig Gute: „Es gab auch schon einen Masterplan 2010, 2013 – also Masterpläne gibt es schon immer. Das heißt langfristige Erweiterungsinvestitionen für den Flughafen hatten wir auch schon in den Businessplänen 2009 drin. – Das vielleicht ganz allgemein als Vorbemerkung. Was das Besondere am Masterplan 2040 ist, ist schlicht, dass er das erste Mal sehr, sehr konkret aufzeigt, wie der erwartete Passagier- und Flugzeugverkehr tatsächlich umgesetzt und abgebildet werden soll. Man hat früher immer ganz vage von Satelliten und da bauen wir was auch immer hin – und jetzt weiß man: Okay, wir wollen es lösen, mit einem zweiten Terminal, das an dieser Stelle verortet ist, mit einem dritten Terminal, das vermutlich an dieser Stelle verortet wird.“⁸⁴⁶

a. Erweiterung der Terminalinfrastruktur

In der dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Fassung sah der Masterplan verschiedene Maßnahmen zur Erweiterung der Kapazitäten an den Terminalanlagen des BER vor.

In die sog. „Phase 0“ bis zum Jahr 2021 sollte zunächst die Fertigstellung des dort noch als „Terminal T1-E“ („T1-E“) bezeichneten heutigen „Terminal T2“ („T2“) fallen, der laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup zusätzliche Kapazitäten für 6 Millionen Passagiere bereithalte.⁸⁴⁷ Daneben waren in dieser Phase Betriebsoptimierungen zur Kapazitätssteigerung vorgesehen.⁸⁴⁸ Insbesondere sollte durch die Erweiterung der Gepäckförderanlage im Fluggastterminal („Terminal 1“) die Kapazität dort um fünf Millionen Passagiere gesteigert werden, nämlich von 22 Millionen auf 27 Millionen Passagiere.⁸⁴⁹

Zur Umsetzung des „Double Roof“-Konzepts waren in dieser Phase ferner Maßnahmen zur Betriebsoptimierung an den Terminals des ehemaligen Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) vorgesehen, der nunmehr als „BER Nord“ bezeichnet wurde.⁸⁵⁰ Diese Maßnahmen sollten der Aufrechterhaltung von dessen aktuellen Kapazitäten von etwa 13 Millionen Passagieren bis zum Jahre 2021 und einen reduzierten Fortbetrieb bis zum Jahr 2025 ermöglichen.⁸⁵¹ Die vorgesehenen Maßnahmen beinhalteten dort insbesondere den Bau eines temporären Warteraumes im „Terminal B“, sowie leistungsfähigerer Sicherheitskontrollstellen und

⁸⁴⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 42.

⁸⁴⁶ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 31.

⁸⁴⁷ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 49 ff. (53);

Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 24.

⁸⁴⁸ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 49 ff. (53).

⁸⁴⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 24.

⁸⁵⁰ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 49 ff. (53).

⁸⁵¹ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 49 ff. (53).

zusätzlicher Non-Schengen-Warteräume mit teilzentralisierten Passkontrollen.⁸⁵² Mit der Inbetriebnahme des „T2“ und der Übergabe der Fläche für die Hauptbaumaßnahme des Regierungsterminals an den Bund im Jahre 2021⁸⁵³ war vorgesehen, die Passagierzahlen in den Terminals des ehemaligen Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) auf acht bis zehn Millionen Passagiere zu reduzieren.⁸⁵⁴

Laut dem Zeugen Hansel deckten sich die Maßnahmen der Phase 0 im Wesentlichen mit den schon in den Jahren 2015/2016 unter dem Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld angestoßenen Maßnahmen:

Zeuge Christoph Hansel: „Ja. Unter anderem ist drin: Das Ausbauprogramm setzt sich zusammen aus im Grunde neun Projekten. In diesen neun Projekten sind unterschiedlichste Maßnahmen drin. Da drin sind Projekt 8 und 9, das sind im Wesentlichen Maßnahmen für den Bund, also für das Interim Regierungsflughafen. Die Maßnahme 1 beschäftigt sich mit der Ertüchtigung von Schönefeld und dem Double-Roof-Betrieb. 2 sind mediale Themen, also Medieninfrastruktur zu ertüchtigen. Projekt 3 sind Flugbetriebsflächen und Rollwege. Projekt 4 ist das jetzt schon mehrfach benannte Terminal 2. Punkt 5 ist – jetzt muss ich selber überlegen –, ich glaube, Punkt 5 ist die Ertüchtigung der Gepäckförderanlage im Terminal 1. Punkt 6 ist, glaube ich, Parkhaus 9. Punkt 7 weiß ich jetzt nicht mehr, habe ich nicht mehr im Kopf. Das kann ich Ihnen gerade nicht sagen.“⁸⁵⁵

Daneben sah der Masterplan den Bau eines weiteren Terminals (dort als „Terminal 2“ heute als „Terminal 3“ bezeichnet) in zwei Phasen bis zum Jahr 2030 vor.⁸⁵⁶ Dieses Terminal sei laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup als Reserve für weiteres Wachstum bzw. zur Aufnahme des Verkehrsaufkommens aus den Terminals des ehemaligen Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) bestimmt gewesen.⁸⁵⁷ Mit der Inbetriebnahme des Terminal 3 sollte die Nutzung des ehemaligen Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) zur Passagierabfertigung enden.⁸⁵⁸ Nach dem Jahr 2030 sollten weitere Abfertigungsprozessflächen im Terminal 1 geschaffen und zudem der dortige Non-Aviation-Bereich fortentwickelt werden.⁸⁵⁹

b. Entwicklung der Flugbetriebsflächen

Laut Masterplan sollten zwischen 2018 und 2020 Ersatzvorfeldflächen angelegt werden, um den Verlust von Vorfeldflächen durch die Übergabe der Baufläche für die Hauptbaumaßnahme des Regierungsterminals auszugleichen.⁸⁶⁰ Darüber hinaus war ein Ausbau der Vorfeldflächen am BER und eine Anpassung des Rollwegnetzes vorgesehen.⁸⁶¹

⁸⁵² Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 49 ff. (53).

⁸⁵³ Vgl. C.V.2.

⁸⁵⁴ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 49.

⁸⁵⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31 S. 42.

⁸⁵⁶ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 51.

⁸⁵⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 24.

⁸⁵⁸ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 51.

⁸⁵⁹ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 52.

⁸⁶⁰ Vgl. unten C.V.2.

⁸⁶¹ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 40.

c. Erweiterungen der Verkehrsanbindung

Aus den dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Dokumenten ergab sich eine weniger konkrete Planung in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere waren den Unterlagen diesbezüglich noch keine konkreten Bau- oder Planungsphasen zu entnehmen. Aufgegriffen wurden in der Planung vor allem die Problemkomplexe der Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und die Personenbeförderung auf dem Flughafengelände. Darüber hinaus sind in Bezug auf den Individualverkehr Planungen zur Steigerung der Parkraumkapazitäten und Erwägungen zur Überlastung des Straßenverkehrs enthalten.

aa. ÖPNV-Anbindung

Laut Masterplan sollte sich der BER zu einem „wesentlichen Knotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs“ entwickeln.⁸⁶² Die Grundlage dafür sei der unter dem Terminal gelegene Tiefbahnhof mit Anschluss an den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr, der über Kapazitäten von bis zu 80 Millionen Passagieren im Jahr verfüge.⁸⁶³ Die Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln werde außerdem durch die zeitnahe Inbetriebnahme des Flughafenbusses „FEX“ gestärkt werden.⁸⁶⁴

Die Verkehrssenatorin Günther äußerte sich bezüglich der Maßnahmen zur Anbindung des BER an den Öffentlichen Nahverkehr in ihrer Vernehmung wie folgt:

Zeugin Regine Günther: „Also wir haben ja sehr viel gemacht, um den BER mit dem ÖPNV sehr gut anzuschließen, sowohl mit den Regionalbahnen als auch mit neuen S-Bahnen als auch mit der A 113. Wir sind gerade dabei, wir haben eine extraschnelle Linie, die FEX, eingerichtet; wir sind dabei, jetzt die Dresdner Bahn auszubauen. Sie wissen, das hat sehr langjährige Gerichtsverfahren – – ich glaube, 2017 war da die Entscheidung, dass wir bauen können, und wir sind augenblicklich in meinem Haus dabei, zu prüfen, ob es Sinn macht, zusätzlich noch eine U-Bahnlinie, nämlich die U7, zu verlängern. Wir haben busseitig von Rudow die X7 etabliert, dass auch da die Passagiere transportiert werden können. Das heißt, wir haben eine umfassende sowohl ÖPNV-seitige als auch straßenseitige Anschließung zusammen mit dem Land Brandenburg entwickelt. Ich kann aber auch sagen: In die Entwicklung selbst – – das war alles abgeschlossen, mehr oder minder, bevor ich gestartet habe.“⁸⁶⁵

Ferner habe man den Kauf neuer S-Bahn-Waggons ausgeschrieben, mit dem auch ein prognostiziertes höheres Verkehrsaufkommen abgedeckt werden könne.⁸⁶⁶ Den Vorwurf, der Berliner Verwaltung fehle es in Bezug auf die Erschließung des BER an dem notwendigen Umsetzungswillen, wies die Zeugin dementsprechend zurück:

⁸⁶² Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 81.

⁸⁶³ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 80.

⁸⁶⁴ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 80.

⁸⁶⁵ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 5.

⁸⁶⁶ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 8, 13.

Zeugin Regine Günther: „Ich teile die Aussage nicht. Ich glaube, es ist hier sehr, sehr viel passiert, um den BER gut anzuschließen – ich habe das jetzt mehrmals betont –, und insofern kann ich das jetzt auch nicht kommentieren.“⁸⁶⁷

Der Zeuge Dr. Krüger, vom Juni 2013 bis Juli 2020 für das Land Brandenburg Mitglied im aufsichtsrat der FBB und bis 2018 Hauptgeschäftsführer der IHK Cottbus, beschrieb einen fehlenden Abstimmungs- und Planungsprozess bezüglich der verkehrlichen Anschließung des BER in der Politik.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Insgesamt treibt, glaube ich, alle um, den Individualverkehr möglichst für den BER auf ein Minimum zurückzudrängen. Nun kann man so etwas nur machen, wenn man tatsächlich konzentriert plant. Dazu muss man alle Betroffenen an einen Tisch holen. Das war in den Besprechungsrunden mit den Planern auch aus den jeweiligen Gemeinden und auch aus den Bezirken erfahren haben, da ist es so, dass von einer geradezu konzentrierten Verkehrspolitik im Sinne der Erschließung des BER als das Mobilitätszentrum der Hauptstadtregion, dass man davon noch weit entfernt ist.“⁸⁶⁸

Er monierte ferner, die Bemühungen zur Anbindung des BER seien zu „berlinlastig.“⁸⁶⁹ Mit dieser Kritik konfrontiert, äußerte der Zeuge Teschner von der Spreeplan GmbH, die mit verschiedenen Studien zur verkehrlichen Erschließung des BER beauftragt war:

Zeuge Bertram Teschner: „Ich würde die Aussage so nicht teilen. Ich habe ja anfangs schon gesagt: Die grundsätzliche Aufteilung der Fluggastströme ist so, dass 80 Prozent der Fluggäste einen Berlin-Bezug haben – das heißt, sie wohnen in Berlin oder sie besuchen Berlin oder haben Geschäftsziele in Berlin –, zehn Prozent in Brandenburg, dann weitere zehn Prozent, die sich aufteilen in Nachbarländer – davon zwei Prozent nach Polen, ungefähr so die Größenordnung –, insofern halte ich die Erschließungsplanung, wie sie jetzt stattfindet – wir haben sie auch mitentwickelt, das muss ich ja dazusagen –, für sachgerecht und entsprechend auch auf die tatsächlichen Belange der Fluggäste ausgerichtet. Es gibt aber darüber hinaus ja die Bestrebung, auch weitere Verkehre aus dem Raum Brandenburg zum Flughafen zu bringen, dafür wird es ja im Rahmen des Landesnahverkehrsplans weitere Verknüpfungen geben – dass man also auch von Blankenfelde-Mahlow, von Ludwigsfelde, von Cottbus usw. über direkte Linien über den BER auch nach Berlin fahren werden kann.“⁸⁷⁰

bb. Transport auf dem Flughafengelände

Neben der Verkehrsanbindung des BER befasste ich der Masterplan mit der weiteren Verteilung der Verkehrsströme auf dem Flughafengelände. Diese sollte laut Masterplan langfristig über ein sog. „Passenger Transport System“ („PTS“) erfolgen. Das „PTS“ wurde im Masterplan als „wesentlicher Bestandteil der Entwicklung des BER zu einem intermodalen Verkehrsknotenpunkt entlang der Entwicklungssachse Airport City / Fluggastterminal,

⁸⁶⁷ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 18.

⁸⁶⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 30.

⁸⁶⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 16.

⁸⁷⁰ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 9.

Midfield Gardens und Airgate“⁸⁷¹ beschrieben, das die Quartiere effizient mit Bahnhof und Terminal sowie untereinander verbinde. Ein entsprechendes Transportsystem weise wesentliche Vorteile gegenüber der Alternative eines Bus-Shuttle-Systems auf.⁸⁷² Ein solches Bus-Shuttle-System sei lediglich als Überbrückungslösung vorgesehen.⁸⁷³ Konkrete Pläne für die Realisierung des „PTS“ liegen nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschuss noch nicht vor. Der Masterplan sieht insofern „vertiefende Untersuchungen zu technischer, baulicher und wirtschaftlicher Machbarkeit“ vor.⁸⁷⁴

cc. Individualverkehr

Im Zusammenhang mit dem Individualverkehr sollte laut Masterplan auf die prognostizierte steigende Parkraumnachfrage mit der Schaffung weiterer Stellplatzkapazitäten reagiert werden: Für Langzeitparker sollten ausgelagerte Stellplatzkapazitäten in den Quartieren Midfields Gardens, Airgate und im Bereich der Service Area West geschaffen werden.⁸⁷⁵ Für Kurzzeitparker war dagegen eine Konzentration in der terminalnahen Airport City vorgesehen, wo ein Angebot von 14.000 terminalnahen Stellplätzen geschaffen werden sollte.⁸⁷⁶ Gleichzeitig sollten als Reaktion auf den steigenden Stellplatzbedarf bei den Beschäftigten des BER rund 7000 Stellplätze in Parkhäusern im östlichen Midfield Gardens realisiert werden.⁸⁷⁷

Darüber hinaus wurde mit Blick auf den Individualverkehr eine Simulation zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Straßensystems durchgeführt. Dabei konnten keine wesentlichen Defizite im Bereich der Terminalvorfahrt, Airport City und Midfield Gardens nachgewiesen werden.⁸⁷⁸ Dagegen wurde die bestehende Infrastruktur zur Anbindung der Parkbereiche im östlichen Teil des Quartiers Midfield Gardens als „nicht ausreichend leistungsfähig“ qualifiziert.⁸⁷⁹ Dort sei ein Ausbau der Zu- und Abfahrtsstrecken der geplanten Parkhäuser erforderlich. Handlungsbedarf bestehe insofern aber erst ab 2025. Ein zusätzliches Risiko für die verkehrliche Erschließung stellten die an das Gelände der FBB angrenzenden Entwicklungsgebiete dar. Das hohe Verkehrsaufkommen dieser Entwicklungsgebiete wirke sich negativ auf das Bestandsnetz und die Erreichbarkeit des Flughafens aus. Insofern würden weitere Untersuchungen notwendig.⁸⁸⁰

In Bezug auf die straßenseitige Anbindung äußerte sich der Zeuge Teschner in Bezug auf drohende Engpässe wie folgt:

Zeuge Bertram Teschner: „Es werden Engpässe auftreten, die insbesondere durch die Bevölkerungsentwicklung im Land Berlin, die ja sehr positiv ist, als auch der Kommunen im Umfeld stattfinden, sicher auf diese maßgeblichen Korridore der Autobahn und der einstrahlenden Bundesstraßenstrecken. Wenn Sie die Studie dort

⁸⁷¹ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 82.

⁸⁷² Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 83.

⁸⁷³ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 81 f.

⁸⁷⁴ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 85.

⁸⁷⁵ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 85.

⁸⁷⁶ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 85.

⁸⁷⁷ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 81.

⁸⁷⁸ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 83.

⁸⁷⁹ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 83.

⁸⁸⁰ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 83.

vorliegen haben von der IHK – Engpassanalyse –, dann sehen Sie da diese bunten Bilder, die eine sehr hohe Belastung auf den Autobahnen, insbesondere der A 100 und der A 113, ausweisen, die aber auch an einigen Knotenpunkten insbesondere an den Grenzstellen zwischen Berlin und Brandenburg Engpasssituationen dann ausweisen.⁸⁸¹

Es gebe dort „Optimierungspotenziale“, diese bezögen sich aber nicht ausschließlich auf die Anbindung des Flughafens:

Zeuge Bertram Teschner: „Dass es ja immer Optimierungspotenziale gibt, das ist ja in der Tat richtig. Es ist ja auch so, dass die Straßen stark belastet sein werden, was die Erschließung des Flughafens angeht, aber das nicht ursächlich durch den Flughafen bedingt, sondern insbesondere durch die verkehrlichen Entwicklungen der Kommune. Eine Großstadt erzeugt sehr, sehr viel Verkehr, das hat erst mal nichts mit dem Flughafen zu tun, und allein diese Grundlast, die wir auf den Straßen hier sehen, ist eine sehr, sehr hohe. Wenn man sich das anschaut: Was tut denn der Flughafen als Zusatzbelastung auf den einzelnen Strecken? –, dann sieht man zum Beispiel auf der A 100: Wenn man in Richtung Tempelhofer Damm guckt, ist der Flughafenverkehr ein Anteil von ungefähr fünf Prozent, so in dieser Größenordnung liegt das. Also insofern ist der Flughafenverkehr erst mal nicht ursächlich für Verkehrsprobleme und Engpasssituationen auf den Berliner Autobahnen. Und natürlich stellen wir alle fest – und das haben Sie den aktuellen Diskussionen ja auch entnommen –, dass das Auto sehr viel Platz wegnimmt, neben dessen es ja auch sehr klimaschädlich ist, und dass man einen Wechsel braucht, um diesen Verkehr, der jetzt entsteht, stauungsfrei abwickeln zu können. Und deswegen ist der Versuch – und das halte ich auch für eine sehr kluge Vorgehensweise – gewesen, durch ein sehr, sehr attraktives ÖV-Verkehrssystem die entsprechende Erschließung vorzunehmen, und da kann, glaube ich, der Flughafen insofern gemeinsam mit dem VBB und dem Land Berlin und dem Land Brandenburg behaupten, dass man da eine sehr optimale Erschließung des Flughafens vorgenommen hat in alle Richtungen.“⁸⁸²

Ferner drohe infolge der Eröffnung des Flughafens, anders, als in den Studien zu Spitzenzeiten angenommen, eine nicht-ganztägige Auslastung:

Zeuge Bertram Teschner: „Na, so weit würde ich nicht gehen, dass wir dann die Spitzenzeiten über den ganzen Tag auffüllen. Auch der Flughafen und die Fluggäste haben einen gewissen Tagesgang, der ja auch dem geschuldet ist, dass Geschäftsreisende morgens irgendwo hinfliegen und abends zurückkommen oder umgekehrt Geschäftsreisende die Region besuchen und abends wieder zurückfahren. Also insofern haben wir auch so einen Tagesgang, der in den Spitzen stärker ist und in den Bäumen dazwischen etwas schwächer, und wir haben jetzt zum Teil auch das Glück, dass der Flughafen peripher liegt, das heißt, die Berufsverkehre der normalen Menschen nach Berlin hinein sind anders gerichtet als die der Beschäftigten, die zum Flughafen fahren. Das heißt also, die Beschäftigten des Flughafens fahren über die eher leerere Autobahn von der Stadt nach draußen, und die Pendler aus Brandenburg fahren halt morgens zur gleichen Zeit dann rein. Insofern nutzen wir da die Kapazität

⁸⁸¹ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 7.

⁸⁸² Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 11.

der Straßen schon besser aus. Aber ich glaube: Nein, das wird jetzt nicht ein Phänomen sein, dass den ganzen Tag die Autobahn verstaubt ist.“⁸⁸³

d. Veränderungen der Masterplanung seit 2017

In Bezug auf die Frage C.11 äußerte der Zeuge Hansel, dass die Fluggastprognosen jährlich aktualisiert würden.⁸⁸⁴ Die letzte Aktualisierung habe ergeben, dass mit einem etwas geringeren Anstieg zu rechnen sei, als im Masterplan ursprünglich angenommen.⁸⁸⁵ Anstatt der dort zugrunde gelegten 55 Millionen Passagiere im Jahre 2040, seien zuletzt nur noch 53 oder 54 Millionen Passagiere prognostiziert worden. Zu Anpassungen der Ausbauplanung äußerte sich der Zeuge wie folgt:

Zeuge Christoph Hansel: „Also welche Veränderungen gab es von 17 bis 20? – Ich sage Ihnen mal ein paar Themen: Die beschäftigen sich vor allen Dingen mit dem Terminal 5, weil klar wurde, wenn wir diese Kapazitäten so annehmen müssen, heißt das, wir werden das Terminal 5 noch länger in Betrieb haben müssen. Das bedeutet, in einer so maroden Infrastruktur, in der sich das Terminal 5 befindet, können wir nicht nur darauf setzen, dass es ein, zwei Jahre irgendwie funktioniert, sondern wir müssen zum Teil grundhaft einige Projekte dort durchziehen. Einige dieser Maßnahmen sind auch passiert. Als Beispiel: Wir haben das Terminal ursprünglich B, jetzt heißt es glaube ich L, entsprechend ertüchtigt und modernisiert. Wir haben das Pier 3a modernisiert in den letzten drei Jahren. Wir haben ein Provisorium geschaffen, damit wir das überhaupt machen können. Das ist dieser provisorische Warteraum, der jetzt ab Ende November bzw. Mitte Dezember zurückgebaut wird, also an den Positionen 57. Wir haben an der Vorfahrt etwas gemacht. Aktuell wird gerade die Bushalfe fertiggestellt, also in den letzten Zügen, um dort die Erreichbarkeit zwischen Terminal 5 und Terminal 1 und 2 zu verbessern mit dem Bus. Das sind Themen gewesen, die jetzt in Schönefeld – mal ganz grob – dort deutlich verändert worden sind. Wir haben an der Konfiguration des Terminals 3 vor allen Dingen im zeitlichen Verzug noch etwas gedreht. Also das Terminal 3 ist noch mal etwas nach hinten gerückt, jetzt auf die Jahre 2030, so Anfang dieses Jahres. Sie wissen, wir haben dann auch gesagt, aufgrund der Coronakrise, dass wir diese Maßnahme um zwei bis vier Jahre zurückstellen. Vielleicht erst mal so viel. Ansonsten fragen Sie noch weiter.“⁸⁸⁶

6. Kosten des Ausbauprogramms

In Bezug auf die bisher im Rahmen des Flughafenausbaus entstanden Kosten äußerte der Zeuge Hansel, dass es sich dabei um das bereits unter dem Geschäftsführer Dr. Mühlendorf freigegebene Budget von 700 Millionen Euro gehandelt habe.⁸⁸⁷

⁸⁸³ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP18/29, S. 13.

⁸⁸⁴ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 30.

⁸⁸⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 34.

⁸⁸⁶ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 15.

⁸⁸⁷ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 15.

Zeuge Christoph Hansel: „Ja, wir reden über das Ausbauprogramm. Ist quasi Phase 1 des Masterplans geworden. Das heißt, sprich, die bereits bekannten 700 Millionen, im Wesentlichen. Das sind im Wesentlichen diese 700 Millionen.“⁸⁸⁸

Hinsichtlich der prognostizierten Kosten der Umsetzung des Masterplans äußerte der Zeuge Wilmsen, dass ihm eine „Gesamtsumme“ nicht bekannt sei:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Wir haben Einzelelemente diskutiert in 2019, es hat aber für mich zumindest ersichtlich kein Gesamtbild gegeben in der Frage: Wenn man alle Elemente, die im Masterplan 2040 stehen – was würde das unterm Strich bedeuten? – Das ist auch nicht das Verständnis in der FBB gewesen, nach dem Motto: Wir setzen genau das so um –, weil ja viele Geschäftsmodelle zum heutigen Zeitpunkt gar nicht entschieden werden können. Also die Frage: Vergebe ich Grundstücke im Erbbaurecht oder nicht? Verkaufe ich sie? Wie entwickeln sich Werttreiber dieser Grundstücke? – Die sind ja völlig offen, insofern gibt es eine Fülle von Einflussfaktoren, die man nicht abschließend bewerten kann, um zu sagen: Was kostet es dann in Summe wirklich? Und was davon kostet es am Ende die FBB? Wir haben einzelne Elemente diskutiert, ja, die Größenordnung eines Terminal 3 ist natürlich im Entwicklungsprozess Gegenstand von Diskussionen im Hause gewesen. Wir wissen auch, was Anpassungsmaßnahmen in Schönefeld-alt für einen Umfang haben, aber zu sagen, es gibt ein Werk mit einer Zahl, die am Ende ausdrückt, was der Masterplan 2040 kostet, ist mir in der Form nicht bekannt.“⁸⁸⁹

Auch der Zeuge Hansel, verwies insofern darauf, dass es sich dabei um ein „Finanzmodell“ handele.⁸⁹⁰ Zur Erarbeitung einer Kostenprognose mit der Finanzabteilung äußerte er sich wie folgt:

Zeuge Christoph Hansel: „Die Infrastrukturplanung – so hatte ich es ja auch in meinem Eingangsstatement kurz erläutert – wird abgestimmt mit allen Bereichen. Dieser Masterplan ist ein Zusammenschluss, der unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Bereiche, konsolidiert, und dann entsprechend auch die Fortschreibung. Das, was daraus entsteht, ist eine sogenannte – ich hatte es eben schon erwähnt – Capex-Liste, also eine Kapazitäts- und auch grobe Kostenannahmen zur Herstellung dieser Infrastruktur. Das wird dem Finanzbereich übergeben, und der Finanzbereich arbeitet das dann entsprechend ein in seinen Businessplan. Das ist das Instrument, was Sie ja vermutlich auch kennen. Dieser Businessplan ist auch eine Vorausschau über 20 Jahre. Dieser Businessplan wird allerdings ausschließlich von dem F-Bereich bearbeitet, und da kommen natürlich Themen rein wie Abschreibung, wie Steuern, wie andere Themen, die jetzt erst mal für die – für mich erst mal keine, also als Infrastrukturplaner nur bedingt eine Rolle spielen. Ich liefere quasi zu, was dort an Infrastruktur benötigt wird, und die Frage, in welcher Form es dann auch im Businessplan enthalten ist – mit welchen Parametern entsprechend –, ist dann etwas, was der Finanzbereich dann weiter bearbeitet.“⁸⁹¹

⁸⁸⁸ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 29.

⁸⁸⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 119.

⁸⁹⁰ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 44.

⁸⁹¹ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 35.

Kritisiert wurde an dieser Stelle insbesondere der fehlende Fokus auf die Erlösstruktur im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Ausbauplanung:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Wir erleben aktuell ja in Corona, wie schnell sich Prämissen verändern können. Flughäfen haben vor zehn Jahren auf die Karte gesetzt, das eigene Geschäftsmodell – jedenfalls die großen Flughäfen – um den Faktor Airport-City zu erweitern. Auch dafür hat man ja zumindest flächenmäßig mit dem BER sehr frühzeitig Sorge getragen. Aber der reine Abverkauf oder die reine Gewährung von Erbbauzinsmodellen für Immobilienentwicklungsprojekte, die funktioniert an Flughäfen ja nicht nur, weil es ein Flughafen ist und weil da geflogen wird. Sie hängt dazu auch noch sehr stark vom Verkehrsmix eines jeweiligen Flughafens ab, und diese Entwicklung von Immobilienkonzepten – das erleben wir ja jetzt gerade durch Corona –, die muss man, glaube ich, völlig neu und völlig anders bewerten. Wir haben auch in München sehr lange Zeit darauf verwandt, dieser Idee, diesem Thema ein Thema zu geben: Was ist eigentlich an einem Flughafen als USP wichtiger und anders als in den benachbarten Gewerbegebieten in den kommunalen Anrainergemeinden? – Und ich glaube, dass diese Idee bis heute für den BER fehlt. Ja, es sind Flächen reserviert im Masterplan. Es gibt auch Aussagen über Größenordnungen von Immobilienentwicklungskonzepten. Aber die schlüssige Idee: Warum sollte sich jemand entscheiden, in eine Immobilie, in welchem Geschäftsmodell auch immer, am BER zu investieren? Welche Rolle spielen Büroimmobilienkonzepte an Flughäfen eigentlich noch in der Zukunft? – Ich glaube, dass der Masterplan hier zwar einen baulichen, strukturellen Rahmen gegeben hat, aber dass die inhaltlichen Elemente, was die einzelnen Funktionsthemen eines solchen Masterplans angeht, deutlich weiterentwickelt werden müssen. – In dieser Hinsicht habe ich auch Fragen gestellt, und die haben wir auch sehr intensiv in der FBB intern diskutiert.“⁸⁹²

Die Kosten für den Masterplan 2040 haben die Gesellschafter überdies mit einer Patronatserklärung abgesichert:

Zeugin Solveig Gute: „Und der letzte Gesellschafterbeschluss bezog sich dann auf den Masterplan 2040, wo dann noch mal klargestellt wurde: Ja, soweit sich aus dem Masterplan oder aus Investitionen oder Ausgabe, die man bereits heute oder im Lauf der nächsten Jahre für den Masterplan tätigt, bis zum Jahr 2026, dass da der Gesellschafter im Notfall einspringt, danach nicht mehr, weil man dann schlicht natürlich auch entscheiden kann: Wir führen die Investitionen nicht durch, oder wir erweitern nicht auf die nächste Stufe, wir belassen es bei der dann bestehenden Kapazität.“⁸⁹³

7. Status der Erweiterungsmaßnahmen zum Ende des Untersuchungszeitraums

Der Untersuchungsausschuss versuchte zu ermitteln, welche Maßnahmen in Bezug auf die Planung und Durchführung der Kapazitätserweiterung bis zum Zeitpunkt des zweiten Erweiterungsbeschlusses konkret ergriffen wurden.

⁸⁹² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 101.

⁸⁹³ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 53.

Der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld gab diesbezüglich an, dass sich während seiner Amtszeit bis zum März 2017 die Kapazitätserweiterung noch in der Planungsphase befunden habe. Ausführungsmaßnahmen seien dagegen noch nicht vorgenommen worden.⁸⁹⁴

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir haben regelmäßige Planungsunden zusammen mit der LuBB gehabt, um diesen Masterplan aufzustellen. Der Masterplan ist erst im Herbst 2016 mit dem Aufsichtsrat diskutiert worden. Demzufolge wurden im Endeffekt nur Plausibilitätsstudien und Machbarkeitsstudien, aber noch keine Umsetzungen gemacht. Das einzige Projekt, das zu dem Zeitpunkt vollständig fertiggestellt worden ist und auch noch zu meiner Zeit vergeben wurde, ist der Interimsregierungsflughafen und die dazugehörige Stellfläche davor und die Anlagen, die dazugehören.“

Zwischenzeitlich ist der Bau des „T2“ abgeschlossen. In Bezug auf die weitere Ausbauplanung äußerte sich der Zeuge Hansel angesichts der Lage am Ende des Untersuchungszeitraums indes zurückhaltend:

Zeuge Christoph Hansel: „Das ist der bisherige Masterplan. Wir sind aber dabei, ihn noch mal grundhaft, auf Grund der neuen Situation, erst mal zurückzustellen, einige Maßnahmen, und noch mal grundhaft deren Notwendigkeit zu überprüfen.“⁸⁹⁵

Ferner:

Zeuge Christoph Hansel: „Ich kann Ihnen – – Corona wirft uns sozusagen noch mal in eine ganz andere Dimension zurück. Wir müssen grundhaft überlegen, wie wir mit der Infrastruktur, also welchen Ausbau wir weiter betreiben wollen und wie wir uns weiter entwickeln wollen. Diese Fragen sind aber alle im Moment zurückgestellt, oder die Aussagen des Masterplans. Unter anderem hatte ich eben schon gesagt, der Ausbau eines T3 ist mindestens zwei bis vier Jahre zurückgestellt. Wir müssen diese Zeit nutzen, um zu schauen: Was heißt das für die zukünftigen Prognosen?“⁸⁹⁶

8. Eröffnungskapazität und Aufnahme des Passagiervolumens aus Tegel

Ein besonderes Augenmerk der Untersuchungen lag auf der Eröffnungskapazität des BER, insbesondere auf der Frage, ob man in der Lage sein würde das Passagieraufkommen des Flughafen Berlin-Tegel (TXL) im BER unterzubringen um den Standort Tegel planmäßig zu schließen. Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup zeigte sich insgesamt überzeugt von der ausreichenden Eröffnungskapazität, räumte aber auch ein, das mögliche Kapazitätsengpässe bewusst in Kauf genommen worden seien, um die Terminalfertigstellung zu priorisieren:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben den Engpass. Wir kennen ihn schon relativ lange. Wir haben bewusst entschieden, diesen Engpass jetzt nicht zu beseitigen, weil wir fertiggbauen wollen. Und wir werden nach

⁸⁹⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 75.

⁸⁹⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.10.2020, WP 18/31, S. 30.

⁸⁹⁶ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.10.2020, WP 18/31, S. 31.

Nutzungsgenehmigung des Gebäudes sofort die Gepäckförderanlage um zwei Bänder ergänzen. Die planerischen Dinge werden zurzeit bereits vorbereitet.“⁸⁹⁷

Konkret waren für das Jahr 2020 im Einsetzungszeitpunkt 37 Millionen Passagiere prognostiziert.⁸⁹⁸ Angesichts der laut Masterplan vorgesehenen Eröffnungskapazität des BER von etwa 40 Millionen Passagieren, ging der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup davon aus, das entsprechende Passagieraufkommen bewältigen zu können.⁸⁹⁹ Allein der Terminal 1 halte eine Kapazität von 22 Millionen Passagieren bereit, was dem tatsächlichen Passagieraufkommen am Flughafen Berlin-Tegel entspreche. Zusätzlich stünden planmäßig die Terminals des ehemaligen Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) mit einer Kapazität von 13 Millionen Passagieren und voraussichtlich auch der Terminal „T2“ mit einer Kapazität von 6 Millionen Passagieren zur Verfügung.⁹⁰⁰

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich kann auch eindeutig positiv beantworten, dass wir Tegel ohne das Terminal T2 eins zu eins im Terminal T1 unterbringen.“⁹⁰¹

Die Passagierzahlen des Flughafen Berlin-Tegel könnten auch für den Fall, dass der Terminal „T2“ nicht rechtzeitig zur Eröffnung des BER fertig werden sollte im Terminal 1 untergebracht werden. Zur Notwendigkeit der Fertigstellung des Terminals „T2“ äußerte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wenn ich etwas unpräzise beantworten würde, wäre es: nice to have. Er ist für den Umzug nicht erforderlich, aber es ist bei Flughäfen immer gut, wenn man ein bisschen Reserve hat.“⁹⁰²

III. Errichtung des Terminals „T2“

Die mittelfristige Bedarfsplanung sah bereits seit 2015 die Errichtung eines weiteren – in den dortigen Plänen als „T1-E“ bezeichneten – Terminalgebäudes vor, dessen Fertigstellung ursprünglich für die Jahre 2021/2022 anvisiert wurde. Der Aufsichtsrat stimmte im Juli 2016 zunächst einer Realisierung des Projekts 4/Terminal „T1-E“ und Parkhaus „P9“ im Ausbauprogramm BER mit einem Budget i.H.v. rd. 199,4 Mio. Euro zu.⁹⁰³ Unter dem neuen Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup stimmte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Sommer 2017 der Errichtung eines im Zusammenhang mit der Masterplanung neukonzipierten – nunmehr als „T1-E light“ bezeichneten – neuen Terminals zu, das Kapazitäten für 6 Millionen Passagiere vorsah.⁹⁰⁴ Das durch die Generalunternehmerin ZECH-Bau GmbH („ZECH GmbH“) errichtete – mittlerweile als „T2“ bezeichnete – Gebäude wurde im Jahre 2020 schlüsselfertig abgenommen. In Hinblick auf den Fragenkom-

⁸⁹⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 19 f.

⁸⁹⁸ Erläuterungsbericht zum „Masterplan BER 2040“, I (FBB) Bd. 2, Bl. 11.

⁸⁹⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 29.

⁹⁰⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 24.

⁹⁰¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 29.

⁹⁰² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 50.

⁹⁰³ Protokoll der 134. Sitzung des Aufsichtsrates am 8.7.2016, I (FBB) Bd. 45, Bl. 13.

⁹⁰⁴ Beschluss AR FBB 2017/141 Nr. 5, Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates, I (FBB) Bd. 6, Bl. 280.

plex C.8 beschäftigte sich der Untersuchungsausschuss insbesondere mit Planung, Auftragsvergabe, Baufortschritt und Kosten des Terminalgebäudes.

1. Planungsprozess und Vergabeverfahren

Nachdem der Bau eines weiteren Terminals bereits seit 2015 angedacht gewesen sei, habe sich im Rahmen der „intensiven Beschäftigung mit der Masterplanung“ die Notwendigkeit ergeben, die ursprünglichen Planungen des Terminals „T1-E“ zu überarbeiten.⁹⁰⁵ Der Zeuge Hansel erläuterte im Untersuchungsausschuss, dass dies insbesondere deshalb erforderlich gewesen sei, weil die dortigen Kapazitäten bereits zur im Jahre 2020 vorgesehenen Eröffnung des Fluggastterminals zur Verfügung stehen sollten:

Zeuge Christoph Hansel: „Das mit der Startkapazität von 22 bis 23 Millionen im T1, also quasi ein einfaches Ausziehen aus Tegel, also quasi Überklappen von Tegel auf BER, das war von Anfang an klar und dass es auf jeden Fall auch Schönefeld noch länger bedarf. Insofern war klar, einen T2, damals noch T1 light oder T1E, muss schneller kommen. Die ursprüngliche Konfiguration hätte aber bedeutet, dass frühestens Mitte/Ende 22 dieses T1E fertig gewesen wäre, unter anderem auch falsche Positionierung usw., also räumliche Verortung. Insofern war klar, dann wird es nicht aufgehen können, unter der Maßgabe einer Inbetriebnahme des BER Ende 20. Insofern war klar, wir werden das T2 anders konfigurieren müssen, einfacher gestalten müssen, damit es schneller umsetzbar ist und ein reines Funktionsterminal wird.“⁹⁰⁶

Im Zuge der Neukonzeptionierungen des Terminals sei ein anderer Standort gewählt worden und man habe sich für eine einfachere Bauweise entschieden.⁹⁰⁷

Zeuge Christoph Hansel: „Es wurde abgespeckt, zum einen, um Kosten zu sparen, zum anderen, um schneller zu sein. Das war ein wesentliches Kriterium, schneller zu sein.“⁹⁰⁸

Dabei sei die „Funktionalität des Gebäudes“ aber – anders als es bei der Planung des Fluggastterminals der Fall gewesen sei – nicht verändert worden.⁹⁰⁹

Zeuge Christoph Hansel: „Also die Funktionalität dieses Gebäudes mit all seinen Parametern war selbstverständlich klar. Die spezifischen Einzelfragen, die sich dann in der HOAI-Planung festmachen, also wo Architekten dann genau gucken: Sind es jetzt dort drei Sicherheitsspuren oder fünf oder sechs oder sieben, die notwendig sind? Also die Konzeptionierung, die war klar, aber die Frage, wie es dann nachher möglicherweise in Absprache mit der Bundespolizei usw. noch zu Veränderungen kommt in einem Planungsprozess, was normal ist, Sie können am Anfang – – Die Planung vertieft sich ja von Schritt zu Schritt. Da mag es vielleicht noch Punkte

⁹⁰⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 26.

⁹⁰⁶ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 21.

⁹⁰⁷ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 6.

⁹⁰⁸ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 20.

⁹⁰⁹ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 18.

gegeben haben, die nicht so klar waren. Insofern kann ich PwC nur zum Teil nachvollziehen.“⁹¹⁰

a. Ausschreibungsverfahren

In Bezug auf das Ausschreibungsverfahren schilderte der Zeuge Wilmsen im Ausschuss, dass ursprünglich geplant gewesen sei, die Planungen bis zur Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) durch einen Generalplaner vornehmen zu lassen und mit der verbleibenden Planung und der (schlüsselfertigen) Ausführung einen Totalunternehmer zu beauftragen. Hiervon habe man aus zeitlichen Gründen Abstand genommen, um die Eröffnung bereits im Jahre 2020 zu ermöglichen. Stattdessen habe man sich entschlossen, „die Entwurfs- und Genehmigungsplanung selbst durchzuführen und zu beauftragen“.⁹¹¹ Man habe entschieden, statt eines Totalunternehmers einen Generalunternehmer zu beauftragen, das Vergabeverfahren parallel zu den noch ausstehenden Planungsleistungen durchzuführen und die Ergebnisse in das Vergabeverfahren einfließen zu lassen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Da das unter zeitlichen Aspekten natürlich Hand in Hand gehen musste, hat man während des Vergabeverfahrens für die Generalunternehmerleistung noch geplant, hat Planungsergebnisse aus der Entwurfsplanung insbesondere in das Vergabeverfahren einfließen lassen; das auch in einer sehr klaren Transparenz mit den Bietern dieses Vergabeverfahrens.“⁹¹²

Der Zeuge Obladen bestätigte, dass die Ausschreibung auf der Grundlage der Entwurfsplanung „mehrstufig“ erfolgt sei⁹¹³ und beschrieb die Verhandlungen mit den Bietern:

Zeuge Frank Obladen: „Das heißt die FLB war bezogen auf die Entwurfsplanung, die ist ja gemeinhin etwas gröber als die spätere Ausführungsplanung. Auf der Basis ist das erste Angebot der Bieter eingegangen. Wir haben das verhandelt, wir haben in mehrtägigen Workshops die Planung besprochen und angekündigt – in der Zeit war ja die Planung auch wieder fortgeschritten –, dass eine Überarbeitung der GU-Angebote auf Basis der Ausführungsplanung dann zu erfolgen hatte. Das ist dann auch passiert. Die zweiten Angebote sind dann auf Basis der sich konkretisierenden Ausführungsplanung erstellt worden und eingegangen. Änderungen hat es in der Phase nicht mehr gegeben. Das spielte sich im Vorentwurf ab – oder in ganz geringem Umfang. Aber das haben wir in unserer Stellungnahme zum PwC-Gutachten dargelegt.“⁹¹⁴

Die Entscheidung für dieses Verfahren sei laut dem Zeugen Wilmsen dabei „unter einem sehr, sehr starken Zeitdruck“ getroffen worden, um die Vergabe im September 2018 zu ermöglichen.⁹¹⁵ Das Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß wies in der Aufsichtsratssitzung im Juli 2018 ob der ambitionierten Terminplanung für den Bau und die Inbetriebnahme des T2

⁹¹⁰ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 17 ff.

⁹¹¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

⁹¹² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

⁹¹³ Zeuge Obladen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 95.

⁹¹⁴ Zeuge Obladen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 78 f.

⁹¹⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 114.

darauf hin, dass verschiedene Prämissen für die Abwicklung der Vergabe und die Auftragsübernahme durch den Generalplaner, u.a. bezüglich der Bereitstellung aller erforderlichen Planungsunterlagen, vorgenommen werden sollten, um etwaigen Termin- und Nachtragsrisiken von Beginn an entgegenzuwirken. Zudem sollte eine differenzierte Kostenbetrachtung durchgeführt werden, um Mehrkosten im weiteren Projektverlauf zuvorzukommen.⁹¹⁶ Bezüglich der Auswahl der Generalunternehmerin äußerte die Zeugin Fölster, dass seitens der Bauabteilung offensichtlich keine Bedenken hinsichtlich der Kompetenz der ZECH GmbH bestanden hätten.⁹¹⁷

b. Planungsmängel

Der Zeuge Wilmsen gab an, dass sich das Projekt bei seinem Eintritt in die Flughafengesellschaft im Dezember 2018 folglich „in den Startlöchern der Realisierung“ befunden habe.⁹¹⁸ Allerdings sei die Planung zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen gewesen.⁹¹⁹

Zum Jahreswechsel 2018/2019 seien zudem Mängel bei der Planung des Generalplaners offenkundig geworden, auf die insbesondere der Generalunternehmer aufmerksam gemacht habe.⁹²⁰ Problematisch sei dabei insbesondere die Planung der Schnittstellen im Bereich der Technischen Gebäudeausstattung gewesen.

Zeuge Carsten Wilmsen: „Für mich waren die Planungsunterlagen nach erster Einsichtnahme zunächst mal plausibel. Sie waren weitgehend vollständig. Dass sie untereinander – gewerkebezogen – nur unzureichend koordiniert waren, das hat sich dann erst in den folgenden Monaten herausgestellt und insbesondere, weil natürlich die Firma Zech Bau als zuständiges Bauunternehmen den Finger völlig zu Recht an vielen Stellen in die Wunde gelegt hat.“⁹²¹

Die Planungsmängel erklärte der Zeuge Wilmsen im Untersuchungsausschuss wie folgt:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Die Defizite, die man sicher ansprechen muss, bestehen darin, dass man aus meiner Sicht mit einer Funktionalausschreibung dieses Gebäudes ja mal gestartet ist und dann – um es deutlich zu sagen – im Schweinsgalopp in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eingestiegen ist. Diese Entwurfs- und Genehmigungsplanung des Architekten in 2018 hat sich dann im Rahmen der Realisierung doch an vielen Stellen als sehr lückenhaft erwiesen. So gut wir im Bereich der Funktionalplanung gewesen sind, so gut die Planungsergebnisse auch im Bereich der Rohbauplanung waren, so schwach waren die Planungen im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung. Das hat uns von Beginn an auch mit dem Generalunternehmer sehr, sehr intensiv beschäftigt, dass wir Planungen haben vertiefen müssen baubegleitend in den Bereichen Sprinkler, in den Bereichen

⁹¹⁶ Protokoll der 147. Sitzung des Aufsichtsrates am 13.7.2018, I (FBB) Bd. 119, Bl. 1.

⁹¹⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 18.

⁹¹⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

⁹¹⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

⁹²⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 113 ff.

⁹²¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 106.

Elektrotechnik, Elektroplanung, in den Bereichen Tragwerksplanung, aber auch an einigen Stellen im Bereich der sicherheitsgerichteten Gewerke.“⁹²²

Diese erforderlichen Planungsleistungen seien in der Folge bei dem Generalunternehmer selbst in Auftrag gegeben und auch vergütet worden.⁹²³ Insofern habe sich die ZECH GmbH als glückliche Wahl entpuppt, da das Unternehmen über einen eigenen Planungsstab verfüge, was nicht mehr unbedingt üblich sei.⁹²⁴ Die mangelhaften Planungsleistungen des Architekten seien laut dem Zeugen Wilmsen gegenüber dem Generalplaner angezeigt worden. Die Geltendmachung von Regressansprüchen wegen der Mehrkosten aufgrund der zeitlichen Verzögerungen und der ersatzweise beim Generalplaner in Auftrag gegebenen Planungsleistungen ziehe man insofern in Betracht.⁹²⁵

2. Beauftragung eines Generalunternehmers und Vertragsgestaltung

Die Entscheidung für die Vergabe an einen Generalunternehmer sowie die – im Vergleich zum Fluggastterminal – funktional ausgerichtete Gestaltung wurden vor dem Untersuchungsausschuss als Teil eines Lernprozesses aus den vorausgegangenen Erfahrungen mit der Errichtung des Hauptgebäudes beschrieben. So äußerte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup im Untersuchungsausschuss:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Nicht nur mit der Entscheidung für ein Generalunternehmen verlassen wir beim Terminal 2 lang verfolgte Pfade. Auch Architektur und Funktionalität unterscheiden sich deutlich vom Hauptterminal. Das T2 ist ein hochfunktionales, aus dem Industriebaustandard entwickeltes Gebäude. Es ist zwar weit weg von einer einfachen Blechkiste, will aber ganz bewusst keine Kathedrale des Verkehrs, kein repräsentatives architektonisches Statement wie das große Terminal sein.“⁹²⁶

Ähnlich bewertete der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld die Notwendigkeit einer Vergabe an einen Generalunternehmer. Die Flughafengesellschaft sei ohne einen Generalplaner im Ergebnis mit der Errichtung des gesamten Flughafens überfordert gewesen.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Ein Flughafen ist zum Ausführen eines Flughafens, für den operativen Betrieb eines Flughafens zuständig, ein Flughafen kann im Endeffekt kleinere Baustellen in einem Flughafen abdecken – so etwas wie ein Terminal D2, was wir gebaut haben. Das kann ein Flughafen selber. Aber für jedes größere Gebäude, sei es das Interimsterminal, sei es das Gebäude T2 oder damals T1E, für all diese Gebäude brauchen Sie einen Generalunternehmer, der die Generalplanung macht und die Generalsteuerung, der auch die Erfahrung aus anderen Großprojekten hat, der mit Erfahrung weiß, wie so etwas funktioniert. Sie haben selber bei der Elbphilharmonie gesehen: Da gab es einen Generalunternehmer.“

⁹²² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

⁹²³ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 115.

⁹²⁴ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 107.

⁹²⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 115.

⁹²⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 21.

Auch da gab es Probleme, aber die hat man dann in den Griff gekriegt, weil dieses Generalunternehmen eben Erfahrung mit Problemen auf der Baustelle hat.“⁹²⁷

Demgegenüber verwehrt sich der Zeuge Wilmsen dagegen, die Beauftragung eines Generalunternehmers als Voraussetzung für den erfolgreichen Abschluss von Großprojekten zu kolportieren.⁹²⁸ Vielmehr könne auch eine Einzelvergabe sinnvoll sein, wenn die erforderliche Bauherrenkompetenz beim Auftraggeber vorliege.⁹²⁹

Zudem führte er in der Referentenrunde am 26. Februar 2019 in Vorbereitung der 151. Sitzung des Aufsichtsrates aus, dass er eine kleinteiligere Vergabe für das „T2“ bevorzugt hätte. Zu den Gründen führte er aus, dass sich die Bauunternehmen mittlerweile aufgrund der starken baukonjunkturellen Entwicklung ihre Auftraggeber zu ihren Bedingungen aussuchen könnten und sämtliche, bis dato von den Bauunternehmern in der Regel zu tragenden Risiken, inzwischen in die Kostenkalkulationen eingepreist würden. Dies habe die Konsequenz gehabt, dass Generalunternehmerzuschläge von ehemals neun bis elf Prozent auf mittlerweile 32 bis 38 Prozent gestiegen seien. Er hätte eine kleinteiligere und vernünftige Vergabe gegenüber der Ausschreibung von Großpaketen bevorzugt, die zudem Redundanzen geschaffen hätte, um den etwaigen Ausfall eines Unternehmens schneller kompensieren zu können. Auf Nachfrage erläuterte Herr Wilmsen, dass der FBB allerdings für diese Art der Ausschreibung die Bauherrenkompetenz fehle.⁹³⁰

In Bezug auf die konkrete Ausgestaltung der Verträge mit der ZECH GmbH äußerte der Zeuge Wilmsen im Untersuchungsausschuss, dass in den ursprünglichen Verträgen konkrete Fertigstellungstermine vereinbart worden seien, die „auch ein Stück weit pönalisiert“ gewesen seien.⁹³¹ Dies sei allerdings unter der Maßgabe erfolgt, dass die Flughafengesellschaft mit einer fertigen Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufwarte.⁹³² Insbesondere im Zusammenhang mit den Planungsdefiziten⁹³³ und den daraus resultierenden Bauablaufstörungen seien zur Sicherung der Terminalschiene zwei Ergänzungsvereinbarungen erforderlich geworden. Darin seien der 15. Mai 2020 als Termin für die Baufertigstellungsanzeige und der 5. August 2020 als „VOB“-Abnahmetermine schriftlich fixiert und auch incentiviert worden.⁹³⁴

3. Terminplanung

Im Juli 2017 stellte der Vorsitzende der Geschäftsführung im Sonderausschuss BER des Brandenburger Landtags den Zeitplan für die Errichtung wie folgt vor: noch im selben Jahr würde der Bauantrag eingereicht, im Jahr 2018 das Vergabeverfahren abgeschlossen und im Jahr 2019 würden die Baumaßnahmen im Wesentlichen ausgeführt. Die Inbetriebnahme sollte dann im Frühjahr 2020 erfolgen.⁹³⁵ Der Zeuge Wilmsen bestätigte in seiner Vernehmung, dass dies bei seinem Eintritt ins Unternehmen der Zeitplan gewesen und das Projekt zu

⁹²⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 45.

⁹²⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 116.

⁹²⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 116.

⁹³⁰ VII (SenFin) Bd. 391, Bl. 14.

⁹³¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 116.

⁹³² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 116.

⁹³³ Vgl. oben C.III.1.b.

⁹³⁴ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 92.

⁹³⁵ Wortprotokoll der 23. Sitzung des Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg am 10.7.2017, S. 14.

diesem Zeitpunkt bereits planmäßig vergeben gewesen sei.⁹³⁶ In der Folge aufgetretene Verzögerungen erklärte er wie folgt:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Zwei Faktoren haben uns etwas aus der Bahn geworfen, aber eben nicht viel im Terminal 2: Das eine waren die Planungsdefizite, die uns Zeit gekostet haben, auch auf der Bauseite Zeit gekostet haben. Und der zweite wesentliche Aspekt, von dem ja niemand etwas ahnen konnte, war das Thema Corona. Wir haben ja im März, April und Mai unter erschwerten Bedingungen nur bauen können. Das Thema Corona hat dazu geführt, dass mit den gesamten Einreisebeschränkungen, Quarantäneregungen auch ganze Kolonnen von Arbeitnehmern, Auftragnehmern, Nachunternehmern, ob das Polen waren, ob das Rumänen waren – – Die sind montags einfach nicht mehr zur Arbeit erschienen. Die sind alle zu Hause geblieben, weil sie Sorge hatten, dass sie nicht mehr ins Land einreisen oder ausreisen können. Wir haben unter erschwerten Arbeitsbedingungen arbeiten müssen. Ich habe das auch im Aufsichtsrat immer so erklärt: Wenn Sie früher zwei Mann in einem Hubsteiger gehabt haben, die irgendetwas gehalten haben, um es dann zu montieren im Bereich der Fassade, dann war nach Coronaausbruch nichts mehr wie vorher – Stichwort: 1,5 m oder 2 m Abstandsregelung. Wir haben an der Stelle zwei Hubsteiger einsetzen müssen. In jedem Hubsteiger stand ein Mann und hat dann eine Ecke des Blechs festgehalten.“⁹³⁷

Auf die Frage nach zeitlichen Puffern in der Planung äußerte der Zeuge Obladen, dass es solche gegeben habe:

Zeuge Frank Obladen: „Im Verfahren hatten wir vorgesehen, bis zum Mai 2020 die BOA-Abnahme zu erreichen, also entsprechend vorher die Fertigstellungsanzeige zu stellen. Im August wollten wir die VB-Abnahme mit dem Nachunternehmer durchführen, und Sie wissen selber, was eine BOA-Abnahme bedeutet: Wenn ich die habe, bin ich eigentlich bei der VB-Abnahme schon recht lange. Das heißt, ein erster Puffer, den man aber so nicht ausdrücken kann, war von Mai bis August. – Das war das, was ich mir im Projekt vorgestellt hatte. – Und der Zweite: Während dieser Phase, nachdem die BOA-Abnahme erfolgt war, sollte ja auch schon die Inbetriebnahme erfolgen. Der zweite Puffer war von August bis Oktober 20, von Anfang August bis Ende Oktober. Das waren noch mal drei Monate, die aber außerhalb der Vertragslaufzeit des GU lagen.“⁹³⁸

4. Kostenentwicklung

Im Zusammenhang mit dem Ausbauprogramm, insbesondere der Errichtung des „T2“, kam es mehrfach zu Veränderungen der dafür veranschlagten Kosten.

Der Zeuge Wilmsen stellte in Bezug auf den Eindruck, die Kosten für die Errichtung des „T2“ hätten sich von den ursprünglich veranschlagten 200 Millionen Euro zunächst auf 100 Millionen Euro reduziert und dann wieder auf 200 Millionen Euro erhöht, zunächst klar, dass

⁹³⁶ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 121.

⁹³⁷ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 121 f.

⁹³⁸ Zeuge Obladen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 89.

diese Kosten zu keinem Zeitpunkt ausschließlich das neue Terminal betroffen hätten. Es habe sich dabei vielmehr um ein „Paket mehrerer Objekte, mehrerer Maßnahmen“ des vierten Ausbauprogrammpunktes der Flughafengesellschaft gehandelt.⁹³⁹ Im Rahmen der ursprünglichen Planungen seien für dieses Ausbauprojekt, das sowohl das „T2“ (damals als „T1-E“ vorgesehen) als auch andere Objekte umfasste, rund 200 Millionen Euro veranschlagt worden.⁹⁴⁰ Angesichts der Umkonzeptionierung des neuen Terminals zum „T1-E light“ sei man Anfang 2017 davon ausgegangen, dass dieses nur noch mit 100 Millionen Euro zu Buche schlagen werde.⁹⁴¹ Im Laufe des Jahres 2017 habe man „dann irgendwann festgestellt, dass man mit den ursprünglich kalkulierten 100 Millionen nicht mehr auskomm[e], und [sei] dann auf die 200 Millionen zurückgegangen“.⁹⁴² Von diesem Budget seien wiederum mehrere Objekte und auch „zusätzliche Risikopuffer“ umfasst gewesen.⁹⁴³

Diesbezüglich erläuterte auch der für die Kostenkontrolle des Bauprojekts verantwortliche Zeuge Dr. Zacher, dass die Erhöhung des Budgets nicht notwendigerweise eine Kostensteigerung bedeutet habe: Darin sei auch eine „Risikovorsorge“ enthalten gewesen.⁹⁴⁴ Zudem habe man während des Vergabeverfahrens für das „T2“ nicht offenlegen wollen, welches Budget konkret für die einzelnen Maßnahmen vorgesehen gewesen sei:

Zeuge Dr. David Zacher: „Praktisch war es aber so, dass wir uns auch die 200 haben genehmigen lassen, aus dem Hintergrund, um gerade laufende Vergabeverfahren nicht zu gefährden und auch gar nicht zu sagen, wie viel Budget wir für die einzelnen Maßnahmen eingepreist haben. Da war es einfach auch strategisch sinnvoll, auf den Ursprungswert von diesen 200 Millionen wieder zurückzugehen.“⁹⁴⁵

Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger merkte in der Aufsichtsratssitzung im August 2018 hinsichtlich der Kostensteigerung kritisch an, „dass die Planungsprozesse für das ‚T2‘ weder Validität noch ein hohes Maß an Verbindlichkeit aufwiesen, wenn Budgets innerhalb eines Jahres erst um 100 Mio. EUR gesenkt und dann wieder in gleichem Maße erhöht würden und kritisierte ferner die noch fehlende Darstellung der Kompensation der seinerzeit für den Masterplan BER 2040 erfolgten Umwidmung.“⁹⁴⁶

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup führte bezüglich der Kostensteigerungen des Terminals „T2“ an, „dass dies einer detaillierten Analyse bedürfe, die von ihm bereits in Auftrag gegeben worden sei.“ Darüber hinaus sei die Entscheidung der Verkleinerung des Terminals um fast 50 Prozent jedoch richtig gewesen, auch wenn die angestrebte Kostenreduzierung durch die damals angespannte bauwirtschaftliche Marktlage nicht umzusetzen gewesen sei.“⁹⁴⁷

⁹³⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁴⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁴¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁴² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁴³ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁴⁴ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 59.

⁹⁴⁵ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 59.

⁹⁴⁶ Protokoll der 148. Sitzung des Aufsichtsrates am 31.8.2018, I (FBB) Bd. 120, Bl. 1 ff. (16).

⁹⁴⁷ Protokoll der 148. Sitzung des Aufsichtsrates am 31.8.2018, I (FBB) Bd. 120, Bl. 1 ff. (16).

a. Ursachen der Kostensteigerungen

Die im Untersuchungsausschuss vernommenen Zeugen führten die letzte Kostensteigerung u.a. auf die veränderten Flächenanforderungen für das Terminal zurück, die sich im Rahmen der Bedarfsabfrage mit den Gebäudenutzern im Laufe des Jahres 2017 ergeben hätten. So äußerte der Zeuge Wilmsen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Man hat die funktionalen Planungsprämissen sicherlich ein Stück weit angepasst aus dem Geschäftsbereich Operations heraus. Man ist mit der Bundespolizei ins Gespräch gegangen für die künftige Konzeption der Funktionalelemente der Bundespolizei, Sicherheitskontrollen, alles, was dazu insbesondere erforderlich gewesen ist. Man hat sich dann auch dazu entschlossen, dieses Terminal 2 grundsätzlich zweigeschossig auszubilden. In der Folge sind die Kosten, weil die Flächenanforderungen gestiegen sind, auch für dieses überarbeitete Konzept gestiegen.“⁹⁴⁸

Die Zeugin Fölster erklärte hinsichtlich der Kostensteigerung:

Zeugin Heike Fölster: „Vorher waren bestimmte Quadratmeterzahlen angenommen, die das T2 als Grundfläche hatte, und wo da eine Sicherheitskontrolle reingehet und wo die Shops sind von dem NonAviation-Bereich. Dieser T2 ist also ein zweistöckiges Gebäude, wo man dann praktisch über einen Übergang in den Nordpier geht. Und diese Annahmen sind verändert worden. Das heißt: ein anderes Setup für Non-Aviation, damit weniger Einnahmen am Ende des Tages und vielleicht auch andere Einbauten und eine andere Grundfläche.“⁹⁴⁹

Im Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling schilderte Prof. Dr. Lütke Daldrup die Problematik der reinen Budgetentscheidung, ohne vorherige Planungsentscheidung:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben im Sommer 2017 entschieden, das Budget von 200 Mio. auf 100 Mio. EUR zu minimieren, weil wir glaubten, dass das Projekt halb so groß ist wie das Vorgängerprojekt, das in Verantwortung meines Vorgängers geplant worden ist, wir mir dem halben Budget auskommen. Das war eine reine Budgetentscheidung, ohne dem eine Planungsentscheidung zu unterlegen. Diese Annahme hat sich aus zwei Gründen nicht als tragfähig erwiesen. Der eine Grund besteht darin, dass wir am Ende im Planungsprozess nicht auf die 15 000 gekommen sind, sondern am Ende 23 000 Quadratmeter BGF brauchten. Dann war klar, es ist größer als wir angenommen hatten, dann hatten wir eine Vergabesituation in einem angespannten Baumarkt, das ist ein zweiter wesentlicher Punkt.“⁹⁵⁰

Darüber hinaus benannten die im Ausschuss vernommenen Zeugen die allgemeine Kostensteigerung im Baubereich und dadurch sowie durch den Ruf des BER und Planungsunsicherheiten begründete Risikoauflösung des Generalunternehmers, als Ursache

⁹⁴⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁴⁹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 49.

⁹⁵⁰ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 14.3.2019, WP UA/Bmc 18/35, S. 29.

für die Erhöhung des Budgets.⁹⁵¹ Das „T2“ sei in einer „baukonjunkturellen Hochphase“ vergeben worden, was dazu geführt habe, dass „die eingereichten Angebote der Generalunternehmer deutlich jenseits der eigenen Kostenanschläge“ gelegen hätten.⁹⁵²

Zeuge Carsten Wilmsen: „Na, im Wesentlichen war mit dem Ziel, die Kapazität des T2 zur Inbetriebnahme des BER an den Start zu bringen, ja dadurch erschwert, dass wir, ich hatte es ja schon eingangs gesagt, in einer baukonjunkturellen Hochlastphase 2018 das Objekt am Markt platzieren mussten, dafür Angebote eingeholt haben. Und wir sind in der Generalunternehmerausschreibung natürlich, wie andernorts auch, mit der Tatsache konfrontiert worden, dass die Preise für viele Gewerke durch die Decke gegangen sind. Die Generalunternehmer haben am Ende ja das Gleiche erlebt, was ich als direkter Bauherr auch erleben würde: Ich laufe mir die Hacken ab, um überhaupt Auftragnehmer im Bereich des technischen Ausbaus, der technischen Gewerke zu finden, im Bereich der Elektrogewerke, der Sprinklergewerke, des Trockenbaus, zum Ausbau von Fliesenlegern, von Sanitäranlagen. Diese ganzen Gewerke, diese gesamten Betriebe haben eine Auftragspipeline gehabt, die, weiß ich nicht, 150 Prozent betragen hat, was die eigenen Kapazitäten angeht, die ja bis 2021 gereicht hat. Und mit der Beauftragung eines Generalunternehmers habe ich das Problem ja nur verschoben. Auch der Generalunternehmer muss sich ja dann mit Zuschlagserteilung seine Ressourcen suchen, muss Nachunternehmerverhandlungen führen, muss die Firmen binden. Und da er das zum Zeitpunkt der Vertragsgestaltung ja nicht weiß, macht er dafür natürlich Sicherheitszuschläge. Er macht Generalunternehmerzuschläge, die liegen in der Regel um zwischen 10 und 15 Prozent. Die sind für das Terminal 2 deutlich darüber hinausgegangen.“⁹⁵³

Entsprechend erläuterte auch der Zeuge Hansel im Untersuchungsausschuss, was aus seiner Sicht zu den Kostensteigerungen geführt habe:

Zeuge Christoph Hansel: „Aus meiner Sicht gibt es zwei, drei wesentliche Ursachen für das – – warum das Terminal 2 teurer geworden ist. Das eine sind die in der Zeit sehr deutlich gestiegenen Marktpreise im Baubereich; zwischen dem, was mal ursprünglich 2017 angedacht war, und dem, was dann in der Vergabe rausgekommen ist. Das wird sicherlich ein wesentlicher Punkt sein. Zweiter Punkt ist, dass zu der Zeit – das konnte man ja nicht nur bei uns beobachten, sondern auch an anderer Stelle – wir hier einen Generalunternehmer gefunden haben und der Generalunternehmer sich relativ viele Risiken eingebaut hat, das heißt, einen ziemlich hohen Risikozuschlag auch draufgeschlagen hat. Dritter Punkt ist aus meiner Sicht das bis dato nicht sehr beliebte Bauen am Flughafen BER. Das muss man leider so sagen: Aufgrund der Historie haben wir jetzt erst so langsam wieder einen Wettbewerbsmarkt an Baufirmen, die auch bereit sind, in einen Wettbewerb zu gehen. Das heißt, das Bauen am Flughafen war zu dem Zeitpunkt nicht besonders beliebt. Das ist auch ein Risikozuschlag, den Sie mitrechnen müssen, der erst jetzt über die vertrauensbildenden Maßnahmen –sage ich mal – in den letzten drei Jahren und auch durch die Inbetriebnahme natürlich ein anderes Bild bekommen hat.“⁹⁵⁴

⁹⁵¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S.120.

⁹⁵² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 93 f.

⁹⁵³ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 120.

⁹⁵⁴ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 7.

Zudem habe es im Vergabezeitpunkt kein „funktionierendes Infrastrukturmanagement“ gegeben, das eine geordnete Abfrage der Nutzeranforderungen und die Prozesse für Änderungen während der Bauzeit vorgegeben hätte.⁹⁵⁵ In diesem Zusammenhang äußerte der Zeuge Herr Struck, man sei „mit einem sehr volatilen Lastenheft ins Rennen gegangen, das sich auch in der Ausschreibungsphase deutlich immer wieder verändert [habe][...]“.⁹⁵⁶ Sowohl der Zeuge Struck selbst als auch der Zeuge Wilmsen betonten jedoch, dass das Anforderungsprofil unter hohem Zeitdruck entstanden sei.⁹⁵⁷

Zeuge Carsten Wilmsen: „Auch der Geschäftsbereich Real Estate von Herrn Hansel, auch die Masterplanung stand natürlich unter einem irrwitzigen Druck, ein Anforderungsprofil für das T2 zu erzeugen, das auch nicht auf Grundlagen zurückgreifen konnte in den Geschäftsbereichen Commercial und Operations. Also hat er hier sehr viel Arbeit reingesteckt, um im Zuge der Masterplanerstellung auch die Grundlagen für das T2 zu schärfen. Dass das T2-Anforderungs- oder -Lastenheft Lücken aufweist, das ist a) bekannt, b) unstrittig und c) aus meiner Sicht mit Blick auf die Historie auch verständlich. Wir haben diese Lastenheftlücken aber auch gemeinsam füllen können, haben sie durch konkretisierte Planung untersetzen können. [...] Beim T2 gibt es Schwächen, auch in diesem Anforderungsprofil, aber die sind nicht auf Herrn Hansel oder seinen Geschäftsbereich zurückzuführen, sondern die sind auch in noch offenen operationellen Fragen begründet bis hin zu der Frage: Welche Anforderungen hat eigentlich die Bundespolizei? Die Sicherheitskontrollen in den letzten zehn Jahren haben sich quasi im Achtmonatsrhythmus geändert. Länge, Kapazität, Durchsatzraten, technische Einrichtungen, Gewichte, Größenordnungen von Geräten – das sind offene Fragen, die wir auch im Projekt zweimal verändert haben in der Konsultation der Bundespolizei. Die waren zur Erstellung des Lastenheftes in der Form gar nicht bekannt.“⁹⁵⁸

Dennoch seien die Kostensteigerungen im Ergebnis auf die defizitäre Planung zurückzuführen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Wir haben natürlich, und der Generalunternehmer auch, das würde ich an seiner Stelle ja auch so machen, ja unterstellt, dass wir eine Planung haben, die dazu führt, dass der Generalunternehmer wie geplant, wie terminiert reibungslos bauen kann. So, und alle anderen Dinge, die dann zu einer Kostenerhöhung geführt haben, sind eben auf eine defizitäre Planung zurückzuführen, die wir ja dann versucht haben, im ersten Halbjahr 2019 auch anzupassen und zu heilen. Aber das hat nichts mit dem Generalunternehmer zu tun.“⁹⁵⁹

⁹⁵⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 7.

⁹⁵⁶ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 61.

⁹⁵⁷ Vgl. oben C.III.1.a; Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 114.

⁹⁵⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 136.

⁹⁵⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 121.

b. PwC-Gutachten zur Kostensteigerung

Am 19. Oktober 2018 beauftragte die Flughafengesellschaft die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC damit, die wesentlichen Kostentreiber im Zeitraum zwischen April 2017 und der Beauftragung der Generalunternehmerleistung im September 2018 zu identifizieren. Zu diesem Zweck sollten Projektentwicklung, -planung und -kalkulation, das Vergabeverfahren und externe Einflüsse auf das Projekt untersucht und bewertet werden.⁹⁶⁰

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft stellte in ihrem Gutachten fest, dass die Projektplanungen, insbesondere die Veränderung der Grundfläche des „T2“ zunächst keine wesentlichen Auswirkungen auf die Kostenplanung gehabt habe. Als Kostentreiber sei dagegen die Kommunikation des Budgets gegenüber Generalplaner und Projektsteuerer zu identifizieren: Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Projektes im Sommer 2017 als „T1-E light“, habe es an der konsequenten Kommunikation und vertraglichen Fixierung der Kostenvorgaben durch die Flughafengesellschaft gefehlt.⁹⁶¹ Im Vergabeverfahren habe sich darüber hinaus negativ ausgewirkt, dass die Planung noch keine Kalkulationsreife aufgewiesen habe. Die teils unklaren bzw. widersprüchlichen Vergabeunterlagen hätten bei den Bietern zu einem erhöhten Aufwand geführt, der durch die Bieter eingepreist worden sei. Außerdem hätten ein geringer Wettbewerb und die Risiken durch eine enge Terminalschiene mit pönalisierten Zwischenterminen zur Kostensteigerung beigetragen. Auch die hohen Qualitätsanforderungen hätten teilweise Kostensteigerungen begründet.⁹⁶² Zuletzt spiele der Markteinfluss als externer Faktor eine wesentliche Rolle bei der Preisbildung: Die Steigerung der Baukosten, die auf bis zu 20 Prozent quantifiziert wird, beruhe insbesondere auch auf erhöhten Personalkosten infolge des Fachkräftemangels.⁹⁶³

c. Rezeption und Konsequenzen

Das entsprechende Gutachten von PwC wurde im Projektausschuss des Aufsichtsrates vorgestellt und diskutiert. Die durch den Untersuchungsausschuss vernommenen Mitglieder des Aufsichtsrates teilten diesbezüglich überwiegend die Einschätzung, dass es Probleme im Planungsprozess gegeben habe. So äußerte der Zeuge Woop:

Zeuge Gerry Woop: „Was ich teile, ist die Einschätzung, die im PwC-Gutachten zu dem Problem der Kostensteigerung am T2 gemacht worden ist. Und Sie sehen ja in den Unterlagen, dass wir dort sehr intensiv diese Debatte eingefordert und auch geführt haben. Es hat einige Zeit gedauert, und die Flughafengesellschaft hat selbst, die Geschäftsführung, dieses Problem erkannt bei sich und hatte dieses Gutachten in Auftrag gegeben. Und wir haben es dann im Projektausschuss uns vorstellen lassen. Es gab dort gegenteilige Auffassungen von Herrn Opladen, der da seinerzeit zuständig war, und es gab gegenteilige Auffassungen auch der Geschäftsführung zu

⁹⁶⁰ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Ursachenermittlung der Kostensteigerung des Terminals 2 im Projekt 4 des Ausbauprogramms BER, I (FBB) Bd. 114, Bl. 6 f.

⁹⁶¹ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Ursachenermittlung der Kostensteigerung des Terminals 2 im Projekt 4 des Ausbauprogramms BER, I (FBB) Bd. 114, Bl. 21, 23, 27.

⁹⁶² Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Ursachenermittlung der Kostensteigerung des Terminals 2 im Projekt 4 des Ausbauprogramms BER, I (FBB) Bd. 114, Bl. 36 f.

⁹⁶³ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Ursachenermittlung der Kostensteigerung des Terminals 2 im Projekt 4 des Ausbauprogramms BER, I (FBB) Bd. 114, Bl. 41.

den kritischen Anmerkungen, die PwC dort gemacht hatte zu dem Problem im Planungsprozess. Aber ich teile da eher die Einschätzung von PwC.“⁹⁶⁴

Demgegenüber teilten die im Baubereich der Flughafengesellschaft für das „T2“ zuständigen Zeugen Wilmsen und Obladen die Einschätzung von PwC nicht uneingeschränkt. Sie kritisierten insbesondere die Auswahl des Begutachtungszeitraums, der Entwicklungen vor 2017 außer Betracht gelassen habe.⁹⁶⁵ Hierzu führte der Zeuge Obladen ergänzend im Rahmen des Projektausschusses aus, „dass die Ergebnisse des Gutachtens PwC die realen Bedingungen nicht ausreichend berücksichtigt hätten.“ Vor allem die Kritik an der Entwurfs- und Ausführungsplanung teilte er ausdrücklich nicht, da im Vorfeld der Vergabe u.a. im Rahmen von ganztägigen Workshops mit allen Bietern Gespräch zu Planungs- und Ausführungssachverhalten stattgefunden hätten.⁹⁶⁶ Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup führte überdies aus, dass grundsätzlich die Projekthistorie des Terminals „T2“ zur Kenntnis genommen werden müsse, die auch nicht mehr korrigiert werden könne. Zur Erreichung des Terminziels sei zudem der Start des Vergabeverfahrens zu einem Zeitpunkt notwendig gewesen, zu dem die Planungsphase noch nicht vollständig abgeschlossen gewesen sei.⁹⁶⁷ Die Diskrepanzen in Bezug auf die Flächenveränderungen seien unzutreffend ermittelt worden. Die Kritik an der Kommunikation des Kostenrahmens gegenüber dem Generalplaner und dem Projektsteuerer erläuterte der Zeuge Wilmsen darüber hinaus wie folgt:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Wir haben uns auch sehr intensiv mit PwC über die Frage unterhalten: Warum hat es so lange gedauert, bis man Verträge der Projektsteuerer und auch der Generalplaner nachgezogen hat? – Weil man natürlich schlicht unterschlagen hat, dass die Verträge alle schon in 2016 zum eigentlichen Ablaufpunkt des Projektes geschlossen worden sind und die Nachtragsverhandlungen für die Auftragserweiterungen des neuen Konzeptes dann durchaus nicht so ganz einfach waren. Wir hatten auch etwas andere Prioritäten, aber das waren keine Diskussionen und abweichenden Vorstellungen, die den Kern des Gutachtens am Ende infrage gestellt haben.“⁹⁶⁸

Dennoch habe das Gutachten dem Zeugen Wilmsen nach zu der Entscheidung beigetragen, „deutlich mehr Wert [...] auf die Qualität der Planungsprozesse“ zu legen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Wir haben dann eine aus unserer Sicht, glaube ich, sehr klare Schlussfolgerung der FBB ja auch im Aufsichtsrat vorgelegt und diskutiert, indem wir gesagt haben, dass wir deutlich mehr Wert in Zukunft auf die Qualität der Planungsprozesse legen müssen, dass wir deutlich mehr Wert auf das Rollenverständnis der zuständigen Geschäftsbereiche in der FBB als Beitrag in struktureller Form für solche Großbauprojekte legen müssen, dass wir uns deutlich mehr beschäftigen müssen, mit welcher Vergabestrategie man an solche Großbauprojekte herangeht, und dass wir uns fünftens auch sehr intensiv und sehr viel detaillierter mit der Frage auseinandersetzen müssen: Wie ist der Bauherr am

⁹⁶⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 59.

⁹⁶⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 94; Zeuge Obladen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 77 f.

⁹⁶⁶ Protokoll der 68. Sitzung des Projektausschusses am 23.11.2018, I (FBB) Bd. 209, Bl. 221.

⁹⁶⁷ Protokoll der 68. Sitzung des Projektausschusses am 23.11.2018, I (FBB) Bd. 209, Bl. 221.

⁹⁶⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 95.

Ende aufzustellen? – Da gibt es ja nicht richtig oder falsch. Es gibt ja auch – – Nicht alles, was Generalunternehmer heißt, ist gleichzeitig ein Erfolgsgarant, ganz im Gegenteil. Insofern haben wir uns, das kann ich versichern, sehr intensiv mit den Schlussfolgerungen, den Ergebnissen des PwC-Gutachtens auseinandergesetzt und im Wesentlichen die Punkte, die ich gerade genannt habe, dann auch dem Aufsichtsrat vorgestellt.“⁹⁶⁹

Diese Konsequenz aus dem Gutachten bestätigte der Zeuge Woop von Seiten des Aufsichtsrates:

Zeuge Gerry Woop: „Und das haben wir dann auch nach intensiver Debatte – es gab noch einige Vertagungen –, ich meine dann fünf Monate später etwa oder so in dem Umfang, haben wir das dann im Aufsichtsrat zu einer Beschlussfassung geführt, die auch wieder kontrovers diskutiert worden ist seinerzeit, um zu sagen, dass also Planungsprozesse noch mal auch anders aufzusetzen sind, dass man dort die ersten Erfahrungen, diese sogenannten Planungen der Planungen noch mal aufnimmt, dass man keine Plan- – dass man informiert immer über gravierende Änderungen auch zum Projektstatus innerhalb des Aufsichtsrates – das ist ja auch teilweise nicht erfolgt – und dass dort das Vieraugenprinzip gilt. Also, Sie sehen das in den Unterlagen. Da gibt es, glaube ich, vier Stichworte, die sozusagen eine Rolle spielen. Auch da dann die Erfahrung – Projektgesellschaft gründen. Das ist alles dann aufgegriffen worden. Insofern ist diese Kostenentwicklung des T2 Gegenstand von längeren Debatten, kritischen Nachfragen und auch entsprechenden Konsequenzen dann gewesen, die ich selber mit initiiert habe und mit Kollegen vorangetrieben habe – auf der Basis der Kritik, die PwC formuliert hat.“⁹⁷⁰

Der Untersuchungsausschuss konnte nicht abschließend klären, wie die FBB die 100 Mio. Euro Mehrkosten für das Terminal „T2“ konkret kompensieren wollte. Dieser Umstand wurde auch in der Referentenrunde am 2. Juli 2018 zur Vorbereitung der 147. Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Juli 2018 kritisiert. Hier wies der Referent Arnold darauf hin, „dass aus seiner Sicht die Absichtserklärungen hinsichtlich etwaiger Kompensationen ohne konkretere Darstellungen der FBB nicht ausreichen dürften.“⁹⁷¹

IV. Nutzung des Flughafens Berlin-Tegel

Im Zusammenhang mit der Debatte um drohende Kapazitätsengpässe am BER befasste sich der Untersuchungsausschuss auch mit einem möglichen Fortbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel. Er setzte sich dabei insbesondere mit den Konsequenzen des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ im Jahr 2017 sowie mit einem Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens und dem dortigen Investitionsbedarf auseinander.

⁹⁶⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 94; vgl. zur Stärkung der Planung auch unten F.II.3.a.

⁹⁷⁰ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 63.

⁹⁷¹ IV (SenKultEuropa) Bd. 27, Bl. 10.

1. Volksentscheid „Berlin braucht Tegel“

Parallel zur Wahl des Deutschen Bundestages am 24. September 2017 fand in Berlin der von dem Verein Pro Tegel e.V. und der FDP Berlin initiierte Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel statt.

a. Fragestellung und Abstimmungsergebnis

Die Fragestellung, die am Wahltag der Berliner Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt wurde, lautete:

„Der Flughafen Berlin-Tegel ‚Otto Lilienthal‘ ergänzt und entlastet den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern.

Stimmen Sie diesem Beschlusssentwurf zu?“⁹⁷²

Bei einer Wahlbeteiligung von 71,3 Prozent der Berlinerinnen und Berliner votierten 56,1 Prozent mit „Ja“, während 41,7 Prozent den Beschlusssentwurf ablehnten.⁹⁷³

b. Rechtliche Bewertung etwaiger Handlungspflichten

Soweit zunächst Unklarheit darüber bestand, welche konkreten Handlungspflichten sich aus dem Ergebnis des Volksentscheids für den Berliner Senat ergaben, kamen zwei Rechtsgutachten zu dieser Frage zu unterschiedlichen Ergebnissen.

Der vom Berliner Senat beauftragte ehemalige Bundesverwaltungsrichter Prof. Dr. Paetow zog in seinem Gutachten das Fazit, dass Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes in Tegel nicht ohne weiteres umsetzbar seien.⁹⁷⁴ Er führte aus, dass das Land Berlin an den per Rechtsverordnung erlassenen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung von 2003/06 und das dort verankerte Single-Airport-Konzept gebunden sei. Eine Abweichung von diesem Konzept käme nur dann in Betracht, wenn sich das Land Berlin mit der Brandenburgischen Landesregierung entsprechend einige oder die gemeinsame Landesplanung einseitig kündige. Während eine Teilkündigung – nur hinsichtlich des Flughafenstandortes – ohnehin nicht möglich sei, sei der Erlass einer eigenen landesplanerischen Regelung für das Land Berlin auch nicht empfehlenswert.⁹⁷⁵ Die eigenständige Landesplanung sei inhaltlich schwierig, zeitlich aufwendig, rechtlich risikoreich und angesichts der Bedeutung der gemeinsamen Planung im Verdichtungsraum Berlin/Branden-

⁹⁷² Bericht der Landesabstimmungsleiterin, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, B VII 4-2 – u /17.

⁹⁷³ Bericht der Landesabstimmungsleiterin, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, B VII 4-2 – u /17.

⁹⁷⁴ PAETOW, „Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids ‚Berlin braucht Tegel‘“, S. 4.

⁹⁷⁵ PAETOW, „Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids ‚Berlin braucht Tegel‘“, S. 5.

burg nicht zweckmäßig.⁹⁷⁶ Auch im Falle einer Einigung der Gesellschafter reiche zur Überwindung der bestehenden Beschlusslage ferner nicht der bloße „politische Wille“.⁹⁷⁷ Vielmehr bedürfe es der üblichen Planungsschritte, insbesondere auch einer strategischen Umweltprüfung unter Öffentlichkeitsbeteiligung sowie verschiedener Interessenabwägungen.⁹⁷⁸ Letztere könnten ermessensfehlerfrei nur dann getroffen werden, wenn am Flughafen BER tatsächlich gravierende Kapazitätsengpässe zu erwarten seien. In Bezug auf sämtliche erforderlichen Planungsmaßnahmen bestehe dabei ein erhebliches Klagerisiko, das signifikante zeitliche Verzögerungen erwarten ließe.⁹⁷⁹

Die Flughafengesellschaft selbst bezifferte die Verfahrensdauer einer Neuaufstellung der Landesentwicklungsplanung für Berlin und Brandenburg unter Aufgabe des Single-Airport-Konzepts auf mindestens zwei bis drei Jahre. Die absehbaren rechtlichen Auseinandersetzungen in zwei Instanzen vor dem OVG Berlin-Brandenburg und dem Bundesverwaltungsgericht würden mindestens zwei weitere Jahre in Anspruch nehmen. Außerdem wären für ein neues Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Tegel eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit mit Anhörungen und Abwägungen vorzunehmen. Diesbezüglich sei mit einer Verfahrensdauer von drei bis sechs Jahren zu rechnen, mindestens zwei weitere Jahre seien für die rechtlichen Auseinandersetzungen zu veranschlagen.⁹⁸⁰

Demgegenüber kam der von der FDP-Fraktion Im Abgeordnetenhaus von Berlin beauftragte Prof. Dr. Ziekow zu dem Ergebnis, dass sich aus dem Volksentscheid eine unbedingte Handlungspflicht für den Berliner Senat zu dessen Umsetzung ergebe.⁹⁸¹ Er begründe die Pflicht, sämtliche für einen Weiterbetrieb erforderlichen Schritte einzuleiten. Dieser Pflicht werde durch eine ergebnisoffene Prüfung der Möglichkeiten eines Weiterbetriebes des Flughafen Berlin-Tegel nicht genügt; vielmehr bedürfe es einer Untersuchung, die vom Willen der Verwirklichung getragen sei.⁹⁸² Dabei dürften die entsprechenden Maßnahmen nicht aufgrund der fehlenden Wahrscheinlichkeit ihres Erfolges unterbleiben, solange die Erreichung des Ziels nicht objektiv unmöglich sei.⁹⁸³ Davon sei indes nicht ohne Weiteres auszugehen: Eine abwägungsfehlerfreie Aufgabe des Single-Airport-Konzepts erscheine jedenfalls grundsätzlich möglich. Dies sei – auch nach Paetows Gutachten – insbesondere dann anzunehmen, wenn am BER erhebliche Kapazitätsengpässe drohten, was derzeit

⁹⁷⁶ PAETOW, „Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“, S. 5.

⁹⁷⁷ PAETOW, „Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“, S. 5.

⁹⁷⁸ PAETOW, „Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“, S. 7.

⁹⁷⁹ PAETOW, „Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“, S. 7.

⁹⁸⁰ Vgl. Anhang zur 143. Sitzung des Aufsichtsrates vom 17.11.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 467.

⁹⁸¹ ZIEKOW, Rechtsgutachten zu den Fragen welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. Sept. 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zeitigt und welche Möglichkeiten zur Änderung des landesplanerisch festgelegten Single Airport-Konzepts bestehen, S. 60.

⁹⁸² ZIEKOW, „Rechtsgutachten zu den Fragen welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. Sept. 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zeitigt und welche Möglichkeiten zur Änderung des landesplanerisch festgelegten Single Airport-Konzepts bestehen“, S. 60.

⁹⁸³ ZIEKOW, „Rechtsgutachten zu den Fragen welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. Sept. 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zeitigt und welche Möglichkeiten zur Änderung des landesplanerisch festgelegten Single Airport-Konzepts bestehen“, S. 60.

jedenfalls unterschiedlich beurteilt werde.⁹⁸⁴ Ferner sei der Versuch einer Einigung mit Brandenburg nicht von vornherein aussichtslos und auch eine einseitige Änderung der Landesplanung komme unter dem Gesichtspunkt der Änderung der Geschäftsgrundlage oder einer Teilkündigung in Betracht.⁹⁸⁵

c. Konsequenzen des Berliner Senats und der Flughafengesellschaft

Mit Blick auf die Fragen C.4. und C.5. des Einsetzungsbeschlusses befasste sich der Ausschuss mit der Rezeption des Abstimmungsergebnisses durch die Flughafengesellschaft und deren Gesellschafter.

aa. Rezeption durch den Berliner Senat und die Gesellschafter

Der Regierende Bürgermeister äußerte in seiner Vernehmung, dass der Berliner Senat es sich im Umgang mit dem Ergebnis des Volksentscheid nicht leicht gemacht, aber schon währenddessen auf eine mangelnde Umsetzbarkeit und die Bindungswirkung der bestehenden Beschlüsse hingewiesen habe.⁹⁸⁶ Im Nachgang habe man sich in dem gebotenen Umfang mit dessen Implikationen auseinandergesetzt und insbesondere ein Gutachten zur Umsetzbarkeit des Begehrens eingeholt:

Zeuge Michael Müller: „Mir ist das Votum von so vielen Berlinerinnen und Berlinern wichtig, und wir haben – noch mal – auch deswegen noch mal auch über Herrn Paetow eine juristische Einschätzung uns eingeholt. Wir haben noch mal das Gespräch gesucht mit den Mitgesellschaftern. Das muss man alles nicht tun, wenn man sagt: Ist uns doch egal. Mit dem Kopf durch die Wand. – Nein! Das Votum ist beeindruckend, und damit muss sich Politik auseinandersetzen, und das haben wir getan.“⁹⁸⁷

Im Ergebnis habe man sich aber an die Entscheidungen aus der Vergangenheit halten müssen, die auch die Interessen der Gesellschafter Bund und Brandenburg tangiert hätten:

Zeuge Michael Müller: „Es sind weitreichende Entscheidungen, die zutreffen sind, sowohl für einen neuen Standort wie die Frage, wie man mit alten umgeht. Ich wüsste aber auch keinen verantwortlichen Berliner Politiker, der es sich damit leicht gemacht hat. Entscheidungen sind nun mal, auch, ob man sie mag oder nicht, auch seriös weiter zu tragen. Auch frühere Entscheidungen sind seriös weiterzutragen. Es hat eben Anfang der Neunzigerjahre die Entscheidung für den neuen Standort gegeben. Und eben nicht nur daraus folgen politische Entscheidungen, sondern auch

⁹⁸⁴ ZIEKOW, „Rechtsgutachten zu den Fragen welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. Sept. 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zeitigt und welche Möglichkeiten zur Änderung des landesplanerisch festgelegten Single Airport-Konzepts bestehen“, S. 60.

⁹⁸⁵ „Rechtsgutachten zu den Fragen welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. Sept. 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zeitigt und welche Möglichkeiten zur Änderung des landesplanerisch festgelegten Single Airport-Konzepts bestehen“, S. 61 f.

⁹⁸⁶ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 119.

⁹⁸⁷ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 134.

juristische und nicht nur in Berlin, sondern in Berlin und Brandenburg und auf Bundesebene.“⁹⁸⁸

Auch auf Seiten der Mitgesellschafter habe man laut dem Zeugen Müller nicht einfach über das Ergebnis des Volksentscheides hinweg gesehen:

Zeuge Michael Müller: „Sie können sicher sein: Auch alle anderen haben sich damit ernsthaft und seriös auseinandergesetzt, aber es gab nicht an einer einzigen Stelle einen Punkt, wo ich gesagt habe: Da merkt man, dass ein Mitgesellschafter doch etwas ganz anderes will, und wir müssen noch mal richtig tief in das Thema einsteigen –, sondern die Mitgesellschafter haben die Risiken, die ich vorhin beschrieben habe, gesehen, fanden es auch gut, dass wir es trotzdem noch mal juristisch hinterfragt haben mit Herrn Paetow, und haben darüber hinaus keine eigene Initiative ergriffen, weder Brandenburg noch der Bund.“⁹⁸⁹

In den Diskussionen sei indes nie ein Punkt erreicht worden, an dem man bezüglich der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) zu anderen Ergebnissen hätte gelangen können.⁹⁹⁰

Zeuge Michael Müller: „Ich habe diese Gespräche immer wiederholt – mit Herrn Dobrindt, mit Herrn Scheuer, mit Herrn Scholz und auch nach dem Volksentscheid, immer so auf den Bund zugegangen, immer genau diese Frage gestellt: Gibt es etwas, was wir neu verabreden müssen? Will der Bund etwas anderes? – Und es kam immer die gleiche Antwort, parteiübergreifend von allen Akteuren, in kleinsten Gesprächsrunden. Deswegen: Mir war es wichtig, das auch noch mal offen hier auszusprechen, dass es eine klare und gezielte Ansprache von mir gegeben hat und nicht nur einen Brief und nicht nur am Rande von Sitzungen, sondern verabredete Termine, wo das ein wichtiger Beratungsgegenstand war mit diesen Gesprächspartnern.“⁹⁹¹

bb. Haltung der Flughafengesellschaft

Die im Untersuchungsverfahren vernommenen Zeugen bekundeten übereinstimmend, dass die Einstellung des Flugbetriebes am Flughafen Berlin-Tegel innerhalb der Flughafengesellschaft nicht ernsthaft zur Disposition gestanden habe. So äußerte der Zeuge Kleinert in seiner Vernehmung:

Zeuge Elmar Kleinert: „Offiziell gar nicht, weil das Thema Tegel nie – – Das ist ein Unthema im Unternehmen.“⁹⁹²

Entsprechend erklärte die Zeugin Fölster, dass in der Finanzplanung keinerlei Vorkehrungen für einen fortlaufenden Betrieb des Flughafens Berlin-Tegel getroffen worden seien.⁹⁹³ Auch eine Teilprivatisierung sei insofern nicht diskutiert worden:

⁹⁸⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 119.

⁹⁸⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 140.

⁹⁹⁰ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 139.

⁹⁹¹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 164.

⁹⁹² Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 114.

Zeugin Heike Fölster: „Da haben wir nicht drüber nachgedacht, weil für mich immer klar war, dass Tegel geschlossen wird, so wie der BER eröffnet wird; das war für mich immer die Arbeitsprämisse.“⁹⁹⁴

Dementsprechend äußerten auch die mit dem Ausbau der Kapazitäten am Standort Schönefeld befassten Zeugen Wilmsen und Hansel, dass ihr Handeln ausschließlich auf die Umsetzung des Single-Airport-Konzepts ausgerichtet gewesen sei.⁹⁹⁵

Zeuge Christoph Hansel: „In dem Punkt – alles nicht mein Thema, sondern mein Thema war klar. Das hatte ich kurz ausgeführt. Mein Auftrag war, dem politischen Beschluss, einen Single-Airport am BER zu errichten und die notwendigen Kapazitäten dafür sicherzustellen, auch nachzukommen.“⁹⁹⁶

Auch im Aufsichtsrat habe man sich mit der Option, den Flughafen Berlin-Tegel offen zu halten, laut den Zeugen Dr. Krüger und Woop nicht ernsthaft befasst. Der Zeuge Dr. Krüger äußerte insofern:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Für den Aufsichtsrat war klar, dass eine Umsetzung des Beschlusses oder der Entscheidung des Volksentscheids in Berlin, dass dieses betriebswirtschaftlich für den Flughafen enorme Nachteile hätte. Es ist ja relativ schnell deutlich gemacht worden von den politisch Verantwortlichen in Berlin, dass man diesen Volksentscheid nicht umsetzen wolle. Insofern hat sich der Aufsichtsrat dann inhaltlich mit der Frage, könnte Tegel offen gehalten werden, ja oder nein, nicht intensiv auseinandergesetzt, sondern für den Aufsichtsrat war klar, dass das Ziel des Single-Airports und damit auch die Umsetzung des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichts, dass das hier für uns, was den Planungshorizont betrifft, absoluten Vorrang hat.“⁹⁹⁷

Laut dem Zeugen Woop sei die Offenhaltung auch deshalb kein Thema gewesen, weil dem Masterplan nach die erforderlichen Kapazitäten am BER hätten zur Verfügung gestellt werden können:

Zeuge Gerry Woop: „Eine Diskussion, dass Tegel als Plan B erhalten werden kann, hat es im Aufsichtsrat in dieser Form so nicht gegeben, weil unsere Masterplanung eben andere Prognosen auch hergegeben hat. Also, wir haben die Kapazität ja sozusagen herstellen können. Und mit dem, was ich vorhin schon sagte: Selbst wenn man davon ausgeht, dass „T2“ ein bisschen später fertig wird, man hat ein bisschen ein Problem – das waren ja Prognosen, das sind ja Prognosen, die bis 2040 gehen. Jetzt haben wir 2020. Wir wissen, was jetzt passiert ist oder so. Prognosen 20 Jahre voraus – 55 Millionen: Wer weiß das so genau? Kommt nochmals SARS oder solche Dinge? – Insofern hatten wir da jetzt keinen Anlass, einen Plan B zu machen.“⁹⁹⁸

⁹⁹³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 41.

⁹⁹⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 32.

⁹⁹⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 112.

⁹⁹⁶ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/30, S. 22.

⁹⁹⁷ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 27.

⁹⁹⁸ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 43.

Ungeachtet dieser Richtungsentscheidung wurde offenbar während der Amtszeit von Dr. Mühlenfeld im Bereich Operations erörtert, inwiefern der Flugbetrieb am Standort Berlin-Tegel aufrechterhalten werden könnte. Der Zeuge Dr. Mühlenfeld äußerte, dass entsprechende Gespräche stattgefunden hätten:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Natürlich gab es dazu – – Ich saug mir das ja nicht aus den Fingern. Ich kann das auch nicht alleine errechnen. Es gab mit dem Operations-Bereich, der dafür verantwortlich ist, der auch in den Flugroutendiskussionen dabei ist, Gespräche darüber, wo das Thema diskutiert wurde.“⁹⁹⁹

Diese Erwägungen hätten sich nach der Aussage des Zeugen Dr. Mühlenfeld indes auf eine kurzfristige Fortsetzung des Betriebes in einem geringeren Umfang als bisher bezogen.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Also, wir haben damals untersucht, und zwar nicht die Vorgabe, den langfristig zu betreiben, sondern auch kurzfristig weiterzubetreiben. Was für Möglichkeiten gibt es dort? Und die klare Aussage war, man kann Wege finden, um Flugrouten aufzubauen, mit denen man Tegel weiterbetreiben kann in einem kleineren Maße, also nicht in der Größe wie es jetzt der Fall ist, sondern in einem kleineren Maße. Und die Gespräche fanden direkt statt mit dem Leiter Operations, das heißt, Elmar Kleinert.“¹⁰⁰⁰

In Hinblick auf die eindeutige Positionierung des Aufsichtsrats zur planmäßigen Schließung des Flughafens Berlin-Tegel, seien diese Überlegungen zeitnah wieder eingestellt worden:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die klare Vorgabe vom Aufsichtsrat war: Das Thema Tegel wird nicht diskutiert. Es ist festgelegt: Tegel wird geschlossen.“¹⁰⁰¹

Mit den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Berliner Volksentscheid hat sich der Aufsichtsrat auch in seiner Sitzung am 17. November 2017 auseinandergesetzt. Die Geschäftsführung wies in diesem Rahmen unter anderem darauf hin, dass es rechtlich äußerst fraglich sei, ob eine materiellrechtliche Planrechtfertigung zur Aufgabe des Single-Airport-Konzepts gefunden werden könne. Die einzig mögliche materielle Planrechtfertigung für die Offenhaltung des Flughafens Tegel, sei ein am Flughafen BER nicht lösbarer, mittel- bis langfristiger Kapazitätsengpass. Nach dem Masterplan 2040 könne die notwendige Kapazität am BER jedoch abgewickelt werden. Zudem müsse man für die Neuaufstellung der Landesentwicklungsplanung Berlin und Brandenburg, Planfeststellungsverfahren und anschließenden Gerichtsprozessen mit einer Verfahrensdauer von insgesamt 7 bis 13 Jahren rechnen. Der Flughafen Tegel wäre demzufolge nach der Inbetriebnahme des BER über Jahre geschlossen.¹⁰⁰²

Diesbezüglich wies die Flughafengesellschaft darauf hin, dass ein Neubau in innerstädtischer Lage heute planungsrechtlich – vor allem aus lärmschutzrechtlichen, ökologischen und sicherheitsrechtlichen Aspekten – nicht mehr zu bewältigen wäre. Bis zu 300.000 Menschen seien extremen Lärmbelastungen durch den Flugbetrieb in Tegel ausgesetzt gewesen. Zwar

⁹⁹⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 82.

¹⁰⁰⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 82.

¹⁰⁰¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 82 f.

¹⁰⁰² Vgl. Anhang zur 143. Sitzung des Aufsichtsrates vom 17.11.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 467.

habe für Tegel faktisch bis Ende 2019 eine Ausnahme im Fluglärmschutzgesetz gegolten. Bei Offenhaltung des Flughafens seien jedoch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich gewesen.¹⁰⁰³

2. Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers

Trotz dieser Ausrichtung von Politik und Aufsichtsgremien gab die Flughafengesellschaft auch unter dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup ein Gutachten zu der Frage in Auftrag, ob die langfristige Fortsetzung des Flugbetriebs in Tegel wirtschaftlich sei. Der Untersuchungsausschuss beschäftigte sich mit den Hintergründen der Auftragsvergabe, den wesentlichen Ergebnissen des Gutachtens sowie dessen Abnahmeprozess und Kosten.

a. Auftragsvergabe und Begutachtungsauftrag

In Bezug auf die Hintergründe der Auftragsvergabe äußerte der Zeuge Carlo Sapp, der innerhalb der Flughafengesellschaft als Projektleiter für das Gutachten fungierte, dass er sich im Mai 2017 erstmals mit den Fragen der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Berlin-Tegel auseinandergesetzt habe.¹⁰⁰⁴ Zu diesem Zeitpunkt sei unter anderem der Vorsitzende der Geschäftsführung mit der Fragestellung an ihn herangetreten, welche Aufwendungen ein Betriebsmonat des Flughafens Berlin-Tegel in etwa verursache.¹⁰⁰⁵ In der Folge seien überschlagsmäßige Rechnungen angestellt worden, deren Ergebnisse der Zeuge nicht im Detail erinnerte:

Zeuge Carlo Sapp: „Ja, also keine konkreten Zahlen. Es entspricht ja auch dem, wie es jeder Flughafen dieser Größenordnung – – Also, ich kann mich erinnern, dass keine Besonderheiten zutage gekommen sind. Aber es ging darum, was kostet so ein Flughafen im Monat, und das habe ich damals aus unserer GuV für den Flughafen Tegel eben bereitgestellt, diese Information, aber auch nur in Teilen, also nicht vollständig: Das heißt, es ging um, soweit ich weiß, Personalaufwand, den sonstigen betrieblichen Aufwand, aber zum Beispiel nicht um die Instandhaltung, die man hätte auch betrachten können.“¹⁰⁰⁶

Auf Wunsch des Geschäftsführers, der Bedarf für eine externe Kalkulation gesehen habe, sei dann das Gutachten in Auftrag gegeben worden.¹⁰⁰⁷ Dabei habe man sich mit Blick auf die Glaubwürdigkeit der Untersuchungsergebnisse bewusst für eine externe Betrachtung entschieden:

Zeuge Carlo Sapp: „Der Bedarf ist im Wesentlichen durchgestellt worden; es wurde geäußert, dass es sehr zügig benötigt wird, dieses Gutachten. In dem Zusammenhang habe ich angeboten, dass wir das eventuell ja auch inhouse berechnen könnten, und daraufhin ist aber doch der Verweis gefallen, dass es eben ja historisch bedingt

¹⁰⁰³ Vgl. Anhang zur 143. Sitzung des Aufsichtsrates vom 17.11.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 459.

¹⁰⁰⁴ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 4.

¹⁰⁰⁵ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 4.

¹⁰⁰⁶ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 4 f.

¹⁰⁰⁷ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 5.

durchaus ein Vertrauensdefizit der FBB gegenüber gibt, sodass ein neutraler Gutachter mit einer entsprechenden Reputation vorzuziehen wäre.“¹⁰⁰⁸

Der Leiter des Finanzmanagements Friedrich Gormanns, der gemeinsam mit dem Zeugen Sapp die – später von dem Vorsitzenden der Geschäftsführung freigegebene – Ausschreibung erstellt habe, äußerte sich in Bezug auf das Verfahren wie folgt:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Beauftragt bzw. das Gutachten angebahnt hat sich am 31. Mai 2017. Da haben – Frau Fölster war zu der Zeit im Urlaub – mein Kollege Carlo Sapp und ich auf Wunsch von Herrn Lütke Daldrup hin die Ausschreibung dieses Gutachtens vorbereitet. Am 1. Juni hat dann Herr Lütke Daldrup die Leistungsbeschreibung freigegeben, und wir konnten die Bieter anschreiben. Stand der Ausschreibung war auch dann der 1. Juni. Das Angebot an die Firma PwC wurde am 8. Juni erteilt bzw. kam am 8. Juni in unser Haus, und Herr Lütke Daldrup hat am 9. Juni eine Anweisung der Vergabe an PwC meinem Kollegen Carlo Sapp erteilt, woraufhin es dann zur Beauftragung eben dieses Gutachtens kam.“¹⁰⁰⁹

Die im Gutachten zu untersuchenden Szenarien der Fortsetzung des Betriebes seien laut dem Zeugen Sapp bei der Ausschreibung durch die Flughafengesellschaft vorgegeben worden.¹⁰¹⁰ Es seien zwei Szenarien modellartig zu unterstellen gewesen: Zum einen habe die Wirtschaftlichkeit des vollständigen Fortbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel mit der bisherigen Passagiermenge untersucht werden sollen. Das zweite Szenario habe dagegen auf dem Modell eines etwa hälftigen Teilfortbetriebs des Flughafens beruht.¹⁰¹¹

Die Erstellung der Gutachtenentwürfe durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC sei in einem Zeitraum von etwa vier Wochen nach Auftragsvergabe erfolgt. Dabei sei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft laut dem Zeugen Sapp bis auf wenige Rückkoppelungen bewusst freie Hand gelassen worden:

Zeuge Carlo Sapp: „Also, der Leistungsumfang des Gutachtens, der ist meines Wissens am 1. Juni 2017 mit unserem Vorsitzenden besprochen worden, das habe ich gemacht. Dort wurde skizziert, eben, welche Szenarien zu untersuchen sind, und anschließend hat es dann zwar noch vereinzelt Rückfragen gegeben, zu einzelnen, spezifischen Themen, die ich jetzt leider nicht genauer mehr in Erinnerung habe, aber im Wesentlichen ging es uns ja darum, ein neutrales Gutachten erstellen zu lassen, insofern ist auch mein Verfahren als Projektleiter für dieses Gutachten gewesen, dass eben der Gutachter das Verfahren führt, und entsprechend ist der nächste wirkliche Termin, wo die Geschäftsführung wieder beteiligt war, Anfang Juli gewesen, wenn ich das richtig erinnere – also, mit anderen Worten, als das Gutachten, als das Gutachten dann eben in Entwürfen erstellt war. Also, es hat dazwischen keine intensive Abstimmung gegeben, sicherlich aber die eine oder andere Rückfrage des Gutachters, die ich dann mit dem Vorsitzenden auf kurzem Dienstwege besprochen habe.“¹⁰¹²

¹⁰⁰⁸ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 6.

¹⁰⁰⁹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 123.

¹⁰¹⁰ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 7.

¹⁰¹¹ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 7.

¹⁰¹² Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 6.

Ausweislich des entsprechenden Sitzungsprotokolls, setzte der Vorsitzende der Geschäftsführung den Aufsichtsrat in der 141. Sitzung am 7. Juli 2017 über den Auftrag in Kenntnis.¹⁰¹³ Er teilte dem Aufsichtsrat in der Sitzung ferner mit, dass eine Modellbetrachtung der Flughafengesellschaft ergeben habe, dass ein Weiterbetrieb des TXL in den ersten zwei Jahren zu einem zusätzlichen Kostenaufwand von 180 Mio. Euro führen würde. Dies sei durch die Flughafengesellschaft finanziell nicht zu stemmen gewesen, sodass sich zwangsläufig die Frage nach einer Finanzierung durch die Gesellschafter gestellt hätte.¹⁰¹⁴

b. Inhaltliche Kernaussagen des Gutachtens

In den dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Gutachten kam PwC auf der Grundlage der in Zusammenarbeit mit dem Management der Flughafengesellschaft erarbeiteten Szenarien zu dem Ergebnis, dass eine Fortführung des Flughafens TXL sowohl im Voll- als auch im Teilbetriebsszenario als betriebswirtschaftlich vorteilhaft zu beurteilen sei.¹⁰¹⁵ Die Bewertung der Betriebsfortführung des Flughafen TXL als betriebswirtschaftlich vorteilhaft beruhe auf der Ermittlung des sog. Kapitalwertes zu einem bestimmten Stichtag, der sich in beiden untersuchten Szenarien als eindeutig positiv erwiesen habe.¹⁰¹⁶

Im Zentrum des sog. Kapitalwertverfahrens stehe die rechnerische Ableitung der künftig zu erwartenden finanziellen Überschüsse des Flughafens Berlin-Tegel, basierend auf den geplanten Investitionen, Betriebskosten und Umsatzerlösen. Die in Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft erarbeiteten Prämissen seien durch PwC zunächst plausibilisiert und der ermittelte Kapitalwert sodann im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse validiert worden.¹⁰¹⁷ Hierbei sei festgestellt worden, dass in beiden Szenarien die ermittelten Aviation- Erlöse, Non-Aviation-Erlöse und Betriebskosten pro PAX innerhalb der Bandbreite von europäischen und deutschen Vergleichsflughäfen lägen und dementsprechend plausibel seien.¹⁰¹⁸ Die Sensitivitätsanalyse habe ergeben, dass insbesondere auch eine Überschreitung der erwarteten Investitionskosten um 20 Prozent an der positiven Wirtschaftlichkeitsprognose nichts ändere und die Betriebsfortführung dementsprechend auch unter dieser Bedingung wirtschaftlich vorteilhaft wäre.¹⁰¹⁹

Einschränkend wird im Gutachten festgestellt, dass „auftragsgemäß“¹⁰²⁰ eine sog. „Stand-Alone-Analyse“ erfolgt und deshalb ausschließlich der Standort Tegel betrachtet worden sei. Interdependenzen und daraus resultierende Effekte zwischen den Standorten Tegel und Schönefeld seien demgegenüber nicht berücksichtigt worden. Insofern lasse das Ergebnis keine Rückschlüsse auf ein betriebswirtschaftliches Gesamtoptimum der Berliner Flughäfen

¹⁰¹³ Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 268 ff. (274).

¹⁰¹⁴ Protokoll der 141. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.7.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 268 ff. (274).

¹⁰¹⁵ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 68, 118.

¹⁰¹⁶ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 68, 118.

¹⁰¹⁷ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 71, 83, 118.

¹⁰¹⁸ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 118.

¹⁰¹⁹ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 118.

¹⁰²⁰ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 132.

zu.¹⁰²¹ Ein nicht abgestimmter Betrieb aller Flughafenstandorte ohne Optimierung aufgrund der zu erwartenden Überkapazitäten, stelle vermutlich kein entsprechend vorteilhaftes Szenario dar.¹⁰²²

c. Präsentation und Abnahme

Dem Zeugen Sapp zu Folge sei das Gutachten der Geschäftsführung durch PwC vorgestellt worden.¹⁰²³ Eine weitere Präsentation des Gutachtens im Aufsichtsrat oder in anderen Gremien habe es dagegen nicht gegeben.¹⁰²⁴ Die Mitglieder des Aufsichtsrats hätten laut dem Zeugen Gormanns indes die Möglichkeit zur Einsicht gehabt:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Ich weiß, dass das Gutachten einsehbar war in den Räumlichkeiten der FBB durch Aufsichtsratsmitglieder. Wer davon Gebrauch gemacht hat, weiß ich nicht.“¹⁰²⁵

In Hinblick auf die beschriebene Beschränkung des Gutachtens als „Stand-Alone-Analyse“, bestanden offenbar Unstimmigkeiten über die Abnahmereife des Gutachtens: Der Zeuge Sapp äußerte in seiner Vernehmung, dass der Vorsitzende der Geschäftsführung das Gutachten mangels Ermittlung eines Gesamtoptimums als „unvollständig“ betrachtete.¹⁰²⁶ Zu einer Erweiterung des Begutachtungsauftrages sei es indes nicht gekommen:

Zeuge Carlo Sapp: „Es ist nicht nachgeholt worden. Es gibt keine Kalkulation über ein Gesamtoptimum, ob man jetzt – – Also, diese Fragestellung, ob man Tegel für die FBB gesamtwirtschaftlich weiterbetreiben sollte oder nicht, ist nicht weiter untersucht worden.“¹⁰²⁷

Dies bestätigte die Zeugin Fölster:

Zeugin Heike Fölster: „Das wäre ja eigentlich das nächste Gutachten gewesen, dass wir nicht beauftragt haben. Das wäre eine Option gewesen, aber wir haben es nicht gemacht.“¹⁰²⁸

Der Zeuge Sapp gab an, dass dies aus Zeitgründen nicht realisierbar gewesen sei. In eine solche Betrachtung hätten insbesondere auch der Masterplan und die Businesspläne der Flughafengesellschaft Eingang finden müssen.¹⁰²⁹

Zeuge Carlo Sapp: „Es wurde dann eben erwogen, ob man diese Erweiterung der Fragestellung noch mit dem Gutachten beantworten könnte, mit dem Gutachter, hat

¹⁰²¹ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 67, 118.

¹⁰²² Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl. 132.

¹⁰²³ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 10.

¹⁰²⁴ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 10.

¹⁰²⁵ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 124.

¹⁰²⁶ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 9.

¹⁰²⁷ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 8.

¹⁰²⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 77.

¹⁰²⁹ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 7.

aber dazu geführt, dass man das eben nicht mehr machen konnte. Insbesondere aus Zeitgründen war das nicht mehr möglich, da man für ein Gesamtoptimum erst den Masterplan sich hätte anschauen müssen und den gesamten Businessplan, und insofern war damals die Zeit nicht mehr im Rahmen dieses Gutachtens, eben diesen Entwurf noch entsprechend auszuweiten.“¹⁰³⁰

Stattdessen sei intern versucht worden mittels „Dreisatz“ überschlagsmäßig die entsprechenden Zahlen zu ermitteln:

Zeuge Carlo Sapp: „Der Gesamtzusammenhang ist so, dass mit dem Vortragen des vorläufigen Gutachtens oder dieses Gutachtenentwurfs eben diese Fragestellung aufgetreten ist, damals in Kenntnis der Tatsache, dass man eben keine gesamtgutachterliche Leistung mehr dafür, für ein Gesamtoptimum erreichen können würde, in der Zeit eben, wurde der Versuch unternommen, dass man das vielleicht über einen Dreisatz, also im Prinzip eine sehr vereinfachende Kalkulation, irgendwie herleiten könnte. Das ist in einem sogenannten Nebenbrief, Side Letter, mit PwC dann auch untersucht worden, und der Versuch, der unternommen wurde, war eben, sich anzuschauen, was es bedeuten würde, wenn man die Flughäfen, also Tegel insbesondere, parallel zu Schönefeld und dem BER betreiben würde, ohne Substitutionsbeziehungen zu betrachten, ohne Synergien zu betrachten. In anderen Worten: Man hat addiert, was es bedeutet, Betriebskosten von Tegel plus den Betriebskosten von den anderen beiden Standorten, und hat daraus als beispielhaft zwei Jahresscheiben sich angeschaut und bewertet, ob das für die Cashflows des Flughafens – also aller Standorte – eben einen positiven oder negativen Effekt hat. Und herausgekommen ist eben, dass – aber ich denke, das ist auch relativ einleuchtend – eben natürlich die Cashflows oder die Cashmittelabflüsse in diesen zwei Jahren höher waren, als wenn man es eben nicht zu dritt betrachten würde, die drei Flughäfen.“¹⁰³¹

Das Gutachten sei dagegen abgenommen und bezahlt worden:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Das Gutachten war eine Werkleistung, und wir haben diese Werkleistung auch bezahlt. Dementsprechend ist es auch abgenommen. Auch das Gutachten, das mir vorliegt, wo ich auch Zugriff drauf hatte, hatte nicht den Status „Entwurf“ oder so was, sondern ist auch erst nach der Vorstellung am 3. Juli übermittelt worden, sodass ich davon ausgehe, dass es final war.“¹⁰³²

d. Kosten des Gutachtens

Nach den Erkenntnissen, die der Ausschuss gewinnen konnte, beliefen sich die auf Seiten der FBB für das Gutachten angelaufenen Kosten auf insgesamt 180.000 EUR.¹⁰³³ Dies führte der Zeuge Sapp auf die Eilbedürftigkeit der Erstellung zurück.

¹⁰³⁰ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 7.

¹⁰³¹ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 9.

¹⁰³² Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 123.

¹⁰³³ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 10.

Zeuge Carlo Sapp: „Das ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass es in einem sehr kurzen Zeitraum erstellt werden musste und eben dadurch seniorbesetzt werden musste seitens des Beraters.“¹⁰³⁴

3. Verschleißerscheinungen am Flughafen Berlin-Tegel

Der Untersuchungsausschuss befasste sich auch mit dem baulichen Zustand des Flughafens Berlin-Tegel (TXL). Dies geschah in Hinblick auf etwaige technische Mängel und mögliche Risiken, die sich hieraus für dessen Fortbetrieb und auch für den Flughafenbetrieb am BER ergeben könnten.

a. Technischer Zustand des Flughafens und Ausfallrisiken

Dem Zeugen Prof Dr. Lütke Daldrup zufolge operierte der Flughafen Berlin Tegel im Jahr 2018 an seiner Kapazitätsgrenze: Die ursprünglich auf sieben Millionen Passagiere ausgelegte Terminalstruktur sei auf die aktuelle Verkehrsmenge von 21 Millionen Passagieren angepasst worden.¹⁰³⁵ Allerdings erweise sich die im Vergleich zum BER räumlich beengte Situation am Flughafen Berlin-Tegel als zunehmend problematisch:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wenn Sie mal vergleichen: Der BER hat einen räumlichen Umgriff von 1 600 Hektar, der Flughafen Tegel von etwa 400 Hektar. Lassen Sie es 480 Hektar sein; ich habe die Zahlen nicht ganz präzise im Kopf. Also der BER ist etwa dreieinhalbmal so groß. Allein daran erkennt man: Wir haben am BER weit über 100 Abstellpositionen. In Tegel haben wir 47 Stands. Stands sind in Tegel die Ware, die am knappsten ist. Und wenn Sie keinen Stand haben, kein Flugzeug abstellen können, können Sie keins landen lassen.“¹⁰³⁶

Daraus resultiere ein „einfacher Standard“, der nicht demjenigen der internationalen Luftfahrorganisation entspreche, der u.a. am BER angeboten werden könne.¹⁰³⁷ Demgegenüber bestehe trotz der intensiven Nutzung kein begründeter Zweifel an dem sicheren Betrieb des Flughafens. Dies sei zuletzt durch eine Zertifizierung der EASA nachgewiesen worden:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Der Flughafen Berlin-Tegel hat eine Betriebsgenehmigung und ist darüber hinaus am 15. Dezember 2017, also vor einem guten Dreivierteljahr, von der Europäischen Flugsicherungsagentur European Aviation Safety Agency – EASA – zertifiziert worden. Damit wird bescheinigt, dass die Infrastruktur und der Betrieb den hohen europäischen Standards der Luftsicherheit vollumfänglich entsprechen. Das Zertifikat erstreckt sich auf den Flugplatz, seinen Betrieb und seine Sicherheitsausrüstungen. Die BFG hat gegenüber der Luftfahrtbehörde nachgewiesen, dass die Zulassungsgrundlagen vorliegen und

¹⁰³⁴ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 10.

¹⁰³⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 15.

¹⁰³⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 15.

¹⁰³⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 16.

der Flughafen keine Merkmale oder Eigenschaften aufweist, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen. So ist auch ein Zitat aus dem Bescheid.“¹⁰³⁸

Daraus folgt laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Dalrup indes nicht, dass altersbedingte Risiken nicht existierten:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben altersbedingte Ausfallrisiken, die wir auch nicht grundsätzlich ausräumen können. Wir könnten sie nur ausräumen, wenn wir in die Infrastruktur in Tegel eine komplette Reinvestition vornehmen würden, die wir im letzten Jahr mal mit etwa 1 Milliarde Gesamtinvest beziffert haben. Wir haben Risiken im Bereich der Wärmeversorgung – durch altersbedingte Störanfälligkeit der Heizkessel –, der Kälteversorgung bei Extremwetterlagen – wir hatten auch in diesem Sommer einige Ausfälle –. Wir haben Risiken bei den Notstromdieselaggregaten – das sind französische Unikate aus den Siebzigerjahren. Und wir haben auch Risiken bei den alten Trink-, Lösch- und Schmutz- und Regenwasseranlagen.“¹⁰³⁹

Insbesondere die Ersatzteilversorgung von betriebswichtigen Aggregaten gestalte sich mittlerweile schwierig, da einzelne Teile nicht mehr ohne weiteres auf dem Markt erhältlich seien und – wie beispielsweise bei den Aufzugsanlagen erforderlich – handwerklich nachproduziert werden müssten.¹⁰⁴⁰ Die Zeugen Struck und Kleinert bestätigten, dass eine beträchtliche Anzahl der Anlagen altersbedingt störanfällig geworden sei und sich insbesondere die Ersatzteilbeschaffung als zunehmend kompliziert erweise.¹⁰⁴¹ Andererseits könnten aber insbesondere die sicherheitsrelevanten Aggregate weiterhin in einem Zustand gehalten werden, die einen ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb ermöglichten. Dies bezüglich äußerte der Zeuge Struck:

Zeuge Ralph Struck: „Wir haben in Tegel viele Anlagen, die einfach in die Jahre gekommen sind, die Sie nicht mehr ersetzen können, weil Sie sonst Tegel einfach grundhaft aufbauen müssten. Sie kriegen für viele Anlagen keine Ersatzteile mehr, das heißt, von den Mitarbeitern ist sehr viel Improvisationstalent erforderlich. Wir haben Anlagen, die so nicht mehr funktionieren, die wir aus dem Betrieb nehmen müssen. Beispielsweise letztes Wochenende war das in der Presse mit einer Kälteanlage. Wir haben eine zentrale Kälteversorgung. Wenn die ausfällt, kann man nichts mehr reparieren, das heißt, wir stellen mobile Kälteaggregate dort hin. In Tegel ist viel Improvisation gefragt. Aber die Anlagen, die wir dort betreiben, gerade die sicherheitsrelevanten Anlagen wie Wasserversorgung, Stromversorgung, das ist sicher, das läuft.“¹⁰⁴²

Entsprechend erklärte der Zeuge Kleinert:

Zeuge Elmar Kleinert: „In Tegel geht jeden Tag irgendwas kaputt. Man weiß, an welchen Stellen es klemmt. Es gibt die Ersatzteile dafür vor Ort, die manchmal auch schon alt sind, die Ersatzteile. Viele werden nicht mehr hergestellt. Manche werden

¹⁰³⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 9.

¹⁰³⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 10.

¹⁰⁴⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 18.

¹⁰⁴¹ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 22 f.

¹⁰⁴² Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 22.

extra angefertigt, aber es ist alles da, um Tegel mit dieser Last zu fahren, sonst wären die Probleme noch viel größer. Tegel ist, was Klimatisierung angeht, Brandschutz angeht, was Stromversorgung angeht, absolut gut aufgestellt.“¹⁰⁴³

Er sagte in seiner Vernehmung ferner, der Flughafen eigne sich abstrakt für einen dauerhaften Weiterbetrieb:

Zeuge Elmar Kleinert: „Das hat damit zu tun, dass auch die Luftfahrtbehörde Berlin natürlich keine Abstriche an der Betriebssicherheit gemacht hat. Das heißt, das, was wir in Betrieb gehalten haben, ist State of the art, ob das die Bahn ist, ob das die Rollwege sind, die Vorfelder. Auch das Thema EASA – – Es ist uns sogar noch gelungen, Tegel EASA zu zertifizieren. Auch dazu waren Modernisierungen und Anpassungen notwendig.“¹⁰⁴⁴

Demgegenüber erklärte der Zeuge Wilmsen, dass er die Fortsetzung des Betriebes für „nicht verantwortbar“ halte:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also ich möchte keine persönliche Einschätzung zum Thema Tegel abgeben. Ich kann allerdings zwei Sätze natürlich zu dem fachlichen Aspekt beitragen: Was bedeutet es, Tegel in Betrieb zu halten? – Und insofern weiß ich ja auch, dass in diesem Raum, in der politischen Landschaft dazu unterschiedliche Meinungen existieren. Aus der rein technischen Sicht, aus der Frage „Wie belastbar ist dauerhaft ein operationeller Betrieb von Tegel, der ja immer noch mit der Technik aus den 60er-, 70er-Jahren operiert?“ – aus meiner Sicht nicht verantwortbar.“¹⁰⁴⁵

Auch die Flughafengesellschaft kommt zu dem Ergebnis, dass ein dauerhafter Weiterbetrieb von Tegel mit 22 Mio. PAX nicht möglich gewesen wäre. Zu den Gründen führte sie aus, dass die Infrastruktur überlastet, die Anlagen veraltet und marode seien und nur schlechte Qualitätsstandards existierten.¹⁰⁴⁶

Der Untersuchungsausschuss verschaffte sich auf seiner 5. Sitzung am 9. November 2018 unter dem Tagesordnungspunkt „Beweiserhebung durch Augenscheinnahme“ einen eigenen direkten Eindruck vom technischen Zustand des Flughafens Tegel. Die Inaugenscheinnahme erfolgte öffentlich in Begleitung von Pressevertreterinnen und –vertretern.

b. Instandhaltungskosten und Investitionsbedarf

Das für den Flughafen Berlin-Tegel verfügbare Instandhaltungsbudget zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bezifferte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup in seiner Vernehmung auf einen jährlichen Betrag von fünf bis zehn Millionen Euro.¹⁰⁴⁷ Dieser Betrag sei zur Sicherung des Flugbetriebs zwar hinreichend, „neuzeitliche Komfortstandards“ ließen sich damit hingegen nicht realisieren.¹⁰⁴⁸ In seiner Vernehmung im Oktober 2018 gab

¹⁰⁴³ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 102.

¹⁰⁴⁴ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 54.

¹⁰⁴⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 112.

¹⁰⁴⁶ Vgl. Anhang zur 143. Sitzung des Aufsichtsrates vom 17.11.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 457.

¹⁰⁴⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 11.

¹⁰⁴⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 11.

der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup an, dass in jenem Jahr bereits 5,1 Mio. Euro in die Instandhaltung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) investiert sowie weitere 1,5 Mio Euro für Investitionen „aufgewandt“ worden seien.¹⁰⁴⁹ Zu den Investitionen in den Vorjahren führte er ferner aus:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Unter anderem haben wir mit Betriebssicherungsprogrammen über mehrere Jahre erheblich in die Infrastruktur investiert. Wir haben die Deckschichten der Start- und Landebahnen für etwa 2 Millionen erneuert. Wir haben Taxiways für 350 000 saniert. Wir haben Trink- und Hydraulikleitungen für 1,7 Millionen Euro erneuert. Wir haben Teile der Beförderungsanlagen an den Start- und Landebahnen für 250 000 Euro erneuert. Wir haben in die Gepäckförderbänder etwa 180 000 Euro investiert. Das war in diesem Jahr. Auch in den Vorjahren ist erheblich in Tegel investiert worden. Allein im Jahr 2015 haben wir ein Investitionsprogramm im Umfang von 19 Millionen für die südliche Start- und Landebahn, den Anti-Skid-Belag aufgebracht, Sprinklertanks ausgetauscht, neue Kältemaschinen für die Klimatisierung der Terminals beschafft. Wir haben etwa 3 Millionen Euro in die südliche Start- und Landebahn investiert. Wir haben die sanitären Anlagen der Terminals C und D saniert, automatische Bordcard-Kontrollen ausgeweitet, das Langstreckengate in Terminal A erweitert, die Gepäckförderanlagen ertüchtigt. Ebenso wurden Arbeiten an den Asphaltflächen auf der Landseite und Leitungs- und Kabeltrassen durchgeführt.“¹⁰⁵⁰

Den Gesamtinvestitionsbedarf für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel bezifferte der Zeuge auf etwa 1,1 Mrd. Euro.¹⁰⁵¹ 51 Prozent dieser Summe seien für die Sanierung der Gebäude aufzuwenden, 20 Prozent für die technischen Anlagen sowie 29 Prozent für die Außenbereiche.¹⁰⁵² Gleichzeitig gehe eine grundlegende Sanierung mit einer Halbierung der Kapazitäten am Standort Tegel einher. Dies gelte nicht nur für den Sanierungsprozess selbst, sondern auch hinsichtlich der im Anschluss verbleibenden Kapazitätsmenge:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wenn Sie Terminal A und B – Terminal A und B kann man nur gemeinsam machen – vom Netz nehmen, nehmen Sie die halbe Kapazität vom Netz. Und Sie haben natürlich eine Menge sanierungsbedingte Provisorien, vor allem in Erschließungsfunktionen, sicherzustellen, auch in den Medienfunktionen. Das heißt, eine Sanierung führt dazu, dass Sie erhebliche Kapazitäten über Jahre vom Netz nehmen müssten. Und wenn Sie eine Sanierung dann durchgeführt haben und nach heutigen baurechtlichen Standards Tegelflächen betreiben müssten – nicht mehr im Rahmen des Bestandsschutzes –, würde sich die Kapazität sowieso in etwa halbieren. Das heißt, ein durchsanierter Flughafen Tegel würde am Ende vermutlich bei etwa der Hälfte der Kapazität landen wie heute, wo er aufgrund des alten existierenden Bestandsschutztatbestands betrieben werden kann.“¹⁰⁵³

¹⁰⁴⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 10.

¹⁰⁵⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 10.

¹⁰⁵¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 14.

¹⁰⁵² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 14.

¹⁰⁵³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 18.

Auch bei einer Halbierung der Kapazitäten auf etwa 11 Mio. PAX würde ein Weiterbetrieb von Tegel in den ersten 10 Jahren Kosten von über zwei Mrd. Euro verursachen. Für den Lärmschutz müsste nach Schätzung des Berliner Senats 400 Mio. Euro ausgegeben werden. Die Schätzung des Facility Managements der FBB für die Baukosten beliefen sich auf 1.110 Mio. Euro. Durch einen Doppelbetrieb würden nach Schätzung des Finanzbereichs der FBB Zusatzkosten in Höhe von 100 bis 200 Mio. Euro entstehen.¹⁰⁵⁴

Der Zeuge Kleinert bestätigte, dass insbesondere im Bereich der Terminals erheblicher Investitionsbedarf bestehe.

Zeuge Elmar Kleinert: „Auf der Luftseite im Bereich Vorfelder, Taxiways, Runways ist relativ wenig zu tun, weil das aufgrund der Sicherheitsanforderungen, die auch von der Behörde überprüft werden, in einem guten Zustand gehalten wird. Im Bereich Terminal ist sicherlich einiges zu tun, um die Themen, die man im Augenblick so fahren kann, weil es auch eine Besitzstandswahrung gibt – – Also, es hat eine Baugenehmigung mit einer Technik von 1970, und wenn man Tegel weiterbetreiben wollte, würde man bestimmte Themen, ob es die Stromversorgung ist, ob es IT ist, sicherlich komplett neu aufsetzen und ganz anders konfigurieren.“¹⁰⁵⁵

V. Regierungsflughafen und Interimsterminal

Um Verzögerungen von Bau und Inbetriebnahme des für den Regierungsflugverkehr vorgesehenen Terminals (sog. „Hauptbaumaßnahme“) zu kompensieren, wurde auf dem Flughafengelände ein Terminal errichtet, das für einen Zeitraum von fünf Jahren vorübergehend zur Abwicklung des Flugverkehrs der Bundesregierung dienen sollte (sog. „Interims-Regierungsterminal“). In Hinblick auf die Fragen C.9 und C.10 befasste sich der Untersuchungsausschuss mit den Hintergründen des Baus sowie den Plänen zur künftigen Nutzung.

1. Notwendigkeit eines Interimsterminals

Der Zeuge Adler, ehemaliger Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, äußerte im Untersuchungsausschuss, dass es seit dem Jahr 2014 Gespräche zwischen der Bundesregierung und der Flughafengesellschaft hinsichtlich der Notwendigkeit eines Interimsstandort für den Regierungsflughafen gegeben habe.¹⁰⁵⁶ In den Gesprächen sei es um den Zeitraum bis zur Realisierung der Hauptbaumaßnahme und um die Modalitäten der Schaffung und Nutzung eines Interimsterminals als Überbrückungsmodell gegangen:

Zeuge Gunther Adler: „Wie ich sagte: Mit der Aufnahme meines Amtes als Baustaatssekretär 2014 war ich damit beschäftigt, Gespräche zu führen – ich würde es auch nicht als Verhandlungen bezeichnen –, Gespräche zu führen, die die Interessen der verschiedenen Beteiligten nähergebracht haben. Unsere Blickrichtung

¹⁰⁵⁴ Vgl. Anhang zu 143. Des Sitzung des Aufsichtsrates vom 17.11.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 458.

¹⁰⁵⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 102.

¹⁰⁵⁶ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 92 f.

ging allein um die Frage: Wann wird es ein funktionierendes Regierungsterminal geben? Wie können wir möglichst nah die Funktionsübernahme des Regierungsterminals, der Hauptbaumaßnahme, mit der Eröffnung des BER übereinbringen? Wie können wir das möglicherweise überbrücken durch den Bau eines Interimsflughafens? – Das stand im Mittelpunkt der Gespräche, die ich unter anderem mit Herrn Lütke Daldrup, unter anderem mit den sich ablösenden Geschäftsführern des BER geführt habe, und mit anderen.“¹⁰⁵⁷

In den Gesprächen sei es ferner darum gegangen, einen Ausgleich zwischen dem wirtschaftlichen Interesse der Flughafengesellschaft an einem reibungslosen Betrieb unter Ausschöpfung sämtlicher Kapazitäten im Rahmen des „Double Roof“-Konzepts¹⁰⁵⁸ und den protokollarischen Interessen der Bundesregierung zu erzielen.¹⁰⁵⁹ Vor dem Hintergrund, dass bis zum Jahresende ein Unternehmen mit der Baumaßnahme habe beauftragt werden müssen, sei im Dezember 2016 eine Einigung erzielt worden: Danach sollte ein Interimsterminal mit einer anvisierten Nutzungszeit von fünfeinhalb Jahren errichtet werden.¹⁰⁶⁰ Der Bund habe sich dabei an den anvisierten Gesamtkosten in Höhe von 20 Mio. Euro mit einem Betrag von 13,4 Mio. Euro beteiligen sollen.¹⁰⁶¹

Die Möglichkeit, den Regierungsflugbetrieb bis zur Fertigstellung der Hauptbaumaßnahme weiter über den Flughafen Berlin-Tegel abzuwickeln, wurde nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschuss scheinbar nicht ernsthaft in Betracht gezogen. Der Zeuge Sapp, Leiter des Controllings der Flughafengesellschaft, gab im Untersuchungsausschuss an, dass es keine internen Analysen oder Untersuchungen dahingehend gegeben habe.¹⁰⁶² Dies hielt der Zeuge Dr. Mühlenfeld für eine vertane Chance, die Flughafengesellschaft von einem weiteren Bauvorhaben zu entlasten:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Zudem war natürlich auch noch eine Anforderung dringend, den Interimsregierungsterminal zu bauen, da der Aufsichtsrat nicht bereit war, den Regierungsbetrieb interimistisch in Tegel zu lassen. Diese Entlastung wäre aber sehr hilfreich gewesen, damit eben der Flughafen, der schon überfordert war eigentlich mit dem Bau des BER, weil er gar nicht die organisatorische Erfahrung hatte, so ein großes Projekt zu stemmen, entlastet wird und man hätte sich eben auf den BER fokussieren können. Ob das gereicht hätte, sei dahingestellt, aber eine zusätzliche Aufgabe obendrauf zu geben, ist halt auch nicht unbedingt hilfreich.“¹⁰⁶³

2. Vereinbarung zur Flächennutzung während der Hauptbaumaßnahme

Nachdem 2016 eine Einigung über die Errichtung des Interims-Terminals getroffen worden war, kam es offenbar zu weiteren Diskussionen zwischen der Flughafengesellschaft und dem Bund über die Freigabe der Flächen für die Hauptbaumaßnahme. Problematisch sei laut dem Zeugen Adler gewesen, dass die Flughafengesellschaft auf diese Fläche für einen ungestörten

¹⁰⁵⁷ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 93.

¹⁰⁵⁸ Vgl. oben C.I.2.

¹⁰⁵⁹ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 98.

¹⁰⁶⁰ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 93.

¹⁰⁶¹ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 93.

¹⁰⁶² Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 11 f.

¹⁰⁶³ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 12.

Fortbetrieb der Terminals C, D1 und D2 des Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) im Rahmen des „Double Roof“-Konzepts angewiesen gewesen sei.¹⁰⁶⁴

In diesem Zusammenhang sei im August 2017 eine sog. „Rahmenvereinbarung“ getroffen worden, in der die dauerhafte Nutzung eines 25 Meter breiten Streifens der Baufläche durch die Flughafengesellschaft bis zum Jahr 2025 vereinbart worden sei.¹⁰⁶⁵ Dieser Streifen sollte der Flughafengesellschaft während der Hauptbaumaßnahme zur Durchführung des Busboardings von den besagten Terminals des Flughafens Berlin-Schönefeld (SXF) zur Verfügung stehen, um deren Weiterbetrieb und die Aufrechterhaltung der dortigen Passagierzahlen zu ermöglichen:

Zeuge Gunther Adler: „Es wurde ein 25 Meter breiter Streifen vereinbart, der das Busboarding dauerhaft ermöglichte, während der Baumaßnahme. Das war der strittige Punkt, dass wir da sehr, sehr lange drüber gesprochen haben: Wie ist der Bau des Regierungsterminals, die Baumaßnahme selbst, vereinbar mit dem Weiterbetrieb und der Aufrechterhaltung der Kapazitäten? – Da wurde sehr, sehr lange um diese Lösung gerungen, weil alle vorab diskutierten Varianten immer eine Absenkung der Passagierzahlen bedeutet hätten.“¹⁰⁶⁶

Ferner sei eine detaillierte Bauphasenplanung aufgestellt und die Freigabe der Bauflächen bis Ende des Jahres 2021 vereinbart worden.¹⁰⁶⁷

3. Beauftragung eines Generalunternehmers

Der Interims-Regierungsterminal wurde im Jahre 2018 nach einer Bauzeit von zwei Jahren termingerecht fertiggestellt. Der Zeuge Dr. Mühlenfeld beschrieb die Auftragsvergabe an einen Generalunternehmer als entscheidend für die Einhaltung des Zeitplans.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Da die Bauabteilung eben schon sowieso überlastet war und auch noch die Instandhaltung der doch alten Gebäude in Schönefeld und Tegel stemmen musste, habe ich damals für den Interimsregierungsflughafen, nun er denn gebaut werden musste, wo alle drauf bestanden, eine zusätzliche Bauabteilung aufgebaut mit neuen Leuten von außerhalb. Wir haben auch dort einen Bauleiter für neu eingestellt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats, sonst wäre es ja nicht gegangen, der dann direkt an mich berichtete. Sie haben ja gesehen, der Interimsterminal ist auch rechtzeitig fertig geworden. Ob er innerhalb des Budgets war, kann ich nicht sagen, weil ich kenne die Unterlagen heutzutage nicht mehr, aber immerhin ist er pünktlich fertig geworden, entsprechend Zeitplan, weil wir auch dort uns entschieden haben, einen Generalunternehmer zu binden, der die Erfahrung hat, solche Terminals in der Größe zu bauen. Das ist aus meiner Sicht eine der ganz wichtigen Themen. Man muss für solche Projekte, die man halt sonst nur einmal im Leben baut – das kennt jeder aus seinem Privatleben, alle Dinge, die man nur einmal macht, sind ineffizient, weil man eben nicht auf die Erfahrung aufbaut –, da muss

¹⁰⁶⁴ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 100.

¹⁰⁶⁵ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 96.

¹⁰⁶⁶ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 96; vgl. zum „Double Roof“-Konzept oben C.I.2. und zum dem Ausbau der Kapazitäten am BER bis 2025 C.II.3.a.

¹⁰⁶⁷ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 97.

man sich eben entscheiden für jemanden, der die Erfahrung hat. Das Wichtige ist, dann den Richtigen auszuwählen. Also das hat auch dort gut funktioniert mit der Firma. Und deswegen ist der Interimsregierungs-flughafen fertig geworden.“¹⁰⁶⁸

4. Einstweilige Nichtnutzung des Interims-Regierungsterminals

Das Interims-Regierungsterminal wurde nicht unmittelbar nach seiner Fertigstellung im Jahr 2018 seiner vorgesehenen Nutzung zugeführt. Der Regierungsflugverkehr wurde zunächst vielmehr weiterhin über den Flughafen Berlin-Tegel abgewickelt. Die Frage, warum der Bund das Interimsterminal erst mit Eröffnung des BER als Regierungsflughafen nutzen wolle, beantwortete der Zeuge Adler wie folgt:

Zeuge Gunther Adler: „Ich weiß nicht, ob es Ihnen angemessen erscheint, Staatsgäste, Staatsoberhäupter auf einer Baustelle willkommen zu heißen.“¹⁰⁶⁹

5. Verhandlungen mit dem Bund über dauerhafte Nutzung

In Bezug auf die Frage C.10 des Einsetzungsbeschlusses erklärte der Zeuge Adler, dass im Rahmen der Gespräche mit der Flughafengesellschaft von Seiten des Bundes von Anfang an nur die Möglichkeit zu einer Einigung mit dem Inhalt bestanden habe, dass das Interimsterminal eine Zwischenlösung darstelle.¹⁰⁷⁰ Er bestätigte, dass es zwischen den Gesellschaftern Berlin, Brandenburg und Bund dennoch zu Gesprächen über eine dauerhafte Nutzung des Interimsterminal gekommen sei, in denen die Bundesregierung eine ablehnende Haltung eingenommen habe.¹⁰⁷¹ Dies erklärte er damit, dass die anvisierte Hauptbaumaßnahme sich vom Interimsterminal signifikant unterschieden hätte, sowohl in Bezug auf die Dimension als auch auf ihren repräsentativen Charakter:

Zeuge Gunther Adler: „Hinzu kommt natürlich, das bitte ich auch nicht zu gering zu schätzen, dass ein Regierungsterminal die Visitenkarte für die Bundesrepublik Deutschland ist. Hier kommen Regierungschefs an, hier kommen Staatsoberhäupter an, und wenn man ganz bewusst qualitative Abstriche gemacht hat beim Interim – beginnend damit, dass es keinen Architekturwettbewerb gab, während die Hauptbaumaßnahme mit dem ersten Preis eines Wettbewerbs vereinbart worden ist – , dann macht es deutlich, warum die Bundesregierung ein erhebliches Interesse an dieser Vereinbarung hatte. Interim ist Interim, und Hauptbaumaßnahme ist Regierungsterminal für die nächsten Jahre und Jahrzehnte.“¹⁰⁷²

Demgegenüber äußerte der Zeuge Müller sein Unverständnis über die unterbliebene Nutzung des fertiggestellten Regierungsterminals und erklärte, dass er sich den Interimbau als dauerhafte Lösung für die Regierungsflugverkehr vorstellen könne:

¹⁰⁶⁸ Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2018, WP 18/8, S. 12 f.

¹⁰⁶⁹ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 94.

¹⁰⁷⁰ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 93.

¹⁰⁷¹ Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 94.

¹⁰⁷² Zeuge Adler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 94.

Zeuge Michael Müller: „Nein, habe ich nicht. Ich finde es auch sehr erstaunlich. Wie gesagt, da ich das jetzige kenne, glaube ich, kann man mit der Interimslösung auch dauerhaft sehr gut leben, aber es gibt von Seiten des Bundes, soweit mir das immer vermittelt wurde, einfach wirklich große Anforderungen an Repräsentation und Sicherheit. Beides spielt eine entscheidende Rolle, in dann dem dauerhaften Terminal für die Regierung eben nicht nur eine Ankunfts- und Abflugmöglichkeit zu schaffen, sondern wirklich ein repräsentatives Tagungsgebäude praktisch schon zu haben mit entsprechenden internationalen Sicherheitsstandards. Offensichtlich sieht man das in dem Interimsgebäude nicht gegeben.“¹⁰⁷³

Medienberichten zufolge wandten sich der Regierende Bürgermeister von Berlin und der Brandenburgische Ministerpräsident Dr. Woidke im März 2019 mit einem Brief an die Bundesregierung, um für die dauerhafte Nutzung des interimsmäßig errichteten Gebäudes zu werben und den Bund zu einem Verzicht auf den Neubau eines Regierungsflughafens für die Zeit nach 2025 zu bewegen.¹⁰⁷⁴

VI. Dritte Start- und Landebahn am BER

Im Rahmen der Diskussion um die Erweiterung der Kapazitäten des BER kam im Ausschuss auch die Möglichkeit der Errichtung einer dritten Start- und Landebahn zur Sprache.

Auf die Frage, warum diesbezüglich bislang keine entsprechende Planung erfolgt sei, verwies der ehemalige Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz auf die ablehnende Haltung des Gesellschafters Brandenburg:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Erstens, weil sie kapazitativ aus damaliger Sicht nicht notwendig war, zumindest nicht für das Jahr 2012 und auch nicht für das Jahr 2020. Ich glaube, das wird man heute auch nicht anders beurteilen. Zum Zweiten muss man auch sagen, dass das politisch ein No-go-Item der Brandenburger ist. Wer immer heutzutage eine dritte Start- und Landebahn am BER eröffnen möchte, dem kann ich da nur viel Spaß wünschen. Also, da haben wir intern eine Vielzahl von Diskussionen mit dem brandenburgischen Ministerpräsidenten gehabt. Das war ein No-Go. Vielleicht hat sich das geändert heutzutage, aber so war zumindest die Situation 2012.“¹⁰⁷⁵

Die Realisierung sei aus seiner Sicht schon aus rein tatsächlichen Gründen inzwischen keine ernsthafte Option mehr:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Und die Fläche für eine potenzielle dritte Start- und Landebahn, die ja nur im Süden liegen kann, da haben die Brandenburger mittlerweile alles gemacht, um das faktisch unmöglich zu machen, weil, sie haben an den jeweiligen Ein- und Ausflughäfen dieser potenziellen dritten Start- und Landebahn Bevölkerung angesiedelt. Das sind die Magistralen, die Schienenmagistralen und die Straßenmagistralen, sodass, wenn Sie tatsächlich im Süden eine dritte Start- und Landebahn bauen würden, dann wären die Endpunkte –

¹⁰⁷³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 118.

¹⁰⁷⁴ „Der Tagesspiegel“ vom 25.2.2019: „Bundesairport könnte BER-Betrieb stören“.

¹⁰⁷⁵ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 82.

– Das heißt, das Befliegen der dritten Start- und Landebahn würde mitten über neu angesiedelte Bevölkerung gehen. So war auch immer die Stimmung im Aufsichtsrat gewesen. Die Brandenburger haben auch nicht ansatzweise zu erkennen gegeben, dass sie jemals bereit wären, eine dritte Start- und Landebahn da errichten zu lassen.“¹⁰⁷⁶

Der ehemalige Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld deutete an, dass es entsprechende Überlegungen gegeben habe, die Kapazität des BER mit einer dritten Start- und Landebahn zu erweitern. Auch er sah dies indes nicht als ein realistisches Szenario an:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Diskussionen gab es ja. Es ist ja nicht so, dass keiner über eine dritte Startbahn geredet hat. Die Aussage war, es ist nur nicht möglich in Schönefeld. Aber, wie gesagt, das ist eine philosophische Frage. Es hängt davon ab, wann Sie welche Kapazitäten in Berlin fordern werden.“¹⁰⁷⁷

Der Zeuge Woop äußerte, dass eine dritte Start- und Landebahn derzeit nicht ernsthaft diskutiert würde, weil aufgrund der Masterplanung davon ausgegangen werde, dass bis 2040 ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stünden. Im Rahmen der Planung sei diese Frage lediglich am Rande aufgetaucht, was auch historisch bedingt gewesen sei.

Zeuge Gerry Woop: „Zum Stichwort dritte Start- und Landebahn gab es bestenfalls am Rande Erwägungen, keine Vorstellungen, keine Perspektive, keine Option, dergleichen mehr. Das war nach meiner Erinnerung immer so, dass das ein Thema ist, was jetzt und auf sehr, sehr lange absehbare Zeit völlig ohne Substanz ist, um es zu diskutieren, weil ja unser Flughafen selber genügend Kapazitäten hat – wie gesagt, vorhin schon, bis 2040 und was man da hinausplanen kann. Und da waren wir bei 55 Millionen Passagieren. Der Bahnhof würde schon mehr sozusagen erfassen – und die Landebahnen halten auch noch mehr aus –, insofern war das kein Thema. Es hat insofern am Rande eine Rolle gespielt, weil es natürlich historisch sicherlich ein Thema war und weil bei der Masterplanung bei bestimmten räumlichen Einschätzungen diese Frage mal am Rande auftauchte. Also, wenn Sie – – Wir haben ja dieses Midfield Szenario als Ausbaupfad gewählt zum Status bis jetzt, wenn man so will. Und wenn man das nicht machen würde, wenn man in andere Szenarien gehen würde, hätte das zumindest Konsequenzen, wenn man über eine dritte Start- und Landebahn nachdenkt, aber wir haben darüber nicht nachgedacht.“¹⁰⁷⁸

VII. Zusammenfassung

Der Untersuchungsausschuss stellte im Rahmen seiner Untersuchungen fest, dass ein Bewusstsein für drohende Kapazitätsengpässe bereits unter dem ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn bestand. Unter seiner Leitung wurden erste Erwägungen zum „Double Roof“-Konzept und zur Erweiterung der Gepäckförderanlage in Terminal 1 des BER angestellt. Diese Erwägungen fanden sowohl Eingang in die spätere Ausbauplanung seines Nachfolgers als Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld als auch in den späteren Masterplan. Die Ausbauplanung beschränkte sich dabei zunächst auf diese kurz- und mittelfristigen

¹⁰⁷⁶ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 92.

¹⁰⁷⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 77.

¹⁰⁷⁸ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 45.

Maßnahmen und reichte bis etwa in das Jahr 2025. Mit dem Masterplan erweiterte der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup die Ausbauplanung, um im Jahre 2040 die prognostizierte Passagiermenge von 55 Millionen abfertigen zu können.

Der Masterplan sah konkrete Baumaßnahmen zur Kapazitätserweiterung an der Terminalinfrastruktur und den Flugbetriebsflächen vor. Eine der dort in Phase 0 vorgesehenen Maßnahmen, der Bau des heutigen „T2“, wurde bereits im Rahmen der Ausbauplanung von Dr. Mühlendorf im Jahre 2016 beschlossen. Die während der Baumaßnahme entstandenen Kostensteigerungen stellten einen Schwerpunkt der Untersuchung dar. Die Beweisaufnahme ergab insofern, dass die Ausschreibung auf der Grundlage der Entwurfsplanung erfolgte, um die Vergabe an einen Generalunternehmer noch im Jahre 2018 zu ermöglichen, und diese sich später zudem als fehlerhaft erwies. Angesichts der daraus resultierenden Unsicherheiten und des schlechten Rufes der Flughafengesellschaft kam es im Vergabeverfahren zu Risikoauflagen, die einen Teil der Kostensteigerungen begründeten. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC kam zu dem Ergebnis, dass diese Kostensteigerungen zum Teil auf ein „ineffizientes Vergabeverfahren“ und im Übrigen auf Baukostensteigerungen aufgrund der angespannten Marktlage zurückzuführen seien. Diese Einschätzung teilten die vernommenen Zeugen nur teilweise. Insbesondere wurde kritisiert, dass der Begutachtungszeitraum nicht korrekt gewählt worden und die Vorgeschichte des Projekts außer Acht gelassen worden sei. Im Übrigen kamen die Zeugen überwiegend darin überein, dass die Beauftragung eines Generalunternehmers für die termingerechte Fertigstellung des Terminals im Jahre 2020 zentral gewesen sei.

Neben diesen Maßnahmen sah der Masterplan im Anschluss an die Inbetriebnahme der Terminals 1, 2 und 5 (ehemals Berlin Schönefeld) im Oktober 2020 mit einer Kapazität von insgesamt 41 Millionen Passagieren vor allem die Erweiterung der Gepäckförderanlage im „T1“ und die Errichtung eines weiteren Terminalgebäudes („T3“) vor. Der Plan enthält darüber hinaus die Vision einer optimierten Verkehrsanbindung und der Fortentwicklung der sog. Airport-City, für die aber zunächst nur weitere Planungsschritte vorgesehen waren. Die Ausbauplanung war am Ende des Untersuchungsausschusses angesichts der Corona-Pandemie vorerst ausgesetzt.

Im Zuge der Diskussion um die Kapazitätsengpässe am BER wurde immer wieder auch ein Fortbetrieb des Flughafenstandortes Berlin-Tegel erörtert. Im Rahmen eines Volksentscheids im September 2017 sprach sich die Mehrheit der Bevölkerung für einen Fortbetrieb aus. In der Folge dieser Entscheidung setzte sich die Senatsverwaltung insbesondere mit den rechtlichen Implikationen dieser Entscheidung und ihren Auswirkungen auf das mit dem Land Brandenburg im Zuge der gemeinsamen Planung vereinbarte Single-Airport-Konzept auseinander. So wäre auch bei einem Konsens zwischen den Gesellschaftern für die Neuaufstellung der Landesentwicklungsplanung und zu erwartenden rechtlichen Auseinandersetzungen mit einer Verfahrensdauer von sieben bis 13 Jahren zu rechnen, in der ein Flughafen Tegel auch nicht in Betrieb wäre. Darüber hinaus wären erhebliche finanzielle Mittel von etwa 1,1 Mrd. Euro in die Instandsetzung des Flughafens zu investieren. Hinzu kämen Kosten für die Ertüchtigung des Schallschutzes und einen Doppelbetrieb. Im Ergebnis beschlossen sowohl der Berliner Senat als auch das Abgeordnetenhaus von Berlin an dem Single-Airport-Konzept und der Schließung Tegels festzuhalten. Dies blieb auch die Prämisse sämtlicher Planungstätigkeit der Flughafengesellschaft.

Zur Abwicklung des Regierungsflugverkehrs war langfristig die Errichtung eines Regierungsterminals auf dem Gelände des BER geplant. Im Zuge der Verzögerungen der Fertigstellung des BER wurde der Bau eines Interims-Terminals erforderlich, das bis zur Errichtung der Hauptbaumaßnahme zu diesem Zweck genutzt werden sollte. Dieses Terminal wurde im Jahr 2018 fertiggestellt, sollte aber erst mit der Inbetriebnahme des BER für den Regierungsflugverkehr genutzt werden. In Hinblick auf die Durchführung der Hauptbaumaßnahme des Regierungsterminals und die parallele Umsetzung des sog. „Double Roof“-Konzepts traf die Flughafengesellschaft mit dem Bund eine Vereinbarung, wonach ein Teil der Fläche, auf der das Regierungsterminal errichtet werden soll, bis 2025 für das Bus-Boarding aus den Terminals des ehemaligen Flughafens Berlin-Schönefeld genutzt werden kann. Darüber hinaus wurden Gespräche mit der Bundesregierung geführt, inwiefern eine Übereinkunft über eine dauerhafte Nutzung des Interims-Terminals erreicht werden könne.

D. Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft

I. Grundlagen der Projektfinanzierung

Insbesondere mit Blick auf den Fragenkomplex B. des Einsetzungsbeschlusses ging der Untersuchungsausschuss unterschiedlichen Fragestellungen zu den Kosten des Flughafenbaus und deren Finanzierung nach. Er befasste sich dabei insbesondere mit dem zusätzlichen Kapitalbedarf und den zugrundeliegenden Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt.

1. Entwicklungsgeschichte des Finanzierungsmodells

Mit den Kosten des Bauprojektes und deren Finanzierung befasste sich bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode in Bezug auf den Zeitraum bis zum Jahre 2014.¹⁰⁷⁹ Er stellte fest, dass erst die im Jahre 2003 getroffene Entscheidung, auf private Investoren zu verzichten, zur Erarbeitung eines eigenen Finanzierungskonzepts für das Bauprojekt durch die Flughafengesellschaft geführt habe.¹⁰⁸⁰ In der Folgezeit habe man zunächst mit einer Brückenfinanzierung gearbeitet, bevor es im Jahre 2009 zum Abschluss einer Langzeitfinanzierung gekommen sei.¹⁰⁸¹ Diese habe sich aus drei Bestandteilen zusammengesetzt: einer Kapitalzuführung durch die Gesellschafter in Höhe von 430 Mio. Euro, Teilen der Einnahmen der Flughafengesellschaft aus den Jahren 2005 bis 2011 in Höhe von 440 Mio. Euro und einem zu 100 Prozent durch die Gesellschafter verbürgten Bankkredit in Höhe von 2,4 Mrd. Euro.¹⁰⁸²

2. Privatisierungsüberlegungen

Auch nachdem die ursprünglich geplante Privatisierung gescheitert war, beschäftigte man sich in den Gremien der Flughafengesellschaft in Bezug auf den zusätzlichen Kapitalbedarf¹⁰⁸³ offenbar weiterhin mit der Möglichkeit einer Kapitalbeschaffung durch (Teil-) Privatisierung. So äußerte die Zeugin Fölster in Bezug auf Diskussionen im Jahr 2016:

Zeugin Heike Fölster: „Ich muss als Finanzerin alle möglichen Optionen auf den Tisch legen, auch für meine Gesellschafter, und ein privater Investor ist erst mal eine Möglichkeit. Wir haben auch mit einigen Investoren über einen Mittelsmann gesprochen, ob die überhaupt bereit gewesen wären, so etwas zu machen, weil, es ist natürlich immer ein Risiko, wenn das noch im Bau befindlich ist. Einige haben dann

¹⁰⁷⁹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 364 ff.

¹⁰⁸⁰ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 364 ff.

¹⁰⁸¹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 365 ff.

¹⁰⁸² Hierzu und zu den vorangegangenen Aspekten ausführlich der Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 364 ff.; S. 368 ff.; zur Sicherung der Interessen der Bürger wurde ein projektbegleitendes Controlling, das sog. „Bürgercontrolling“, eingerichtet, das die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC durchführte, vgl. unten F.III.6.

¹⁰⁸³ Vgl. unten D.II.

gesagt: Nein, das ist uns zu risikoreich. – Aber es hätte durchaus Interesse bestanden, vielleicht sich hieran zu beteiligen.“¹⁰⁸⁴

Dieser Vorschlag sei laut der Zeugin Fölster vor allem bei dem Gesellschafter Berlin auf „größere Skepsis“ gestoßen, sodass man sich im Ergebnis dagegen entschieden habe.¹⁰⁸⁵ Diese Abneigung habe sich nicht auf einen konkreten Investor bezogen, sondern allgemein bestanden:

Zeugin Heike Fölster: „Es war nicht ein Investor, sondern prinzipiell einen – wie auch immer – Investor. Berlin, so wurde mir gesagt, hat schlechte Erfahrungen mit Privatisierungen gemacht, – [Jörg Stroedter (SPD): So ist es!] – und damit wäre das gar kein Thema für Berlin. – So pauschal ist es für mich geblieben.“¹⁰⁸⁶

Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Sudhof bestätigte, dass man in dem bereits fertiggestellten Teil des Flughafens einen „staatlichen Infrastrukturbedarf“ gesehen habe und diesbezüglich seitens des Landes Berlin eine Privatisierung nicht vorstellbar gewesen sei:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Die FBB, ihre Gremien und der Senat haben sich mit dem Thema beschäftigt. Wie gesagt, zur Seite des Bundes kann ich dazu jetzt nichts sagen, aber auf Seiten des Landes Berlin war es ganz klar so, dass man hier einen staatlichen Infrastrukturbedarf gesehen hat, bei diesem Projekt. Beim Land Brandenburg war es auch so, ich meine es befindet sich nun auch in Brandenburg, wir reden hier über den Hauptstadtflughafen, also eine Privatisierung wurde jedenfalls für den Bereich, der jetzt finalisiert und fertiggestellt wird, nicht in Betracht gezogen. Für eventuelle Erweiterungen schon.“¹⁰⁸⁷

Für die Ausbauvorhaben sei dies dagegen erwogen worden:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Diese Informationen, diese Erwägungen bezogen sich auf künftige Ausbaupaspekte, die jedenfalls nicht Gegenstand der Aufsichtsratserwägungen in meiner Zeit waren und auch keine Entscheidungen in irgendeiner Weise erfordert hätten in meiner Zeit. Das waren weitere Terminals – Terminal 3, Terminal 4 –, so etwas, was in fernerer Zukunft und aus heutiger Sicht ehrlich gesagt in noch fernerer Zukunft von Bedeutung sein wird. Da wurde erwogen, ob solche Themen als PPP oder Ähnliches verwirklicht werden könnten, aber das war eine rein informatorische Befassung, keine Befassung, die in irgendeiner Form in eine Entscheidung gemündet hätte.“¹⁰⁸⁸

II. Finanzieller Mehrbedarf im Untersuchungszeitraum

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte in Bezug auf das ursprünglich anvisierte Gesamtbudget des Flughafenbaus fest, dass dieses im Oktober 2004 mit einem

¹⁰⁸⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 9.

¹⁰⁸⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 9.

¹⁰⁸⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 40.

¹⁰⁸⁷ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 16.

¹⁰⁸⁸ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 16.

Betrag von 2,4 Mrd. Euro angesetzt gewesen sei.¹⁰⁸⁹ Im Verlaufe des Projekts seien die Gesamtkosten kontinuierlich angestiegen und hätten sich im Zeitpunkt der ursprünglich geplanten Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 bereits auf ca. 3,4 Mrd. Euro belaufen.¹⁰⁹⁰ Im hiesigen Untersuchungsverfahren wurden die Gesamtkosten für das Bauprojekt zuletzt auf über 5 Mrd. Euro geschätzt.¹⁰⁹¹

Angesichts der steigenden Kosten und der verzögerten Eröffnung des Flughafens ergaben sich in der Unternehmensfinanzierung der Flughafengesellschaft mehrfach Lücken: Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte diesbezüglich fest, dass sich Ende des Jahres 2012 ein zusätzlicher Kapitalbedarf von 1,2 Mrd. Euro ergeben habe, der von den Gesellschaftern in Form von Eigenkapital bereitgestellt worden sei.¹⁰⁹²

1. Zusätzlicher Kapitalbedarf in den Jahren 2014 und 2016

Ferner hat sich zwischen den Feststellungen des 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode nach den Jahren 2014 und 2016 ein zusätzlicher Kapitalbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro ergeben, dessen Ursachen in der damaligen Beweisaufnahme unklar geblieben seien.¹⁰⁹³ In Bezug auf die Fragen B.1 und B.2 des Einsetzungsbeschlusses befasste sich der hiesige Untersuchungsausschuss erneut mit der fraglichen Finanzierungslücke.

Der zusätzliche Finanzmittelbedarf in Höhe von insgesamt 2,2 Mrd. Euro bis 2019 bestand zum einen aus der Fertigstellung resultierenden Mehrkosten i.H.v. 1,1 Mrd. Euro und zum anderen aus Kosten für Erweiterungen i.H.v. 0,6 Mrd. Euro sowie den Kosten für den Schuldendienst i.H.v. 0,9 Mrd. Euro. Der Nettofinanzierungsbetrag bezifferte sich demnach auf 2,7 Mrd. Euro. Davon sollten 0,5 Mrd. Euro aus Eigenmitteln aufgebracht werden.¹⁰⁹⁴

Die aus der Fertigstellung resultierenden Mehrkosten setzten sich aus den Kosten für den Schallschutz (286 Mio. Euro), den Investitionen für den Bereich Bau (508 Mio. Euro) sowie verbleibenden Risiken (255 Mio. Euro) zusammen.¹⁰⁹⁵

Der gesamte Finanzmittelbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro war im Businessplan 2014 vorgesehen und wurde offiziell von Aufsichtsratsmitgliedern in der Sitzung vom 19. September 2014 zur Kenntnis genommen.¹⁰⁹⁶ Der Aufsichtsrat hat den Gesellschaftern in der Sitzung vom 13. März 2015 den Abschluss eines Darlehensvertrages in dieser Höhe empfohlen.¹⁰⁹⁷

¹⁰⁸⁹ Vgl. den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382.

¹⁰⁹⁰ Vgl. den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382.

¹⁰⁹¹ Vgl. unten D.III.1.

¹⁰⁹² Vgl. auch zur Durchführung und zum Ergebnis des sog. „Non-Aid-Verfahrens“ bei der EU-Kommission den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382 ff.

¹⁰⁹³ Vgl. den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 384.

¹⁰⁹⁴ Vorbereitungsunterlagen zur 129. Sitzung des Aufsichtsrates am 25.9.2015, I (FBB) Bd. 39, Bl. 152.

¹⁰⁹⁵ Vorbereitungsunterlagen zur 123. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.6.2014, I (FBB) Bd. 34, Bl. 158 ff.

¹⁰⁹⁶ Protokoll der 124. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.06.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 61 ff. (80).

¹⁰⁹⁷ Vorbereitungsunterlagen zur 127. Sitzung des Aufsichtsrates am 13.3.2015, I (FBB) Bd. 37, Bl. 209.

a. Hintergrund des Finanzierungsbedarfs

Zur Zusammensetzung der 1,1 Mrd. Euro Mehrkosten äußerte sich die Zeugin Fölster wie folgt:

Zeugin Heike Fölster: „Das heißt, die 1,1 Milliarden waren damals Mehrkosten, die am BER gebraucht wurden für den neuen Inbetriebnahmetermin. Das waren ungefähr 50 Prozent reine BER-Kosten. Die andere Hälfte waren mehr Schallschutzaufwendungen. Das war damals die Entscheidung beim Schallschutz, wo wir das Budget von rund 370 Millionen auf 750 Millionen erhöhen mussten. Der Rest war Risikovorsorge, immer für Unvorhergesehenes.“¹⁰⁹⁸

Die Erhöhung des Schallschutzbudgets war nötig geworden, nachdem das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg entschieden hatte, dass Anwohnerinnen und Anwohner im Tagschutzgebiet Anspruch auf die Erfüllung deutlich höherer Schallschutzziele haben, als von der FBB angenommen.“¹⁰⁹⁹

Warum dieses Risiko bei der Finanzplanung keine Berücksichtigung fand, begründete die Zeugin Gute wie folgt:

Zeugin Solveig Gute: „Aber wenn ich nicht erkennen kann, dass das OVG Vollzugshinweise gibt, an die sich das Gericht später nicht mehr gebunden sieht und die Schallschutzkosten dadurch exorbitant steigen, das ist so im Businessplan natürlich nicht hinterlegt.“¹¹⁰⁰

Die unterbliebene Vorsorge kritisiert auch der Landesrechnungshof Brandenburg in seinem Bericht vom 10. Juli 2015 und sah darin einen Beleg für die mangelhafte Finanzplanung der Flughafengesellschaft.¹¹⁰¹ Die Geschäftsführung habe erstmals im April 2012 die Risiken der Umsetzung der Tagschallschutzregelung aus dem Planfeststellungsbeschluss an den Aufsichtsrat berichtet, obwohl der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 datiere. Auch sei das Schallschutzbudget erst im Juni 2012 einer Überprüfung unterzogen worden.¹¹⁰²

Hinzu kam, dass Mehreinnahmen wegen der gescheiterten Inbetriebnahme wegfielen. Erlöse, die auch zur Kostendeckung und Rückführung von Krediten hätten genutzt werden sollen, hätten laut der Zeugin angesichts der Verschiebung des Eröffnungstermins nicht wie geplant zur Verfügung gestanden:

Zeugin Heike Fölster: „Ja. Also diese Mehrkosten, Mindererlöse ist ja die andere Hälfte der 1,1 Milliarden. Das ist ein (unverständlich) Thema, dass wir weniger Erlöse haben, weil wir eben andere Entgelte haben und eine andere Struktur auf dem Non-Aviation-Geschäft und eben damit, dass wir eben Gelder, die wir sonst, – – dass

¹⁰⁹⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 8.

¹⁰⁹⁹ Vgl. hierzu ausführlich Abschn. 3.J.I.

¹¹⁰⁰ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 35.

¹¹⁰¹ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 251.

¹¹⁰² Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 257.

wir auch schon unsere Kredite ja bezahlen mussten, die wir sonst auch mit den Einnahmen bezahlt hätten.“¹¹⁰³

Die Zeugin erläuterte hierzu, dass die Businessplanung auf einem bestimmten Termin zur Inbetriebnahme beruht habe, ab dem man – beispielsweise aufgrund einer geänderten Erlös- und Mitarbeiterstruktur – damit habe rechnen können, nach einer gewissen Zeit in die „positive Ergebniszone“ zu gelangen.¹¹⁰⁴ Infolge der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins habe sich dementsprechend eine Finanzierungslücke ergeben:

Zeugin Heike Fölster: „Das ist im Endeffekt die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins, weil wir sind natürlich davon ausgegangen, dass in dem Inbetriebnahmetermin wir dann die neue Erlösstruktur haben und auch von der Mitarbeiterstruktur eine andere Struktur. Je nachdem – – Vielleicht zum Verständnis noch mal: So drei, vier Jahre nach der Inbetriebnahme, wo wir dann auch in die positive Ergebniszone reinkommen. Das sind dann immer – – Wenn Sie diese vier Jahre dann zeitlich verschieben, fehlt Ihnen das.“¹¹⁰⁵

Auch der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld benannte im Ausschuss die zwischenzeitlich eingetretenen Verzögerungen einerseits und die entstandenen Mehrkosten beim Umbau und Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung andererseits als Ursache für die zusätzlichen Finanzmittel.¹¹⁰⁶

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die Hauptgründe waren die Verzögerungen, die größeren Baumaßnahmen, die notwendig waren, speziell der Umbau der Entrauchungsanlage, die Kabeltrassensanierung, aber auch die Erweiterung der Sprinkleranlagen. Es war kein Problem der grundsätzlichen Statik des Gebäudes. Es war alles in dem Sinne TGA. Da muss man aber noch eines dazu sagen: In dem gesamten Paket waren auch Maßnahmen für die strategische Weiterentwicklung des Flughafens dabei, und zwar 600 Millionen, auf jeden Fall ein erheblicher Anteil. Es war also nicht nur klein.“¹¹⁰⁷

Die höheren Kosten seien dabei laut dem Zeugen Mehdorn nicht auf eine schlechte Kalkulation zurückzuführen gewesen:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Nein, überhaupt nicht, weil die auch nicht auf einmal aufgetreten ist. Sie müssen sich vorstellen: Es gibt da einen Jahreskalender, was sich am Flughafen verändert hat – Erhöhung der Passagierzahlen, Erhöhung der umbauten Raumerhöhungen. Das kann man ganz genau nachzeichnen, wie das alles gewachsen ist. Und so sind auch die Kosten gewachsen.“¹¹⁰⁸

Dies bestätigte das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger. Er gab in seiner Vernehmung an, dass der Finanzierungsbedarf im Rahmen der Businesspläne seitens der Finanzabteilung der

¹¹⁰³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 81.

¹¹⁰⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2020, WP 18/10, S. 82.

¹¹⁰⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 82.

¹¹⁰⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 71.

¹¹⁰⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 71.

¹¹⁰⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 100.

Flughafengesellschaft stets „nachvollziehbar und plausibel“ dargestellt worden sei.¹¹⁰⁹ Ferner äußerte er:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Also ich bitte um Nachsicht, das ist – – Ich soll mich jetzt vier Jahre zurückerinnern im Detail, wo ich mir konkret die Zahlenwerke angucken müsste. Sie erwecken gewissermaßen den Eindruck, als ob diese Milliardenbeträge, die zusätzlich notwendig geworden sind, vom Himmel gefallen sind. Meine Erfahrung in diesem Aufsichtsrat ist eine andere. Es gibt in dem, wie sich die Finanzlage der Flughafengesellschaft entwickelt hat, eigentlich derartige sozusagen unverhoffte Finanzlücken in dieser Dimension, wie Sie sie andeuten, nicht.“¹¹¹⁰

Der Zeuge Dr. Krüger stellte indes klar, dass „nachvollziehbar und plausibel“ in diesem Zusammenhang nicht bedeute, dass der zusätzliche Finanzierungsbedarf bereits zu einem früheren Zeitpunkt bekannt gewesen sei oder hätte bekannt sein müssen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Da haben Sie mich aber ziemlich falsch verstanden. Ich habe nur gesagt, derartige Finanzlücken sind nicht über Nacht vom Himmel gefallen, sondern die Entwicklung der Baustelle am Flughafen hat es notwendig gemacht, zusätzlichen Finanzbedarf aufzurufen. Weil Sie auf 2014 Bezug genommen haben: 2014 gab es, glaube ich, niemanden in unserem Kreis, der auch nur annähernd eine Vorstellung davon hatte, dass brandschutztechnisch dieser Flughafen nie und nimmer genehmigungsfähig gewesen wäre. Das ist so. Sie erinnern sich beispielsweise noch an die berühmte, von Herrn Schwarz erfundene, Mensch-Maschine-Lösung, wo zum Eröffnungstermin ich weiß nicht wie viele Zigtausende Komparsen irgendwie Türen auf- und zumachen mussten. Wenn Sie sich intensiv in diesem Rahmen des Untersuchungsausschusses mit der Baustelle und dem Flughafen beschäftigt haben, dann wissen Sie möglicherweise auch etwas über die Komplexität von Brandschutztüren. Aus wie viel zig Komponenten die bestehen, die von drei unterschiedlichen Firmen entsprechend programmiert werden, die dort angesteuert werden müssen über die Brandmeldezentralen, und Sie wissen natürlich auch, dass wir im Laufe dieser Zeit ja nicht ein geplantes Gebäude hatten, sondern dass sich die Bruttogeschossfläche nahezu verdoppelt hat in dieser Zeit, dass der Flughafen geradezu metastasenartig gewachsen ist, und man dann irgendwo am Ende feststellte, dass beispielsweise die Sprinkleranlagen nicht mehr den letzten Raum erreichen. Dann braucht es eigentlich nur ein Stück weit gesunden Menschenverstand in der Darlegung, wenn Sie diese Problemlagen und die Lösungen vorgetragen bekommen, zu sehen, woher plötzlich der Finanzbedarf entsteht. Das ist nicht so, als ob das irgendwo aus der Luft fiktiv gegriffene Summen gewesen sind, und damit haben wir uns im Aufsichtsrat auseinandergesetzt.“¹¹¹¹

Dennoch erinnerte der Zeuge Karasch, dass die Gesellschafter vom Ausmaß der Finanzierungslücke überrascht gewesen seien:

Zeuge Ralf Karasch: „Die Dimensionen der Erhöhung des Finanzbedarfs hat alle Gesellschafter tatsächlich von der Höhe her überrascht. Aber die immer wieder und

¹¹⁰⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 55.

¹¹¹⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 55.

¹¹¹¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 55 f.

immer mehr auftretenden Mängel an der Baustelle mit den Nacharbeiten haben erkennen lassen, dass der Umfang tatsächlich viel größer war als ursprünglich angenommen. Dann kamen noch Baukostensteigerungen und Ähnliches hinzu, sodass damit im Wesentlichen, nach meiner Erinnerung jedenfalls, dieser hohe Finanzbedarf 2016 von 2,2 Milliarden begründet wurde.“¹¹¹²

Weiter führt der Zeuge aus:

Zeuge Ralf Karasch: „Ich kann Ihnen nur sagen, dass sich die Ereignisse dann auch immer wieder überholt haben und immer mehr und mehr Erkenntnisse kamen. Deswegen kann ich jetzt nicht einschätzen, ob die ursprünglichen Annahmen valide waren oder nicht. Uns hat es jedenfalls auch überrascht, dass dann der erhöhte Finanzbedarf von 2,2 Milliarde zustande kam. Das war auch der Gegenstand weiterer intensiver Auseinandersetzungen mit der FBB.“¹¹¹³

Auf Nachfrage, ob es sich bei den ursprünglichen Annahmen im Jahr 2014 um eine Fehleinschätzung der Geschäftsführung handelte, antwortete der Zeuge Karasch:

Zeuge Ralf Karasch: „Das muss man tatsächlich aus der Situation 2014 beurteilen. Und vielleicht hat die Geschäftsführung dort etwas, sagen wir mal, konservativer gerechnet oder noch nicht alles ermittelt. Wenn Sie zum Beispiel alleine diese Kabelthematik bedenken. Da hat man anfangs gedacht: „Na ja, da werfen wir dann mal ein paar neue Kabel drüber“. Man hat aber später erkannt, dass die Kabelpritschen beispielsweise überhaupt nicht ausreichten oder dass bei der Sprinkleranlage ein kompletter Austausch stattfinden musste. Man hatte die Dimension anscheinend 2014, das ist jedenfalls meine Einschätzung, nicht hinreichend abgeschätzt.“¹¹¹⁴

Der Zeuge führte ferner aus, dass man dann 2016 die bauliche Situation und darauf aufbauend die finanzielle Planung habe deutlich besser abschätzen können.¹¹¹⁵

b. Entscheidung für eine Finanzierung durch die Gesellschafter

In Hinblick auf den zusätzlichen Finanzierungsbedarf stellte sich die Frage, wie das benötigte Kapital der Flughafengesellschaft bereit gestellt werden sollte:

Zeugin Heike Fölster: „Da gab es im ersten Schritt immer die Möglichkeit: Das kann man entweder komplett über die Banken finanzieren, das kann man finanzieren komplett über die Eigentümer, und als dritten Adressaten kann man auch einen Investor gewinnen, zu welchem Part auch immer. Es gibt ja andere Flughäfen – Hamburg und Düsseldorf –, da sind dann doch auch in Deutschland Investoren drin. Das heißt, wir haben damals ausgerechnet: Was können wir bei der Schuldenlast, die wir schon haben – und wir hatten ja schon Altkredite auf der Bilanz –, uns leisten, auch zu vernünftigen Finanzierungsgebühren? – Es war sehr schnell klar, dass 100

¹¹¹² Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 72.

¹¹¹³ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 72.

¹¹¹⁴ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 73.

¹¹¹⁵ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 73.

Prozent Finanzierungsbedarf von den Banken bilanziell nicht tragbar gewesen wäre. Auf der anderen Seite waren unsere Gesellschafter auch nicht gewillt, uns 100 Prozent Gesellschaftermittel zu geben, sodass wir in einer Aufsichtsratssitzung die verschiedenen Varianten vorgestellt haben.“¹¹¹⁶

Man habe sich laut der Zeugin Fölster dann darauf geeinigt, die Hälfte des Kapitalbedarfs durch die Gesellschafter zur Verfügung stellen zu lassen und die andere Hälfte durch externe Kredite zu finanzieren.¹¹¹⁷ Hinsichtlich der externen Finanzierung habe man mit einem Bankenkonsortium eine Finanzierung erarbeitet, die auch die Refinanzierung des ursprünglichen Kredits in Höhe von 1,4 Milliarden beinhaltet habe.¹¹¹⁸

Die Geschäftsführung der FBB wies in der Aufsichtsratssitzung vom 13. März 2015 darauf hin, dass sich eine Deckung der bestehenden Finanzlücke i.H.v. 2,2 Mrd. Euro durch Fremdkapital durch die zusätzliche Verschuldung nachteilig auf die Gesellschaft auswirken würde. Da sich die Verschuldung signifikant über den marktüblichen Werten befinde und der Cash Flow der Gesellschaft für die Zahlungen von Zins und Tilgung nicht ausreichend sei, wäre unverbürgtes Fremdkapital nicht zu bekommen. Selbst bei einer Gesellschafterbürgschaft müssten die anfallenden Zinsen vorfinanziert werden, was dementsprechend die bestehende Finanzlücke weiter erhöhen würde. Eine Fremdkapitalaufnahme würde die Entschuldung der FBB insgesamt verlangsamen und den Finanzbedarf um zusätzliche 300 Mio. Euro auf insgesamt ca. 2,5 Mrd. Euro vergrößern.¹¹¹⁹

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld führte diesbezüglich aus, dass externe Kreditgeber nicht bereit gewesen seien, den gesamten Bedarf zu finanzieren.¹¹²⁰ Der Zeuge Karasch ergänzte, dass sich aus dem schlechten Ruf der Flughafengesellschaft auch schlechtere Bedingungen am Kapitalmarkt ergeben hätten, die erneut eine hundertprozentige Bürgschaft für die externen Kredite erforderlich gemacht hätten:

Zeuge Ralf Karasch: „Üblicherweise geben Sie eine Bürgschaft von 80 Prozent. Das ist marktüblich. Diese schlechteren Bedingungen waren eben diese 100 Prozent. Dann ging es auch um die Frage: Wer beteiligt sich an dem Konsortium und ähnliche Dinge.“¹¹²¹

Den Grund für die schlechten Bedingungen der Finanzierung sah die Zeugin Dr. Sudhof auch in der Performance auf der Baustelle.“

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Hier war es aber so, [...], aufgrund der desaströsen Performance der Baustelle, die ja auch veritable [...] Probleme in der Außendarstellung begründet hat, das die Neigung der privaten Finanziers, sich ausgerechnet an diesem Projekt zu beteiligen, jedenfalls zu adäquaten Konditionen doch deutlich begrenzt war.“¹¹²²

¹¹¹⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 9.

¹¹¹⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 9.

¹¹¹⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 9.

¹¹¹⁹ Vorbereitungsunterlagen zur 127. Sitzung des Aufsichtsrates am 13.3.2015, I (FBB) Bd. 37, Bl. 210 f.

¹¹²⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 72.

¹¹²¹ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 72.

¹¹²² Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 14.

c. Kommunikation gegenüber dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern

Laut den im Ausschuss vernommenen Zeugen wurde der Kapitalbedarf im Finanzausschuss des Aufsichtsrates erörtert. So äußerte der Zeuge Dr. Mühlenfeld:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „In jedem Finanzausschuss. Die Diskussion gab es in jedem Finanzausschuss, und es gab dazu auch separate Meetings mit einem Unterausschuss für Finanzen, der regelmäßig am Flughafen tagte, und speziell die Finanzbehörde in Berlin als auch Herr Gatzler waren immer eingebunden.“¹¹²³

Der Zeuge Henkel führte aus, dass die Beratungsergebnisse des Finanzausschusses dann dem gesamten Aufsichtsrat präsentiert worden seien:

Zeuge Frank Henkel: „Bei allen Finanzfragen haben wir ja aus dem Finanzausschuss als Aufsichtsrat eine Empfehlung bekommen. Über den Mittelbedarf, die Mittelverwendung oder ein detailliertes Finanzkonzept, kann ich mich entsinnen, haben wir auch Powerpoint-Präsentationen letztlich zur Kenntnis genommen, die dann im Ergebnis ja dazu führten, letztlich, welche Art der Finanzierung wir vornehmen, und die dann ja auch immer wieder dazu führten, dass auch nachgeschossen wurde. Also, ich erinnere mich an 2016, an einen zusätzlich Finanzbedarf von, ich glaube, 2,2 Milliarden. Darüber haben wir natürlich diskutiert.“¹¹²⁴

d. EU-Notifizierungsverfahren

Die Kapitalzufuhr durch die Gesellschafter war, wie die entsprechenden Maßnahmen in der Vergangenheit,¹¹²⁵ Gegenstand eines bei der Europäischen Union eingeleiteten Verfahrens. Allgemein schilderte die Zeugin Dr. Sudhof zu diesen als „Non-Aid-Verfahren“ bezeichneten Vorgängen:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Bei der EU-Kommission war es kein Beihilfeverfahren, sondern ein sogenanntes Non-Aid-Verfahren, zweimal, welches erfolgreich durchlaufen wurde. Das Non-Aid-Verfahren beinhaltete, jetzt mal sehr allgemein gehalten, die Frage: Wie hätte ein privater Investor sich verhalten in derselben Situation mit einer havarierten Baustelle? Hätte er die havarierte Baustelle im märkischen Sand stehen lassen, oder hätte er versucht, die Finanzierung aufzustellen, um diese Baustelle zu finalisieren und das Projekt an den Start zu bringen? Und die Einschätzung der EU-Kommission war zweimal: Es wäre finalisiert und an den Start gebracht worden, auch seitens eines frei privaten Investors. Das ist das sogenannte Non-Aid-Verfahren.“¹¹²⁶

¹¹²³ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 71 f.

¹¹²⁴ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 24.

¹¹²⁵ Vgl. dazu D.I.1. sowie den Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 372 f.

¹¹²⁶ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 14.

Laut der Zeugin Fölster habe es sich dabei um eine sog. „Vor Anmeldung“ gehandelt, die darauf gerichtet gewesen sei, festzustellen, dass die staatliche Finanzierung keine Beihilfe im Sinne des Art. 107 AEU-Vertrag¹¹²⁷ sei:

Zeugin Heike Fölster: „Mit der letzten Finanzierungsanfrage für die 2,2 Milliarden haben wir eine Pränotifizierung gemacht, und es wurde uns gesagt, dass es keine Beihilfe ist. Wir haben ja diesen PIT, der jetzt MEOT heißt, also diesen Private Investor Test gemacht, und damit ist das alles stabil. Da müssen wir nichts weiter tun. Das bezog sich auf die 2,2 Milliarden, und das ist rund, ist nichts offen.“¹¹²⁸

Die Europäische Kommission bestätigte dies in ihrer Entscheidung vom 3. August 2016 und erteilte in Bezug auf die Finanzierung keinerlei Auflagen.¹¹²⁹ Laut der Zeugin Dr. Sudhof sei diese Entscheidung auf der Grundlage der vollständigen Unterlagen ergangen, die „sehr komplex“ gewesen seien.¹¹³⁰ Die Zeugin führte ferner aus, dass die Prüfung durch die Europäische Kommission „sehr gründlich“ erfolgt sei:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Die Unterlagen wurden, soweit ich das beurteilen kann, vollständig vorgelegt. Mir ist nicht bekannt, dass irgendwelche Informationen vorenthalten wurden, weder im ersten noch im zweiten Verfahren. Das erste Verfahren ging auch relativ schlank über die Bühne. Das zweite Verfahren wurde sehr gründlich geprüft, seitens der EU-Kommission und war am Ende auch erfolgreich.“¹¹³¹

Die Europäische Kommission hat in dem Beschluss vom 3. August 2016 festgestellt, dass es sich weder bei der Gewährung der Bürgschaft der Gesellschafter über 100 Prozent für das neu aufgenommene Fremdkapital noch bei dem Gesellschafterdarlehen um eine nach Art. 107 AEU-Vertrag verbotene Beihilfe handelt. Begründet wurde dies damit, dass beide Maßnahmen dem „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen“ und damit kein wirtschaftlicher Vorteil für die FBB vorliegt, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.¹¹³²

Die Gesellschafter der FBB hätten sich mit unvorhersehbaren Kostensteigerungen konfrontiert gesehen und hätten mit den Maßnahmen auf dieselbe Weise darauf reagiert, wie es ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter unter ähnlichen Umständen getan hätte. Die Prämie für die 100 Prozent-Bürgschaft, die die öffentlichen Gesellschafter berechnen wollten, sei marktkonform.¹¹³³

Bei dem Gesellschafterdarlehen handele es sich zwar um ein „Quasi-Eigenkapitalinstrument“¹¹³⁴, die EU-Kommission geht jedoch davon aus, dass auch ein markt-

¹¹²⁷ Art. 107 Abs. 1 AEUV: „Soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

¹¹²⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 55.

¹¹²⁹ EU Kommission v. 3.8.2016 – C (2016) 4948.

¹¹³⁰ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 14.

¹¹³¹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 14.

¹¹³² Vgl. Europäische Kommission, Beschluss vom 3.8.2016 – C (2016) 4948, S. 13, 33.

¹¹³³ Vgl. Europäische Kommission, Beschluss vom 3.8.2016 – C (2016) 4948, S. 21.

¹¹³⁴ Vgl. Europäische Kommission, Beschluss vom 3.8.2016 – C (2016) 4948, S. 22.

wirtschaftlich handelnder Kapitalgeber sich für die Inbetriebnahme mit einer erweiterten Passagierkapazität entschieden hätte. Denn nach Berechnung der verschiedenen Szenarien stellte die Kommission fest, dass der Eigenkapitalwert in diesem Szenario erheblich höher liege, als wenn der Bau nach dem ursprünglichen Plan fertiggestellt oder das Projekt eingestellt würden.¹¹³⁵

Die EU-Kommission kam zu dem Ergebnis, dass sowohl „technische als auch administrative Probleme vorlagen, die zu Verzögerungen und Kostenüberschreitungen“ führten, so dass die Gesellschafter hätten eingreifen müssen, um Abhilfe zu schaffen. Deshalb würde in diesem speziellen Fall ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber, der angemessene Maßnahmen zur Begrenzung technischer und finanzieller Risiken ergriffen hat, die in Rede stehende Finanzierungsmaßnahme treffen.¹¹³⁶

Die Bewertung der geplanten Finanzierung als wirtschaftlich sei laut der Zeugin Dr. Sudhof nicht überraschend gewesen:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Dass so ein Projekt sich finanziert über einen Mix aus Fremdkapital und Eigenkapital der Gesellschafter, ist nicht überraschend. Ich meine, wir haben hier ein Projekt, welches doch einen respektablen Milliarden-Euro-Betrag erfordert, und das ist in privater Finanzierung so und in öffentlicher Finanzierung so. Also insofern erkenne ich da jetzt keinen konkreten Ansatzpunkt, irgendwelche Vermutungen jetzt anzustellen.“¹¹³⁷

2. Leitlinien der EU-Kommission für staatliche Beihilfen

Mit Blick auf die Frage B.7. des Einsetzungsbeschlusses befasste sich der Ausschuss im Zusammenhang mit der Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission auch mit deren Leitlinien „für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“¹¹³⁸ aus dem Jahre 2014. Darin heißt es:

„Der Bedarf an öffentlichen Mitteln zur Finanzierung neuer Infrastrukturinvestitionen variiert aufgrund der hohen Fixkosten in der Regel je nach Flughafengröße und ist normalerweise bei kleineren Flughäfen höher. Unter den derzeitigen Marktbedingungen können nach Auffassung der Kommission in Bezug auf die jeweilige finanzielle Tragfähigkeit nachstehende Kategorien von Flughäfen abgegrenzt werden:

[...]

e) Flughäfen mit mehr als 5 Millionen Passagieren im Jahr sind, ausgenommen unter sehr außergewöhnlichen Umständen, in der Regel rentabel und in der Lage, all ihre Kosten selbst zu tragen.“

Die Beweisaufnahme ergab zunächst, dass die fraglichen Leitlinien – nach Auffassung der

¹¹³⁵ Vgl. Europäische Kommission, Beschluss vom 3.8.2016 – C (2016) 4948), S. 23, 32.

¹¹³⁶ Vgl. Europäische Kommission, Beschluss vom 3.8.2016 – C (2016) 4948, S. 33.

¹¹³⁷ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 14.

¹¹³⁸ Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaft – 2014/C 99/03.

Zeugin Gute – erst nach Inbetriebnahme des Flughafens Anwendung fänden. Erst dann sei zu prüfen, inwiefern sie auf mögliche neue Finanzmittel für die Flughafengesellschaft anwendbar und folglich als Beihilfe anzumelden seien:

Zeugin Solveig Gute: „Im Moment sind die ja noch abgedeckt, also wir sind ja im Moment noch nicht in Betrieb. Es könnte durchaus passieren, wenn man sich vorstellt, dass an Tag 1 nach der Inbetriebnahme die 508 von den Gesellschaftern eingetragen werden müssten, dass dann eine Genehmigung erforderlich wäre, wenn dann die Ausnahmeregelungen nicht greifen. Aber das ist eine juristische Frage, mit der ich mich bisher nicht auseinandergesetzt habe. Im Moment muss man vielleicht – weil die Argumentation gegenüber der EU-Kommission wäre wahrscheinlich immer der Private-Investor-Test, und den hat FBB inzwischen zweimal bestanden, und ich halte es nicht für ausgeschlossen, dass er auch nach Inbetriebnahme bestanden werden würde, aber das ist Spekulation. Das wird man sehen, man wird sich dem Thema dann zu der gegebenen Zeit stellen müssen.“¹¹³⁹

Die Zeugin Gute führte in diesem Zusammenhang aus, welcher Finanzierungsmittel sich die Flughafengesellschaft unter Beachtung der besagten Leitlinien nach der Inbetriebnahme noch bedienen könnte:

Zeugin Solveig Gute: „Sie muss unverbürgte Kredite – – Also Kredite aufnehmen darf sie, nur ohne Unterstützung der öffentlichen Hand, wenn man das jetzt auslegt. Also das wäre der Unterschied, also sie muss kapitalmarktfähig sein. Das war sie ja bisher nicht, deswegen war ja unter anderem die Verbürgung immer erforderlich. Wenn sie aber auf dem Markt von Banken unverbürgt Kredite bekommt, ist das von den Leitlinien nicht berührt.“¹¹⁴⁰

3. Umwidmungen von Gesellschafterdarlehen?

Die durch die Gesellschafter bereitgestellten Mittel¹¹⁴¹ wurden offenbar auch für das Ausbauprogramm verwandt, obwohl ursprünglich vorgesehen gewesen sei, den Ausbau nicht aus Gesellschaftermitteln zu finanzieren.¹¹⁴²

Zeugin Solveig Gute: „Genau. Das ist auch wieder die Diskussion. Ausbauprogramm in meinen Duktus verbürgte Investitionen. Ja, es gab befristete Umwidmungen in verschiedenen Bereichen, zum einen aus dem Bereich Schallschutz in dem Bereich Planung und Bau BER, dann aus dem Bereich Planung, Bau BER, Schallschutz oder, kurz gefasst, gesellschafterfinanzierte Investitionen in dem Bereich eigentlich durch Bürgermitteln zu finanzierende Ausgaben, schlichtweg, weil die Auszahlungsreife des verbürgten Kredites noch nicht gegeben war. FBB hätte also aus der Branche B des Kreditvertrages mit der NordLB noch nicht ziehen können, weil zum Beispiel die Baugenehmigung noch nicht vorlag. Gleichzeitig mussten die Maßnahmen, um den Zeitplan nicht zu gefährden, umgesetzt werden.“

¹¹³⁹ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 56.

¹¹⁴⁰ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 56.

¹¹⁴¹ Vgl. oben D.II.1.b.

¹¹⁴² Antwort der Brandenburgischen Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 3440, XI (LT Bbg) Bd. 1, LT-Drs. 6/8676, S. 2; Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, S. 51.

Der Gesellschafter hat in dem anderen Topf Mittel drin, von dem er zwar wusste, dass er sie benötigen würde, aber vielleicht nicht gleich heute, sodass man, sobald der Kreditvertrag wirksam wurde, einen Switch vornehmen konnte. Also insofern befristete Umwidmungen, ja, nachhaltige Umwidmungen, nein.“¹¹⁴³

Die Zeugin Fölster erläuterte diesbezüglich, dass die Finanzplanung nicht für einzelne Projekte erfolge, sondern sich auf das gesamte Unternehmen beziehe.¹¹⁴⁴ Die zur Verfügung stehenden Mittel würden dementsprechend für die konkret anfallenden Kosten verwandt, unabhängig davon welchem Budget sie später zuzuordnen seien:

Zeugin Heike Fölster: „Ja, aber da kommt immer mein Spruch, der sagt: Geld hat keine Farbe. Es wird jetzt erst mal die Rechnung bezahlt, und die Zuordnung nachher. – Wir haben das Go der Gesellschafter, dass, wenn das vorher anfällt, ein Teil des Ausbauprogramms, wir das erst aus den Gesellschaftermitteln nehmen, das nachher aber zurückbuchen, praktisch buchhalterisch, wenn wir dann das Geld von den Kreditinstituten ziehen. Sonst hätten wir zwei Töpfe gleichzeitig ziehen müssen. Das ist unpraktikabel, und die PwC als Bürgenmandat kontrolliert das auch immer, dass wir es richtig verbuchen zu den einzelnen Themen dazu.“¹¹⁴⁵

Die Notwendigkeit dafür habe deshalb bestanden, weil die Auszahlung des verbürgten Kredits zeitlich nach der Bereitstellung der Gesellschafterdarlehen habe erfolgen sollen. Dies bestätigte auch die Zeugin Gute:

Zeugin Solveig Gute: „Genau, das ist das Beispiel, was Sie jetzt vorgelesen haben. Das ist das, was ich auch angeführt hatte, gerade, dass eben in einer Situation, wo eine Kreditziehung noch nicht möglich war, der Aufsichtsrat und die FBB Geld aus eigentlich für Fertigstellung und Sofortmaßnahmen vorgesehenen Bereichen in die Ausbauinvestitionen geschoben hat, um da anfangen zu können, weil die Kreditziehung der Tranche B einfach noch nicht gegeben war. Die hatten einen Kredit, aber sie konnten halt nicht ziehen, die Banken hatten nicht ausgezahlt, weil die Wirksamkeitsvoraussetzungen einfach noch nicht eingetreten waren. Das ist nicht unüblich. Solange der Aufsichtsrat darauf vertrauen konnte, dass die Wirksamkeit der Bürgschaft und damit die Auszahlung der Kreditbranche B eintreten würde oder vielleicht sogar zeitnah eintreten würde.“¹¹⁴⁶

Entsprechende Umwidmungen hätten laut der Zeugin häufig das Budget des Schallschutzes betroffen, weil in Bezug auf dieses Budget erst „zu einem späteren Zeitpunkt“ mit dem Abfluss liquider Mittel zu rechnen gewesen sei:

Zeugin Solveig Gute: „Der war in der Situation vorher noch nicht gegeben, aber da gab es diese Umwidmungen innerhalb der verschiedenen Budgets beim BER, also Klassiker immer Schallschutz. Sie wissen, dass sie eine bestimmte Menge Geld für den Schallschutz brauchen. Das wurde im Zeitablauf ja leider immer mehr. Aber Sie wissen auch, dass Sie das erst zu einem späteren Zeitpunkt wirklich zu liquiden Abschlüssen führt. Das heißt, wenn Sie dafür darauf vertrauen können, dass später

¹¹⁴³ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 38.

¹¹⁴⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 51.

¹¹⁴⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 51.

¹¹⁴⁶ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 43.

neues Geld reinkommen, können Sie das Geld aus dem Schallschutz, was jetzt auf dem Konto rumliegen würde, um es mal plakativ zu formulieren, für Bau und Planung BER zum Beispiel einsetzen, wenn Sie dann hinterher sicherstellen, dass das Schallschutzbudget wieder aufgefüllt wird.“¹¹⁴⁷

Dass bezüglich dieser Umwidmungen europarechtliche Bedenken bestanden hätten, vermochte der Zeuge Karasch nicht zu erinnern:

Zeuge Ralf Karasch: „Mir ist nicht bekannt, dass es da EU-rechtliche Bedenken gab. Die EU ist immer einbezogen gewesen.“¹¹⁴⁸

4. Finanzielle Situation aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme 2017

Die gescheiterte Inbetriebnahme Anfang 2017 hatte erhebliche Auswirkungen auf die der Gesamtfinanzierung zugrunde liegenden Kreditverträge. Für die mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) 2009 geschlossenen Finanzierungsverträge lag mit der Verschiebung der Inbetriebnahme ein potenzieller Kündigungsgrund für die EIB vor, da den Verträgen bereits ein Eröffnungstermin bis spätestens 2013 zu Grunde lag.¹¹⁴⁹ Die EIB verzichtete allerdings in einer Erklärung vom 30./31. Januar 2017 auf die Ausübung ihres Kündigungsrechts, mit der auflösenden Bedingung, dass die FBB der EIB bis zum 30. April 2017 ein konkretes Inbetriebnahmedatum bekannt zu geben hatte.“¹¹⁵⁰

Der Zeuge Gormanns erläuterte, dass dieser Sachverhalt auch auf den bestehenden Konsortialkredit Auswirkungen hatte:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Der Konsortialkredit beinhaltet keinen Termin zur Fertigstellung des BER, lediglich der Kredit mit der europäischen Investitionsbank. Allerdings gibt es eine Regelung eines sogenannten Cross-Defaults, so dass halt, wenn der eine Kredit kündbar ist, auch der andere Kredit kündbar ist. So ist das miteinander verwoben. Das heißt, im Worst Case muss man mit beiden verhandeln, im Best Case mit niemandem. [...]“¹¹⁵¹

Dieser Default musste laut der Zeugin Gute ausgeräumt werden, um den Konsortialkredit überhaupt zur Auszahlung bringen zu können. Ansonsten hätte dieser zwar als Kredit in den Büchern gestanden, wäre aber nie ausgezahlt worden.¹¹⁵² Aufgrund dieser Kündigungsrechte der Banken sah der Zeuge Gormanns für den Finanzbereich eine ernsthafte Krise.¹¹⁵³

Zeuge Friedrich Gormanns: „Also, die Aussage dieser ernsthaften Krise, die ich am Eingang gemacht habe, da berufen wir uns auf ein insolvenzrechtliches Gutachten, wo der Gutachter sagt, dass wir aufgrund dieser Kündigungsrechte in einer ernsthaften Krise im Sinne des Insolvenzrechts waren zum Zeitpunkt der

¹¹⁴⁷ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 43 f.

¹¹⁴⁸ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 76.

¹¹⁴⁹ Vorbereitungsunterlagen zur 140. Sitzung des Aufsichtsrates am 22.5.2017, I (FBB) Bd. 49, Bl. 95.

¹¹⁵⁰ Ebd.

¹¹⁵¹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 122.

¹¹⁵² Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 12.

¹¹⁵³ Vgl. Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 85.

Kündigungsrechte. Also, es gibt – – Ich kann jetzt keine insolvenzrechtlichen Aussagen machen – [...] –, aber wir haben insolvenzrechtliche Risiken gesehen, ja.“¹¹⁵⁴

Die Zeugin Gute erläuterte demgegenüber zu dem potenziellen Risiko der Kündigung der Kreditverträge Folgendes:

Zeugin Solveig Gute: „Solange die Banken darauf vertrauen können, dass ihre Kredite gesichert sind und das politische Risiko für die Banken mit diesem Projekt in Verbindung gebracht zu werden, nicht so exorbitant steigt, sind die Banken – natürlich auch dank der 100-Prozent-Bürgschaft – zu jeder Zeit bereit gewesen, zugunsten des Projekts Waiver zu erteilen oder an der einen oder anderen Stelle mal ein Auge zuzudrücken, wenn die Dokumentation vielleicht mal nicht hinreichend war.“¹¹⁵⁵

Die Flughafengesellschaft konnte am 7. Juli 2017 mit der Europäischen Investitionsbank eine Nachtragsvereinbarung abschließen.¹¹⁵⁶ Die Wirksamkeit dieser Vereinbarung hing von der Verkündung eines Inbetriebnahmetermins bis zum 15. Dezember 2017, einer Inbetriebnahme bis spätestens zum 30. September 2019 sowie der Vorlage eines Gutachtens ab, das einen Inbetriebnahmetermin als mindestens zu 80 Prozent wahrscheinlich ansieht. Unter diesen Bedingungen wären die Kündigungsrechte der EIB und der Konsortialbanken weggefallen.¹¹⁵⁷

Die Wirksamkeit dieses Nachtrages war zum einen für die Ziehung der Mittel unter der Konsortialfinanzierung erforderlich, zum anderen aber auch zur Sicherung der Liquidität unter der damals bestehenden Finanzierung sowie für die Unterzeichnung neuer Finanzierungsverträge.¹¹⁵⁸

Somit war ein neuer Inbetriebnahmetermin maßgebliche Voraussetzung für ein Finanzierungskonzept. Erst damit konnte im Businessplan 2018 der Finanzmittelbedarf ermittelt werden.¹¹⁵⁹

In einem weiteren Nachtrag mit der Europäischen Investitionsbank vom 8. Mai 2018¹¹⁶⁰ wurde der FBB ein „Puffer“ für die späteste Inbetriebnahme des BER von 15 Monaten bis zum 31. Dezember 2021 gewährt. Die Wirksamkeit dieses Nachtrages erforderte jedoch die Freigabe durch die Bürgen.¹¹⁶¹

Neben dem Finanzierungsbedarf aus dem Jahr 2016¹¹⁶² habe sich laut der Zeugin Gute aus dem Businessplan des Jahres 2018 eine weitere Finanzierungslücke in Höhe von 508 Mio. Euro für die Zeit nach der Inbetriebnahme im Jahre 2020 ergeben:

¹¹⁵⁴ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 127.

¹¹⁵⁵ Vgl. Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 12.

¹¹⁵⁶ Vorbereitungsunterlagen zur 142. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.9.2017, I (FBB) Bd. 52, Bl. 278.

¹¹⁵⁷ Vorbereitungsunterlagen zur 143. Sitzung des Aufsichtsrates am 17.11.2017, I (FBB) Bd. 54, Bl. 578.

¹¹⁵⁸ Vgl. ebd.

¹¹⁵⁹ Vgl. ebd.

¹¹⁶⁰ Vorbereitungsunterlagen zur 148. Sitzung des Aufsichtsrates am 31.8.2018, I (FBB) Bd. 120, Bl. 188.

¹¹⁶¹ Vorbereitungsunterlagen zur 146. Sitzung des Aufsichtsrates am 4.5.2018, I (FBB) Bd. 58, Bl. 837.

¹¹⁶² Vgl. unter D.II.1. hinsichtlich der durch die Gesellschafter bereitgestellten Mittel.

Zeugin Solveig Gute: „Das ist die Zahl, die sich aus dem Businessplan der FBB ergibt, per 2019, die im Wesentlichen aus Schallschutzmehrkosten, OVG-Mehrkosten, Baumehrkosten, aus der zeitlichen Verzögerung etc. ergeben hatte. Das ist die Zahl, die sich ergibt nach der derzeit geplanten Inbetriebnahme im Oktober 2020, deswegen die Gesellschaftererklärung: Im Prinzip gibt es bis zur geplanten Inbetriebnahme, IBN, derzeit keine Finanzierungslücke, die sich aus dem Businessplan 2018 ergeben würde. Danach gibt es die Finanzierungslücke von 508 unter der Annahme, T3, also das dritte Terminal, wird als Mietkaufmodell ausgestaltet, die aber eben erst anfällt nach Inbetriebnahme.“¹¹⁶³

Die Gesellschafter waren jedoch weder zu weiteren Bürgschaften¹¹⁶⁴ noch zur Erhöhung des Eigenkapitals unter Beibehaltung der Mehrheitsverhältnisse¹¹⁶⁵ bereit. Sie beschlossen daher, dass die Finanzierungslücke durch künftig aufzunehmende, unverbürgte Kredite in Höhe von 400 Mio. Euro und durch Gesellschaftermittel in Höhe von 108 Mio. Euro gedeckt werden soll.“¹¹⁶⁶

Eine hierzu durchgeführte Finanzausschreibung¹¹⁶⁷ und anschließende Evaluierung ergaben allerdings, dass die angestrebte Fremdfinanzierung über 400 Mio. Euro zwar prinzipiell möglich, jedoch vor der Inbetriebnahme wegen implizierter Risikoaufschläge „teuer“ sei.¹¹⁶⁸ Grund für das geringe Interesse der Banken war unter anderem das interne Rating der FBB als „Non-Investment-Grade“ durch die Banken, nach Prüfung des Businessplanes 2018. Ein Schuldschein sei bei dieser Einstufung für Banken nicht vermarktungsfähig.¹¹⁶⁹ Darüber hinaus wies die FBB 2018 einen unüblich hohen Verschuldungsgrad von 25.3x EBITDA auf. Im Vergleich dazu sind für deutsche Wettbewerber Werte von bis 5-6x EBITDA, für nicht-börsennotierte Unternehmen 7-9x EBITDA möglich.¹¹⁷⁰ Aus diesem Grund war unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Fremdfinanzierung zum damaligen Zeitpunkt nicht empfehlenswert und eine Verschiebung auf die Zeit nach der Inbetriebnahme „günstiger und überaus wahrscheinlich.“¹¹⁷¹

Für diesen gangbaren Weg war eine sog. „weiche Patronatserklärung“ der Gesellschafter und die Zustimmung der Bürgen notwendig.¹¹⁷² Die entsprechenden Erklärungen der Gesellschafter wurden im Juli bzw. September 2018 abgegeben.

Zeugin Solveig Gute: „Den nächsten Beschluss gab es im Juli 18, der eigentlich den Beschluss vom März noch mal aufgreift, aber die Möglichkeit mit adressiert, dass es nach Inbetriebnahme – aus welchen Gründen auch immer – nicht möglich ist, 400 Millionen Kredit unverbürgt aufzunehmen. Da hat er noch mal deutlich gemacht: Ja, meine Erklärung bezieht sich auch auf den Gesamtbetrag von 508. – Man hätte

¹¹⁶³ Zeuge Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 53.

¹¹⁶⁴ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 56, Bl. 148.

¹¹⁶⁵ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 144. Sitzung des Aufsichtsrates am 15.12.2017, I (FBB) Bd. 56, Bl. 151.

¹¹⁶⁶ Vgl. Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 52.

¹¹⁶⁷ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 146. Sitzung des Aufsichtsrates am 4.5.2018, I (FBB) Bd. 58, Bl. 707.

¹¹⁶⁸ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 146. Sitzung des Aufsichtsrates am 4.5.2018, I (FBB) Bd. 58, Bl. 986.

¹¹⁶⁹ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 146. Sitzung des Aufsichtsrates am 4.5.2018, I (FBB) Bd. 58, Bl. 974.

¹¹⁷⁰ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates am 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 361 f.

Der Verschuldungsgrad setzt die Finanzverbindlichkeiten (abzüglich liquider Mittel) ins Verhältnis zur Profitabilität (EBITDA). Vgl. zur Verschuldungssituation auch 3. Abschn. D.IV.4.b.

¹¹⁷¹ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 146. Sitzung des Aufsichtsrates am 4.5.2018, I (FBB) Bd. 58, Bl. 986.

¹¹⁷² Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 147. Sitzung des Aufsichtsrates am 13.7.2018, I (FBB) Bd. 119, Bl. 168.

böswillig aus der ersten Erklärung interpretieren können, der Gesellschafter ist nur bereit, die 108 zu decken und nicht die 400. Damit wäre aus unserer Sicht aber die Finanzierungslücke nicht geschlossen gewesen, insofern mussten wir noch mal nachlegen. Und der Gesellschafter hat klargestellt: Ja, sicher, Intention war, zu sagen, wir decken notfalls auch die 508, auch wenn uns natürlich lieber wäre, dass unverbürgte Kredite aufgenommen werden, nach 2020. Dann haben sich im weiteren Zeitablauf Kostenerhöhungen im Bereich der Ausbaumaßnahmen ergeben, die dazu geführt hätten, dass diese Lücke möglicherweise größer ist als 508. Man konnte das final nicht absehen, aber es gab zumindest Unsicherheiten. Das hat dazu geführt, dass der Gesellschafter auch in einer weiteren Erklärung – fragen Sie mich jetzt nicht, wann; alles in 2018 und nach Juli naturgemäß, im September, meine ich – noch mal erklärt hat, dass er auch Kostenerhöhungen im Bereich der Ausbaumaßnahmen natürlich übernimmt, weil die Bürgen ja limitiert waren, das heißt, der Einzige, der noch atmen kann, ist dann der Gesellschafter.“¹¹⁷³

Die Entscheidung der Bürgen, die Beschränkung der verbürgten Mittel für Ausbauinvestitionen und Schuldendienst aufzuheben, erläuterte die Zeugin Gute wie folgt:

Zeugin Solveig Gute: „Wir haben aber FBB zugestanden andere Kosten, die auch Erweiterungsinvestitionen, Ausbauinvestitionen sind, mit unter die Verbürgung zu nehmen ohne Ausweitung des Verbürgungsrahmens. Das heißt, FBB konnte früher finanzieren aus den verbürgten Mitteln, Schuldendienst für verbürgte Kredite und 698 Ausbauinvestitionen. Wir haben zugestanden, dass sie innerhalb des Rahmens der 1,10 auch Swap-Entgelte zum Beispiel finanzieren darf. Das war ja ein klarstellendes Element und dass sie auch Investitionen des Masterplans, die allerdings maximal bis 2020 anfallen, was dann im Wesentlichen darauf hinausläuft, dass es Planungen sind, dass sie die auch aus den verbürgten Mitteln zahlen kann. Das war die Zweckänderung, die es im Bereich der verbürgten Mittel gab.“¹¹⁷⁴

Die Bestätigung der Bürgen zur Erfüllung der Wirksamkeitsvoraussetzungen der Bestandsfinanzierung (Nachtrag EIB s.o.) gegenüber der FBB und den Banken lag am 27. November 2018 vor, so dass am 13. Dezember 2018 die erste Auszahlung aus der verbürgten Fremdfinanzierung (Tranche B) erfolgen konnte.¹¹⁷⁵

Zur Frage, ob bei der Bürgenentscheidung europarechtliche Fragestellungen berücksichtigt wurden, äußerte sich die Zeugin Gute wie folgt:

Zeugin Solveig Gute: „Die wurden da, nach meinem Wissen, nicht berücksichtigt, weil ich da auch den Bezug nicht sehe. Es ging ja bei der Änderung der Zweckbindung um den Bereich der verbürgten Mittel, dass man gesagt hat, wir erweitern die. Das, worauf wir erweitert haben, also Teile des Masterplans, ist aber bei der EU ja mit vorgestellt worden. Man könnte europarechtliche Fragen aufstellen, wenn man auf die Idee käme, zu sagen: Eine Änderung der Zweckbindung hat Einfluss auf den Wettbewerb. – Da die EU-Kommission ja aber sowohl Kenntnis hatte von den Gesellschaftermitteln als auch Kenntnis hatte von den Bürgenmitteln, also von den 2,2 Milliarden – wusste, dass das eine von der öffentlichen Hand

¹¹⁷³ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 53.

¹¹⁷⁴ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 40.

¹¹⁷⁵ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 149. Sitzung des Aufsichtsrates am 30.11.2018, I (FBB) Bd. 121, Bl. 60 ff.

kommt, das andere durch die öffentliche Hand gesichert ist –, liegt jetzt aus meiner Wahrnehmung heraus nicht nahe, dass die EU-Kommission, hätte sie diese andere Zweckbindung vorher gekannt – und sie kannte ja die Maßnahmen, die insgesamt dahinterstehen; also ob man das aus dem einen oder aus dem anderen Topf bezahlt hätte oder ob man auf den Gedanken gekommen wäre, dass die Bürgen die Fertigstellung finanzieren und die Gesellschafter dafür die Erweiterungsinvestitionen – wüsste ich jetzt nicht, warum die EU-Kommission zu einem anderen Schluss kommen sollte. Aber die Kommunikation mit der EU-Kommission liegt in der Hand des Bundesverkehrsministeriums – die für Deutschland da die Kommunikation mit dem Bund haben.“¹¹⁷⁶

Demgegenüber ging aus einer rechtsgutachterlichen Stellungnahme für die Geschäftsführung der FBB vom 14. Februar 2018 hervor, dass es zumindest auch bei Maßnahmen, bei denen keine förmliche Notifizierungspflicht besteht, empfehlenswert erscheine, aus Gründen der Rechtssicherheit eine Notifizierung vorzunehmen.¹¹⁷⁷

5. Zusätzlicher Kapitalbedarf im Jahr 2020

Der im Rahmen der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2020 vorgestellte Businessplan wies im Kern erneut einen erhöhten finanziellen Mehrbedarf von 792 Mio. Euro auf. Im Wesentlichen resultierte der zusätzliche Finanzbedarf aus nachlaufenden Projektkosten für die Fertigstellung des Flughafens sowie Schallschutzkosten.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Im Businessplan 2020 waren in der Tat 792 Millionen nachlaufender Finanzierungsbedarfe ermittelt worden, die im Wesentlichen auf den Lasten basieren, die aus den baulichen Maßnahmen und den Fertigstellungsmaßnahmen der Schlussabrechnung des BER resultieren. [...]“¹¹⁷⁸

Ferner führte der Zeuge aus, welchen Anteil nachlaufende Projektkosten für die Fertigstellung des BER einnahmen:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wenn ich mich recht erinnere – ich habe die Zahlen nicht im Detail vorliegen –, sind das mehr als zwei Drittel, eher drei Viertel, gewesen. Ich meine, es wäre eine Zahl von 600 Millionen Euro gewesen, die Nachlaufkosten des BER betreffen. [...]“¹¹⁷⁹

Der Zeuge Sapp führte darüber hinaus aus, dass auch die Kostensteigerungen für das Terminal „T2“ und ein erhöhter Personalbestand einen zusätzlichen Finanzbedarf generiert hätten.¹¹⁸⁰

Die Finanzierung des erhöhten finanziellen Mehrbedarfs sollte jeweils hälftig (396 Mio. Euro) durch die Gesellschafter und durch Einwerbungen am Kapitalmarkt erfolgen. Eine

¹¹⁷⁶ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 54 f.

¹¹⁷⁷ Vgl. Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates vom 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 371.

¹¹⁷⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 7.

¹¹⁷⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 7.

¹¹⁸⁰ Vgl. Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 6.

Finanzierung am Kapitalmarkt war für die FBB jedoch zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Coronapandemie ausgeschlossen.¹¹⁸¹

III. Kostenentwicklung im Einzelnen

Sofern den Finanzierungslücken auch höhere Kosten vor allem in Bezug auf das Bauprojekt zugrunde lagen, befasste sich der Untersuchungsausschuss, vor allem mit Blick auf die Fragen A.3 und A.4. sowie B.1.b. und B.2.b. des Einsetzungsbeschlusses, mit Ausmaß und Ursachen der entsprechenden Entwicklung.

1. Entwicklung der Gesamtkosten

Während die Kosten für den Bau des BER ursprünglich auf etwa 2,4 Mrd. Euro budgetiert waren, schätzten die im Untersuchungsausschuss vernommenen Zeugen die tatsächlichen Kosten zuletzt auf über 5 Mrd. Euro. So äußerte der in der Flughafengesellschaft für die Kontrolle der Projektkosten zuständige Zeuge Dr. Zacher bezüglich der Entwicklung der Gesamtkosten in seiner Vernehmung:

Zeuge Dr. David Zacher: „Wir geben einmal monatlich einen Investitionsbericht BER heraus. Der schließt sicherlich auch das ganze Thema Schallschutz und weitere Bereiche so weit ein, und im Endeffekt haben wir im Mai – jetzt für das Gesamtprojekt; dazu gehört aber auch der Schallschutz, auch das Thema Flächensicherung, die im Vorfeld des Projekts gemacht werden musste, die weiteren Bereiche, Regierungsflughafen, auch sogenannte Sofortmaßnahmen, die da reinzählen –, haben wir damals erst mal eine Prognose ausgewiesen von 5,795 Milliarden. Das genehmigte Budget durch den Aufsichtsrat war 5,236 Millionen [sic!], und im Prinzip die abgerechneten Leistungen waren bei 4,6 Milliarden, wovon nur auf das FGT Planung und Bau 3,9 Milliarden rund entfallen.“¹¹⁸²

Dementsprechend antwortete auch die Zeugin Dr. Sudhof auf die Frage, in welcher Höhe die Gesamtkosten für die Errichtung des Flughafens in den Jahren 2018/2019 erwartet worden seien, wie folgt:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Also ich würde mal schätzen, ganz grob, Irrtum vorbehalten, 6 Milliarden Euro.“¹¹⁸³

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld erinnerte, dass es divergierende Einschätzungen zur Entwicklung der Gesamtkosten zwischen der Bau- und der Finanzabteilung gegeben habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Da gab es sehr unterschiedliche Einschätzungen von verschiedenen Abteilungen der Firma, und da kann man keine genaue Zahl geben. Es gab eine Bauabteilung, die eine Sicht hatte, und es gab eine Finanzcontrollingabteilung, die eine andere Sicht hatte. Das liegt natürlich daran:

¹¹⁸¹ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 7; Vgl. Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 6.

¹¹⁸² Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 79.

¹¹⁸³ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 19.

Der eine berechnet eben nur die tatsächlichen Kosten, die die Absicherung des Baus darstellen, und der andere berechnet natürlich die Nichteinnahmen mit. Dadurch gab es sehr, sehr unterschiedliche Annahmen.“¹¹⁸⁴

2. Kosten der verzögerten Inbetriebnahme

Einen Grund für die Kostensteigerungen stellte die wiederholt verzögerte Inbetriebnahme dar. Hierbei sei laut der Zeugin zwischen den Kosten, die auf der Baustelle für deren Fortbetrieb tatsächlich anfielen und den infolge der Nichteröffnung entgangenen Gewinnen, zu differenzieren.¹¹⁸⁵ Mehrkosten für den Fortbetrieb der Baustelle hätten sich laut der Zeugin Fölster zum Beispiel ergeben, soweit – neben der unmittelbaren Bautätigkeit – auch andere baubezogene Dienstleistungen über einen längeren als den ursprünglich kalkulierten Zeitraum hätten in Anspruch genommen werden müssen:

Zeugin Heike Fölster: „Das sind – plakativ; ich stelle mir das immer vor – die Securityleute, die dort sitzen und aufpassen, wegen auch des Brandschutzes, der noch nicht funktioniert; das sind die Planer, das sind die Objektüberwacher, das sind die Objektsteuerer, die wir ja immer noch an Bord haben. Wenn wir eröffnet gehabt hätten, hätten wir die nicht mehr Bord.“¹¹⁸⁶

Den entsprechenden Kostenfaktor beschrieb auch der Zeuge Dr. Zacher in seiner Vernehmung:

Zeuge David Zacher: „Das kann man relativ pauschal beantworten. Wir haben jeden Monat, wie gesagt, Durchsprachen und auch unsere Externen – und in dem Sinne zähle ich natürlich insbesondere sowohl die Objektüberwachung als auch unseren Projektsteuerer – sind angehalten, in jedem Sinne Gegenmaßnahmen zu ergreifen, um auch die Kosten zu minimieren. Dementsprechend können wir aber auch als FBB handeln – auch das haben wir getan –, um laufende Kosten zu senken, dass wir uns natürlich auch überlegen: Welche Funktionen übernimmt der Projektsteuerer? Wie stark ist die Objektüberwachung aufgestellt? In welchem Zuge brauchen wir auch die Planer? Und da ist auch aktiv seitens der Geschäftsführung mit gegengesteuert worden, um diese monatlichen Kosten, die wir auf der Baustelle haben, sogenannte zeitabhängige Kosten, zu senken.“¹¹⁸⁷

Der Zeuge Mehdorn nannte ferner beispielhaft die Kosten der Wartung der technischen Gebäudeeinrichtungen, die trotz verzögerter Inbetriebnahme angefallen seien:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Die verändern sich jeden Tag, wo der Flughafen keine Einnahmen hat. Auch ein Flughafen, der nicht in Betrieb ist, braucht Wartung. Diese Fahrstühle, die müssen ständig gewartet werden, die Rolltreppen. Alles, was sich

¹¹⁸⁴ Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 73.

¹¹⁸⁵ Dies entspricht der Aufschlüsselung durch die Geschäftsführerin Finanzen Heike Fölster im Untersuchungsausschuss, s. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 10.

¹¹⁸⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 10.

¹¹⁸⁷ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 43.

bewegt, muss ständig einer Wartung unterliegen. Da ist eine Wartungsmannschaft unterwegs, und das kostet Geld.“¹¹⁸⁸

Die Zeugin Fölster bezifferte diese Kosten auf etwa zehn Millionen Euro im Monat:

Zeugin Heike Fölster: „Pi mal Daumen – – es waren damals diese berühmten 17 Millionen, als Mehdorn das so – – Wir sind ungefähr momentan bei 10 Millionen. Die schmelzen sich ja ab aufgrund der ganzen Themen, die wir da haben.“¹¹⁸⁹

Die Zusammensetzung der entgangenen Gewinne infolge der Verzögerung der Eröffnung erläuterte die Zeugin Fölster wie folgt:

Zeugin Heike Fölster: „Das heißt, wenn wir eröffnet hätten – so sah der alte Businessplan dann auch aus –, hätten wir mehr Einnahmen – das, was ich vorhin schon angedeutet hatte, dass wir eben am BER ja deutlich mehr Shops auch haben und Möglichkeiten, zu kaufen und zu konsumieren. Das haben wir eingerechnet in unseren Businessplan, auch Themen mit Parkflächen. Wir haben auch eine andere Kostenstruktur, was die Erlöse betrifft. Das klingt jetzt irgendwie total gaga, aber es ist so. Sie zahlen als Fluggast – das ist in dem Ticket mit drin – ja die Start- und Landegebühren bei uns am Flughafen. Das System der Flughäfen ist so, dass sie bestimmte Kostengrößen des operativen Geschäfts in ihre Start- und Landegebühren einpreisen. Da gehen zum Beispiel auch Abschreibungen rein für ihre Gebäude, die sie für die Abwicklung brauchen. Das heißt: Momentan sind die Gebühren, die wir in Tegel und Schönefeld haben, sehr, sehr niedrig, weil zumindest in Tegel zu 100 Prozent alles abgeschrieben ist. Wenn wir das Ganze jetzt auf den BER transferieren, werden unsere Gebühren nach der Eröffnung deutlich höher sein, weil wir eben dann eine andere Kostenstruktur haben und noch jede Menge Abschreibungen. Das sind jetzt auch Themen, die wir eben – – Das sind auch entgangene Gewinne, weil wir momentan nur die Erlöse aus Tegel und Schönefeld haben, die ungefähr halb so groß sind wie die, die wir zukünftig am BER haben werden.“¹¹⁹⁰

3. Kostenentwicklung im Bereich des Schallschutzes

In Bezug auf den Fragenkomplex F. des Einsetzungsbeschlusses setzte sich der Untersuchungsausschuss ferner mit den gestiegenen Kosten im Bereich des Schallschutzes auseinander. Kosten entstehen für die Flughafengesellschaft in diesem Zusammenhang angesichts der Pflicht zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen und zur Zahlung von Entschädigungen an Grundstückseigentümer innerhalb eines festgelegten sog. Lärmschutzbereichs aufgrund der Planfeststellung von 2004 und der Planergänzung von 2009.“¹¹⁹¹ Bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode befasste sich mit der

¹¹⁸⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 98.

¹¹⁸⁹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 11.

¹¹⁹⁰ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 10.

¹¹⁹¹ Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, Az. 44/1-6441/1/101 (hier Kap. 5); Planergänzungsbeschluss „Lärmkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 20. Oktober 2009, Az. 44-6441/1/114 (hier Abschn. A.I.); vgl. für die rechtlichen Grundlagen auch 3. Abschn. J.II.1.

Kostenentwicklung in diesem Kontext und stellte fest, dass das ursprüngliche Budget für Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage einer unzutreffenden Rechtsauffassung zu bestimmten Entschädigungsansprüchen kalkuliert worden sei.¹¹⁹²

a. Entwicklung des Schallschutzbudgets

Die Zeugin Fölster legte in ihrer Vernehmung dar, dass ein Teil der Kostenerhöhung aus dem Jahre 2014¹¹⁹³ im Zusammenhang mit der Erhöhung des Schallschutzbudgets von ursprünglich 370 Mio. Euro auf inzwischen 750 Mio. Euro verbunden gewesen sei.¹¹⁹⁴ Die Zeugin Gute skizzierte die Entwicklung des Schallschutzbudgets und deren Ursachen in ihrer Vernehmung detaillierter:

Zeugin Solveig Gute: „Also ursprünglich waren wir mal bei 140 Millionen gestartet. Das hat sich im Laufe der Zeit, aufgrund verschiedener OVG-Urteile und zahlreicher OVG-Urteile, auf 730 Millionen erhöht, die im Moment in der Prognose enthalten sind. FBB erwartet jetzt eine weitere Erhöhung – also jetzt, schon seit 2019 – um noch mal 25 Millionen im Schallschutz, sodass im Moment die erwarteten Schallschutzkosten mit 755 Millionen angesetzt sind.“¹¹⁹⁵

Aus diesem Budget sei laut der Zeugin Fölster bisher die Hälfte tatsächlich in Anspruch genommen worden:

Zeugin Heike Fölster: „Also ich weiß, wie sie jetzt sind. Ich gehe mal davon aus, dass es im Juni 18 ungefähr so ist wie jetzt auch. Von den 750 Millionen, die wir im Budget haben, sind ungefähr die Hälfte abgeflossen. Welche Hälfte jetzt davon – – Wie groß jetzt der Anteil der Entschädigungen ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich betrachte das immer nur als gesamte Größe. Das heißt, die Hälfte von meinem Budget ist abgeflossen.“¹¹⁹⁶

Auf die Frage, ob alle Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Schallschutz zwischenzeitlich geklärt und das Budget dementsprechend abschließend definiert sei, erklärte die Zeugin Fölster in ihrer Vernehmung, dass lediglich letzte Unklarheiten hinsichtlich der Reichweite eines Urteils bestünden, im Übrigen nach ihrer Kenntnis aber keine weiteren Verfahren anhängig seien.¹¹⁹⁷

Zeugin Heike Fölster: „Bei dem Schallschutzthema ist eine Sache für mich noch nicht ganz klar, und das ist, wie das letzte Urteil jetzt noch Auswirkungen auf unsere Kosten hat. Da sind wir noch nicht ganz klar, ob das hundertprozentig allgemeingültig ist. Da ist der Fachbereich auch noch nicht so weit, dass er mir sagen kann, ob das Budget, was wir jetzt haben mit den 750 Millionen, noch erhöht werden muss,

¹¹⁹² ¹¹⁹² Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390 f.

¹¹⁹³ Vgl. oben D.II.1.

¹¹⁹⁴ Vgl. oben D.II.1.a.; Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 8.

¹¹⁹⁵ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 56.

¹¹⁹⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 11.

¹¹⁹⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 19.

und wenn ja, um wie viel. Die Zahl habe ich noch nicht, die sind wir auch dem Aufsichtsrat noch schuldig.“¹¹⁹⁸

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup äußerte sich zum Ausgang des fraglichen Verfahrens vor dem OVG Berlin-Brandenburg und erklärte, dass man nunmehr einen „Schallschutzfrieden“ mit den betroffenen Anwohnern anstrebe:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Beim Schallschutz hat es ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts in Potsdam, glaube ich, sitzen die, gegeben. Das hat zum Ergebnis gehabt, dass bei der Innenwanddämmung die Rechtsposition des Flughafens sich durchgesetzt hat, bei der Frage der Verkehrswertermittlung sich ebenfalls die Rechtsposition des Flughafens durchgesetzt hat und in drei Einzelfällen, die betrafen Wintergärten, Wohnküchen und Raumhöhen, die Rechtsposition der Kläger erfolgreich war. Wir haben als Flughafen gegen dieses Urteil keine Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt. Ich habe dem Sonderausschuss in Brandenburg am Montag erklärt, dass wir einen Schallschutzfrieden anstreben. Wir werden in den nächsten Monaten dazu Detaillierungen vornehmen, aber die Grundintention ist ja in den Medien berichtet worden. Insofern kann ich über dieses relativ kurz zurückliegende Ereignis sozusagen als Faktum berichten, weil es der Gegenstand öffentlicher Berichterstattung war.“¹¹⁹⁹

Laut der Zeugin Dr. Sudhof sei ferner auch angesichts der Ausbauplanung im Zusammenhang mit dem „Masterplan BER 2040“ nicht mit Auswirkungen auf das Schallschutzbudget zu rechnen:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Da ja die Masterplanung beinhaltet, dass die – ich will mal sagen – Hardware rund um die Start- und Landebahn verändert wird, aber nicht die Start- und Landebahnsysteme selber verändert werden, konnte dadurch eigentlich auch keine materielle Vertiefung der Schallschutzproblematik entstehen. Das Thema, was immer mal wieder diskutiert wurde und auch bis heute diskutiert wird, sind die Randzeiten, also morgens früh und abends spät, ob da kapazitätserhöhend noch Flüge stattfinden können. Aber die Diskussion hat sich – ich sage mal – materiell jetzt nicht verändert, durch die Masterplanung, ob da zusätzliche Nahverkehrsanschlüsse hinkommen oder zusätzliche Abfertigungsfacilitäten, das ändert ja die Geräuschentwicklung nicht.“¹²⁰⁰

Insoweit sei stets ein Spannungsfeld zwischen etwaigen Kapazitätserweiterungen und den damit einhergehenden höheren Flugfrequenzen sowie einerseits der Randzeitenproblematik und andererseits der gesellschaftlichen Akzeptanz vorhanden.

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Auch hier diskutiert man über eine Abwägung. Man hat auf der einen Seite die Kapazität und auf der anderen Seite die Akzeptanz der Gesellschaft, und da müssen Sie einen optimalen Weg finden. Zum einen gilt es natürlich, die Kapazität möglichst zu nutzen, zum anderen gilt es aber auch, den gesellschaftlichen Grundkonsens zu wahren, und das war die Abwägung, die dort getroffen wurde.“¹²⁰¹

¹¹⁹⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 11.

¹¹⁹⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 29.

¹²⁰⁰ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 19 f.

¹²⁰¹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 20.

Hinsichtlich der Finanzierung der entsprechenden Kosten äußerte die Zeugin Fölster, dass eine „Refinanzierung“ schon per Definition nicht möglich sei, sondern der Schallschutz von der Gesamtfinanzierung des Flughafenprojekts erfasst werde und folglich über die Gebührenstruktur der Flughafengesellschaft indirekt von den Fluggesellschaften mitgetragen werde.¹²⁰²

b. Berücksichtigung eines möglichen Fortbetriebs des Flughafen Tegel (TXL)

Mit Blick auf Ziff. F.3 des Einsetzungsbeschlusses stellte sich im Untersuchungsverfahren ferner die Frage, inwiefern erforderliche Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit einem möglichen Fortbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) über das Jahr 2020 hinaus Berücksichtigung bei der Budgetierung der Schallschutzkosten gefunden hätten.

Die Zeugin Fölster erklärte, dass die Flughafengesellschaft für einen Fortbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) keine schallschutzbezogenen Rückstellungen gebildet oder sonstige Vorsorge getroffen habe.¹²⁰³ Dies sei deshalb nicht nötig gewesen, weil intern stets Klarheit darüber geherrscht habe, dass im Zuge der Eröffnung des BER der Flugbetrieb am Flughafen Berlin-Tegel (TXL) eingestellt werden würde.¹²⁰⁴ Ein Risiko für entsprechende Kosten habe auch nicht für den Zeitraum zwischen der Entstehung der Entschädigungsansprüche am 1. Januar 2020 und dem anvisierten Eröffnungstermin im Oktober 2020 bestanden.¹²⁰⁵

Die Tatsache, dass im Risikomanagementbericht aus dem Dezember 2017 dennoch das Risiko „Fluglärm TXL“ mit einer dreistelligen Millionensumme geführt wurde, erklärte der für das Risikomanagement verantwortliche Zeuge Gormanns damit, dass die im Falle eines Fortbetriebs erwarteten Entschädigungszahlungen – als sog. „Schadenspotenzial“ – multipliziert mit einer sehr geringen Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Szenarios, den entsprechenden sog. „Risikoerwartungswert“ ergeben haben müsse.¹²⁰⁶

Zeuge Friedrich Gormanns: „Also aus der aktuellen Sicht heraus wird Tegel Ende 2020 geschlossen werden, das heißt, die Eintrittswahrscheinlichkeit, dass wir wirklich 333 Millionen Euro ertüchtigen müssen, ist meiner Vermutung nach, ich kann es wirklich nur vermuten, halt sehr gering. Daraus ergibt sich ein geringerer Risikoerwartungswert, weil der Risikoerwartungswert ergibt sich aus der Multiplikation aus der Schadenshöhe, die im Worst Case anfallen kann und der Eintrittswahrscheinlichkeit.“¹²⁰⁷

Dieses Schadenspotenzial – mögliche Schallschutzkosten im Falle des Fortbetriebs, die der Zeuge Kleinert in seiner Vernehmung lediglich auf 280 Mio. Euro bezifferte – sei auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben von Experten innerhalb der Flughafengesellschaft

¹²⁰² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 39.

¹²⁰³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 40 f.

¹²⁰⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 40 f.

¹²⁰⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 54.

¹²⁰⁶ „Risikomanagement Status Dezember 2017“, I (FBB) Bd. 15, Bl. 176 ff. (185); Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 117 f; vgl. zum Risikomanagement ferner unten H.III.

¹²⁰⁷ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 117 f.

ermittelt worden.¹²⁰⁸ Dass insofern auch höhere Summen gehandelt worden seien, schloss er in seiner Vernehmung angesichts der politischen Bedeutung des Themas nicht aus:

Zeuge Elmar Kleinert: „Ich habe schon Zahlen gelesen von 1 Milliarde. Weil es alles ein Thema ist, was über alle Maßen politisch betrachtet und bewertet wird und politisiert wird, gibt es da einen inflationären Umgang. Wenn der eine sagt: Das kostet 200 –, dann sagt der an der nächsten Ecke: Na ja, 400 –, und der, der 400 gesagt hat, wird eine Ecke weiter wieder getoppt, und dann sind es plötzlich 800 Millionen. Der Wert, den ich kenne, der ist bei uns im Hause von Spezialisten erhoben, die seit Jahren Tegel betreuen, mit den Schallschutzzonen, die gesetzlichen Vorgaben sehr genau kennen. Und es ist ein Wert, der sich auf gesetzliche Vorgaben bezieht, nicht auf das Niveau an Schallschutz, wie es in Schönefeld ist. Das habe ich eben schon mal gesagt, glaube ich.“¹²⁰⁹

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup führte bezüglich der Entschädigungsansprüche aus, dass im Jahr 2020 bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BER Anträge für etwa 660 Wohneinheiten bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eingegangen seien. Die Erstattungssumme bewege sich bis zu diesem Zeitpunkt unterhalb von einer Million Euro.¹²¹⁰

4. Ausgaben für externe Beratung

Einem Medienbericht¹²¹¹ vom August 2020 zufolge, sollen seit dem Jahr 2016 bei der Flughafengesellschaft 352 Mio. Euro an „externen Beratungs- und Unterstützungsleistungen“ aufgelaufen sein.

Das Aufsichtsratsmitglied Krüger gab auf Nachfrage an, dass die Ausgaben für externe Beratung im Gremium erörtert und auch hinterfragt worden seien. Die hierzu von der Geschäftsführung gemachten Angaben seien nach seiner Erinnerung schlüssig gewesen und im Ergebnis vom Aufsichtsrats auch nicht beanstanden worden.¹²¹²

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Aus Sicht des Aufsichtsrates, denke ich, war es unstrittig, dass die Flughafengesellschaft externe Beratung in Anspruch nehmen musste, um sozusagen die Folgen der gescheiterten Eröffnung von 2012 zu bewerkstelligen. Ich darf daran erinnern, dass das Projektmanagementoffice von Hartmut Mehdorn unter tatkräftiger Mithilfe von Roland Berger zustande gekommen ist. Mit Blick auf die kritische Überprüfung der eigenen Ressourcen und der eigenen Leistungsfähigkeit war es so, dass es auch eine richtige Entscheidung war, den TÜV projektbegleitend zu verpflichten, um, unabhängig von der eigenen Objektüberwachung, gewissermaßen als Second Opinion, die Hinweise zu bekommen, wo es auf der Baustelle klemmt, wo es hakt, wo es nicht weitergeht. Insofern war – aus

¹²⁰⁸ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 103.

¹²⁰⁹ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 103.

¹²¹⁰ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 39.

¹²¹¹ „Der Tagesspiegel“ vom 25.8.2020: „Verschuldung nach BER-Desaster: Flughafen will Daten zu Millionenaufträgen nicht vorlegen“.

¹²¹² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 44.

meiner Sicht jedenfalls – dies auch klug investiertes Geld, um zu einem baureifen Zustand des Flughafens zu kommen.“¹²¹³

Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Preuß sah hingegen die Mitte 2017 erfolgte Berichterstattung des Beratungsunternehmens Roland Berger als unzureichend und realitätsfern an.¹²¹⁴

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Als ich 2017 in der ersten Aufsichtsratsitzung war, hat Roland Berger über die Mängel des Projekts vorgetragen und kam zum Schluss, dass eine Wahrscheinlichkeit einer Inbetriebnahme 2018 von 73 Prozent bestand. Ich habe dann gefragt angesichts der Tatsache, dass man irgendwann sogar 2017 vorhatte zu eröffnen, müsste man aus der Begrifflichkeit der Wahrscheinlichkeit heraus sein und eigentlich die Mängel ja bewerten können. [...] Also Roland Berger hat etwas vorgetragen, was sie eigentlich innerlich gar nicht selbst beurteilen können.“¹²¹⁵

IV. Refinanzierung der Baukosten

Teil der Wirtschaftsplanung eines Unternehmens ist es, den für ein Projekt erforderlichen Kosten die erwarteten Umsatzerlöse gegenüberzustellen, um dessen Wirtschaftlichkeit beurteilen zu können. Auch der Untersuchungsausschuss hat sich wiederholt mit der Frage befasst, ob angesichts der entstandenen Kosten mit einem rentablen Betrieb des Flughafens habe gerechnet werden können. Ein besonderer Fokus lag dabei auf den Erlöserwartungen, die der langfristigen Wirtschaftsplanung zugrunde lagen. Dabei handelt es sich um Erlöse, die unmittelbar mit dem Luftverkehrsbetrieb erzielt werden (sog. „Aviation-Bereich“¹²¹⁶) sowie um sonstige Einnahmequellen (dem sog. „Non-Aviation-Bereich“¹²¹⁷).

Allgemein nach ihrem „Eindruck“ zur Möglichkeit eines rentablen Betriebes des Flughafens befragt, äußerte die Zeugin Dr. Sudhof, dass man im Hinblick auf die Bestandsflughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Schönefeld (SXF) ein Defizit bei den Non-Aviation-Erlösen festgestellt habe. Soweit der BER in diesem Bereich deutlich besser aufgestellt sei, sei man davon ausgegangen, dass er im Ergebnis auch rentabel betrieben werden könne:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Ja, mit Eindrücken ist das schwierig. Wir haben uns auf der rationalen Ebene diesem Thema genähert, und zwar haben wir eine sogenannte Flughafenvergleichsmatrix erstellt, die die Aviation- und Non-Aviation-Einkünfte der deutschen Flughäfen verglichen hat. Und wir haben festgestellt, dass es in Berlin natürlich ein großes Problem gab im Bereich Non-Aviation, das wissen Sie auch, wenn Sie sich Schönefeld-alt und Tegel anschauen, woran das liegt, und wir haben festgestellt, dass selbst der Flughafen Köln-Bonn – und wer hin und wieder über diesen Flughafen fliegt, weiß, dass sich der Non-Aviation-Bereich dort auch in einem, ich will mal sagen, übersichtlichen Format befindet – enorm viel besser performt hat im Non-Aviation-Bereich als Tegel und Schönefeld, obwohl weniger Passagierinnen und Passagiere dort abgereist sind. Also war das jetzt keine

¹²¹³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 45.

¹²¹⁴ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 34.

¹²¹⁵ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 42.

¹²¹⁶ Dazu unter IV.2.

¹²¹⁷ Dazu unter IV.3.

Raketentheorie, zu wissen, dass sich dieser Flughafen rechnet, wenn er denn ans Netz geht.“¹²¹⁸

Zum zeitlichen Horizont äußerte sich die Zeugin wie folgt:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Also jetzt nicht zwei Jahre nach Eröffnung, aber zehn Jahre nach Eröffnung schon.“¹²¹⁹

Demgegenüber äußerte der Zeuge Wilmsen, dass er eine Refinanzierung in näherer Zukunft nicht für wahrscheinlich halte:

Zeuge Carsten Wilmsen: „So, in Berlin haben wir andere Verhältnisse. Wir haben ein anderes Geschäftsmodell, wir haben andere Erträge, wir haben einen anderen Verkehrsmix, wir haben anderen Spend per Pax, wie wir das so schön nennen, in Berlin. Und 6,5 Milliarden Euro zu refinanzieren – ich lege mich da jetzt mal fest –: Das werde ich nicht mehr erleben wahrscheinlich.“¹²²⁰

1. Inhalt der Businesspläne und Aktualisierungen

Die Zeugin Gute äußerte sich zum Inhalt der Businesspläne als wesentlichen Bestandteil der Finanzplanung:

Zeugin Solveig Gute: „Die Businesspläne sind langfristige Pläne, das heißt: in der Regel über 20 Jahre, manchmal 17, 18 Jahre. Insofern hatten wir natürlich auch noch die Wirtschaftspläne, die sich aus den Businessplänen abgeleitet haben. Was uns aber interessiert hat, war natürlich primär die langfristige Planung, um die Richtung einzuschätzen, und inwieweit sich das in dem jeweiligen Wirtschaftsplan niedergeschlagen hat.“¹²²¹

Sie führte zu der in diesem Zusammenhang aufgetretenen Frage, inwiefern die Businesspläne regelmäßig aktualisiert würden, aus:

Zeugin Solveig Gute: „Es gab ja immer Wirtschaftspläne. Also die gab es schon. Jahresrechnungen gibt es, in denen ja auch das abgebildet wird für das betreffende Jahr, was dann in einer Langzeitbetrachtung im Businessplan drinsteht. Im Prinzip wird der Businessplan der FBB ja immer dann aktualisiert, wenn sich zahlreiche Änderungen ergeben, also wenn maßgebliche Investitionen – – Zum Beispiel konnte jetzt nicht mehr auf den Businessplan 2016 abstellen, wenn man die Maßnahmen der Masterplanung jetzt konkretisiert. Das muss man reinnehmen. Es werden die Verkehrsdaten, Ist-Zahlen in der Regel aktualisiert reingenommen. Es werden aktualisiert reingenommen Entscheidungen, die sich möglicherweise aus dem Themenbereich Schallschutz heraus ergeben. Das wird immer aktualisiert. Den Businessplan analysiere ich, wenn FBB kommt und sagt, wir brauchen eine neue

¹²¹⁸ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 15.

¹²¹⁹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 15.

¹²²⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 118.

¹²²¹ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 74.

Bürgschaft. Anderenfalls kann ich kurz-, mittelfristig aus der Wirtschaftsplanung meine Informationen entnehmen.“¹²²²

a. Gewinnschwelle und positives Bilanzgewinnkonto

Der Businessplan 2014, der noch eine Inbetriebnahme im vierten Quartal 2015 vorsah,¹²²³ rechnete damit, dass nach dem Jahr 2019 die Investitionen und der Kapitaldienst durch den operativen Cashflow gedeckt werden. Ab dem Jahr 2025 sollte die FBB ein positives Bilanzgewinnkonto aufweisen, so dass Dividenden und Rückzahlungen möglich wären.“¹²²⁴

Mit der Verschiebung der Eröffnung auf Herbst 2017¹²²⁵ sah der Businessplan 2016 den „Break-Even“ in 2021. Das Bilanzgewinnkonto sollte erstmalig im Jahr 2032 positiv sein.¹²²⁶

Die erneute Verschiebung des Inbetriebnahmeterrmins auf Oktober 2020¹²²⁷ hat die Gewinnschwelle nach dem Businessplan 2018 in das Jahr 2024¹²²⁸ bzw. nach dem Businessplan 2020 in das Jahr 2025¹²²⁹ verschoben. Mit einem positiven Bilanzgewinnkonto rechnete man im Businessplan 2018 im Jahr 2034.¹²³⁰ Nach dem Businessplan 2020 sollen Dividenden bzw. Rückzahlungen erst 2036 möglich sein.¹²³¹

b. Entwicklung der Verschuldung der FBB

Der Verschuldungsgrad setzt die Finanzverbindlichkeiten (abzüglich liquide Mittel) ins Verhältnis zur Profitabilität (EBITDA).¹²³² Für deutsche Wettbewerber sind Werte bis zu 5-6 x EBITDA üblich. Für nicht-börsennotierte Unternehmen sind Werte bis zu 7-9 x EBITDA möglich.¹²³³

Die FBB wies 2018 einen Verschuldungsgrad von 25.3 x EBITDA auf.¹²³⁴ Dieser erhöhte sich bis 2020 auf einen Faktor von 43.3 x EBITDA.¹²³⁵ Die Kapitalmarktfähigkeit der FBB wurde im Businessplan 2020 für 2026 angestrebt.¹²³⁶

2. Ausgestaltung der Flughafengebühren

¹²²² Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 34.

¹²²³ FBB-Business Plan 2014 vom 19.9.2014, I (FBB) Bd. 96, Bl. 8.

¹²²⁴ FBB Business Plan 2014 vom 19.9.2014, I (FBB) Bd. 96, Bl. 19.

¹²²⁵ FBB Business Plan 2016 vom 7.10.2016, I (FBB) Bd. 99, Bl. 7.

¹²²⁶ FBB Business Plan 2016 vom 7.10.2016, I (FBB) Bd. 99, Bl. 20.

¹²²⁷ Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates vom 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 331.

¹²²⁸ Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates vom 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 345.

¹²²⁹ Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 289.

¹²³⁰ Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates vom 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 345.

¹²³¹ Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 289.

¹²³² Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates am 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 361.

¹²³³ Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates am 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 361.

¹²³⁴ Vorbereitungsunterlagen zur 145. Sitzung des Aufsichtsrates am 2.3.2018, I (FBB) Bd. 56, Bl. 362.

¹²³⁵ Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 274.

¹²³⁶ Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 275.

Die unmittelbar durch den Flugbetrieb generierten Einnahmen ergeben sich aus der durch die Flughafengesellschaft in Konsultation mit den Fluggesellschaften definierten und behördlich genehmigten Entgeltordnung im Sinne des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG¹²³⁷).¹²³⁸ Gemäß § 19b LuftVG¹²³⁹ sind die entsprechenden Entgelte anhand von geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festzulegen. Laut der Zeugin Dr. Sudhof handele es sich folglich um ein „hochgradig reguliertes Themenfeld“.¹²⁴⁰ Die Zeugin Fölster beschrieb die entsprechenden Diskussionen mit den Fluggesellschaften in diesem Zusammenhang als „schwierig“.¹²⁴¹ Zu den Verhandlungspositionen äußerte sich die Zeugin Gute wie folgt:

Zeugin Solveig Gute: „Als Airline finde ich natürlich billige, also geringe, Gebühren immer besser als hohe Gebühren. Aber im Rahmen der Konsultationsgespräche kommen genau solche Aspekte zum Tragen. FBB zeigt auf, wie sie sich Gebührengestaltung vorstellt, erläutert das den Airlines. Die Airlines können dazu Stellung nehmen, sodass sie z. B. auch auf die Struktur der Entgelte einen gewissen Einfluss ausüben können. FBB ist ja im Moment z. B. dabei, auch unter Umweltaspekten zu sagen, ganz stark vereinfacht: Laute, alte Maschinen sind teurer, müssen mehr Lärm entgelte zahlen als günstige, leisere Maschinen, jetzt als Beispiel. Und da gibt es sicherlich auch Unterschiede innerhalb der Airlines, also eine Lufthansa hat möglicherweise eine andere Idee als ein Easyjet, aber wie sich die Airlines verhalten und ob die – – Mit mir haben die nicht gesprochen.“¹²⁴²

Der Zeuge Woop erklärte, mit welchen Aspekten der Entgeltstrategie sich der Aufsichtsrat befasst habe:

Zeuge Gerry Woop: „Allgemein kann ich hinzufügen, dass uns – sicher auch durch das besondere Engagement des Berliner Vertreters Boris Schucht – die Einnahmeseite auch soweit am Herzen lag, dass wir das immer wieder mal eingebracht haben in die Diskussion, auch in Bezug auf die Entgeltordnung – also

¹²³⁷ Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007, BGBl. I, S. 698.

¹²³⁸ Entsprechend äußerte sich der Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, S. 112.

¹²³⁹ § 19b Abs. 1 LuftVG: Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens oder Verkehrslandeplatzes trifft eine Regelung über die zu entrichtenden Entgelte für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die mit der Beleuchtung, dem Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen (Entgeltordnung). Die Entgeltordnung ist der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die Genehmigung wird erteilt, wenn die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass

1. die zu entgeltenden Dienstleistungen und Infrastrukturen klar bestimmt sind,
2. die Berechnung der Entgelte kostenbezogen erfolgt und im Voraus festgelegt ist,
3. allen Flugplatznutzern in gleicher Weise Zugang zu den Dienstleistungen und Infrastrukturen des Verkehrsflughafens oder Verkehrslandeplatzes gewährt wird,
4. den Flugplatznutzern nicht ohne sachlichen Grund Entgelte in unterschiedlicher Höhe auferlegt werden.

Eine Differenzierung der Entgelte zur Verfolgung von öffentlichen oder allgemeinen Interessen ist für Verkehrsflughäfen und -landeplätze zulässig; die hierfür herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein. In der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen ist eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen; daneben soll eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen erfolgen.

¹²⁴⁰ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 16.

¹²⁴¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 61.

¹²⁴² Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 58.

die Frage, wie weit man da gehen kann bei den Entgelten und welche Dinge am Markt zu berücksichtigen sind, weil es ja sozusagen eine Konkurrenzsituation zwischen Flughäfen gibt und damit Entgelten Airlines angelockt werden, und ob man darauf eingeht oder nicht. Das sind sozusagen allgemeine Diskussionen, die wir in der Vorbereitung schon diskutiert hatten und die wir auch angesprochen hatten. Zumindest auch nach dem Untersuchungszeitraum ist auch noch mal eine Übersicht gegeben worden dann, wie die Entgelte jetzt eben halt ausgestaltet sind zum jetzigen Zeitpunkt.“¹²⁴³

Soweit die Ausgestaltung „kostenbezogen“¹²⁴⁴ zu erfolgen hat, ergaben sich offenbar Differenzen mit den beteiligten Fluggesellschaften in Bezug auf die Frage, welche Kosten der Flughafengesellschaft bei der Berechnung der Entgelte berücksichtigt werden könnten.¹²⁴⁵ Insbesondere sofern die Entgelte am BER deutlich höher liegen sollten als an den Bestandsflughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Schönefeld (SXF), kritisierten die Fluggesellschaften laut dem Abg. Schlömer, dass die erhöhten Kosten der verzögerten Inbetriebnahme in die Entgeltberechnung einbezogen würden.¹²⁴⁶ Die Zeugin Fölster erklärte diesbezüglich, dass die Entgeltberechnungen nicht in ihr Ressort fielen und sie hierzu keine konkreten Erkenntnisse habe.¹²⁴⁷ Sie äußerte indes, dass alles, was in rechtlich zulässiger Weise einbezogen werden könne – auch Mehrkosten für Infrastruktur und Bauverzögerungen – dort berücksichtigt werde:

Zeugin Heike Fölster: „Wir werden alles das, was nach der Gebührenordnung einrechenbar ist, in die Entgelte einrechnen. Also wir können es nicht ausschließen, sondern wir machen alles das. So, wie die Rechenformel das vorsieht, werden wir das berechnen, und werden damit in die Konsultation mit den Airlines gehen.“¹²⁴⁸

Im Businessplan 2020 wurden für die Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) für das Jahr 2019 die Aviation-Erlöse mit 8,5 Euro je Passagier angegeben. Mit Eröffnung des BER sollten diese im Jahr 2021 auf 13,2 Euro, im Jahr 2024 auf 14,3 Euro, im Jahr 2026 auf 15,2 Euro, im Jahr 2033 auf 17,4 Euro und im Jahr 2037 auf 18,6 Euro je Passagier steigen.¹²⁴⁹

Obwohl es in der Folge zu rechtlichen Auseinandersetzungen mit den Fluggesellschaften gekommen sei, hielt die Zeugin Gute die Annahmen zu den entsprechenden Entgelten im Businessplan für vertretbar:

Zeugin Solveig Gute: „Die Frage, ob Airlines klagen oder, wie ja auch jetzt schon, Entgelte nicht zahlen oder nicht in voller Höhe zahlen, ist FBB bekannt. Daraus jetzt zu schließen, dass die in den Businessplänen unterlegten Entgelte so nicht kommen, kann man so nicht. Es wird immer Gerichtsprozesse geben, die dann laufen an der Stelle. Die genehmigungspflichtigen Entgelte werden auch nicht nur mit den Airlines

¹²⁴³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 37.

¹²⁴⁴ Vgl. § 19b Abs. 1 S. 3 Nr. 4 LuftVG.

¹²⁴⁵ Laut dem Zeugen Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, S. 112 bspw. „Fremdfinanzierungskosten“.

¹²⁴⁶ Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2019, S. 61; zur Steigerung der Entgelte im Vergleich zu denjenigen an den Bestandsflughäfen äußerte sich u.a. die Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, S. 57.

¹²⁴⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 61 f.

¹²⁴⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 62.

¹²⁴⁹ Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 292.

konsultiert, sondern sie werden tatsächlich auch genehmigt, wie der Begriff schon sagt. Das heißt, die zuständige Luftfahrtbehörde ist aufgrund der Luftverkehrszulassungsordnung in der Pflicht, die Entgelte zu genehmigen oder auch nicht zu genehmigen. Solange sie die genehmigt, kann FBB die Entgeltordnung so erstmal auch planerisch anstellen. Wie sich einzelne Kunden verhalten – Sie können natürlich Prognosen aus der Vergangenheit oder auch sagen, wie in jedem normalen Unternehmen auch, Sie haben Wertberichtigungen, wo Sie genau wissen, fünf Prozent Ihrer Kunden zahlen nie. Das bilden Sie in den Risiken ab. Das bilden Sie im Zweifel in den Rückstellungen ab. Aber ob jetzt die Airlines künftig klagen werden, das kann ich nicht prognostizieren.“¹²⁵⁰

Entsprechend bewertete auch der Zeuge Wilmsen die Prognosen zu den Einnahmen im Aviation-Bereich als realistisch:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also, die Komponente der Einnahmen pro Passagier, die den Luftverkehr betreffen, halte ich für realistisch. Die Einschätzung des Marktes Aviation: Was passiert in Berlin? Welche Attraktivität hat der Standort Berlin auch in der Zukunft für Luftverkehrsgesellschaften? – teile ich uneingeschränkt. Ich glaube auch, dass die Mengentreiber im Luftverkehr durchaus realistisch eingeschätzt werden.“¹²⁵¹

Dies bestätigte auch der Zeuge Dr. Krüger, der die Entgeltstrategie insgesamt als „plausibel“ bewertete, aber auch betonte, dass deren Verhandlung in den Geschäftsbereich der Geschäftsführung falle und sie vom Aufsichtsrat lediglich zur Kenntnis zu nehmen sei.¹²⁵²

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Das war für mich plausibel, zumal ja auch berücksichtigt werden muss, dass sich der Flughafen in einer Wettbewerbssituation befindet mit anderen Flughäfen. Das darf man dabei nicht vergessen. Wir sind ja nicht autonom in der Festsetzung der Entgelt- und Gebührenordnung.“¹²⁵³

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars hat die mit Inbetriebnahme des Flughafens BER gemäß der gültigen Entgeltordnung zu erwartenden Erlössteigerungen im August 2020 aufgrund der von der FBB zur Verfügung gestellten Datengrundlage plausibilisiert. Zum Gutachtauftrag gehörte ausschließlich die Bestätigung der rechnerischen Richtigkeit des Modells sowie die Beurteilung der ordnungsgemäßen Übernahme der getroffenen Annahmen. Eine Überprüfung der erhaltenen Informationen erfolgte jedoch nicht.¹²⁵⁴

Nach der neuen Entgeltordnung wären demzufolge Entgeltsteigerungen von ca. 40 bis 50 Prozent im Vergleich zu den Altflughäfen Tegel und Schönefeld realistisch.¹²⁵⁵ Diese Entgeltsteigerungen sind hauptsächlich auf eine neue Zusammensetzung der Flughafenentgelte zurückzuführen, zum Beispiel ein durch separate Bepreisung des Starts, deutlich erhöhtes Start- und Landeentgelt sowie darüber hinaus neue Entgeltarten, wie ein

¹²⁵⁰ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 44 f.

¹²⁵¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 132.

¹²⁵² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 36.

¹²⁵³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/28, S. 36.

¹²⁵⁴ Vgl. Financial Model Audit Entgeltberechnung BER, I (FBB) Bd. 225, S. 2.

¹²⁵⁵ Vgl. Financial Model Audit Entgeltberechnung BER, I (FBB) Bd. 225, S. 15.

Emissions-, Schallschutz- oder Warteraumergeld und ein Entgelt für die Abfertigungsinfrastruktur.¹²⁵⁶

3. Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich

Den Anteil des Non-Aviation-Bereichs am Gesamtumsatz bezifferte die Zeugin Fölster in ihrer Vernehmung auf „grosso modo 16 Prozent“, was bei einem Gesamtumsatz von 400 Mio. etwa 70 Mio. Euro entspreche.¹²⁵⁷ Nach erfolgter Inbetriebnahme des BER werde sich der Anteil auf „rund 20, 25 Prozent“ steigern.¹²⁵⁸ Entsprechend äußerte sich auch der Zeuge Dr. Mühlendorf:

Zeuge Dr. Karsten Mühlendorf: „Eingegangen sind immer Planungen definitiv für Parkplätze, Planungen sowohl für die Geschäfte als auch für die Restaurants. All das wurde in jeglicher Berechnung berücksichtigt, und natürlich wären die Einnahmen am Flughafen BER deutlich größer gewesen, als sie an den anderen Flughäfen jetzt sind, weil es an den bisherigen Bestandsflughäfen z. B. nicht genügend Parkplätze gibt.“¹²⁵⁹

Im Businessplan 2020 wurde für die Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) für das Jahr 2019 die Erlöse im Non-Aviation-Bereich mit 3,2 Euro je Passagier angegeben. Diese sollten mit Eröffnung des BER auf 5,5 Euro, im Jahr 2024 auf 6 Euro, im Jahr 2026 auf 6,6 Euro, im Jahr 2033 auf 11,8 Euro und im Jahr 2037 auf 12,4 Euro je Passagier steigen.¹²⁶⁰

Die Belastbarkeit der entsprechenden Prognosen beurteilte der Zeuge Wilmsen indes zurückhaltend:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Was ich nicht teile, sind die Erlöse aus Non-Aviation, weil ich im Terminal 1 beispielsweise Einzelhandelskonzepte sehe, die umgesetzt worden sind, die natürlich aus einer völlig anderen Planungszeit stammen, die auch die Veränderungen des Einzelhandelsmarktes an Flughäfen zum Teil nicht widerspiegeln, und deshalb bin ich zu dieser Erlöskomponente eher skeptisch, ob die sich so einstellt.“¹²⁶¹

Dass die Businessplanung insofern „ambitioniert“ gewesen sei, sei den „handelnden Organen“ bewusst gewesen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also es ist völlig unstrittig gewesen, dass das Unternehmen und dazu auch alle handelnden Organe gesagt haben, dass der Businessplan durchaus ambitioniert ist, dass er erreichbar ist unter gewissen Randbedingungen, dass aber auch nichts passieren darf. Also Covid-19 zeigt uns natürlich jetzt schonungslos, dass so etwas dann auch in sich zusammenfällt, aber er war auch vor Covid natürlich sehr, sehr ambitioniert, was den Spend per Pax angeht.“

¹²⁵⁶ Vgl. ebd. [VS-NfD]

¹²⁵⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, WP 18/10, S. 58.

¹²⁵⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, WP 18/10, S. 80.

¹²⁵⁹ Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 74.

¹²⁶⁰ Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 293.

¹²⁶¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 132.

Und einfach zu sagen: Schauen Sie sich andere Flughäfen an, Düsseldorf, München, Frankfurt! –, hilft nicht und reicht nicht, weil man sich Verkehrsstrukturen angucken muss, Kaufkraft angucken muss, den Mix zwischen Businessverkehr und Touristikverkehr angucken muss. All das hat Einflüsse auf das Kaufverhalten und am Ende auf die zu erwartende Erlössituation aus den Non-Aviation-Geschäften, und das halte ich auch persönlich im Moment in Berlin für sehr ambitioniert.“¹²⁶²

Diesbezüglich hatte der Flughafenchef Lütke Daldrup dezidiert eine andere Auffassung und teilte die Einschätzung des Zeugen Wilmsen nicht. Er führte aus, dass mit Inbetriebnahme des Flughafens auch ein konkurrenzfähiges Einzelhandels- und Gastronomieangebot vorhanden sein werde.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich weiß nicht, ob Herr Wilmsen da wirklich das komplette Bild hat, weil er für den Bereich auch nie im Unternehmen zuständig war. Wenn Sie sich vor Augen führen, wie der Flughafen am 1. November 2020 aussah, hatte er, glaube ich, ein konkurrenzfähiges Einzelhandels- und Gastronomieangebot, wenn man es auch mit Flughäfen wie München vergleicht. Herr Wilmsen kommt aus einer anderen Schule. Die Münchener sind sozusagen sehr stark unterwegs Gewesen mit Selbst-produzieren. Die haben sogar eine eigene Brauerei, die machen ja fast alles selber. Ob das unbedingt besser ist, weiß ich nicht. Wir machen es in aller Regel mit privaten Unternehmen, die bei uns sozusagen auf den Flächen tätig sind. Wir machen keine Selbstproduktion. Wir hatten den Eindruck – das war mein Eindruck, auch nachdem wir den Commercial- Bereich fertiggestellt hatten –, dass wir ein konkurrenzfähiges Produkt haben. Insofern teile ich den Eindruck nicht. Das ist zwar eine Einschätzungsfrage – es ist vielleicht etwas ungewöhnlich, dass ich das so kommentiere, aber ich habe dezidiert eine andere Auffassung.“¹²⁶³

Der Zeuge Woop schilderte in seiner Vernehmung, wie entsprechende Erwartungen im Aufsichtsrat diskutiert worden seien:

Zeuge Gerry Woop: „Das ist grob erläutert worden, weil es ja da so eine Art Benchmark auch im Vergleich der Flughäfen gibt, mit denen man sich da vergleicht. Da kann ich mich nicht an eine schriftliche Unterlage erinnern. Ich meine, das ist mündlich erläutert worden. Klar ist ja, wir haben etwas über 70 Prozent Aviation, und dieser Non-Aviation-Bereich, der macht, glaube ich, so was unter 20 Prozent oder so in dem Umfang etwa aus, also von diesen Gebühren, über die Sie da sprechen. Also die Frage, was ein Mensch, wenn er durchläuft durch den Flughafen an Geld hinterlässt und wie viel mehr das wird, das ist da diskutiert oder dargestellt worden, aber mehr ist sozusagen so ein Vergleich – – Und da ist mir klar: Da brauchen wir noch auch – – Also, da kann man nicht mehr liefern zurzeit – das ist ja eine Prognose – als jetzt diesen Vergleich, weil wir wissen ja nicht – – Klar, wenn man jetzt in Tegel aussteigt und ist gleich am Schalter, dann kann man noch sein Brötchen vorne am Imbiss kaufen und das war es dann. So, jetzt läuft man natürlich am BER erst einmal durch das Verkaufsgebiet durch, insofern ist das dann vergleichbarer mit anderen Flughäfen, aber nun auch nicht so eine Shoppingmall wie man sie vielleicht in München kennt oder in Frankfurt/Main. Insofern ist das eine

¹²⁶² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 132 f.

¹²⁶³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 98.

schwierige Sache. Da werden wir sicherlich noch evidenzbasierter Zahlen bekommen, aber sie sind erst einmal, soweit wir sie dargestellt bekommen haben, nachvollziehbar gewesen. Und dass es mehr als in Tegel ist, das ist ja klar.“¹²⁶⁴

4. Bedeutung der Insolvenz der Luftverkehrsgesellschaft Air Berlin

In Bezug auf die Frage B.8. des Einsetzungsbeschlusses setzte sich der Ausschuss mit den Folgen der am 15. August 2017 beantragten Eröffnung des Insolvenzverfahrens durch die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG für den Finanzbedarf der Flughafengesellschaft auseinander. Die hierdurch ausgefallenen Flugbewegungen und sinkenden Passagierzahlen waren nach den Angaben der Geschäftsführerin Finanzen lediglich vorübergehender Natur. Zu nennenswerten Auswirkungen im Finanzbereich durch einbrechende Umsatzerlöse aufgrund der Insolvenz der Airline sei es nicht gekommen. Nach Angaben der Zeugin Fölster hätten sich etwaige Flugausfälle und wegbrechende Umsatzerlöse bereits im Verlauf des Jahres 2018 wieder ausgeglichen.¹²⁶⁵

Zeugin Heike Fölster: „Also ich würde es beantworten mit dem Thema auf das Ergebnis. Also wir haben 2018, also im letzten Jahr, durchaus weniger Passagiere gehabt und damit weniger auch Flüge und Umsatzerlöse im ersten halben Jahr. Das hat sich aber im zweiten halben Jahr wieder aufgefangen, so dass wir am Ende '18 mit den 34,7 Millionen Passagieren eigentlich das hatten, was wir auch vor der Insolvenz von Air Berlin prognostiziert hatten als Passagierwachstum. Also es hat so gut wie gar keine Auswirkungen gehabt.“¹²⁶⁶

Auch kleiner Umbaumaßnahmen, die in der Folge angefallen seien, hätten sich nach Aussage des Zeugen Dr. Zacher nicht wesentlich auf die Kosten ausgewirkt:

Zeuge Dr. David Zacher: „Ja, das ist immer der Begriff der Schönheitsreparaturen, der schon seit Ewigkeiten immer mitträgt: Was ist eine Schönheitsreparatur? – Es sind keine wesentlichen Kostensteigerungen dadurch angefallen.“¹²⁶⁷

Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Prof. Dr. Lütke Daldrup führte im Unterausschusses für Beteiligungsmanagement und -controlling aus, dass die Insolvenz der Airberlin Auswirkungen auf den Airline-Mix am Flughafen gehabt habe. So sei die Lücke, die durch den Wegfall von Airberlin entstanden sei, zum größten Teil durch Easyjet geschlossen worden. In der Folge sei der Low-Cost-Anteil auf etwa 50 Prozent gestiegen.¹²⁶⁸ Auch den Verlust eines Luftverkehrsdrehkreuzes in Berlin durch die Insolvenz sah er nicht, da sich in Zukunft Berlin auch ohne „Hub-Carrier“ zu einem virtuellen Hub entwickeln werde.¹²⁶⁹

¹²⁶⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 38.

¹²⁶⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 45.

¹²⁶⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 45.

¹²⁶⁷ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 60.

¹²⁶⁸ Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Anhörung vom 14.3.2019, WP UABmc 18/42, S. 13.

¹²⁶⁹ Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Anhörung vom 19.9.2019, WP UABmc 18/45, S. 29.

V. Finanzielle Situation am Ende des Untersuchungszeitraums

In Bezug auf die finanzielle Gesamtsituation der Flughafengesellschaft äußerte die Zeugin Dr. Sudhof in ihrer Vernehmung, es habe stets Klarheit darüber geherrscht, dass sich nach der Eröffnung ein weiterer Finanzbedarf ergeben würde, dessen Deckung durch (unverbürgte) Kredite während ihrer Amtszeit als Aufsichtsratsmitglied noch unklar gewesen sei.

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Also ich bin im August 2019 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Im August 2019 stellte sich die Sachlage so dar, dass die Gesamtfinanzierung geschlossen war. Es gab einen Konsens darüber, dass nach Eröffnung eine weitere Finanzierungsanforderung sich stellen wird – nach Eröffnung im Jahr 2020 –, und dass diese Finanzierung entweder durch die Gesellschafter oder möglichst durch die Banken, also durch den Finanzmarkt, gegebenenfalls mit einer Verbürgung durch den Gesellschafter, geschlossen werden würde. Dieses ist wiederholt auch in den Ausschüssen hier des Abgeordnetenhauses so diskutiert und dargelegt worden. Es sind die entsprechenden Businesspläne vorgelegt worden, und ich kann mich selber erinnern, dass ich zu diesem Thema wiederholt im Unterausschuss Beteiligungen Stellung genommen habe.“¹²⁷⁰

Die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft hat sich allerdings im Zuge der Coronapandemie durch den massiven Einbruch der Passagierzahlen und damit einhergehende Erlösausfälle deutlich verschlechtert. So führte der Geschäftsführer der FBB Prof. Dr. Lütke Daldrup im Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling aus, dass man im Jahr 2020 von einer verkehrlichen Entwicklung ausgehen könne, die bei knapp über 9 Millionen Passagieren liege.¹²⁷¹ Die Finanzgeschäftsführerin rechnete mit einem Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr von 60 Prozent.¹²⁷² Die Berliner Flughäfen wickelten vergleichsweise im Vorjahr 2019 rund 35,7 Mio. Passagiere ab – bei einem Umsatz von 416 Mio. Euro.¹²⁷³

Zum Ende des Untersuchungszeitraums stand fest, dass die Flughafengesellschaft auf zusätzliche finanzielle Hilfen der Gesellschafter zur Kompensation der Erlösausfälle angewiesen sein wird. Der Flughafenchef bezifferte die Höhe der Hilfen für das Jahr 2020 auf 300 Mio. Euro.¹²⁷⁴ Zur Zusammensetzung dieser Hilfen führte er wie folgt aus:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben für das Jahr 2020 98,8 Millionen Euro, wenn ich mich recht erinnere, an Zuschussmitteln erhalten. Das sind die Erlösausfälle, die vom 4. März bis zum 30. Juni nach dem Temporary Framework als Zuschuss gewährt wurden. Temporary Framework ist die Rahmenregelung der Europäischen Union zu coronabedingten Unterstützungsleistungen für Flughäfen. Per Definition dieser Rahmenregelung war die Coronakrise am 30. Juni zu Ende. Danach sind nur noch Darlehen gewährt worden, und die Darlehensmittel, 201,2 Millionen für das Jahr 2020, sind uns ausgezahlt worden. Diese Mittel dienen ausschließlich dazu, coronabedingte Einnahmeausfälle auszu-

¹²⁷⁰ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 10.

¹²⁷¹ Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Anhörung vom 3.12.2020, WP UABmc 18/62, S. 4

¹²⁷² Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Anhörung vom 3.12.2020, WP UABmc 18/62, S. 5

¹²⁷³ Geschäftsbericht der FBB 2019, S. 7, 33.

¹²⁷⁴ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 17.

gleichen, und wir werden diese Verwendung erstens unseren Gesellschaftern gegenüber, die die Darlehens- und Zuschussgeber sind, nachweisen – das heißt, dem Bund, Berlin und Brandenburg – und zudem wird dazu ein Testat eines Wirtschaftsprüfers beigebracht.“¹²⁷⁵

Dieser Situation sei die Flughafengesellschaft auch durch eigene Sparanstrengungen begegnet und habe im Jahr 2020 etwa 80 Mio. Euro aus dem laufenden Betrieb einsparen können.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich hatte eingangs bereits darauf hingewiesen: Im letzten Jahr haben wir etwa 80 Millionen Euro einsparen können. [...]. Alles was mengengetrieben ist, versuchen wir einzusparen, bis auf die Menge, die wir benötigen. Aus dem Grund haben wir beispielsweise zurzeit 1 600 von unseren 2 000 Mitarbeitern in Kurzarbeit, nicht 100 Prozent – auch 100 Prozent, aber manchmal auch nur 20 Prozent –, damit wir den Betrieb von Personalkosten entlasten. Das werden wir dieses Jahr noch tun können. Wir haben ein Personalabbauprogramm verabredet, auch mit einem Tarifvertrag „Zukunfts-tarifvertrag BER“ abgesichert, wo die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für zwei Jahre auf Lohnzuwächse verzichten, das heißt, real Einkommensverluste in Kauf nehmen, und auf der anderen Seite wir uns verpflichtet haben, keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen. [...].“¹²⁷⁶

Der „Tagesspiegel“ berichtete im Herbst 2020 über ein Schreiben der Staatssekretärin im Bundesfinanzministeriums Bettina Hagedorn an die Mitglieder des Haushaltsausschusses des Bundestages, dass ohne eine Finanzierungszusage der Gesellschafter die Zahlungsfähigkeit der FBB für das Jahr 2020 nicht gesichert sei, und einen Teil der zugesagten Mittel zur Sicherung der Liquidität spätestens im Oktober benötige.¹²⁷⁷ Ähnlich wurde berichtet über ein Schreiben des Berliner Finanzsenators Matthias Kollatz an die Mitglieder des Hauptausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses im Oktober 2020, dass ohne eine zeitnahe Auszahlung des Gesellschafterdarlehens die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs gefährdet sei und noch im Jahr 2020 eingestellt werden müsse.¹²⁷⁸ Überdies hat die Flughafengesellschaft bei den Gesellschaftern einen Finanzierungsbedarf von 552 Mio. Euro für das Jahr 2021 beantragt.¹²⁷⁹

VI. Zusammenfassung

Der Untersuchungsausschuss befasste sich mit den im Untersuchungszeitraum aufgetretenen Finanzierungslücken und ihren Ursachen.

Er stellte insofern fest, dass sich im Jahre 2014 aufgrund von Mehrkosten bei dem Bauprojekt, mangelnder Vorsorge für Schallschutzkosten und entgangenen Einnahmen infolge der verzögerten Inbetriebnahme des Flughafens, ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf

¹²⁷⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 7 f.

¹²⁷⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 10.

¹²⁷⁷ „Der Tagesspiegel“ vom 6.9.2020: „Werden nicht sofort Millionen gezahlt, ist der BER zur Eröffnung pleite“.

¹²⁷⁸ „Der Tagesspiegel“ vom 3.11.2020: „Berlin muss „zeitnah“ Millionen überweisen“.

¹²⁷⁹ Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und-controlling, Wortprotokoll der Anhörung vom 3.12.2020, WP UABmc 18/62, S. 13.

in Höhe von 1,1 Milliarden ergab. Die Erhöhung des Schallschutzbudgets erfolgte, nachdem das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg im Jahr 2012 und 2013 die bewusste Fehlinterpretation der Flughafengesellschaft zu den Schallschutzansprüchen der Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Planfeststellungsbeschluss korrigierte. Darüber hinaus kam ein weiterer finanzieller Mehrbedarf in Höhe von 1,1 Mrd. Euro für Erweiterungen und Schuldendienst. Der gesamte Finanzbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro wurde hälftig durch Gesellschafterdarlehen und einen durch die Gesellschafter verbürgten Bankkredit gedeckt, wobei die Finanzierung vorsah, die Mittel insofern nacheinander in Anspruch zu nehmen.

Die Kapitalzufuhr durch die Gesellschafter war Gegenstand eines Notifizierungsverfahrens bei der Europäischen Union, im Rahmen dessen die EU-Kommission 2016 feststellte, dass es sich sowohl bei der 100-Prozent-Bürgschaft für die Kredite und den als Quasi-Eigenkapital angesehenen Gesellschafterdarlehen nicht um eine Beihilfe handelt, da auch ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber in gleicher Weise gehandelt hätte.

Abweichend von der ursprünglichen Finanzplanung kam es in der Folge zur Verwendung der Gesellschaftermittel auch im Rahmen des Flughafenausbaus. Die erneute Verschiebung des Inbetriebnahmetermins Anfang 2017 stellt die FBB erneut vor große finanzielle Herausforderungen. Die kreditgebenden Institute (EIB, Konsortialbanken) besaßen das Recht ihre Kredite zu kündigen, wodurch die FBB ihre benötigten Mittel daraus nicht ziehen konnte. Der Finanzbereich sah ein erhöhtes insolvenzrechtliches Risiko. Darüber hinaus war zunächst bis Ende 2018 offen, wie der finanzielle Mehrbedarf zur Fertigstellung des Flughafens in Höhe von 508 Mio. Euro finanziert werden sollte. Da hiervon nur 108 Mio. Euro aus Gesellschaftermitteln aufgebracht werden sollten, musste der größte Teil der Finanzierungslücke von 400 Mio. Euro durch Einwerbungen am Kapitalmarkt gedeckt werden. Diese Art der Fremdfinanzierung wäre jedoch aufgrund der Einstufung der FBB als „Non-Investment-Grade“ und der schlechten Bauperformance nur zu sehr ungünstigen Bedingungen möglich gewesen. Erst Ende 2018 konnte die Gesamtfinanzierung geschlossen werden, da sich die Gesellschafter bereiterklärten, für die Verbindlichkeiten der FBB einzustehen und Mittel aus der verbürgten Fremdfinanzierung auch für die Fertigstellung des Flughafens freizugeben. Ein erneutes Notifizierungsverfahren hat es hierzu nicht gegeben. Im Jahr 2020 hat sich die Finanzierungslücke noch einmal auf fast 800 Mio. Euro erhöht, die nun jeweils hälftig durch die Gesellschafter und Fremdkapital gedeckt werden sollte.

In Bezug auf die Refinanzierung der Gesamtkosten für den Flughafenbau in Höhe von insgesamt über 5 Mrd. Euro setzte sich der Untersuchungsausschuss kritisch mit den Geschäftsplänen der Flughafengesellschaft auseinander. Im Fokus standen insofern einerseits die Erwartungen in Bezug auf die Einnahmen im Bereich Non-Aviation einerseits, die ein Zeuge als „ambitioniert“ bezeichnete, was sämtlichen Beteiligten klar gewesen sei. Andererseits befasste sich der Untersuchungsausschuss mit den im Flugverkehr erwarteten Entgelten. Insofern ergab die Beweisaufnahme, dass diese deutlich höher ausfallen sollten als dies an den Bestandsflughäfen der Fall sein sollte. Im Zuge der Coronapandemie hat sich die finanzielle Gesamtsituation der Flughafengesellschaft deutlich verschlechtert. Durch den Rückgang der Passagierzahlen von etwa 70 Prozent und dem damit verbundenen Umsatzeinbruch von etwa 60 Prozent gegenüber dem Vorjahr (416 Mio. Euro bei 35,7 Mio. PAX) hat die FBB für das Jahr 2020 Gesellschafterzuschüsse in Höhe von 300 Mio. Euro erhalten und für das Jahr 2021 finanzielle Hilfen in Höhe von 552 Mio. Euro beantragt. Die Flughafengesellschaft selbst ist dieser Situation mit einem eigenen Sparprogramm begegnet

und konnte 2020 etwa 80 Mio. Euro aus dem laufenden Betrieb einsparen. Zusätzlich sollen ein Großteil der Investitionen bis 2025 gestrichen werden.

E. Personelle Veränderungen der Geschäftsführung

In den Jahren nach der Verschiebung des ursprünglich geplanten BER-Eröffnungstermins am 30. Oktober 2011 kam es zu zahlreichen personellen Veränderungen innerhalb der Flughafengesellschaft. Diese betrafen vor allem die Ebene der Geschäftsführung und dort in erster Linie den Sprecher bzw. Vorsitz der Geschäftsführung, aber auch den Aufsichtsrat und die Position des Geschäftsleiters „Technik und Bau BER“ („Bauleiter“).

In diesem Kontext setzte sich der Ausschuss mit den Umständen der Ernennung und Abberufung der Sprecher bzw. Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz, Mehdorn, Dr. Mühlenfeld und Prof. Dr. Lütke Daldrup auseinander. Darüber hinaus befasste er sich mit den vom Gesellschafter Land Berlin entsandten Mitgliedern des Aufsichtsrates sowie der Entlassung des ehemaligen Bauleiters Marks.

I. Trennung von Prof. Dr. Schwarz

Prof. Dr. Rainer Schwarz war vom Juni 2006 bis zum Januar 2013 Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft.

1. Entscheidung im Aufsichtsrat

Die Abberufung und Kündigung von Prof. Dr. Schwarz war zu einem Teil bereits Untersuchungsgegenstand des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode („BER I“), der der Frage nachging, warum mit der Abberufung des Geschäftsführers Dr. Körtgen am 1. Juni 2012 nicht zugleich auch diejenige von Prof. Dr. Schwarz aus seiner Geschäftsführerfunktion erfolgte.¹²⁸⁰

Der damalige Untersuchungsausschuss kam zu dem Ergebnis, dass die Aufsichtsratsmitglieder einen vollständigen Austausch der Geschäftsführung für zu riskant erachtet hätten.¹²⁸¹ Ferner stellte er fest, dass sich erst in der zweiten Jahreshälfte 2012 eine zunehmende Unzufriedenheit der Aufsichtsratsmitglieder mit der Informationspolitik von Prof. Dr. Schwarz herauskristallisiert habe. Ein Zusammenhang habe vor allem mit dem Bekanntwerden der sog. „McKinsey-Schreiben“ bestanden, in denen die mit dem Probetrieb beauftragte Unternehmensberatung vor erheblichen Risiken in Bezug auf den Inbetriebnahmetermin gewarnt und über die der Geschäftsführer den Aufsichtsrat nicht hinreichend informiert habe.¹²⁸²

Auf der Basis dieser Erkenntnisse beschloss der Aufsichtsrat in der Sitzung am 16. Januar 2013 die Abberufung von Prof. Dr. Schwarz als Geschäftsführer der Flughafengesellschaft.

¹²⁸⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“) als Abghs-Drs. 17/3000, S. 347.

¹²⁸¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“) als Abghs-Drs. 17/3000, S. 347.

¹²⁸² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“) als Abghs-Drs. 17/3000, S. 286 ff., 347.

2. Gerichtliche Auseinandersetzung

Rechtlich ist die Abberufung eines Geschäftsführers aus seiner organschaftlichen Stellung in der Gesellschaft von einer Beendigung seines dienstvertraglichen Anstellungsverhältnisses zu unterscheiden. Die Abberufung aus der Stellung des Geschäftsführers bewirkt als gesellschaftsrechtlicher Akt zunächst lediglich, dass der (ehemalige) Geschäftsführer nicht mehr als vertretungsberechtigtes Organ für die Gesellschaft handeln kann. Aus ihr folgt dagegen noch nicht die Beendigung des zugrunde liegenden Geschäftsführer-Anstellungsvertrags, aus dem sich insbesondere die Gehaltsansprüche ergeben.¹²⁸³

Die außerordentliche Kündigung des Anstellungsvertrages von Prof. Dr. Schwarz, die auf Beschluss des Aufsichtsrats vom 12. Juni 2013 mit Schreiben vom 25. Juni 2013 durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates Ministerpräsident Platzeck erklärt wurde, war dabei Ausgangspunkt einer längeren gerichtlichen Auseinandersetzung zwischen der Flughafengesellschaft und ihrem ehemaligen Sprecher der Geschäftsführung.¹²⁸⁴

a. Rechtsgutachten zu Haftungsfragen

Dieser Entwicklung ging ein Beschluss des Aufsichtsrates vom 1. November 2012 voraus, wonach sämtliche Haftungsfragen im Zusammenhang mit den Terminverschiebungen 2012 und 2013 durch eine Rechtsanwaltskanzlei geprüft werden sollten.¹²⁸⁵ Die Sozietät Hengeler Müller führte auftragsgemäß die entsprechende rechtliche Untersuchung durch. In ihrem Gutachten vom 4. Juni 2013 kam sie zu der Einschätzung, dass „deutliche Anhaltspunkte“ für haftungsbegründende Pflichtverletzungen durch die Geschäftsführung bestünden. Dies gelte einerseits in Bezug auf die ursprüngliche Entscheidung für den Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 als auch hinsichtlich der Einleitung der Verschiebung dieses Eröffnungstermins. Der Aufsichtsrat sei insofern nicht ausreichend informiert worden.¹²⁸⁶

Entsprechend begründete die Flughafengesellschaft die außerordentliche Kündigung gemäß § 626 BGB¹²⁸⁷ damit, dass Prof. Dr. Schwarz in mehrfacher Weise gegen die ihm als Geschäftsführer obliegenden Pflichten verstoßen habe. Insbesondere habe er den Aufsichtsrat im Vorfeld der Terminverschiebung nicht ausreichend über den Verzug auf der Baustelle informiert. Zudem stützte die Flughafengesellschaft die Kündigung auf ihre Einschätzung,

¹²⁸³ Hierzu statt vieler nur TEBBEN, in: Michalski (u.a.), Kommentar zum Gesetz betreffend die GmbH, 3. Aufl. 2017, § 6 Rn. 105 f.; KANIA, in: Küttner, Personalhandbuch, 25. Aufl. 2018, Geschäftsführer, Rn. 3 ff.

¹²⁸⁴ Siehe die Darstellung des Sachverhalts im Urteilteil des Landgerichts Berlin als LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 8.

¹²⁸⁵ Ausführlich zum Verfahren bei der Auswahl einer Rechtsanwaltskanzlei Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 394 f.

¹²⁸⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 395 m.w.N.

¹²⁸⁷ Nach dieser Vorschrift kann ein Dienstverhältnis bei Vorliegen eines wichtigen Grundes auch ohne Einhaltung der gesetzlichen oder einer vertraglich vereinbarten Kündigungsfrist gekündigt werden, wenn Tatsachen gegeben sind, aufgrund derer sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls ergibt, dass dem Kündigenden die Fortsetzung des Dienstverhältnisses bis zum Ablauf der regulären Kündigungsfrist nicht zuzumuten ist.

dass Prof. Dr. Schwarz den zwischenzeitlich kommunizierten und bereits nach kurzer Zeit wieder abgesagten Eröffnungstermin am 27. März 2013 vorschnell vorgeschlagen habe.¹²⁸⁸

b. Urteil des Landgerichts Berlin

Demgegenüber bestritt Prof. Dr. Schwarz das Vorliegen eines „wichtigen Grundes“ im Sinne des § 626 BGB und machte gerichtlich die Unwirksamkeit der außerordentlichen Kündigung geltend.¹²⁸⁹ In einem Zivilprozess vor dem Landgericht Berlin verlangte er die Fortzahlung seines Gehalts bis zum regulären Ende seiner Anstellung im Jahre 2016.¹²⁹⁰ Mit Teilurteil vom 23. Oktober 2014 erklärte das Gericht die außerordentliche Kündigung des Anstellungsvertrags von Prof. Dr. Schwarz für unwirksam und verurteilte die Flughafengesellschaft zur Zahlung des Geschäftsführergehaltes bis zum Ende der Vertragslaufzeit am 31. Mai 2016. Der Zahlungsanspruch aus dem Urteil belief sich auf rund eine Million Euro nebst Zinsen.¹²⁹¹

Das Gericht stellte fest, dass etwaige Pflichtverletzungen durch Prof. Dr. Schwarz, die eine Kündigung nach § 626 BGB rechtfertigten, nicht mit hinreichender Sicherheit vorlägen. Es vermochte insbesondere nicht zu erkennen, dass Prof. Dr. Schwarz in seiner Amtszeit etwaige Informationspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat verletzt habe. Zu beachten sei, dass der Umfang der Informationspflichten sich nach dem Kenntnishorizont der Aufsichtsratsmitglieder richte.¹²⁹² Dem Aufsichtsrat sei die angespannte Lage in Hinblick auf den Baufortschritt bekannt gewesen. Er habe insbesondere darüber Bescheid gewusst, dass der Inbetriebnahmetermin nur mit einer Behelfslösung bei dem Brandschutzkonzept würde gehalten werden können.¹²⁹³

„Damit war dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Beklagte mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, um den Termin zu halten.“¹²⁹⁴

Angesichts dieses Erkenntnishorizonts hätte es einer neuen Entwicklung von herausgehobener Bedeutung bedurft, um eine unverzügliche Unterrichtung des Aufsichtsrates erforderlich zu machen. Eine solche Entwicklung habe aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit vorgelegen. Unter Berücksichtigung der Darlegungs- und Beweislast im Zivilprozess reiche das Vorbringen der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz habe möglicherweise vor dem 7. Mai 2012 erkennen können, dass der Inbetriebnahmetermin nicht zu halten sei, allein nicht aus, um eine Pflichtverletzung zu begründen.¹²⁹⁵

Ferner erkannte das Landgericht Berlin keine zur außerordentlichen Kündigung berechtigende Pflichtverletzung in der Tatsache, dass Prof. Dr. Schwarz dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung

¹²⁸⁸ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S.11; BeckRS 2014, 19577; abrufbar auch unter: <https://www.tagesspiegel.de/downloads/11057368/1/berurteil.pdf> (zuletzt abgerufen am 29.6.2021).

¹²⁸⁹ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 8

¹²⁹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 396 m.w.N.

¹²⁹¹ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 2.

¹²⁹² LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S.14.

¹²⁹³ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S.14.

¹²⁹⁴ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 14 ff.

¹²⁹⁵ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 23.

vom 16. Mai 2012 den 27. März 2013 als Termin für die Flughafeneröffnung vorgeschlagen habe.

Wörtlich heißt es dazu in der Urteilsbegründung:

„Zwar erwies sich dieser Termin als nicht haltbar und musste im September wieder aufgegeben werden. Allerdings war er nur eine Woche nach der Absage des vorherigen Termins, auf das Drängen des Aufsichtsrats und offensichtlich zur Besänftigung der öffentlichen Meinung verkündet worden.“¹²⁹⁶

Das Gericht verwies darauf, dass vor der maßgeblichen Aufsichtsratssitzung, in welcher der neue Eröffnungstermin genannt worden sei, der Projektausschuss in Anwesenheit des Aufsichtsratsvorsitzenden getagt habe. Vertreter der ausführenden Unternehmen seien bei dieser Gelegenheit zu den Voraussetzungen für einen belastbaren Eröffnungstermin befragt worden und hätten notwendige Verbesserungen bei der Bauablaufsteuerung benannt.¹²⁹⁷ Dementsprechend habe der Aufsichtsrat Kenntnis von erheblichen Unsicherheiten in Bezug auf den neu bestimmten Termin gehabt.¹²⁹⁸

Der ehemalige Leiter der Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft Egger bezeichnete im 1. Untersuchungsausschuss das Dilemma, auf der einen Seite gegen den Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz Pflichtverstöße begründen, auf der anderen Seite gegenüber den Airlines in Schadensersatzprozessen diese jedoch widerlegen zu müssen, als Wahl zwischen „Pest und Cholera“. Aus wirtschaftlichen Interessen habe die Flughafengesellschaft die rechtliche Verteidigung gegen Ansprüche des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz nicht mit dem größtmöglichen Einsatz betrieben.¹²⁹⁹

c. Diskussion des Urteils im Aufsichtsrat

In der 125. Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2014, in der die Konsequenzen des Urteils erörtert wurden, bezifferte der Leiter der Stabsstelle „Recht und Compliance“ der Flughafengesellschaft, Gottfried Egger, den Gehaltsabgeltungsanspruch von Prof. Dr. Schwarz sogar auf einen Betrag von ca. 1,6 Mio. Euro zuzüglich der Beiträge zur Altersversorgung.¹³⁰⁰ Staatssekretär Bomba sprach sich daraufhin dafür aus, das Berufungsverfahren unter Berücksichtigung der Kosten-Nutzen-Prognose zu beenden, um Schaden von der Flughafengesellschaft abzuwenden.¹³⁰¹ Der Aufsichtsrat fasste dementsprechend den Beschluss, das Berufungsverfahren gegen das Urteil des Landgerichts Berlin vom 23. Oktober 2014 nicht weiter zu betreiben.¹³⁰² Die Zeugin Dr. Sudhof äußerte dazu, dass dieser unbefriedigende Ausgang der gerichtlichen Auseinandersetzung im Ergebnis habe akzeptiert werden müssen.

¹²⁹⁶ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 23.

¹²⁹⁷ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 23.

¹²⁹⁸ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 – 93 O 55/13, S. 23.

¹²⁹⁹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 397.

¹³⁰⁰ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (93).

¹³⁰¹ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (93).

¹³⁰² Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 87 ff. (93).

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Es gab Probleme der Zurechnung, also das sind Rechtsprobleme. Allerdings leben wir in einem Rechtsstaat, und wir müssen sagen, jede und jeder hat das Recht, seine Ansprüche zu verfolgen oder sich zu verteidigen, und das ist hier eben erfolgreich geschehen. Das müssen wir rückblickend betrachten. Das kann uns unzufrieden zurücklassen oder zufrieden zurücklassen, wahrscheinlich eher unzufrieden, aber das ist tatsächlich ausdividiert worden, mit diesem Ergebnis, was Sie schildern.“¹³⁰³

d. Diskussion über die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen

In derselben Aufsichtsratssitzung wurde auch die Inanspruchnahme der D&O-Versicherung¹³⁰⁴ für Schäden in Zusammenhang mit der gescheiterten Inbetriebnahme auf der Grundlage der durch die Kanzlei Hengeler Müller gutachterlich festgestellten Pflichtverletzungen erörtert.¹³⁰⁵ Herr Egger erläuterte dem Aufsichtsrat in dieser Sitzung, dass eine Inanspruchnahme nur in Betracht komme, wenn den ehemaligen Geschäftsführern ein Verschulden nachgewiesen werden könnte. Es zeichne sich aber angesichts des Urteils des Landgerichts Berlin die Tendenz ab, dass ein Haftungsvorwurf für den Zeitraum 2011/2012 nur schwer zu begründen sei.¹³⁰⁶ Ein Gerichtsverfahren sei dagegen mit erheblichem zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden, berge die Gefahr einer hohen medialen Aufmerksamkeit in sich und zöge potenziell weitere Forderungen Dritter nach sich.¹³⁰⁷ Egger empfahl dementsprechend den Versuch, eine außergerichtliche Einigung mit der Versicherung zu erzielen. Insofern könne allenfalls mit einer Summe im mittleren einstelligen Millionenbetrag gerechnet werden.¹³⁰⁸ Der Aufsichtsrat stimmte diesem Vorschlag zu.¹³⁰⁹

II. Anstellung und spätere Trennung von Hartmut Mehdorn

In der Übergangsphase nach der Abberufung von Prof. Dr. Schwarz übernahm der damalige technische Geschäftsführer Horst Amann als einzig verbliebener Geschäftsführer interimswise auch die Aufgaben außerhalb des Baubereiches.¹³¹⁰ Als weiterer Geschäftsführer und zugleich als Vorsitzender der Geschäftsführung, trat Mehdorn am 8. März 2013 in die Leitung der Flughafengesellschaft ein.¹³¹¹ Bei seiner Anstellung erhielt Mehdorn einen Vertrag mit einer vorgesehenen Laufzeit von drei Jahren.¹³¹² Er schied indes frühzeitig, nämlich bereits im März 2015, wieder aus der Geschäftsführung aus.

¹³⁰³ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 22.

¹³⁰⁴ Eine sog. „Directors and Officers Liability Insurance“ (D&O Versicherung) tritt als Haftpflichtversicherung zwischen Geschäftsführer und Gesellschaft, vgl. BEUERSKEN, in: Baumbach/Hueck, GmbH-Gesetz, 22. Aufl., 2019, § 43 Rn. 169.

¹³⁰⁵ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 91 f.

¹³⁰⁶ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 91 f.

¹³⁰⁷ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 91 f.

¹³⁰⁸ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 91 f.

¹³⁰⁹ Beschluss AR FBB 2014/125 Nr.7, Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. 92.

¹³¹⁰ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 9.

¹³¹¹ Zu den zeitlichen Abläufen im Einzelnen Chronologie des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages als III (BT) Bd. 3, Chronologie des Flughafens Berlin Brandenburg (BER), S.12 m.w.N.

¹³¹² „Update Sachstandsbericht BER“, Stand vom 26.3.2013, I (FBB) Bd. 26, Bl. 29.

1. Auswahlentscheidung

Der Zeuge Mehdorn erklärte gegenüber dem Untersuchungsausschuss, dass die Auswahl seiner Person durch den Gesellschafter Brandenburg angeregt worden sei. Dieser Vorschlag sei dem Umstand geschuldet gewesen, dass der Kreis der in Betracht kommenden Personen angesichts der Situation, in der sich die Flughafengesellschaft zu diesem Zeitpunkt befand, begrenzt gewesen sei.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Ich bin im März 2013 von dem Herrn Platzeck und dem Herrn Stolpe gefragt worden, ob ich hier am Flughafen aushelfen würde. Ich hatte mich da nicht beworben, sondern war auch ein bisschen überrascht, dass das so auf mich zukam. Persönlich war ich eigentlich altersentsprechend, etwas über 70, auf Pension eingestellt, und mein Lebensplan war anders. Aber ich habe verstanden – dann später auch aus dem Gespräch mit Herrn Wowereit –, dass es schwer war, einen Kandidaten zu finden, der sich zugetraut hätte, an diese Aufgabe heranzugehen.“¹³¹³

Der Zeuge Dr. Krüger erklärte dazu, dass bei der Auswahl die Qualität als Krisenmanager im Vordergrund gestanden habe:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich weiß, dass das Land Brandenburg nachdem Rainer Schwarz geschasst worden war, in enger Abstimmung natürlich auch mit dem Land Berlin und auch mit dem Gesellschafter Bund, nach einem geeigneten Nachfolger gesucht hat. Und was war gefragt? – Klassisch gesehen Krisenmanagement. [...] Hartmut Mehdorn eilte ein gewisser Ruf voraus. Und dass er dann berufen worden ist, zeigt ja natürlich ein Stück weit, dass man im Grunde genommen bei Hartmut Mehdorn dachte: Der macht jetzt nichts anders als den Krisenmanager, der den Flughafen ganz schnell an den Start führt und dann verabschiedet er sich in seinen wohlverdienten Ruhestand und in sein Ferienhaus nach Südfrankreich.“¹³¹⁴

2. Verhältnis zum Technischen Geschäftsführer Amann

Die Zeugenvernehmungen ergaben, dass sich das Verhältnis zwischen dem Technischen Geschäftsführer Amann und dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn als angespannt erwies.

Mehdorn begründete die in seiner Amtszeit erfolgte Trennung vom Technischen Geschäftsführer gegenüber dem Ausschuss damit, dass dieser sich nicht in die „Teamdisziplin“ habe einfügen können:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Mit Herrn Amann war das schwierig. Am Tag nachdem mich der Aufsichtsrat bestellt hat, stand im ‚Spiegel‘, dass Herr Amann mich nicht braucht und dass er den Flughafen selber – – Ich habe dann mit ihm gesprochen und gefragt, was das denn sollte, Pressearbeit ist nicht seine Arbeit, aber er hat dann kontinuierlich weiter mit der Presse gesprochen. Das kann man einmal sagen, zweimal sagen. Wenn Sie so eine Mannschaft formen und führen wollen, dann

¹³¹³ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 62.

¹³¹⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 64.

müssen alle Offiziere an Deck auch in diese Teamdisziplin einfügen. Das hat er nicht getan. Herr Amann hat nie akzeptiert, dass da ein Vorsitzender in der Firma ist und er den Technikbereich macht und dass es andere Bereiche gibt. Das konnte er nicht abwürgen, und am Ende hat es so viele Reibereien gegeben. Er hat seinen Mitarbeitern verboten, mit mir oder mit anderen zu reden. Das habe ich überhaupt noch nie erlebt in meinem Leben. Irgendwo war das Fass voll, dass ich ihm sagte: Amann, wir müssen uns trennen. So geht das nicht weiter. – Das wäre ein Zickenkrieg gewesen. Das hat man außen auch schon gesehen. Also, dann ist das wie in jeder Firma dieser Welt, dass man sich trennt.“¹³¹⁵

Demgegenüber gab der Zeuge Amann in seiner Vernehmung an, dass mit dem Eintreten von Herrn Mehdorn in die Geschäftsführung „kein Platz mehr“ für ihn gewesen sei.

Zeuge Horst Amann: „Die erste Frage war, glaube ich, warum ich dort weg bin. Ich hätte nicht weggewollt, aber als Mehdorn kam, da war kein Platz mehr. – Mehr fällt mir dazu nicht ein.“¹³¹⁶

Der Zeuge führte diesbezüglich weiter aus, dass sich die Form der Zusammenarbeit der Geschäftsführer mit dem Wechsel von Prof. Dr. Schwarz zu Mehdorn verändert hätte. Habe er mit Prof. Dr. Schwarz noch eine unbelastete und konstruktive Form der Zusammenarbeit auf Augenhöhe gehabt, habe sich diese mit Mehdorn anders gestaltet.¹³¹⁷ Schon im 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode hatte er dazu ausgeführt, dass Mehdorn die Geschäftsführung anders wahrgenommen habe, als Vorsitzender auch alleinverantwortlich für das Projekt BER gewesen sei und letztendlich die Richtung bestimmt habe.¹³¹⁸

Meinungsverschiedenheiten habe es insbesondere in Bezug auf die Herangehensweise an die Probleme auf der Baustelle gegeben. Dabei sei es um die Frage gegangen, ob der Fokus auf eine vollumfängliche Bestandsaufnahme der Mängel als Grundlage für die weitere Planung der Fertigstellung zu legen sei oder aber eine Strategie der schnellstmöglichen Eröffnung verfolgt werden müsse.

Zeuge Horst Amann: „Da muss ich echt nachdenken. Auffassungsunterschiede? Wenn es einen gravierenden Auffassungsunterschied gab, dann der, dass ich gesagt habe: Wir müssen minutiös gucken, wo das Übel liegt, und müssen es abstellen, und er gesagt hat, wir müssen in Betrieb gehen. Und ansonsten war ich zu einer weiteren Auseinandersetzung nicht in der Lage. Ich wurde da, man könnte sagen kaltgestellt, relativ schnell. Insofern habe ich mir auch weiter keine Gedanken gemacht.“¹³¹⁹

Mehdorn hielt es dagegen für notwendig, „integriert“¹³²⁰ zu planen und während der Bestandsaufnahme mit der Mängelbeseitigung zu beginnen.¹³²¹ In Bezug auf die Mängelaufnahme Amanns brachte er seine Unzufriedenheit mit dem mangelnden Fortschritt

¹³¹⁵ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 70.

¹³¹⁶ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 9.

¹³¹⁷ Vgl. Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 7.

¹³¹⁸ Vgl. Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Bd. II, Abghs-Drs. 17/3000, S. 141 f.

¹³¹⁹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 23.

¹³²⁰ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 71.

¹³²¹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 67.

zum Ausdruck und kritisierte, dass Amann insbesondere die Mängelbeseitigung nicht vorangetrieben habe.¹³²²

Über diese unterschiedlichen Auffassungen in Sachfragen hinaus haben möglicherweise auch die unterschiedlichen Persönlichkeiten von Amann und Mehdorn einen Teil zu der letztlich missglückten Zusammenarbeit beigetragen. Die Aussage des Zeugen Dr. Krüger ließ den Ausschuss hierauf schließen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Wie das immer so ist, wenn Alphatiere aufeinander treffen: passte nicht. Amann, der ja wirkliche Flughafenerfahrungen dort mitbrachte, der ja auch in seinem ganzen Gehabe durchaus auch ein Raubein war, aber: Die Chemie zwischen den beiden, das funktionierte halt nicht. Und am Ende muss dann einer den Platz verlassen. Und Amann ist gegangen.“¹³²³

3. Trennung

Bereits im Dezember 2014 erklärte Hartmut Mehdorn, im folgenden Jahr aus seiner Funktion in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft ausscheiden zu wollen.

In den Medien wurde zu diesem Zeitpunkt von erheblichen Differenzen zwischen Mehdorn und Teilen des Aufsichtsrats berichtet.¹³²⁴ Der Zeuge Mehdorn bekundete im Untersuchungsausschuss, er selbst habe entschieden, die Geschäftsführung zu verlassen. Dies sei das Ergebnis seiner persönlichen Frustration mit den Abläufen im Flughafenprojekt und der fehlenden Harmonie in der Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat gewesen. Im Einzelnen beklagte er eine „Misstrauenskultur“ von Seiten des Aufsichtsrates, die möglicherweise aus dessen Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit seinen Vorgängern in der Geschäftsführung hergerührt habe.¹³²⁵ Dieses fehlende Vertrauen habe ihm letztendlich die weitere Führung des Unternehmens verunmöglicht.¹³²⁶

Auf welchen konkreten Sachverhalten diese Einschätzung beruhte, blieb weitgehend offen. Beispielhaft führte der Zeuge Mehdorn eine Untersuchung an, die durchgeführt worden sei, ohne die Geschäftsleitung zu informieren:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wenn jemand was zu bemängeln hat, dann ist der normale Gang der Dinge, dass man die Geschäftsführung ruft und sagt: Das und das gefällt uns nicht, und das wollen wir gerne überprüfen! – Und dann ordnet man eine Prüfung an, und dann kooperiert die Geschäftsführung, und dann wird da was überprüft, und dann wird das berichtet. Die Geschäftsführung ist in diesen Prozess eingeweiht. Aber man schickt doch da nicht eine Schlägertruppe ins Haus, und deren Auftrag – – Also ich habe dann plötzlich einen Zettel gekriegt, welche Unterlagen die alle haben wollten. Unter anderem wollten die meinen Arbeitsvertrag haben. Also

¹³²² Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 70; ferner oben B.I.3.b.

¹³²³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 65.

¹³²⁴ „Berliner Morgenpost“ vom 9.5.2014: „Hartmut Mehdorn greift BER-Aufsichtsrat Görke an“; „Berliner Morgenpost“ vom 7.12.2014: „Streit mit BER-Aufsichtsrat – Mehdorn spricht von ‚Inquisition‘“; „Der Tagesspiegel“ vom 13.4.2014: „BER-Aufsichtsrat kritisiert Mehdorns Führungsstil“.

¹³²⁵ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 73.

¹³²⁶ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 73.

ich weiß nicht, warum einer meinen Arbeitsvertrag haben muss, wenn er prüfen will, ob die Vergabep Praxis ordnungsgemäß gemacht wird. [...] Das war für mich – – Aber das ist auch nur ein Thema. Es gab, also für mich, keinen sichtbaren Dialog mit Geschäftsführung zum Aufsichtsrat. Das habe ich auch gesagt.“¹³²⁷

Des Weiteren führte er aus:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Da waren lauter Leute, die alles ständig besser wussten als wir. Dann war das besser, dass ich da Platz mache und nicht mehr weitermache.“¹³²⁸

Ob dieser Vorgang das externe Aufsichtsratscontrolling betraf und ob dementsprechend auch die Diskussion um diese Frage¹³²⁹ dazu beitrug, dass Mehdorn ein Misstrauen des Aufsichtsrates empfand, ließ sich im Untersuchungsverfahren nicht abschließend klären. Der Zeuge Müller konnte sich weder an den von Mehdorn beschriebenen Vorgang erinnern noch das empfundene Misstrauen konkret einordnen. Generell müsse ein Geschäftsführer sich aber insbesondere im Zusammenhang mit Korruptionsvorwürfen, in deren Kontext er die entsprechenden Untersuchungen verortete, kritische Nachfragen gefallen lassen. Er dürfe diese nicht als „Majestätsbeleidigung“ empfinden.¹³³⁰

Insgesamt entstand jedoch nicht der Eindruck, dass dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn ein ungewöhnliches Maß an Misstrauen entgegengebracht wurde. Vielmehr legten die Zeugenaussagen nahe, dass der Aufsichtsrat sich im Bereich seiner Kontrollbefugnisse und -pflichten bewegte und Mehdorn diese Art der Kontrolle missfiel.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Wir waren halt als Aufsichtsräte nur lästig, störten eigentlich nur. Auch die Politik war eigentlich nur lästig und störte nur. [...]“¹³³¹

Die früheren Aufsichtsratsmitglieder Henkel und Dr. Sudhof bestätigten, dass Mehdorns Abschied mit dessen subjektivem Entfremdungseindruck zusammenhing.¹³³² Insbesondere die Zeugin Dr. Sudhof betonte diesbezüglich den subjektiven Charakter von Mehdorns Einschätzung. Ihrer Aussage war zu entnehmen, dass sie der Ansicht war, die Fragen des Aufsichtsrats hätten sich im üblichen Rahmen gehalten.

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Ja, Herr Mehdorn empfand Misstrauenskultur. Empfinden ist immer so eine Sache. Ich kann jetzt nicht Empfinden von anderen tatsachenbasiert kommentieren. Ich weiß nur, dass Herr Mehdorn – das ist jetzt sicherlich am Rande der Tatsachenwahrnehmung –, so wie ich ihn erlebt habe, so eher ein Managertyp alter Schule war und er sich schwertat mit den Fragen, die man heute in der Unternehmenskultur der Zusammenarbeit ganz normal empfindet. Ich habe da nichts Außergewöhnliches empfunden. Ich hatte den Eindruck, dass Herr

¹³²⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 101.

¹³²⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 66.

¹³²⁹ Vgl. unter F.III.

¹³³⁰ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 104 f.

¹³³¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 64.

¹³³² Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 32.

Mehdorn – aber das ist, wie gesagt, ein Eindruck – aus einer anderen Zeit und Philosophie herkam und es nicht so kannte, dass man im Aufsichtsrat fragt.“¹³³³

Der Zeuge Marks vermutete darüber hinaus, dass sich bei Mehdorn eine Frustration über den langsamen Fortschritt auf der Baustelle eingestellt und es keine ausreichenden Erfolgserlebnisse gegeben habe.

Zeuge Jörg Marks: „Und Herr Mehdorn hat immer nur gesagt, wir müssen einfach jetzt zumachen hier, und dann wird das schon abgenommen. Und das hat aber nicht funktioniert. Das war eine gute Idee im Sinne von, so schlimm ist es nicht, aber es stellte sich eben heraus, und das war halt auch seine Erkenntnis, als ich dann gekommen bin, wo ich gesagt habe, Herr Mehdorn, seien Sie mir nicht böse, aber: Das können wir nicht zumachen. Das können wir zwar zumachen – dann ist es zu –, aber wir kriegen es nicht abgenommen. Wir müssen es ändern. Und ich glaube, da ist bei ihm auch wirklich schon auch gefühlsmäßig das ein bisschen runtergegangen, weil er einfach den schnellen Erfolg nicht mehr gesehen hat, ja. Und der war ja auch nicht da, also muss man fairerweise sagen.“¹³³⁴

Diesen Eindruck bestätigte der Zeuge Dr. Krüger. Dieser gab an, dass auf beiden Seiten die Erwartung bestanden habe, Mehdorn, der als „Krisenmanager“ eingestellt worden sei, werde den Flughafen binnen kurzer Zeit eröffnen. Die Erkenntnis, dass dies nicht möglich sei, habe vermutlich zu seinem Ausscheiden geführt.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Sie erinnern sich an die Debatte über die Teilinbetriebnahme vom Pier Nord. Mehdorn ist genau dieser Illusion aufgesessen, die ich Ihnen im öffentlichen Teil erzählt habe. Er hat ein fix und fertiges, ästhetisch schönes Flughafengebäude gesehen und hat sich sofort die Frage gestellt: Warum fliegt hier nichts? Können wir wenigstens nicht eine Teilinbetriebnahme machen? – Die ganzen rechtlichen Fragen, die da dran hingen, haben ihn alle überhaupt nicht interessiert. Deshalb war das mit Mehdorn auch immer extrem schwierig, weil er sich diesen bestimmten Dingen, die auch zwangsläufig sind – da hat er sich gegen gesperrt. Und vielleicht ist es – jetzt mutmaßlich mal – die Erkenntnis gewesen, dass er es eben halt nicht schafft, in der gebotenen kürzesten Zeit, den Flughafen an den Start zu bringen, der dann zu seinem Ausscheiden geführt hat.“¹³³⁵

Hinweise darauf, ob im Anschluss an Mehdorns Ankündigung, das Unternehmen zu verlassen, Gespräche mit ihm geführt wurden, um ihn in seiner bisherigen Position zu halten, konnten durch den Untersuchungsausschuss nicht identifiziert werden. Seine Anstellung bei der Flughafengesellschaft endete zum 31. März 2015.

III. Anstellung von Dr. Mühlenfeld

Der Rückzug von Mehdorn aus seiner Funktion als Vorsitzender der Geschäftsführung machte erneut die Suche nach einem geeigneten Nachfolger erforderlich. Zwischen den

¹³³³ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 3.

¹³³⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 5.2.2019, WP 18/9, S. 68.

¹³³⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 64.

Vertretern der drei Gesellschafter im Aufsichtsrat herrschten dabei unterschiedliche Vorstellungen über die Neubesetzung.¹³³⁶

Die Diskussion um die Nachfolge Mehdorns stand dabei bereits im Kontext einer größeren Debatte um die Bestrebungen insbesondere des Gesellschafters Land Brandenburg, mehr Fachkompetenz aus Industrie und Wirtschaft in die Führungsgremien der Flughafengesellschaft aufzunehmen, die später auch im Zusammenhang mit der Besetzung des Aufsichtsrats eine Rolle spielte.¹³³⁷

Im Ergebnis fiel die Entscheidung auf den Kandidaten Dr. Mühlenfeld, der anschließend von März 2015 bis März 2017 den Vorsitz der Geschäftsführung wahrnahm.

1. Auswahlverfahren und Berufung

Der Zeuge Müller gab an, die Entscheidung für Dr. Mühlenfeld sei das Ergebnis eines Auswahlprozesses gewesen, in dessen Verlauf auch andere mögliche Kandidaten für die Position des Vorsitzenden der Geschäftsführung gehandelt worden seien.¹³³⁸ Laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld sei als Nachfolger für Mehdorn auch der ehemalige Bombardier-Chef Michael Clausecker im Gespräch gewesen. Dieser sei der Wunschkandidat des Gesellschafters Berlin gewesen.¹³³⁹ Zu diesem Zeitpunkt noch nicht näher für den Vorsitz der Geschäftsführung in Erwägung gezogen worden sei laut dem Zeugen Müller hingegen der spätere Nachfolger von Dr. Mühlenfeld, Prof. Dr. Lütke Daldrup.

Zeuge Michael Müller: „Nein, also das war damals gar kein Thema. Herr Lütke Daldrup war mein Mitarbeiter, war Staatssekretär, und es gab überhaupt keine Veranlassung, darüber nachzudenken, ob er Geschäftsführer wird. [...] Es gab mehrere Namen von Managern, von, weiß nicht, Geschäftsführern, CEOs, wie auch immer, aus den unterschiedlichsten Unternehmensbereichen, die als Möglichkeit diskutiert wurden, um die Nachfolge von Herrn Mehdorn anzutreten, aber Herr Lütke Daldrup gehörte nicht dazu.“¹³⁴⁰

a. Nominierung durch den Gesellschafter Brandenburg

Der Vorschlag der Personalie Dr. Mühlenfeld stammte nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses von dem Gesellschafter Land Brandenburg.

Dr. Mühlenfeld selbst sagte hierzu aus, dass er vom brandenburgischen Ministerpräsidenten Dr. Woidke gebeten worden sei, sich zur Übernahme der Geschäftsführung bereit zu erklären. Beide seien sich aus der früheren Tätigkeit des Kandidaten für das Unternehmen Rolls-Royce in Brandenburg bekannt gewesen.¹³⁴¹ Der Zeuge äußerte vor diesem Hintergrund die Vermutung, dass die gute Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg in diesem Kontext der

¹³³⁶ Siehe bzgl. der ablehnenden Haltung des Gesellschafters Bund III.1.b

¹³³⁷ Vgl. unten E.V.3.

¹³³⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 73.

¹³³⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/9, S. 90.

¹³⁴⁰ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 88.

¹³⁴¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

wesentliche Grund dafür gewesen sei, dass der Gesellschafter Brandenburg ihn für die Rolle des Vorsitzenden der Geschäftsführung favorisiert habe.¹³⁴² Sowohl der Zeuge Müller als auch der Zeuge Henkel bestätigten, dass die unternehmerischen Erfahrungen von Dr. Mühlenfeld in der Großindustrie und speziell in Brandenburg ausschlaggebend für die Auswahl gewesen seien.¹³⁴³

Zeuge Frank Henkel: „Wenn ich mich recht entsinne, hat Herr Mühlenfeld durchaus eine respektable Vita, kam von Rolls-Royce über Bombardier, wo er nur kurz war, und ist dann der Vorschlag von Brandenburg und Berlin gewesen, wenn ich mich recht entsinne, gegen den Bund an dieser Stelle in der Personalie.“¹³⁴⁴

b. Ablehnende Haltung des Gesellschafters Bund

Insbesondere bei dem Gesellschafter Bund stieß die Personalie Dr. Mühlenfeld zunächst nicht auf Zustimmung.¹³⁴⁵ Im Verlauf der Diskussion in der 126. Aufsichtsratssitzung am 20. Februar 2015 konnte dementsprechend keine einvernehmliche Entscheidung über seine Ernennung als Geschäftsführer herbeigeführt werden.

Ausweislich des Aufsichtsratsprotokolls wollten die vom Bund entsandten Mitglieder Bomba und Gatzer weitere Personalvorschläge des Bundes diskutieren und die Wahl des Vorsitzenden der Geschäftsführung gegebenenfalls auf die nächste Aufsichtsratssitzung vertagen.¹³⁴⁶ Dem widersprachen die Aufsichtsratsmitglieder Bretschneider und Müller unter Verweis auf die Eilbedürftigkeit der Entscheidung. Dr. Mühlenfeld wurde anschließend mit mehrheitlicher Zustimmung, jedoch gegen die Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder Gatzer und Bomba und bei Enthaltung der Aufsichtsratsmitglieder Arendt und Henkel, „zum frühestmöglichen Termin“ als Vorsitzender der Geschäftsführung gewählt.¹³⁴⁷ Der Zeuge Henkel begründete seine Enthaltung mit dem persönlichen Eindruck aus der vorherigen Befragung von Dr. Mühlenfeld.

Zeuge Frank Henkel: „Wir hatten ja dankenswerterweise die Möglichkeit, Herrn Mühlenfeld zu befragen und seine Vorstellungen anzuhören. Und ich weiß, ich habe ihm die Frage gestellt, wie er damit umgeht, dass wenigstens ein Gesellschafter ganz offensichtlich seine Berufung ablehnt. Und ich weiß heute nicht mehr, was er gesagt hat, aber ich weiß, dass mich das insgesamt, die gesamte Performance – – Ich habe vorhin gesagt, er hat einen tadellosen Lebenslauf. Den hat er auch, und man soll jemanden ja nicht auf die 20 Minuten reduzieren, die er da vor einem sitzt. Aber mich hat das damals nicht überzeugt, und deshalb habe ich mit der Enthaltung votiert.“¹³⁴⁸

¹³⁴² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 75.

¹³⁴³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 73.

¹³⁴⁴ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 33.

¹³⁴⁵ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 32 f.

¹³⁴⁶ Protokoll der 126. Sitzung des Aufsichtsrates am 20.2.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 108.

¹³⁴⁷ Protokoll der 126. Sitzung des Aufsichtsrates am 20.2.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 109.

¹³⁴⁸ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 56.

2. Zusicherung bezüglich der Besetzung des Aufsichtsratsvorsitzes?

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab an, dass ihm im Vorfeld seines Eintritts in die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft in Aussicht gestellt worden sei, dass der Vorsitz des Aufsichtsrats zukünftig mit einem Vertreter aus der Industrie besetzt werden sollte.¹³⁴⁹ Dies sei für ihn ausschlaggebend bei der Entscheidung für die Übernahme der Funktion gewesen.

Er kritisierte ausdrücklich, dass die ihm nach eigenen Angaben in Aussicht gestellte stärkere Einbindung von praktischer Expertise, nicht realisiert worden sei und stattdessen der Regierende Bürgermeister Müller den Aufsichtsratsvorsitz übernommen habe.¹³⁵⁰

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Leider begann das Thema dann natürlich gleich anders, denn nachdem ich gewählt wurde, wurde gleich mal entschieden, dass eben nicht ein Industriefachmann den Aufsichtsratsvorsitz übernehmen sollte, sondern Berlin hat entschieden, zu dem Zeitpunkt, dass der Regierende Bürgermeister selbst den Aufsichtsratsvorsitz übernehmen möchte auf der Basis, dass ja Brandenburg den Geschäftsführer gestellt hat. Leider bestand auch die Wahl gleich aus den Niederungen der Politik, damit, dass es bei der Wahl eben Gegenstimmen des Bundes gab. Und diese Gegenstimmen kamen einfach daher, dass der Bund sich nicht ausreichend eingebunden fühlte in der Entscheidungsfindung. Es gab keine vom Bund klar ausgesagte sachliche Grundlage dafür, sondern dass sie eben nicht ausreichend eingebunden werden sollen. Das heißt, also der neue Ansatz mit mehr Industrieexpertise im Aufsichtsrat und in den Geschäftsführungen wurde gleich am Anfang wieder aufgelöst. Die Konsequenzen daraus sind ja allgemein bekannt.“¹³⁵¹

Der Zeuge Dr. Krüger bestätigte, dass es den entsprechenden Wunsch des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung gegeben habe, führte aber zugleich an, dass sich im Aufsichtsrat keine Initiative des Gesellschafters Brandenburg gezeigt habe, die Zusammensetzung des Aufsichtsrates entsprechend zu verändern.¹³⁵²

3. Verhältnis zwischen Dr. Mühlenfeld und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Müller

Das Untersuchungsverfahren ergab, dass sich im Verlauf der Amtszeit von Dr. Mühlenfeld vermehrt Spannungen zwischen dem Vorsitzenden der Geschäftsführung und dem zwischenzeitlich neu gewählten Aufsichtsratsvorsitzenden Müller ergaben.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Meine Wahrnehmung ist, dass das Vertrauensverhältnis zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Müller und Karsten Mühlenfeld zerrüttet war.“¹³⁵³

Worauf diese konkret beruhten, ließ sich in der Beweisaufnahme nicht abschließend klären. Allerdings äußerte der Zeuge Dr. Krüger, dass es dem damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung an dem notwendigen politischen Fingerspitzengefühl gefehlt habe.

¹³⁴⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹³⁵⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9, 67.

¹³⁵¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹³⁵² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 9.

¹³⁵³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 82.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Karsten Mühlenfeld war ein erfolgreicher Manager bei Rolls-Royce, der hat Triebwerke gebaut. Der hat von dem politischen Geschäft mit seinen auch zum Teil sehr fein gesponnenen Wegen und Interessen, hat er kein Verständnis gehabt. Er hat sich da auch nicht reingefunden, hat dieses Feld auch vorher nie wirklich bespielen müssen.“¹³⁵⁴

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld beklagte eine mangelnde Funktionentrennung zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung. Der Regierende Bürgermeister von Berlin habe sich eher wie ein „Obergeschäftsführer“¹³⁵⁵ verhalten und sich in die Details der Geschäftsführung wie Personalfragen und den organisatorischen Aufbau, eingemischt.¹³⁵⁶ Eine fruchtbare Zusammenarbeit mit ihm sei auch deshalb nicht möglich gewesen, weil er beispielsweise sämtliche Besprechungen an seinen damaligen Flughafenkoordinator Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup delegiert habe.¹³⁵⁷

Diesem Eindruck trat der Zeuge Müller entschieden entgegen und führte aus, dass er regelmäßigen Kontakt mit dem damaligen Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld gehabt und diesen auch nicht an seinen Flughafenkoordinator Prof. Dr. Lütke Daldrup delegiert habe:

Zeuge Michael Müller: „Die sind auf keinen Fall ausschließlich über Herrn Lütke Daldrup gelaufen. Regelmäßig – wenn Sie jetzt meinen, wir haben uns jeden dritten Donnerstag in einem Monat getroffen, dann stimmt es – das haben wir nicht. – Aber wir haben uns dann vielleicht auch drei Tage hintereinander mal getroffen. Es gab einen direkten Austausch, sowohl unter vier Augen wie auch unter sechs oder acht Augen. Auch das – ganz klar: Es hat natürlich auch mit Herrn Bretschneider, Herrn Mühlenfeld und mir Gespräche gegeben, wo wir dann gemeinsam Dinge beraten haben und Dinge auch vorbereitet haben. Also insofern: Im Nachhinein sagt man, vielleicht hätte es zwei Treffen mehr geben sollen. – Aber es hat direkten Kontakt gegeben, und nicht ausschließlich über Herrn Lütke Daldrup.“¹³⁵⁸

Insgesamt brachte der Zeuge Dr. Mühlenfeld in der Vernehmung seine Frustration sowohl über die aus seiner Sicht misslungene Neuausrichtung des Aufsichtsgremiums als auch über die mangelnde Flexibilität des Aufsichtsrates in Hinblick auf seine Umstrukturierungsvorhaben zum Ausdruck.¹³⁵⁹ Seine Vorschläge zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit in der Flughafengesellschaft seien durch den Aufsichtsrat sämtlich abgelehnt worden.¹³⁶⁰ In diesem Zusammenhang habe er insbesondere den Baubereich verselbständigen wollen, um mehr Verantwortlichkeit unterhalb der Ebene der Geschäftsführung zu schaffen.¹³⁶¹ Dazu seiner Meinung nach notwendige Änderungen der Geschäftsverteilung zwischen den Geschäftsführern, beispielsweise in Hinblick auf den Bereich IT, seien aber vom Aufsichtsrat nicht zugelassen worden.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Grundsätzlich gibt es die Forderung: Wenn Sie den Geschäftsverteilungsplan zwischen den Geschäftsführern verändern wollen, auch

¹³⁵⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 28/28, S. 82 f.

¹³⁵⁵ Vgl. zu diesem Diskussionspunkt unter F.II.1.

¹³⁵⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹³⁵⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13.

¹³⁵⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 75.

¹³⁵⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 29.

¹³⁶⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹³⁶¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 42, 50.

in geringfügigen Maße, muss der Aufsichtsrat zustimmen, das heißt, der Präsidialausschuss muss zustimmen, und der Präsidialausschuss hat die Aussage gemacht, er wünsche keine Veränderungen. Ich hätte also im Detail Änderungen vornehmen können, die habe ich auch, in der Bauabteilung haben wir einige kleine Änderungen gemacht, aber grundsätzlich war die Aussage: Keine Änderungen, Herr Mühlenfeld!“¹³⁶²

IV. Ausscheiden von Dr. Mühlenfeld aus der Geschäftsführung

Im März 2017 fasste der Aufsichtsrat in einer Sondersitzung den Beschluss, Dr. Mühlenfeld von seinen Aufgaben als Vorsitzender der Geschäftsführung zu entbinden. Dieser Beschluss stand im Zusammenhang mit Dr. Mühlenfelds Entscheidung, sich von dem damaligen Bauleiter Marks zu trennen, die der Aufsichtsrat als Kompetenzüberschreitung wertete, aus welcher ein Vertrauensverlust resultiere.¹³⁶³

1. Anlass: Die Entlassung des Bauleiters Marks

Zu der Entscheidung Dr. Mühlenfelds, sich von Marks zu trennen, kam es Mitte Februar 2017, nachdem im Januar jenes Jahres die Notwendigkeit der erneuten Verschiebung des für Oktober geplanten Eröffnungstermins bekannt gegeben wurde. Im Einvernehmen mit der damaligen Finanzgeschäftsführerin Fölster stellte der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung den Bauleiter Marks frei bzw. „beurlaubte“¹³⁶⁴ ihn und teilte dies noch am selben Tag dem Präsidialausschuss des Aufsichtsrates mit.¹³⁶⁵

Ausschlaggebend für die Trennung war laut Dr. Mühlenfeld die erneute Terminverschiebung, die sich bereits seit Sommer 2016 abzeichnet und ihn zunehmend unzufrieden mit seinem Bauleiter gemacht habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Übers Jahr 2016 wurden keine Termine eingehalten, und das führte so weit, dass Herr Marks im Endeffekt, wenn man ihn nach Terminen gefragt hat, gesagt hat: Weiß ich auch nicht! –, und Sie können keinen Bauleiter brauchen, der Ihnen nicht sagt, wo er steht. Sie brauchen jemanden, der das ausführt und hart führt.“¹³⁶⁶

Weiter führte der Zeuge Dr. Mühlenfeld aus:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „So wurden Baufertigstellungen immer erst unmittelbar vor der Fälligkeit von der Bauabteilung und vom technischen Leiter adressiert, und es wurden von der Baustelle auch keine Lösungsvorschläge geliefert,

¹³⁶² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 29.

¹³⁶³ Vgl. unten IV.1.a.

¹³⁶⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 15.

¹³⁶⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 14; Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung am 1.3.2019, WP 18/10, S. 15; Pressemitteilung der FBB vom 23.2.2017: „Wechsel in der Bauorganisation des Flughafens Berlin Brandenburg (BER): Ausrichtung der Organisation auf die technische Inbetriebnahme“.

¹³⁶⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 55.

wie man denn die Termine wieder in den Griff bekommen könnte. Damit wuchs bei mir der Zweifel an der Bauleitung, nicht nur am Leiter selber, sondern an der gesamten Abteilung“¹³⁶⁷

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld führte überdies aus, dass trotz mehrfacher Aufforderungen keine organisatorischen Maßnahmen durch seinen Technikchef Marks ergriffen worden seien, um Termine einzuhalten. Er habe daraufhin eine Risikoanalyse bei Roland Berger 2016 in Auftrag gegeben, die Schwachstellen in der Planung und im Bau festgestellt hat: „fehlende Detailplanungsabschlüsse, keine ausreichende Transparenz über Risiken, mangelnde Koordination der Bauleistung, unzureichende Kapazitäts- und Qualitätsmängel der Baufirmen, unzureichende Koordination der Sachverständigen.“¹³⁶⁸ Er habe sich dann in der Konsequenz von seinem Technikchef trennen wollen und einen geeigneten Nachfolger gesucht.¹³⁶⁹

Obwohl der Aufsichtsrat noch in seiner Sitzung am 7. Februar 2017¹³⁷⁰ deutlich gemacht hat, dass sowohl die Geschäftsführung als auch der Geschäftsfeldleiter Technik und Bau das Vertrauen des Aufsichtsrates genieße und sie aufforderte, als Team zusammenzuarbeiten, äußerte das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger ebenfalls Zweifel daran, dass der Bauleiter den Aufgaben, die sich in dem „Katastrophenunternehmen BER“ zu diesem Zeitpunkt stellten, gewachsen war:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Sie haben den ja hier im Ausschuss erlebt, ist ja eine respektable Persönlichkeit im Auftreten, im Habitus, auch in seiner Rhetorik, aber ich glaube, was er unterschätzt hat: Wenn ich aus einem Großkonzern wie Siemens komme und komme dann in so eine Art Katastrophenunternehmen BER, dass ganz andere Anforderungsprofile notwendig sind – Durchsetzungsvermögen –, das ist nicht der feine Stil der Siemensianer untereinander wie die das da gewöhnt sind. Und hinzu kam der enorme Druck – der enorme Druck auf alle Beteiligten. Und das hat dann letztlich dazu geführt, dass Marks, der wunderbar jedes Problem plausibel für Nichtingenieure, Nichtbaufachleute erläutern konnte, ihnen aber immer die Lösung schuldig blieb. Und das nährte dann in der Tat im Aufsichtsrat auch die Zweifel, ob der Marks als Bauverantwortlicher für den BER der richtige Mann ist. Und tragisch insofern, weil er ehrlich gesagt eine Aufgabe übernommen hatte, sich einer Aufgabe gestellt hat, der er nicht gewachsen war – zumal kam dann ja auch in dem Bereich der enorme politische Druck auf die Gesellschaft, auf die Baustelle, auf den Eröffnungstermin und, und, und –, sodass dann die Trennung von Marks eigentlich folgerichtig war.“¹³⁷¹

Entsprechend beschrieb auch der Zeuge Gerry Woop den Unterschied in der Arbeitsweise zwischen den Bauleitern Marks und seinem Nachfolger Herrmann wie folgt:

Zeuge Gerry Woop: „Die beiden sind ja vom Typus her sehr unterschiedlich, von der Ausbildung. Das eine ist natürlich ein Siemens-Manager und das andere ein richtiger Bauleiter, der auf der Baustelle sozusagen schon einige Projekte auch

¹³⁶⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13.

¹³⁶⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13.

¹³⁶⁹ Vgl. Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 55.

¹³⁷⁰ Vgl. Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 62 ff. (77).

¹³⁷¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 65 f.

organisiert und hochgerissen hatte, der auch gute Erfahrungen hatte mit dem Pier Süd, Pier Nord und die erfolgreich da abgeschlossen hatte. Insofern habe ich da natürlich Unterschiede gesehen.“¹³⁷²

Auch für den betroffenen Zeugen Marks kam die Freistellung nach eigenen Angaben nicht überraschend. Das Verhältnis mit dem Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld schien nach den Schilderungen des Zeugen Marks von Anfang an konfliktbehaftet zu sein. Genoss er unter dem Vorgänger Mehdorn noch großzügige Freiheiten hinsichtlich der Organisation seines Verantwortungsbereichs, wurde dies mit Übernahme der Geschäftsführung durch Dr. Mühlenfeld in das Gegenteil verkehrt. Das betraf vor allem die Organisation seines Bereichs, die Freigabe finanzieller Mittel oder Personalentscheidungen. Auch eine Kommunikation nach außen war durch ihn nicht mehr möglich.“¹³⁷³ Nach Schilderung des Zeugen habe er im Kontext der Berichterstattung über den Baufortschritt gegenüber dem Aufsichtsrat dann ab Ende 2016 das Gefühl gehabt, nicht mehr die volle Unterstützung der Geschäftsführung zu haben.¹³⁷⁴ So sei er in den Aufsichtsratssitzungen im August, November und Dezember 2016 nicht mehr befragt worden und lediglich der Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld hätte in jenen Sitzungen vorgetragen.¹³⁷⁵ Zudem sei es mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung immer wieder zu Kontroversen in Bezug auf den Umgang mit den bauausführenden Firmen gekommen. Während der Vorsitzende der Geschäftsführung der Ansicht gewesen sei, der Bauleiter sei zu zurückhaltend bei der Durchsetzung von vereinbarten Terminen, habe der Zeuge Marks es angesichts der fehlenden Stringenz auch auf Seiten der Flughafengesellschaft teilweise nicht für zielführend gehalten, die bauausführenden Unternehmen unter Druck zu setzen.¹³⁷⁶

Der Vorsitzende der Geschäftsführung traf die Entscheidung zur Beurlaubung des Bauleiters Marks nach Rücksprache mit der Finanzgeschäftsführerin Fölster.¹³⁷⁷ Diese gab im Ausschuss an, dass sie die von Dr. Mühlenfeld dargelegten Gründe habe nachvollziehen können und die Entscheidung deshalb unterstützt habe.¹³⁷⁸

Zeugin Heike Fölster: „Er hat mich dazu befragt, und ich habe ihn da unterstützt bei der Entscheidung, ja.“¹³⁷⁹

Die Nachfolge als Bauleiter sollte der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung der DB ProjektBau GmbH, Christoph Bretschneider, auf der Grundlage eines Beratungsvertrages übernehmen.¹³⁸⁰ Eine Festanstellung habe dieser zum fraglichen Zeitpunkt nicht gewünscht.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Herr Bretschneider wollte keine Festanstellung, sondern wollte eine Anstellung als Berater, weil er damit eben unabhängiger auch von Randbedingungen der Politik arbeiten hätte können.“¹³⁸¹

¹³⁷² Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 62.

¹³⁷³ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 13.

¹³⁷⁴ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 16.

¹³⁷⁵ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 15.

¹³⁷⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 55; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 48, 86.

¹³⁷⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 14.

¹³⁷⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 53 f.

¹³⁷⁹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 15.

¹³⁸⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 14.

¹³⁸¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 14.

Diese Entscheidung sei laut dem Zeugen Dr. Mühlenfeld nach Rücksprache mit der Rechtsabteilung durch die Geschäftsleitung getroffen worden, ohne die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Und nach Rücksprache mit der Rechtsabteilung in der Flughafengesellschaft war klar, dass es keine Genehmigung durch den Aufsichtsrat für die Einsetzung von Herrn Bretschneider gab. Deshalb wurde eben in der Flughafengesellschaft in einer Geschäftsleitungssitzung entschieden, dass wir ihn mit der Fertigstellung des BER beauftragen wollen und gleichzeitig den jetzigen Bauleiter, den damaligen Bauleiter, freistellen wollen.“¹³⁸²

a. Diskussion im Aufsichtsrat

Der durch Dr. Mühlenfeld über die Personalentscheidungen in Kenntnis gesetzte Präsidialausschuss des Aufsichtsrats kam in einer Sondersitzung am 22. Februar 2017 überein, die von der Geschäftsführung beabsichtigte Entlassung des Bauleiters Marks nicht zu unterstützen.¹³⁸³ Befürchtet wurde zum einen der Verlust von „Know-how“, zum anderen war man mit der Beauftragung eines Beraters mit einem Tageshonorar von 1.700 Euro nicht einverstanden.¹³⁸⁴ Ferner bestanden offenbar Bedenken hinsichtlich der formalen Rechtmäßigkeit des Vorgehens, die dazu führten, dass der Gesellschafter Land Berlin ein juristisches Gutachten zur Frage der Zustimmungsbedürftigkeit der Entscheidung der Geschäftsführung in Auftrag gab. Laut dem Bericht des Aufsichtsratsvorsitzenden Müller im Aufsichtsrat sei dieses Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass die Beauftragung Bretschneiders als Berater der Zustimmung des Präsidialausschusses bedürftig hätte.¹³⁸⁵ Da die Nachricht der bevorstehenden Entlassung von Marks durch ihn selbst schon in einem Telefonat mit Dr. Mühlenfeld adressiert worden war und überdies sowohl im Unternehmen als auch in der Presse bekannt war, musste Dr. Mühlenfeld nach seiner Auffassung auch bei dieser Entscheidung bleiben, um nicht die eigene Autorität zu verlieren.¹³⁸⁶

Auf Antrag kam es am 1. März 2017 zu einer Sondersitzung des Aufsichtsrates, in der die Konsequenzen der Personalentscheidung kontrovers diskutiert wurden.¹³⁸⁷ Der Vorsitzende des Aufsichtsrates Müller trug vor, dass der Präsidialausschuss der nach seiner Einschätzung zustimmungsbedürftigen Verpflichtung von Christoph Bretschneider als Berater nicht zugestimmt habe. Der im Verlauf der Sitzung hinzugeholte Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld bekundete dagegen, rechtlichen Rat eingeholt zu haben und von der Zulässigkeit seines Vorgehens auszugehen. Gleichzeitig drückte er sein Bedauern darüber aus, dass der Aufsichtsrat den Eindruck erhalten habe, dass die Geschäftsführung sich über Beschlüsse seiner Gremien hinwegsetze. Er hoffe indes weiterhin auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit.¹³⁸⁸

¹³⁸² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2019, WP 18/8, S. 14.

¹³⁸³ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 108 f.

¹³⁸⁴ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 108 f.

¹³⁸⁵ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 109.

¹³⁸⁶ Vgl. Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 14.

¹³⁸⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 62 f; Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 108 ff.

¹³⁸⁸ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 110.

In der Sitzung am 1. März 2017 wurde nicht über konkrete Konsequenzen bezüglich der Personalie Dr. Mühlenfeld entschieden. Das Gremium kam lediglich darin überein, dass eine Zusammenarbeit zwischen dem Vorsitzenden der Geschäftsführung und dem Bauleiter Marks in Zukunft nicht mehr denkbar sei.¹³⁸⁹ Insbesondere der Gesellschafter Brandenburg zögerte, einer Abberufung des Geschäftsführers zuzustimmen, solange keine Neuordnung der Geschäftsführung beschlossen sei.¹³⁹⁰ Der Zeuge Müller sah diese Zurückhaltung in der Tatsache begründet, dass Dr. Mühlenfeld der Wunschkandidat des Gesellschafters Brandenburg gewesen war.

Zeuge Michael Müller: „Wenn überhaupt, war es eher ein Zögern auf der Brandenburger Seite, weil, da war aus beschriebenen Gründen, die heute schon eine Rolle gespielt haben, eine Nähe einfach auch zu Herrn Mühlenfeld, und da gab es eher ein Zögern, ob das wirklich sachgerecht ist, sich dann auch von ihm zu trennen. Aber durch sein Auftreten ist auch dieses Zögern praktisch schnell überwunden worden, und wir waren uns alle einig.“¹³⁹¹

Erst im Rahmen der Fortsetzung der Aufsichtsratssitzung am 6. März 2017 beschloss der Aufsichtsrat die Abberufung von Dr. Mühlenfeld aus der organschaftlichen Stellung des Geschäftsführers der Flughafengesellschaft. Hinsichtlich des Anstellungsvertrags¹³⁹² sollte zeitnah eine Aufhebungsvereinbarung ausgehandelt werden.¹³⁹³

Die Zeugenvernehmungen ergaben, dass im Ergebnis weniger der formale Kompetenzverstoß ausschlaggebend für die Trennung gewesen sein dürfte als vielmehr der damit verbundene Vertrauensverlust.¹³⁹⁴

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Und da ist dann in der Zeit um den 1.3. bis 6.3. herum viel gesprochen und viel kommuniziert worden. Für mich gab den Ausschlag, dass ich mich für die Entlassung oder für die Freistellung des Vorsitzenden der Geschäftsführung eingesetzt habe, die Tatsache, dass er Herrn Marks entlassen und Herrn Bretschneider eingestellt hat, ohne mit den Gremien, ohne mit den Aufsichtsgremien, ohne mit dem Personalausschuss, ohne mit dem Aufsichtsrat auch nur zu kommunizieren, sogar ohne mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats Rücksprache zu halten, und ich der Ansicht war, dass die Einstellung von Herrn Bretschneider einen Umgehungstatbestand gegenüber bestimmten zustimmungspflichtigen Geschäften war. Und das war der Punkt, an dem ich gesagt habe: Wenn der Vorsitzende der Geschäftsführung in dieser Frage schon nicht mit den Aufsichtsgremien kommuniziert, in welchen Fragen tut er es noch?“¹³⁹⁵

¹³⁸⁹ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 110.

¹³⁹⁰ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 110.

¹³⁹¹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 153.

¹³⁹² In rechtlicher Hinsicht ist die Abberufung eines Geschäftsführers aus seiner organschaftlichen Stellung von der Ebene des sich nach Dienstvertragsrecht richtenden Anstellungsverhältnisses zwischen dem Unternehmen und dem (vormaligen) Geschäftsführer zu unterscheiden, vgl. oben E.I.2.; hierzu statt vieler nur TEBBEN, in: Michalski (u.a.), Kommentar zum Gesetz betreffend die GmbH, 3. Aufl. 2017, GmbHG, § 6 Rn. 105 f.; KANIA, in: Küttner, Personalhandbuch, 25. Aufl. 2018, Geschäftsführer, Rn. 3 ff.

¹³⁹³ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 111.

¹³⁹⁴ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 89.

¹³⁹⁵ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 24.

Dieser Vertrauensverlust kam für den Zeugen Müller vor allem aus der Art und Weise zustande, wie der Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld seine Personalentscheidung gegenüber dem Aufsichtsrat kommuniziert habe.

Zeuge Michael Müller: „Herr Mühlenfeld hat zu diesem Thema zu keiner Zeit, mit niemandem die Aussprache gesucht, sondern er hat tatsächlich über SMS die Flughafenkoordinatoren informiert darüber, dass er am darauffolgenden Tag Herrn Marks abberufen wird. Die haben dann erstaunt ihn gefragt, ob es denn nicht sinnvoll wäre, wenigstens mal den Aufsichtsratsvorsitzenden zu informieren. Daraufhin habe ich eine SMS bekommen: Lieber Herr Müller! Leider ist wohl meine SMS bei Ihnen nicht angekommen. Deswegen informiere ich Sie jetzt noch mal darüber, so wie die beiden Flughafenkoordinatoren: Morgen werde ich Herrn Marks entlassen. – Daraufhin haben die beiden Flughafenkoordinatoren und ich Herrn Mühlenfeld gesagt: Wäre es denn nicht klug, wenn wir uns mal sprechen würden vorher? – Da hat er gesagt: Es gibt nichts zu sprechen. – Dann haben wir gesagt: Aber, Herr Mühlenfeld, morgen früh um acht werden wir zusammenkommen im Roten Rathaus, im Büro des Regierenden Bürgermeisters, Herr Bretschneider, Herr Lütke Daldrup und Herr Müller. Wäre es dann nicht klug, wenn Sie dazukommen? – Da sagte er, er hat keinen Gesprächsbedarf. Durch massives Insistieren ist er dann in diese Sitzung, zu diesem Gespräch gekommen. Dann haben ihm alle miteinander vermittelt: Herr Mühlenfeld! Das geht nicht gut. Das können Sie so nicht machen. Sie müssen zumindest mal ein paar Gremiensitzungen abwarten und Leute mitnehmen auf dem Weg. – Da hat er gesagt, daran gibt es nichts mehr zu ändern, er hat schon einen Nachfolger angesprochen, Herr Marks wird morgen früh entlassen. [...]“¹³⁹⁶

In der Konsequenz war laut dem Zeugen keine positive Prognose bezüglich einer weiteren gedeihlichen Zusammenarbeit mehr gegeben.

Zeuge Michael Müller: „Zum Schluss haben die Aufsichtsratsmitglieder und vor allen Dingen die Gesellschaftervertreter gesagt, ist es für sie gar nicht mehr der entscheidende Punkt, weil dieses Vorgehen das Vertrauensverhältnis so nachhaltig beschädigt hat, dass man nicht sieht, wie man weiter die nächsten Jahre zusammenarbeiten kann.“¹³⁹⁷

Inwiefern die Entlassung tatsächlich unerwartet kam, ließ sich im Untersuchungsverfahren nicht abschließend klären. Zwar sprach der Aufsichtsrat sowohl der Geschäftsführung als auch dem Bauleiter Marks noch in der Aufsichtsratssitzung im Februar 2017 sein Vertrauen aus.¹³⁹⁸ Auch der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Michael Müller gab an, dass er und die Mitglieder des Präsidialausschusses durchaus verwundert waren über die Entlassung von Marks, da ihnen stets der Eindruck vermittelt worden war, dass das Projekt „im Zeitplan“ wäre und Marks „wohl einen ordentlichen Job mache.“¹³⁹⁹ Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab allerdings an, dass er sich im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführerin Fölster bereits seit dem Sommer 2016 nach einem Nachfolger für Marks umgesehen habe.¹⁴⁰⁰ Aus den Aufsichtsratsprotokollen ist dies nicht zu entnehmen, auch die Aussage des Zeugen

¹³⁹⁶ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 151 f.

¹³⁹⁷ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 169 f.

¹³⁹⁸ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 77.

¹³⁹⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 89.

¹⁴⁰⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13 f., 56.

Dr. Krüger und die weitere Entwicklung in Bezug auf die Personalie Marks¹⁴⁰¹ spricht dafür, dass generell Zweifel an der Eignung von Marks herrschten. Dieser bestätigte weiterhin die entsprechende Erklärung des Zeugen Dr. Mühlenfeld¹⁴⁰², dass solche Gespräche informell geführt würden.¹⁴⁰³

b. Verzicht auf Konsequenzen gegenüber der Geschäftsführerin Fölster

Der Aufsichtsrat entschied sich dagegen, über die Abberufung von Dr. Mühlenfeld hinaus auch eine Abberufung der Finanzgeschäftsführerin Fölster anzustreben, obgleich sie die Personalentscheidung Dr. Mühlenfelds jedenfalls mitgetragen hatte.

Der Zeuge Struck schilderte, dass er hierfür keine Grundlage gesehen habe, weil die Entscheidung im Wesentlichen Dr. Mühlenfeld zugerechnet worden sei.

Zeuge Ralf Struck: „Weil es für mich persönlich dafür keinen Grund gab. Ja, sie hat es mit unterschrieben. Ja, sie hat sich mit Sicherheit von Herrn Mühlenfeld an manchen Stellen, sagen wir mal so, mitnehmen lassen, aber ich sehe sie da nicht als treibende Kraft. Ich persönlich habe keine Veranlassung gesehen, Frau Fölster zu entlassen. Den Job, für den sie da ist, macht sie gut. Sie ist für die Finanzen zuständig. Darum kümmert sie sich. Sie schafft die Finanzierung, und ich habe keinerlei Grund gesehen, persönlich dafür zu votieren, sie zu entlassen.“¹⁴⁰⁴

Der Zeuge Dr. Krüger erklärte demgegenüber, dass die Geschäftsführerin ebenfalls in der Kritik gestanden habe, man allerdings einen weiteren Personalaustausch in der Geschäftsführung habe vermeiden wollen.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Auch Frau Fölster stand durchaus in der Kritik, auch bei den Gesellschaftern. Die Entscheidung zum damaligen Zeitpunkt, sich von Karsten Mühlenfeld zu trennen und Frau Fölster beizubehalten, folgte, glaube ich, der nachvollziehbaren Überlegung, dass man nicht die gesamte Geschäftsführung enthaupen könnte.“¹⁴⁰⁵

2. Auflösungsvertrag mit Dr. Mühlenfeld

In Bezug auf die Frage E.7.a. des Untersuchungsauftrages stellte der Untersuchungsausschuss fest, dass das Aufsichtsratsmitglied und designierter Nachfolger Dr. Mühlenfelds, Prof. Dr. Lütke Daldrup, den Vertrag zur Aufhebung des Anstellungsvertrages mit Dr. Mühlenfeld für den Aufsichtsrat verhandelte und hierfür von den Gesellschaftern beauftragt worden war.¹⁴⁰⁶ Der Zeuge Müller begründete dies mit dem angespannten Verhältnis zwischen ihm und dem ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung.¹⁴⁰⁷ Im Aufsichtsrat berichtete Müller laut

¹⁴⁰¹ Vgl. unten E.IV.3.

¹⁴⁰² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13 f.

¹⁴⁰³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 86.

¹⁴⁰⁴ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 55.

¹⁴⁰⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 40 f.

¹⁴⁰⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 14;

Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 90.

¹⁴⁰⁷ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 90.

Protokollhierzu, dass es gelungen sei, einen Vertrag auszuhandeln, in dem eine Abfindungszahlung von weniger als zwei Jahresgehältern vorgesehen sei.¹⁴⁰⁸ Der Aufsichtsrat beschloss in derselben Sitzung, dass der entsprechende Auflösungsvertrag abgeschlossen werden solle.¹⁴⁰⁹ Bezüglich der Abfindung berichteten Medien über eine Summe von 800.000 Euro.¹⁴¹⁰

3. Wiedereinstellung des Bauleiters Marks und erneute Trennung

Nach der Trennung von Dr. Mühlenfeld wurde die Freistellung des Bauleiters Marks revidiert.¹⁴¹¹ Das Vertragsverhältnis zwischen der Flughafengesellschaft und Jörg Marks endete daraufhin tatsächlich erst im Mai 2018 auf dessen eigenen Wunsch hin.¹⁴¹² Den Zeugenaussagen ließ sich entnehmen, dass die zweite Trennung von Marks darauf zurückging, dass Uneinigkeit über dessen Zuständigkeitszuschnitt bestand und ihm die Verantwortung für das Bauprojekt BER im Laufe des Jahres 2017 schrittweise entzogen wurde.¹⁴¹³

Er kehrte zwar zunächst auf seine ursprüngliche Position als Bauleiter zurück.¹⁴¹⁴ Im April 2017 wurde indes für das Teilprojekt „Fluggastterminal“ des von Marks verantworteten Bereichs ein neuer Projektleiter eingesetzt.¹⁴¹⁵ Der Zeuge Marks gab diesbezüglich an, dass er gleichzeitig mit der Eingliederung der Bereiche „Facility Management“ und „IT“ in seine Abteilung aufgefordert worden sei, sich im Projekt BER stärker „zurückzuhalten“.¹⁴¹⁶ Im Herbst 2017 wurde das Projekt Fluggastterminal schließlich aus der Abteilung „Technik und Bau“ ausgegliedert und als eigener Bereich unter Leitung von Peter Herrmann direkt dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup unterstellt.¹⁴¹⁷ Diese Entwicklung beschrieb der Zeuge Woop in seiner Vernehmung:

Zeuge Gerry Woop: „Die Einführung durch – Herr Herrmann war ja schon immer dafür zuständig, stieg dann sozusagen in der Verantwortung für das Projekt auf, und da saß am Anfang immer noch Herr Marks drüber, und dann war Herr Marks weg. Insofern war Herr Herrmann durchlaufend da, mal mit Herrn Marks und mal ohne, und dann hat das aber schon erkennbar, ja, andere Aussagen, andere Informationen gegeben. Ich glaube, dass das, was auf der Baustelle organisiert worden ist, zunehmend durch Herrn Herrmann – ich bin nicht sicher, wann er das übernommen hatte, das war irgendwann in diesem Zeitraum vorher –, da hatte er – und dann hatte er auch mehr Verantwortung ab Mitte 17. Also die hatte er ja – Vorher war sie ja eingeschränkter. Dann hat er auch anders organisiert, und das war in diesem

¹⁴⁰⁸ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1./6.3.2017, Bl. 111.

¹⁴⁰⁹ Beschluss AR FBB 2017/138. Nr.1, Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, Bl. 111.

¹⁴¹⁰ Vgl. „Berliner Morgenpost“ vom 6.3.2017: „Lütke Daldrup neuer BER-Chef – 800.000 EUR für Mühlenfeld“.

¹⁴¹¹ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 111; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 16.

¹⁴¹² Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2020, WP 18/9, S. 78; „Der Tagesspiegel“ vom 30.4.2018: „Scheidender BER-Technikchef bekommt üppige Abfindung“.

¹⁴¹³ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2019, WP 18/17, S. 53 f.

¹⁴¹⁴ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung am 6.9.2019, WP 18/17, S. 53.

¹⁴¹⁵ Unternehmensorganigramm der FBB, Stand: 1.4.2017, I (FBB) Bd. 3, Bl. 50.

¹⁴¹⁶ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 13, 70.

¹⁴¹⁷ Unternehmensorganigramm der FBB, Stand: 22.11.2020, I (FBB) Bd. 3, Bl. 50; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, S. 13.

Zeitraum schon gegeben, also in dem er das übernommen hat. Herr Marks war ja auch nicht, war nicht diese Art von Bauleiter, und insofern, ja, war da ein Unterschied, und es ist besser geworden und ja auch am Ende erfolgreich.“¹⁴¹⁸

Die Zeugin Dr. Sudhof deutete an, dass die Geschäftsführung Marks zu diesem Zeitpunkt nicht mehr als geeignet zur Bewältigung der Aufgaben auf der Baustelle angesehen habe:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Nach Einschätzung der Geschäftsführung war es so, dass Herr Marks eben seine Aufgaben erledigt hatte und die neuen Aufgaben, die sich dann stellten, besser von Herrn Herrmann erledigt werden konnten. [...]“¹⁴¹⁹

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup beschrieb seine Motivation, den Technikchef von dem Projekt BER abzuziehen, wie folgt:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Der Marks hatte in der Vergangenheit eine komplizierte Rolle im Unternehmen gehabt. Der war Leiter des Bereichs Technik, also Betriebsleiter, und war gleichzeitig Projektleiter der Baustelle. Das war ein Doppelamt. Er hatte Verantwortung für Facility-Management, für IT, für das Ausbauprogramm und für die BER-Fertigstellung. Und das war mir sehr schnell klar, dass er alle diese Aufgaben in einer Person nicht kumulieren konnte, weil er sozusagen Betriebsleiter war und noch Projektleiter für den BER. Insofern musste da sowieso organisatorisch – das war immer eine Fehlkonstruktion der Vorgänger gewesen – eine Lösung gefunden werden. Ich habe ihn gebeten, sich auf die Leitung des Bereichs zu konzentrieren und die Projektleitung abzugeben, in der Tat, weil ich ihn für den nicht geeigneten Projektleiter hielt in Relation zu der Alternative, die ich inhouse hatte. Das war der Grund. Ich wollte ihn aber nicht aus dem Unternehmen raushaben, weil ich ihn durchaus schätzte als eine sehr fachlich kompetente und sehr überblicksartige Person, die auch eine Menge für das Unternehmen geleistet hatte.

Ich will diese Leistung überhaupt nicht schmälern, aber er war nicht mehr der ideale Projektleiter, zumindest nicht mehr in der Phase, wo das Projekt sich jetzt befand. Da brauchte man einen erfahrenen Bauhaudegen, sage ich mal, der mit Firmen umgehen kann und der eine Baustelle – das ist fast ein bisschen wie beim Militär – auch führen kann. Da war Marks manchmal auch ein bisschen vom Typ her nicht der Richtige. Das ist ja auch eine Frage: Passt die Person zu der Aufgabe in ihrer Persönlichkeitsstruktur? – Der war eher ein Managertyp. Er war dann nicht glücklich mit der Konstellation, dass er dann nicht mehr der Bauchef ist, weil er das als sein Baby empfunden hat, und hat die Aufgabe als Bereichsleiter nur mit halber Überzeugung angenommen. Dann hat er nach einem Dreivierteljahr gesagt: Ich suche mir etwas anderes.“¹⁴²⁰

Weiter führte der Zeuge aus, dass seine Entscheidung, das Projekt BER mit Herrn Herrmann weiterzuführen, in dessen höherer Expertise in Bezug auf die Fertigstellung des Projekts und eines lösungsorientierteren Umgangs mit den bauausführenden Firmen begründet gelegen habe.

¹⁴¹⁸ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 62.

¹⁴¹⁹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 6.

¹⁴²⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 115.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Am Ende müssen Sie sich als Geschäftsführer fragen, mit welcher personellen Konstellation Sie am wahrscheinlichsten durchs Ziel kommen, und da spielte natürlich schon eine Rolle, dass der Projektleiter Herrmann bereits in seinem Portfolio einen Bauteil fertiggestellt hatte, nämlich den Pier Süd, und der sehr differenzierte Detailerfahrung hatte, was die Genehmigungsfähigkeit des Objekts betraf. [...] Er hatte da aus meiner Sicht ein realistischeres und tragfähigeres Bild, was die baurechtliche Abnahmefähigkeit betraf.

Zum Zweiten spielte schon auch die Kompetenz im Umgang mit Baufirmen eine Rolle, wobei es nicht um das Thema – – Ich würde das nicht so beschreiben, wie Sie es eben zitiert haben, sondern eher, wie weit man es schafft, in einer sehr, sehr komplizierten vertraglichen Situation, die ich mit Herrn Moritz eben ein bisschen versucht habe zu erörtern, lösungsorientiert voranzukommen. Und da war Herr Herrmann, einfach weil er eine sehr lange Bauexpertise hatte – – Er hat seit 30 Jahren für Walter Bau und viele andere Firmen gearbeitet, auch im privaten Sektor. Er hatte dort mehr Erfahrung als der Siemens-Mann Marks, der im Kern ein Vertriebler war und weniger – sage ich mal – eine Persönlichkeit, die auf der Baustelle auch mal sich durchsetzt, aber auch mal Kompromisse findet, die vielleicht ein anderer schwer findet.“¹⁴²¹

Auch der Zeuge Struck bestätigte, dass man im Aufsichtsrat bereits im März 2017 der Meinung gewesen sei, dass „Defizite“ des Bauleiters ausgeglichen werden müssten und ihm zu diesem Zweck jemand habe an die Seite gestellt werden sollen, der gegenüber den bauausführenden Unternehmen eine härtere Linie verfolgen würde.¹⁴²² Hierzu sei es trotz mehrfacher Mahnungen seitens der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat nicht in der beabsichtigten Form gekommen. Stattdessen habe man die beschriebenen Umstrukturierungen vorgenommen und auf die Personalie Peter Herrmann verwiesen.¹⁴²³

Die entsprechenden Veränderungen des Baubereichs wurden dabei vorgenommen, obwohl Herr Marks scheinbar zunächst aufgrund seiner Kenntnisse über das Bauprojekt BER in das Unternehmen zurückgeholt wurde und er sich dort offenbar tendenziell mehr Eigenverantwortung gewünscht hatte.¹⁴²⁴ So lag dem Aufsichtsrat bereits Anfang März, als über die Entlassung Dr. Mühlenfelds debattiert wurde, ein Positionspapier vor, in dem Marks mehr Selbständigkeit in seinem Aufgabengebiet forderte.¹⁴²⁵ Er äußerte dazu im Untersuchungsausschuss, dass er die Verantwortung für den gesamten Baubereich auch nach seiner Rückkehr wieder habe übernehmen wollen und sich einen „Neuanfang“¹⁴²⁶ mit der Geschäftsführung gewünscht habe.¹⁴²⁷

Zeuge Jörg Marks: „Ja, gut, es gab die Aussage: Machen Sie den übergeordneten Chef, oder wollen Sie nur das Projekt machen? – Dann habe ich mich natürlich dafür

¹⁴²¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 101.

¹⁴²² Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 52 f.

¹⁴²³ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 52 f.

¹⁴²⁴ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 107 ff.; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 16; Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 10.

¹⁴²⁵ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 110; Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 53 f.

¹⁴²⁶ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 17.

¹⁴²⁷ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 17.

entschieden, dass ich gesagt habe: Ich mache den übergeordneten Chef, der ich ja vorher auch schon war, aber natürlich mit der Idee, dass ich weiterhin den BER bei mir behalte und auch da den entsprechenden Daumen draufhalten kann. Wir hatten ein Schlüsselerlebnis, das das eine oder andere dann doch ein bisschen ins Wanken brachte, das war ein Workshop an einem Sonntag in einem Hotel in Tegel, wo Herr Lütke Daldrup sich einfach mal berichten lassen wollte, was jetzt beim Projekt Phase ist und wo wir beide ziemlich aneinandergeraten sind, weil ich gesagt habe: Ich freue mich, dass Sie da sind als Geschäftsführer. Sie waren vorher im Aufsichtsrat. Tun Sie mir bitte einen Gefallen, halten Sie uns, salopp gesagt, alle auf Abstand, dass wir in Ruhe arbeiten können. Schauen Sie, dass wir Geld kriegen, und tun Sie mir bitte einen Gefallen und halten sich aus dem Tagesgeschäft im Baubereich raus. – Da war er nicht der Meinung, das so machen zu wollen. Das führte dann dazu, dass die Leute alle raus mussten, wir unter vier Augen weitergeredet haben und ich ihm dann sehr deutlich gesagt habe, dass ich sehr wohl der Meinung bin, dass das mein Themengebiet ist und auch meine Verantwortung, und er das aber nicht wollte. Dann habe ich nur gesagt: Dann wird es wahrscheinlich mit uns beiden ziemlich schwierig werden, und so ist es dann auch gekommen.“¹⁴²⁸

Über die Veränderungen in der Projektorganisation, die nicht seinen Vorstellungen entsprachen, zeigte sich der Zeuge Marks in seiner Vernehmung dementsprechend verärgert und gab an, dass diese dazu geführt hätten, dass er das Vertragsverhältnis zuletzt habe auflösen wollen.

Zeuge Jörg Marks: „Dann gab es gewisse Spannungen, und dann wurde ich auch quasi im November '17 offiziell, was eigentlich vorher schon vollzogen war, abgezogen vom BER [...]. Was mich dann natürlich erheblich verärgert hat, war die Thematik, dass man einen neuen Geschäftsführer gesucht hat für das Thema Technik und Bau oder für alles, was mit Technik zusammenhing, und da war für mich eigentlich dann mehr oder weniger Feierabend, weil ich gesagt habe: Das geht so nicht.“¹⁴²⁹

Der Zeuge Struck fasste diese Entwicklung wie folgt zusammen:

Zeuge Ralph Struck: „Sie müssen sich das so vorstellen: Sie kommen zurück als –
– Es hat mal jemand dieses Beispiel genannt: Sie starten als springender Tiger und landen als Bettvorleger. – Sie kommen in ein Projekt zurück, über das Sie sich definieren. Das wird Ihnen dann sukzessive entzogen. Sie versuchen, sich auf bestehende Bereiche zu fokussieren, die aber einen bestehenden Leiter haben, die relativ autark im Betrieb laufen. Das führte natürlich zu gewissen Verwerfungen, auch mit mir, das gebe ich ganz offen zu, sodass Herr Lütke Daldrup irgendwann reagieren musste und sagen: So, wie es heute geht, ist diese Funktion gegebenenfalls überflüssig. – Und ich glaube, das hat letztendlich dazu beigetragen, dass man sich von Herrn Marks getrennt hat. Herr Marks war selber zum Schluss auch nicht mehr zufrieden, weil man ihn natürlich bei den gravierendsten Sachen deutlich beschnitten hat.“¹⁴³⁰

¹⁴²⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 17.

¹⁴²⁹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 13 f.

¹⁴³⁰ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 53 f.

Im Frühjahr 2018 kam es auf Initiative von Marks, der sich mit seinem Anliegen direkt an den Aufsichtsrat wandte, zur erneuten Trennung.

Zeuge Jörg Marks: „Also, ich bin nicht zu meiner Geschäftsführung gegangen, sondern zum Aufsichtsratschef und habe gesagt: Ich kann so nicht mehr weiterarbeiten. Entweder ändern wir das oder ich möchte hier nicht mehr arbeiten. – Auf der Basis wurde eben gesagt, was ich verstehen kann, die Geschäftsführung ist jetzt ein Jahr dabei, wir trauen der, also sind Sie das schwächere Glied. Da habe ich gesagt: Okay, denn gehe ich raus. – Ich wollte halt nicht mehr arbeiten.“¹⁴³¹

Mit der Berichterstattung¹⁴³² über die Höhe seiner Abfindung konfrontiert, erklärte der Zeuge Marks zu den Konditionen der Auflösung seines Arbeitsvertrages in seiner Vernehmung, dass eine Abfindungszahlung bereits bei seinem Einstieg in das Projekt vorgesehen gewesen sei.

Zeuge Jörg Marks: „Man muss dazu sagen: Ich war von Anfang an, da habe ich ein Stück weit mit gerechnet, dass mir das passieren könnte. Deswegen habe ich ja damals auch in meinen Vertrag reinschreiben lassen: Ich fange nur an, wenn ich eine gewisse Abfindung kriege. – Das, was wir uns da quasi dann ausgekegelt haben, das ist auch in dem Bereich, was damals schon feststand als ich zur FBB gekommen bin.“¹⁴³³

V. Berufung von Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup

Im Anschluss an die Entscheidung, sich von dem Geschäftsführer Dr. Karsten Mühlenfeld zu trennen, fasste der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in der Fortsetzung seiner 138. Sitzung am 6. März 2017 einstimmig den Beschluss, Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup mit Wirkung zum 7. März 2017 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zu bestellen.¹⁴³⁴

1. Personalfindungsprozess

Ob für die Übernahme des Vorsitzes der Geschäftsführung mehrere Kandidaten ernsthaft in Betracht gezogen wurden, ließ sich im Untersuchungsausschuss nicht abschließend klären. Der Zeuge Dr. Krüger verneinte dies, gab aber an, dass abstrakt die Eigenschaften eines möglichen Nachfolgers von Dr. Mühlenfeld erörtert worden seien und insbesondere politisches Verständnis als wünschenswerte Eigenschaft hervorgehoben worden sei. Der Zeuge Müller gab an, als damaliger Aufsichtsratsvorsitzender aktiv potentielle Nachfolger angesprochen zu haben. Im Ergebnis habe sich jedoch niemand zur Übernahme der Aufgabe bereit erklärt.¹⁴³⁵ In Medienberichten wurde unter anderem erneut über eine Verpflichtung des

¹⁴³¹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 78.

¹⁴³² „Der Tagesspiegel“ berichtete über eine Abfindung in Höhe von 280.000 EUR, s. „Der Tagesspiegel“ vom 30.4.2018: „Scheidender BER-Technikchef bekommt üppige Abfindung“.

¹⁴³³ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 78.

¹⁴³⁴ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 112.

¹⁴³⁵ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 90; Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/3, S. 7; auch der Zeuge Karasch bestätigte, dass er von Gesprächen mit jedenfalls einer weiteren Person „gehört“ habe, die Qualifikation von Prof. Dr. Lütke Daldrup

früheren Bombardier-Chefs Michael Clausecker spekuliert.¹⁴³⁶ Der Zeuge Dr. Behrendt erinnerte sich, dass auch die Aufsichtsratsmitglieder Bomba und Gatzer als mögliche Kandidaten diskutiert worden seien.¹⁴³⁷ Dies geschah offenbar vor dem Hintergrund ihrer Fachkenntnisse angesichts der langen Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.¹⁴³⁸

2. Entscheidung für Prof. Dr. Lütke Daldrup

Den Protokollaufzeichnungen über die entscheidenden Aufsichtsratssitzungen sind keine Ausführungen darüber zu entnehmen, warum die Wahl im Ergebnis auf Prof. Dr. Lütke Daldrup fiel bzw. welche Diskussionen im Vorfeld den Ausschlag für die Entscheidung gaben.¹⁴³⁹ Aus den Zeugenvernehmungen ergab sich, dass vor allem seine bisherigen Erfahrungen mit dem Projekt BER, unter anderem als Flughafenkoordinator des Landes Berlin, eine Rolle spielten: Prof. Dr. Lütke Daldrup war bereits von 2006 bis 2009 als Vertreter des Gesellschafters Bund Aufsichtsratsmitglied der Flughafengesellschaft gewesen. Seit Anfang 2015 befasste er sich als Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und in der Rolle des Flughafenkoordinators in der Senatskanzlei mit dem Projekt BER und saß in dieser Funktion seit dem 24. Juni 2015 zudem erneut im Aufsichtsrat.¹⁴⁴⁰

Zeuge Ralf Karasch: „Die Frage der Auswahl des Geschäftsführers ist im Wesentlichen eine Frage gewesen, die nicht die Arbeitsebene von uns zu entscheiden hatte, sondern die auf höherer Ebene entschieden wurde. Nach meiner Erinnerung spielte insbesondere seine Kompetenz als Stadtplaner, als mit komplexen Projekten betrauter Fachmann, wie er das z. B. in Leipzig gezeigt hat, eine große Rolle, dann die langjährige Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der FBB. Das war, glaube ich, schon, wenn ich mich recht erinnere, 2006 oder in dem Dreh, war er auch schon für den Bund als Aufsichtsratsmitglied in der FBB tätig und dann natürlich bevor er Geschäftsführer wurde, Aufsichtsratsmitglied in der FBB selbst.“¹⁴⁴¹

Darüber hinaus war von ausschlaggebender Bedeutung, dass man angesichts des Zeitdrucks einen langwierigen Einarbeitungsprozess vermeiden wollte.¹⁴⁴² Dies betonte auch der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Müller. Die Wahl von Prof. Dr. Lütke Daldrup habe die Chance geboten, eine längere Vakanz der Stelle und weiteren Zeitverlust auf der Baustelle zu vermeiden.¹⁴⁴³ Der Zeuge Dr. Lederer führte hierzu aus:

indes „als weit überwiegend“ erschienen sei, s. Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 90.

¹⁴³⁶ „Der Tagesspiegel“ vom 2.3.2017: „Machtkampf um BER-Chefposten wird zum Desaster“.

¹⁴³⁷ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/3, S. 67, 71.

¹⁴³⁸ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/3, S. 67.

¹⁴³⁹ Insofern ist im Aufsichtsratsprotokoll lediglich eine Aussprache über die „mögliche Bestellung eines oder mehrerer ggf. interimistischer neuer Mitglieder der Geschäftsführung“ in Abwesenheit des damaligen Aufsichtsratsmitglieds Prof. Dr. Lütke Daldrup vermerkt, Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 112.

¹⁴⁴⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 19.

¹⁴⁴¹ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 90.

¹⁴⁴² Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 7; Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 68.

¹⁴⁴³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 90 f.

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „[...] wir fanden, dass die Schnittstelle zwischen Politik, operativem Geschäft und Projektsteuerung in der Person Engelbert Lütke Daldrup zusammenfließt und dass er aufgrund seiner vorherigen Tätigkeit als Flughafenkoordinator auch keinen langen Vorlauf braucht. Denn es ging ja darum, möglichst schnell wieder fortfahren zu können mit der Bearbeitung des Projekts, also keine große Einarbeitungszeit zu haben.“¹⁴⁴⁴

Der Zeuge Müller stellte zudem ausdrücklich klar, dass sich Prof. Dr. Lütke Daldrup nicht selbst als Nachfolger von Dr. Mühlenfeld angeboten habe.

Zeuge Michael Müller: „Nein, also da kennen Sie ihn schlecht; angeboten hat er sich nicht. Es war über Stunden eine offene Diskussion: Wie gehen wir mit der Situation um? – Und wenn ich es richtig in Erinnerung habe – Vorsicht, Vorsicht! –, habe ich ihn dann irgendwann in einer Sitzungsunterbrechung gefragt, so, wie ich es Ihnen eben gerade dargestellt habe: Engelbert! Wenn jetzt etwas schnell zu entscheiden ist, und wir müssen zu einem Ergebnis kommen und wollen nicht Wochen oder Monate lang ein Vakuum: Würdest du es machen? – Daran erinnere ich mich unter – – wie gesagt mit aller Vorsicht. Aber angeboten hat er sich nicht.“¹⁴⁴⁵

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup schilderte, dass es nach seiner Wahl zu keiner formellen Übergabe der Geschäfte durch seinen Vorgänger gekommen sei und sich auch kein unmittelbarer Austausch mit Dr. Mühlenfeld mehr ergeben habe.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Der Aufsichtsrat hat mich am frühen Nachmittag des 6. März gewählt. Bevor ich gewählt worden bin, habe ich mein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Ich bin dann in die Senatskanzlei gefahren, habe mein Büro ausgeräumt und bin am nächsten Morgen ins Unternehmen gefahren, habe da meine Tätigkeit aufgenommen. Wie ich im Unternehmen angekommen bin, am 7., war Herr Mühlenfeld nicht mehr im Unternehmen. Ich habe ihn danach auch, zumindest in Sachen FBB, nicht mehr kontaktiert. Wir haben uns zwei oder drei Mal bei gesellschaftlichen Ereignissen gesehen. Es gab keine Übergabe in dem Sinne, wie man das möglicherweise unter anderen Konstellationen erwarten könnte.“¹⁴⁴⁶

3. Rücktritt des Regierenden Bürgermeisters Müller vom Aufsichtsratsvorsitz

Im Anschluss an die Wahl von Prof. Dr. Lütke Daldrup erklärte der Regierende Bürgermeister Müller, sein Aufsichtsratsmandat zeitnah niederlegen zu wollen. Dies bestätigte er auch für die Senatoren Dr. Lederer und Dr. Behrendt als weitere Vertreter von Berliner Seite.¹⁴⁴⁷ Der Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup äußerte, dass diese Entscheidung in erster Linie auf der persönlichen Nähe zwischen ihm und dem Regierenden Bürgermeister beruht habe, dessen Staatssekretär er gewesen sei.

¹⁴⁴⁴ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 7.

¹⁴⁴⁵ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 91.

¹⁴⁴⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 64.

¹⁴⁴⁷ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 112.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Der Zusammenhang, der mir aus den damaligen Beratungen erinnerlich ist, bezieht sich darauf, dass ich als Staatssekretär des Regierenden Bürgermeisters und sein Flughafenkoordinator über drei Jahre sehr eng mit ihm zusammengearbeitet habe in der Flughafenkoordination, ihn auch bei seiner Tätigkeit als Aufsichtsratsvorsitzender unterstützt habe, und ich habe das so verstanden, dass der Regierende Bürgermeister in der Abwägung des Gesamtzusammenhangs zum Ergebnis gekommen ist, dass die Controllingfunktion besser von Personen wahrgenommen werden kann, die nicht einen sehr engen Arbeitszusammenhang in den letzten drei Jahren mit dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung gehabt haben. So habe ich das verstanden.“¹⁴⁴⁸

In der folgenden Aufsichtsratssitzung am 17. März 2017 erfolgte die Wahl von Rainer Bretschneider zum Nachfolger Müllers als Vorsitzender des Gremiums.¹⁴⁴⁹

VI. Zusammenfassung

Seit der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme des BER kam es zu einer Vielzahl von Veränderungen in der Führung der Flughafengesellschaft.

In Bezug auf den ehemaligen Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz stellte das Landgericht Berlin in seinem Urteil vom 23. Oktober 2014 fest, dass die schriftliche Kündigung des Geschäftsführer-Anstellungsvertrages vom 25. Juni 2013 mangels Kündigungsgrundes unwirksam war. Eine Pflichtverletzung durch den ehemaligen Sprecher der Geschäftsführung konnte durch die Flughafengesellschaft gerichtlich nicht hinreichend konkret dargelegt werden. Dies wurde durch das Landgericht Berlin in seinem Urteil vom 23. Oktober 2014 festgestellt, obwohl ein anwaltliches Gutachten, auf dessen Grundlage die Kündigung ausgesprochen worden war, zuvor Anhaltspunkte für ein Fehlverhalten von Prof. Dr. Schwarz im Zusammenhang mit der Verschiebung und Neutermiierung der Flughafeneröffnung identifiziert zu haben schien. Das Gericht verurteilte die Flughafengesellschaft u.a. zur Fortzahlung des Geschäftsführergehaltes an Prof. Dr. Schwarz bis zum regulären Ende der Vertragslaufzeit im Jahre 2016.

Eine rechtliche Auseinandersetzung gegen die Ansprüche des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz hat die FBB jedoch in der Folge aus wirtschaftlichen Gründen nicht mit dem größtmöglichen Einsatz betrieben. Der Technikchef Amann übernahm danach die alleinige Geschäftsführung und begann mit einer umfangreichen Bestandsaufnahme, da er feststellte, dass der Flughafen nicht in absehbarer Zeit fertigzustellen war.

Der Ausschuss war ferner mit dem Vorgang der Berufung und dem Ausscheiden des Vorsitzenden der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn befasst, der die Flughafengesellschaft ab März 2013 leitete. Mehdorn wurde auf Vorschlag des Landes Brandenburg durch den Aufsichtsrat gewählt. Die Intention des Aufsichtsrates war, dass Mehdorn als „Krisenmanager“ den Flughafen schnell „an den Start bringen würde“. Dass er dem Technikchef Amann nun vorgesetzt war, führte von Anfang an zu einem konfliktbehafteten Arbeitsverhältnis, infolgedessen Amann auch die Flughafengesellschaft zeitnah verlassen hat.

¹⁴⁴⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 36.

¹⁴⁴⁹ Protokoll der 139. Sitzung des Aufsichtsrates am 17.3.2018, I (FBB) Bd. 6, Bl. 117.

Seine Bestandsaufnahme wurde nicht fortgesetzt. Mehdorns Tätigkeit für die Flughafengesellschaft endete auf eigenen Wunsch hin frühzeitig. Maßgeblich für diese Entwicklung war nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschuss Mehdorns subjektiver Eindruck, der Aufsichtsrat bringe der Geschäftsführung nicht ausreichend Vertrauen entgegen. Den Vorwurf, es habe eine „Misstrauenskultur“ geherrscht, wiesen mehrere Aufsichtsratsmitglieder vor dem Untersuchungsausschuss indes zurück und beriefen sich insofern auf die übliche Kontrolltätigkeit des Gremiums.

Die Auswahl von Mehdorns Nachfolger Dr. Mühlenfeld erfolgte auf Vorschlag des Gesellschafters Brandenburg. Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses waren Dr. Mühlenfelds Erfahrungen als Manager eines Industrieunternehmens maßgeblich für seine Berufung. Im Verlauf seiner Amtszeit kam es offenbar zu Divergenzen mit dem Gesellschafter Berlin, namentlich dem Aufsichtsratsvorsitzenden Müller. Dr. Mühlenfeld war nach eigener Aussage unzufrieden mit einer mangelhaften Funktionentrennung zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung. Darüber hinaus monierte er eine unzureichende Unterstützung durch den Aufsichtsrat mit Blick auf Vorschläge zur Umstrukturierung der Geschäftsführung und zur Verselbständigung des Baubereichs.

Zur Auflösung des Beschäftigungsverhältnisses mit Dr. Mühlenfeld kam es im Zusammenhang mit dessen Entscheidung, den Bauleiter Jörg Marks zu beurlauben. Dies geschah anlässlich der erneuten Verschiebung des Eröffnungstermins und gegen den Willen des Präsidialausschusses des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat betrachtete dieses Vorgehen als Vertrauensbruch, nachdem der Geschäftsleitung und dem Bauleiter Marks kurz zuvor das Vertrauen ausgesprochen und das Team zur Zusammenarbeit bei der Fertigstellung des Flughafens aufgefordert worden war. Man befürchtete außerdem einen weiteren Verlust von Know-how auf der Baustelle, sodass Marks zunächst in seine ursprüngliche Position zurückgeholt wurde. Im Verlauf des Jahres 2017 entzog man ihm unter der Leitung von Prof. Dr. Lütke Daldrup indes schrittweise die Verantwortung für das Bauvorhaben und ersetzte ihn durch den bauerfahrenen Projektleiter Peter Herrmann, der bereits den Pier Süd erfolgreich fertigstellen konnte. Das Arbeitsverhältnis mit Herrn Marks endete daraufhin auf seinen Wunsch etwa ein Jahr nach dem Ausscheiden von Dr. Mühlenfeld aus der Geschäftsleitung im Frühjahr 2018.

Nachfolger von Dr. Mühlenfeld wurde das ehemalige Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Lütke Daldrup. Die Entscheidung war insbesondere dessen langjähriger Mitgliedschaft im Aufsichtsrat sowie seiner Tätigkeit als Flughafenkoordinator des Landes Berlin geschuldet. Insofern bestand die Hoffnung, eine zeitintensive Einarbeitung vermeiden und von den Erfahrungen des Staatssekretärs mit dem Flughafen profitieren zu können.

F. Besetzung und Arbeit des Aufsichtsrates

In Hinblick auf verschiedene Aspekte des Einsetzungsbeschlusses und seiner Erweiterungen befasste sich der Untersuchungsausschuss mit der Besetzung des Aufsichtsrates¹⁴⁵⁰ sowie seiner Arbeitsweise¹⁴⁵¹ und der Möglichkeit, diese durch ein sog. „externes Controlling“¹⁴⁵² zu unterstützen.

I. Besetzung des Aufsichtsrates

Der Untersuchungsausschuss setzte sich mit der Besetzung der Aufsichtsratsmandate des Gesellschafters Berlin auseinander. Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates insgesamt, insbesondere auf Seiten des Anteilseigners Berlin, wechselte im Untersuchungszeitraum wiederholt.

1. Übersicht: Wechselnde Entsendungen auf Berliner Seite seit 2014

Im Dezember 2014 übernahm der neue Regierende Bürgermeister Müller den Aufsichtsratsitz seines Vorgängers Klaus Wowereit. Er wurde im Juli 2015 zum Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Im Jahr 2016 war nach den Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin und der Bildung der neuen rot-rot-grünen Koalition außerdem die Neubesetzung der Aufsichtsratsitze erforderlich, die zuvor durch die ehemalige Regierungspartei CDU besetzt worden waren. Die Nachfolge der Aufsichtsratsmitglieder Henkel und Zehden¹⁴⁵³ traten im Februar 2017 kurzzeitig die Senatoren Dr. Behrendt und Dr. Lederer an. Mit der Wahl des neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup im März 2017 verließen sowohl Müller als auch Dr. Lederer und Dr. Behrendt den Aufsichtsrat wieder. Seither werden die Posten durch Staatssekretär Woop und Prof. Dr. Preuß besetzt.

Zeuge Gerry Woop: „Ich will nur auf den Aspekt aufmerksam machen, dass hier eine Vertretung des Landes in einer Mischung aus Politik und Wirtschaft erfolgt ist. Wir sind also zwei Vertreter aus zwei Berliner Verwaltungen, dort die Berliner Beteiligungsverwaltung mit dabei mit der Kollegin Sudhof und jetzt eben Frau Junker, und wir hatten zugleich zwei Vertreter aus der Wirtschaft: einen ausgewiesenen Experten als CEO früher von 50Hertz, Herrn Boris Schucht, der dort Managementenerfahrung mit einbringen konnte, und zum Zweiten den Herrn Prof. Norbert Preuß, einen ausgewiesenen Experten im Bereich von Projekten, Projektentwicklung, Projektausgestaltung.“¹⁴⁵⁴

¹⁴⁵⁰ Vgl. Frage E.5, E.9, E.10. und E.12 des Einsetzungsbeschlusses.

¹⁴⁵¹ Vgl. Frage E.15. bis E.17. der ersten Erweiterung des Untersuchungsauftrages.

¹⁴⁵² Vgl. Frage E.14. der ersten Erweiterung des Einsetzungsbeschlusses.

¹⁴⁵³ Bis Februar 2016 Aufsichtsratsmitglied; danach war der Aufsichtsratsposten bis Februar 2017 vakant, vgl. Geschäftsbericht 2016, I (FBB) Bd. 1, Bl. 86.

¹⁴⁵⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2018, WP 18/30, S. 3 f.

2. Besetzung des Aufsichtsrats mit Vertretern aus der Politik?

Die Besetzung des Aufsichtsratsvorsitzes mit dem Regierenden Bürgermeister und die Wahl von zwei Senatoren erfolgte im Kontext einer breiteren Diskussion um die Besetzung der Gremien der Flughafengesellschaft mit Mitgliedern aus der Politik. Diese hatte bereits im Zusammenhang mit der Anstellung von Dr. Mühlenfeld als Vorsitzenden der Geschäftsführung eine Rolle gespielt.¹⁴⁵⁵

Sie gewann an Bedeutung, als der Brandenburgische Rechnungshof im Juli 2015 ein Gutachten vorlegte, in dem dieser „hohe zeitliche Verfügbarkeit und fachliche Expertise“ als eine für die effektive Kontrolltätigkeit des Aufsichtsrats unabdingbare Voraussetzung erklärte.¹⁴⁵⁶ Obwohl es nachvollziehbar sei, politische Entscheidungsträger in den Aufsichtsrat entsenden zu wollen, empfahl er dem Land Brandenburg, „auch auf externe Persönlichkeiten mit breitem Erfahrungswissen und fundierten Kenntnissen in Bezug auf Großbauvorhaben, Finanzmanagement, Unternehmensorganisation und Aufsichtsrats-tätigkeit“ zurückzugreifen.¹⁴⁵⁷ In der Berliner Landesregierung herrschte dagegen die Auffassung vor, dass in einem öffentlichen Unternehmen auch politisch Verantwortliche im Aufsichtsrat vertreten sein müssten. Diese Erwägung führte bereits vor der entsprechenden Stellungnahme des Rechnungshofs dazu, dass der Regierende Bürgermeister Müller die Nachfolge von Klaus Wowereit im Aufsichtsrat antrat.

Zeuge Michael Müller: „Das kann man so oder so betrachten. Letztendlich hat zwischen den Gesellschaftern dann aber auch die Position den Ausschlag gegeben, dass es sich um ein öffentliches Unternehmen handelt – drei Gesellschafter: Bund, Brandenburg und Berlin –, dass mit Steuergeld gearbeitet wird und dass es dann wie in anderen öffentlichen Unternehmen auch eine Selbstverständlichkeit ist, dass die Politik präsent ist und dann auch Verantwortung übernimmt, vielleicht gerade in so einer schwierigen Situation wie der des Flughafens. – Das war der ausschlaggebende Punkt. Und dadurch, dass auch vorher Herr Wowereit ja Aufsichtsratsvorsitzender war, ging es dann relativ schnell auch in die Richtung, dass auch Berlin diesen Aufsichtsratsvorsitz weiter führen sollte.“¹⁴⁵⁸

Das Aufsichtsratsmitglied Henkel bekräftigte diesbezüglich zwar, dass er gehofft habe, der Wechsel von Wowereit zu Müller würde zu einer neuen Ausrichtung und mehr Sachverstand im Aufsichtsrat führen. Die Entscheidung Müllers habe er allerdings akzeptiert und sein Amt in der Folge ebenfalls weiter ausgeübt.¹⁴⁵⁹

Auch die Wahlen zum Abgeordnetenhaus von Berlin im Jahr 2016 brachten insofern keine Veränderung. Die neu gebildete Koalition aus den Parteien SPD, Die Linke und Bündnis 90/ Die Grünen hielt an der bisherigen Praxis der Berliner Landesregierung fest, den Gesellschafter Land Berlin im Aufsichtsrat durch Senatsmitglieder vertreten zu lassen. Namentlich wurden die Senatoren Dr. Lederer und Dr. Behrendt in den Aufsichtsrat entsandt.

¹⁴⁵⁵ Vgl. oben E.III.1.a./c.

¹⁴⁵⁶ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 25.

¹⁴⁵⁷ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 25.

¹⁴⁵⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 73.

¹⁴⁵⁹ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 11.

Insbesondere der Koalitionspartner Bündnis 90/Die Grünen habe sich laut dem Zeugen Dr. Behrendt im Vorfeld der Wahl dafür eingesetzt, die Aufsichtsratssitze des Gesellschafters Land Berlin mit externen Flughafenexperten zu besetzen.¹⁴⁶⁰ Dieses Ansinnen habe man auch in den Koalitionsverhandlungen zum Ausdruck gebracht.

Zeuge Dr. Dirk Behrendt: „Es gab von uns in der Opposition und in der Regierung den artikulierten Wunsch, dass wir dort auch mit bautechnischen Flughafenexperten reingehen. Das wurde dort auch vorgebracht in den Gesprächen, auch gegenüber dem Regierenden Bürgermeister, nicht von mir, sondern nach meiner Erinnerung von der Bürgermeisterin Pop, und das traf dann nicht auf Begeisterung und Zustimmung, sondern es gab eben den deutlich artikulierten Wunsch: Wir wollen gerne, dass dort politisch Verantwortliche von allen drei Koalitionspartnern reingehen. Das war so artikuliert.“¹⁴⁶¹

Bei den anderen Regierungsparteien herrschte dagegen weiterhin die Einschätzung vor, das Land Berlin müsse im Aufsichtsrat durch politisch Verantwortliche repräsentiert werden.¹⁴⁶² Der Regierende Bürgermeister Müller setzte sich im Ergebnis mit dieser Auffassung gegen die von Bündnis 90/Die Grünen favorisierte „Expertenlösung“ durch.¹⁴⁶³ Die endgültige Entscheidung für die „Senatorenlösung“ stand nach den Erkenntnissen des Ausschusses im zeitlichen Zusammenhang mit den publik gewordenen Informationen über die erneute Verschiebung des anvisierten Eröffnungstermins.

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Ich glaube in der Tat – das gilt jetzt für mich und meine Erinnerung –, dass die Terminverschiebungsinformation aus dem Januar letztlich ausschlaggebend waren dafür, dass wir gesagt haben, wir gehen jetzt mit Senatsmitgliedern rein.“¹⁴⁶⁴

Auch der Zeuge Dr. Behrendt bestätigte, dass man angesichts der erneuten Terminverschiebung die Notwendigkeit zur Übernahme politischer Verantwortung gesehen und sich schließlich auf die Entsendung von Senatoren in den Aufsichtsrat geeinigt habe.

Zeuge Dr. Dirk Behrendt: „Wir haben uns zum einen für die politische Lösung entschieden, weil wir gesagt haben: Der Bau des BER und der Betrieb der Flughafengesellschaft sind ein riesiges Investitionsprojekt, wo auch erhebliche öffentliche Mittel reinfließen. Und es gibt ja auch eine Einwirkungspflicht des öffentlichen Anteilseigners auf öffentliche Unternehmen in seinem Besitz, und wir wollen die unmittelbare Kontrolle durch politisch gewählte und verantwortliche Vertreter weiter fortsetzen – auch vor dem Hintergrund – das wissen Sie ja –, dass im Januar Debatten um weitere Terminverzögerungen und Termindruck aufgekommen waren und wir auch wollten, dass wir uns in einer so schwierigen Situation nicht öffentlich dem Vorwurf aussetzen, dass wir uns wegducken und sozusagen auf externe Lösungen zurückgreifen, um eine größere Distanz zu dem Projekt in schwierigen Zeiten herstellen zu können.“¹⁴⁶⁵

¹⁴⁶⁰ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 62.

¹⁴⁶¹ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 62.

¹⁴⁶² Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 10.

¹⁴⁶³ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 62.

¹⁴⁶⁴ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 10.

¹⁴⁶⁵ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 4.

Der Zeuge Woop, ab 2017 als Berliner Staatssekretär Mitglied des Aufsichtsrates, beurteilte den Ansatz, auch Vertreter der Politik in das Gremium zu entsenden und nicht ausschließlich auf Personal aus der Wirtschaft zurückzugreifen, als angemessen:

Zeuge Gerry Woop: „Ich habe diese Mischung auch aus ganz persönlicher Überzeugung positiv hervorgehoben, weil ich diese Diskussion natürlich kenne: Soll Politik in den Aufsichtsrat? Sind die fähig, nicht fähig? Sie wissen es ja selbst, dass andere Kollegen aus der Wirtschaft viele Jahre im Aufsichtsrat waren. Ich will das überhaupt niemandem böse unterstellen. Das Projekt ist schwierig gelaufen – katastrophal, könnten Sie berechtigt sagen, auch viele Jahre –, aber da saßen auch Vertreter der Wirtschaft mit drin, und es ist auch nicht anders gelaufen. [...]“¹⁴⁶⁶

Der Zeuge Struck wiederum gab an, gerade durch die Präsenz von Vertretern aus der Industrie im Aufsichtsrat, wie sie in jüngerer Zeit durch den Gesellschafter Berlin betrieben wird, eine Verbesserung der Gremienarbeit festzustellen:

Zeuge Ralph Struck: „Innerhalb des Aufsichtsrates ist es sehr hilfreich, dass gerade die Berliner Seite auch mittlerweile weg von Politikern hin zu Bausachverständigen geht, die auch die richtigen Fragen stellen, die auch verstehen, was ihnen dort zum Thema Baugeschehen vorgestellt wird. Ich empfinde, die Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung hat sich nach meiner ganz persönlichen Einschätzung – das kann ich jetzt sagen – verbessert.“¹⁴⁶⁷

3. Wahl des RBm Müller zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats im Juli 2015

Als Regierender Bürgermeister von Berlin gehörte Müller vom Dezember 2014 bis zum März 2017 als Vertreter des Gesellschafters Berlin dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft an und war in diesem Zeitraum zugleich Mitglied des Präsidialausschusses. Knapp sieben Monate nach seiner Wahl in den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 3. Juli 2015 seine Bestellung zum Vorsitzenden des Gremiums.¹⁴⁶⁸

Ein Zusammenhang zwischen der Wahl des Wunschkandidaten des Gesellschafters Brandenburg Dr. Mühlenfeld zum Vorsitzenden der Geschäftsführung im Februar 2015 und der Besetzung des Aufsichtsratsvorsitzes mit einem Vertreter des Landes Berlin wenige Monate später habe laut dem Zeugen Müller dabei nicht bestanden.

Zeuge Michael Müller: „Nein. Ich glaube, da gab es keinen Zusammenhang und auch keine Differenzen, zum Beispiel vonseiten der Brandenburger – – Oder: Von Brandenburger Seite hat ja auch Herr Bretschneider immer eine wichtige Funktion gehabt – mal die eine, mal die andere –, aber im Zusammenhang mit dem gesamten Flughafenprojekt war Herr Bretschneider ja auch immer präsent – oder vonseiten Berlins ja dann über viele Jahre auch der damalige Regierende Bürgermeister Klaus

¹⁴⁶⁶ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 18; auch vor 2017 war der Aufsichtsrat mit Vertretern aus der Wirtschaft besetzt, die jedoch keinen Bausach- oder Projektsachverständigen mitbrachten, vgl. Abschnitt 2.B.I.3.a.

¹⁴⁶⁷ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 11.

¹⁴⁶⁸ Protokoll der 128. Sitzung des Aufsichtsrates am 3.7.2015, I (FBB) Bd. 5, Bl. 146.

Wowereit. Aber da gab es keine Differenzen zwischen Berlin und Brandenburg, und auch nicht mit dem Bund an der Stelle.“¹⁴⁶⁹

4. Entsendung der Senatoren Dr. Behrendt und Dr. Lederer in den Aufsichtsrat

Die Entsendung der Senatoren Dr. Behrendt und Dr. Lederer beschloss die Gesellschafterversammlung am 7. Februar 2017.¹⁴⁷⁰ Die Wahl der beiden Senatoren erfolgte erst in dieser Sitzung und nicht bereits in der Gesellschafterversammlung am 23. Januar 2017, in der die übrigen Aufsichtsratsmitglieder bestimmt wurden. Dies offenbar deshalb, weil im Januar die Frage einer Besetzung des Aufsichtsrats mit externen Experten noch im Raum stand.¹⁴⁷¹

a. Auswahl der Senatoren

Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen wurden die Gespräche über die Besetzung des Aufsichtsrats laut dem Zeugen Dr. Lederer regelmäßig zwischen den Spitzen der angehenden Koalition – Michael Müller, Dr. Klaus Lederer und Ramona Pop – geführt.¹⁴⁷² Die Auswahl der einzelnen Senatoren erfolgte laut Aussage des Zeugen Dr. Behrendt in der Senatssitzung vom 31. Januar 2017.¹⁴⁷³

aa. Senator Dr. Lederer

In Bezug auf die Frage E.9.a. des Untersuchungsauftrages ergab die Vernehmung des Zeugen Dr. Lederer, dass seine Auswahl auf der Grundlage einer qualifikationsbezogenen Verständigung innerhalb der Partei Die Linke erfolgte. Dr. Lederer verwies diesbezüglich auf seine juristischen Vorkenntnisse, die insofern ausschlaggebend gewesen seien.

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Wir haben drei Senatsmitglieder, und unter den drei Senatsmitgliedern gab es eine Verständigung darüber, wer von seiner Qualifikation her am geeignetsten erscheint, und da haben wir uns dann aufgrund meiner juristischen Expertise dafür entschieden, dass ich das mache.“¹⁴⁷⁴

Der Zeuge Dr. Lederer schilderte dem Ausschuss ferner, dass ihn zwar keine spezifische technische Expertise oder berufliche Vorerfahrungen in der Wirtschaft mit Bezug zum Flughafenbau für sein Amt als Aufsichtsratsmitglied qualifiziert hätten.¹⁴⁷⁵ Er habe sich jedoch aufgrund seiner juristischen Ausbildung und den damit zusammenhängenden praktischen Erfahrungen für die Wahrnehmung der Aufgabe als ausreichend qualifiziert gesehen.

¹⁴⁶⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 73.

¹⁴⁷⁰ Protokoll der 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 7.2.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. 66.

¹⁴⁷¹ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 8; vgl. zur entsprechenden Diskussion oben E.V.1.

¹⁴⁷² Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 10.

¹⁴⁷³ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 62.

¹⁴⁷⁴ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 8.

¹⁴⁷⁵ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 11.

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Also in der Tat: Ich bin kein Experte für Großprojekte. Ich kann auch keine Sprinkleranlagen installieren oder dergleichen. Ich habe zwei juristische Staatsexamina. Ich habe promoviert in einem Themenkomplex, der sich mit der Kontrolle öffentlicher Unternehmen beschäftigt, habe mehrere Jahre an der Hochschule für Wirtschaft und Recht hier in Berlin auch zur Kontrolle öffentlicher Unternehmen und zum Recht der öffentlichen Wirtschaft gelehrt, sodass ich mich mit den Rahmenbedingungen und den Rechtsgrundlagen so einer Kontrolle doch recht gut auskenne. Ich fühle mich insofern auch qualifiziert für die Übernahme einer solchen Überwachungstätigkeit, sonst hätte ich es auch nicht gemacht.“¹⁴⁷⁶

In einer fehlenden Praxiserfahrung sah der Senator dementsprechend kein Hindernis für die erfolgreiche Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats. Eine nachteilhafte Politisierung des Aufsichtsrats durch die Neubesetzung am 7. Februar 2017 vermochte der Senator Dr. Lederer nicht zu erkennen.¹⁴⁷⁷

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Also die Trennung der Befugnisse der Geschäftsführung, des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung im Aktienrecht sind ganz klar. Und die Frage, ob die Geschäftsführung ihre Aufgaben ordentlich erfüllt oder nicht erfüllt, also die Plausibilitätsnachfragen, die traue ich mir zu. Das muss man als Jurist auch. Man ist regelmäßig mit unterschiedlichen Sachverhalten konfrontiert und kann durch Nachfragen dann herausbekommen, ob man Dinge für glaubhaft hält, für glaubwürdig hält, ob die plausibel sind, ob sie vollständig dargelegt sind. Das traue ich mir zu.“¹⁴⁷⁸

bb. Senator Dr. Behrendt

Innerhalb der Partei Bündnis 90/Die Grünen fiel die Wahl auf den Justizsenator Dr. Behrendt. Auch er konnte keine beruflichen Erfahrungen aus der Wirtschaft vorweisen, verwies in seiner Vernehmung indes ebenfalls auf seine juristische Ausbildung. Vor seiner politischen Laufbahn habe er sich rechtswissenschaftlich mit der Kontrolle privatisierter Verwaltung beschäftigt. Fragestellungen rechtlicher Kontrolle seien ihm daher nicht fremd.¹⁴⁷⁹

Zeuge Dr. Dirk Behrendt: „Natürlich, der Bau eines Flughafens ist jetzt nicht das Standardprogramm von Juristen, aber Kontrolle, Zielvorgabe, Zielerreichung und auch das eine oder andere haushalterische Finanzielle waren mir jetzt nicht völlig fremd. Ich hatte jetzt natürlich keine Erfahrung in der konkreten Aufsichtsratsstätigkeit. Dann, was Flughäfen angeht – ich weiß gar nicht, ob ich das im Hauptausschuss damals auch mitgeteilt hatte: Meine mündliche Prüfung oder der mündliche Teil meiner Promotionsprüfung beschäftigte sich mit der Festlegung von Flugrouten und dem Rechtsschutz dagegen. Also, da gab es schon einen gewissen Bezug. Das war dann auch vorher hier in Berlin ein großes Thema, als dann plötzlich Flugrouten verändert wurden. Über die Steglitz-Zehlendorfer Stadtteile gab es da

¹⁴⁷⁶ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 5.

¹⁴⁷⁷ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 16 f.

¹⁴⁷⁸ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 11.

¹⁴⁷⁹ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 42 f.

jedenfalls größere Debatten. Das war mir jetzt nicht fremd, wie das passiert und wie man dagegen vorgeht. Das war die Expertise, die ich dort mitbringen konnte.“¹⁴⁸⁰

Der Zeuge Dr. Lederer sagte im Untersuchungsausschuss, ihn habe in Bezug auf die Auswahl des Senators Dr. Behrendt nicht irritiert, dass man sich nicht für die Wirtschaftssenatorin Pop, ebenfalls von der Partei Bündnis 90/Die Grünen, entschieden habe. Diese sei aufgrund ihrer Funktion bereits Mitglied in zahlreichen anderen Aufsichtsgremien, und an der Qualifikation des Senators Dr. Behrendt hätten keine Zweifel bestanden.¹⁴⁸¹

b. Abberufungen der Senatoren aus dem Aufsichtsrat

Die Mitgliedschaft der Senatoren Dr. Lederer und Dr. Behrendt im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft endeten zeitgleich mit dem Rückzug des Regierenden Bürgermeisters aus der Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden nach nur wenigen Wochen. Dabei stand die Abberufung der beiden Senatoren im unmittelbaren Zusammenhang mit der Neubesetzung der Geschäftsführung durch Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup, der zuvor für den Regierenden Bürgermeister Michael Müller die Funktion des Flughafenkoordinators wahrgenommen hatte.¹⁴⁸² Vor diesem Hintergrund habe man nach außen hin ein Signal setzen wollen, um dem Eindruck eines Näheverhältnisses entgegenzuwirken. Dies sei Anlass gewesen, nunmehr insgesamt auf die „Staatssekretärlösung“ zu setzen.¹⁴⁸³ Laut dem Zeugen Dr. Behrendt lehnten außerdem die Gesellschafter Bund und Brandenburg einen Verbleib des Regierenden Bürgermeisters Müller in der Stellung des Aufsichtsratsvorsitzenden angesichts der Berufung von Prof. Dr. Lütke Daldrup in die Geschäftsführung ab.

Zeuge Dr. Dirk Behrendt: „Das war zu viel Berlin, um es mal deutlich zu sagen.“¹⁴⁸⁴

Sowohl der Zeuge Dr. Behrendt als auch der Zeuge Dr. Lederer gaben im Untersuchungsausschuss an, aufgrund der Kürze der Mitgliedschaft nicht an Sitzungen der Fachausschüsse des Aufsichtsrats teilgenommen zu haben.¹⁴⁸⁵

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Also die Frage der Ausschüsse – – Ich sah mich am Anfang noch nicht in der Situation, sofort in alle Ausschüsse zu gehen. Ich war ja nur einen Monat Mitglied. Die Frage, ob das noch gekommen wäre, ist eine müßige, aber wir hatten uns das eingangs durchaus offengehalten. Nur dann war eben nach dem 3.6. Schluss bei mir, und dann stellte sich die Frage nicht mehr.“¹⁴⁸⁶

¹⁴⁸⁰ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 43.

¹⁴⁸¹ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.09.2018, WP 18/3, S. 23.

¹⁴⁸² Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 5.

¹⁴⁸³ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 5, 42.

¹⁴⁸⁴ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 43.

¹⁴⁸⁵ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 47.

¹⁴⁸⁶ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 9.

5. Entsendung von StS Woop und Prof. Dr. Preuß in den Aufsichtsrat

Der Rückzug der Senatoren Dr. Lederer und Dr. Behrendt machte die Nachbenennung der Aufsichtsratsmitglieder für den Anteilseigner Berlin notwendig. Die Wahl fiel auf den CBRE-Manager Prof. Dr. Norbert Preuß und den Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Kultur und Europa, Gerry Woop.

Die Auswahl von Prof. Dr. Preuß stand im Zusammenhang mit der seitens Bündnis 90/Die Grünen bereits ursprünglich präferierten „Expertenlösung“ für den Aufsichtsrat.

Zeuge Dr. Dirk Behrendt: „Und wir haben dann wieder deutlich gemacht – was wir nie anders gesehen haben –, dass wir es gut fänden, wenn im Aufsichtsrat auch Fachleute sind. Dann kam es ja dazu, dass Herr Preuß da in die nähere Auswahl kam.“¹⁴⁸⁷

Das Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß äußerte sich zu seiner Motivation, das Mandat im Aufsichtsrat zu übernehmen, wie folgt:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Ich war, glaube ich, 2015 oder 16 mal hier im Berliner Abgeordnetenhaus auf Einladung der Grünen, um über gescheiterte Projekte zu diskutieren, auch mit politischen, ja. Und da haben wir dann sehr intensiv darüber diskutiert, warum Projekte scheitern, und welche Gründe es gab usw. – Dann hatte ich diese Veranstaltung eigentlich schon wieder vergessen und wurde dann von den Grünen Anfang 2017 angesprochen, ob ich bereit wäre, den Flughafen zu beraten. Dieses Zu-Beraten entpuppte sich dann als Mitglied des Aufsichtsrats, und Sie müssen wissen: Ich bin 20 Jahre lang Vorstandsvorsitzender des Deutschen Verbands der Projektmanager, und uns ist dieses Projekt so ein Dorn im Auge, weil es die gesamte Kompetenz in Deutschland im Projektmanagement zunichte gemacht hat. Und insofern: Aus dieser Motivation heraus habe ich dann der Frau Pop zugesagt, dass ich das mache. Es war also – – ist ja ohnehin ein Ehrenamt. Sie sagte: Reich werden Sie damit nicht! – Das stimmt! – Und insofern war das meine Motivation, hier reinzugehen, und so ist das halt gewesen.“¹⁴⁸⁸

Die Auswahl von Staatssekretär Gerry Woop, der sich zur Übernahme des zweiten Aufsichtsratsmandats bereit erklärte, erfolgte auf Vorschlag des Senators Dr. Lederer.¹⁴⁸⁹ Auch für die Nominierung des Staatssekretär Woop war nicht die fachliche Erfahrung im Flughafenbereich ausschlaggebend.

Der Zeuge Dr. Lederer sagte insofern im Untersuchungsausschuss aus, dass er davon ausgehe, dass sich der Staatssekretär die notwendige Expertise aneignen könne.

Zeuge Dr. Klaus Lederer: „Und was die Expertise vom Europastaatssekretär angeht, da sage ich an der Stelle: Man kann natürlich – und das ist durchaus auch üblich; es gibt ja auch eine Arbeitnehmerbank in so einem Aufsichtsrat – sich Expertise auch erwerben.“¹⁴⁹⁰

¹⁴⁸⁷ Zeuge Dr. Behrendt, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 43.

¹⁴⁸⁸ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 43 f.

¹⁴⁸⁹ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 5.

¹⁴⁹⁰ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 15.

Der Zeuge Woop bestätigte dies und betonte ferner die Bedeutung der Fähigkeit sich die relevanten Informationen „durch Kommunikation und kollegiales Arbeiten“ zusammenzustellen:

Zeuge Gerry Woop: „Das andere sind Erfahrungen, dass man sich in Themen reinarbeiten kann, und dass man – das ist vielleicht der zweite wichtige Punkt neben dem Reinarbeiten – das, was man nicht weiß, durch Kommunikation und kollegiales Arbeiten auch zusammenstellt. Also es war eben wichtig in dieser Mischung mit Herrn Schucht, der viele gute Managementenerfahrungen hat, und mit Herrn Preuß, der ein richtiger Projektextperte ist, gemeinsam immer wieder die Vorbereitung zu diskutieren, welche Fragen wir stellen. Was ist das Interesse Berlins? Wie ist die Lage? Wie schätzen wir das ein? – Also das nachzuvollziehen – ich bin ja sozusagen auch Projektausschussvorsitzender gewesen –, den Menschen mit ihren Kompetenzen ihren Raum zu geben in dem gemeinsamen Ziel, das Projekt natürlich voranzubekommen, aber auch die richtigen kritischen Fragen zu stellen. Das ist das, was ich dort eingebracht habe, wo man Politikwissenschaft oder auch irgendetwas anderes studiert haben kann, aber was sozusagen dann als Grunderfahrung, als Mechanismus eingebracht werden kann.“¹⁴⁹¹

Ferner sei er in fachlicher Hinsicht umfassend eingearbeitet worden:

Zeuge Gerry Woop: „Zur Qualifizierung für diese Tätigkeit selbst gab es weitere Angebote an Schulungen durch die Senatsverwaltung für Finanzen, die ich natürlich wahrgenommen habe. Dazu kommen die üblichen Dinge dessen, was man sich an Eigenlektüre noch zu Gemüte führt, um sich zu qualifizieren, und Onboarding-Gespräche insbesondere im Bereich der Finanzen durch die damalige Geschäftsführerin Frau Fölster. Das komplettierte sozusagen das Bild dann auch zum Status und zu dem, was man dort an Aufgaben wahrnehmen kann und muss.“¹⁴⁹²

Bei den sogenannten Onboarding-Gesprächen handelte es sich um ein Standardverfahren der FBB, welches von der Finanzabteilung in Person von Heike Fölster bei jedem neuen Aufsichtsratsmitglied durchgeführt wurde. Ziel war es, die neuen Aufsichtsratsmitglieder über die Entwicklung bis zur aktuellen Lage des Unternehmens zu unterrichten und die Strukturen und Gepflogenheiten der unterschiedlichen Gremien der FBB näherzubringen.

Zeugin Heike Fölster: „So Onboarding-Gespräche mache ich eigentlich immer, wenn ich einen neuen Aufsichtsrat kriege. Das habe ich auch in den Jahren davor gemacht, weil die Aufsichtsratsmitglieder ja einen ganz anderen Hintergrund meistens haben und mit vielen Dingen gar nicht vorher konfrontiert worden sind – das heißt, in der Regel. Ich habe so einen Ordner gehabt, welche Themen gehe ich durch. Das sind einfach erst mal Organigrammen, Strukturen, was machen wir im Finanzbereich. Ich habe auch immer so einen kleinen Werbeblock da drin gehabt für mich persönlich, wo ich gesagt habe: Was habe ich die letzten Jahre entwickelt, was haben wir gemacht, an welchen Themen haben wir gearbeitet. Und dann sind es eigentlich die Aufsichtsratsunterlagen gewesen, dass wir also die wirtschaftliche Lage durchgegangen sind, dass wir Aufsichtsratsberichte der Vorperiode

¹⁴⁹¹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 15.

¹⁴⁹² Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 4.

durchgegangen sind, dass ich die einfach mal durchgeführt habe: was sind das für Zahlen, was sind die Hintergründe, und warum berichten wir das auch. [...]

Und ich nutze diese Onboarding-Gespräche auch ein bisschen, um so ein bisschen Tuchfühlung aufzunehmen – wie tickt derjenige, was hat er auch für ein wirtschaftliches Verständnis. Zum Beispiel diese Finanzierungsthemen und Moody's, die Hintergründe – warum haben wir das gemacht – sind den meisten einfach nicht bekannt. Die dauern mal eine Stunde und die dauern aber auch mal zwei Tage à vier Stunden, je nachdem wie das auch von der anderen Seite genommen wird, wie viel die wissen wollen.“¹⁴⁹³

Diese Onboarding-Gespräche wurden von einem Großteil der Aufsichtsratsmitglieder intensiv genutzt und wahrgenommen.¹⁴⁹⁴

II. Wahrnehmung der Kontrollfunktion durch den Aufsichtsrat

Der Untersuchungsausschuss setzte sich mit der Entwicklung der Beziehung zwischen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und dem Aufsichtsratsgremium auseinander, die abhängig von den konkreten Personenkonstellationen und dem Projektfortschritt zahlreichen Veränderungen unterlag. Aus den Zeugenvernehmungen und den zur Verfügung stehenden Unterlagen ergaben sich schwerpunktmäßig die Fragestellungen, inwieweit einerseits ggfs. der Aufsichtsrat einen übermäßigen Einfluss auf die operative Tätigkeit der Geschäftsführung genommen haben könnte und ob und inwieweit andererseits der Informationsfluss von Seiten der Geschäftsführung das Gremium hinreichend in die Lage versetzt hat, seine Kontrollfunktion adäquat wahrzunehmen.

1. Einflussnahme des Aufsichtsrats auf das operative Geschäft?

Im Rahmen seiner Vernehmung monierte der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld die zu seiner Zeit in der Flughafengesellschaft praktizierte Funktionsteilung zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat. Insbesondere habe der Aufsichtsrat mit dem damaligen Vorsitzenden Müller sich zu weit in das operative Geschäft hineinbegeben.¹⁴⁹⁵

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Zur Führung der Flughafengesellschaft: Die Aufgaben zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat sind in einer GmbH klar geregelt. Die Geschäftsführung für die Geschäfte, der Aufsichtsrat ist dafür zuständig, Aufsicht zu führen und berät. Die Praxis bei der Flughafengesellschaft sah gleich von der ersten Sitzung an anders aus. Der Aufsichtsrat hielt sich nicht an die klare Trennung zwischen den Funktionen Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung. Der Aufsichtsrat mit seinem Vorsitzenden regierte mehr als Obergeschäftsführung, mischte sich in die Aufgaben der Geschäftsführung und die Personalentscheidung, Organisation Aufbau, Management im Detail ein. Die Organisation, die damals auf meinen Vorgänger zugeschnitten war, wollte ich

¹⁴⁹³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 14.

¹⁴⁹⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 14.

¹⁴⁹⁵ S. dazu auch E.III.2.

verändern zu schnelleren Entscheidungen und Handlungen. Das hätte aber zu Organisation Änderungen geführt, die ich damals ausgearbeitet hatte mit einem externen Consulting-Unternehmen. Leider wurde die Umsetzung vom Aufsichtsrat verweigert. Es durfte nicht verändert werden. Ich konnte nicht einmal Mitarbeiter der zweiten und dritten Führungsebene ersetzen oder austauschen. Ich hätte sie zwar entlassen können, aber keinen neuen wieder einstellen können, entsprechend der Regelungen damals. Und der Aufsichtsrat hat klar gesagt, sie würden keinen Neueinstellungen zustimmen.“¹⁴⁹⁶

Der Zeuge Ralph Struck, der als Vertreter der Arbeitnehmer seit Februar 2017 im Aufsichtsrat saß, bestätigte, dass die Rolle des Aufsichtsrates insbesondere am Ende von Dr. Mühlenfelds Amtszeit mehrfach diskutiert worden sei:

Zeuge Ralph Struck: „Ich weiß nicht, auf welchen Zeitraum er sich da beruft. Ich habe, wie gesagt, das in der Konstellation mit Herrn Mühlenfeld nur zwei Monate erlebt im Aufsichtsrat, würde das aber unterstreichen wollen, dass der Aufsichtsrat, glaube ich, an manchen Stellen deutlich sich als Obergeschäftsführer aufgeführt hat und die Diskussion immer mal wieder aufkam, Kontrollgremium, Beratungsgremium, Sparringspartner für die Geschäftsführung. Die Geschäftsführung ist für das operative Geschäft zuständig. Also die Beobachtung war: In den paar Sitzungen, in denen ich dabei war, war das ähnlich.“¹⁴⁹⁷

Er relativierte seinen Eindruck indes insofern, als dieser sich lediglich aus den Sitzungen ergeben habe, an denen er zum Ende der Amtszeit von Dr. Mühlenfeld teilgenommen habe:

Zeuge Ralph Struck: „Ich kann das nur von der konstituierenden Sitzung Anfang Februar 2017 und von der Sitzung berichten, in der wir uns von Herrn Mühlenfeld getrennt haben. Das heißt, wir reden genau von drei Sitzungen, in denen ich diese Beobachtungen auch gemacht habe und Herrn Mühlenfeld da nicht widersprechen würde.“¹⁴⁹⁸

Darauf angesprochen wies der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Michael Müller die Darstellung von Dr. Mühlenfeld im Ausschuss zurück und berief sich auf die Kontrollfunktion des Aufsichtsrates.

Zeuge Michael Müller: „Es ist Aufgabe eines Aufsichtsrates und erst recht eines Aufsichtsratsvorsitzenden, natürlich bestimmte Dinge zu hinterfragen oder auch zu ermöglichen oder nicht zu ermöglichen. Dazu kommt ja auch noch, dass ich als Aufsichtsratsvorsitzender dann in dieser kurzen Zeit ja auch Vorsitzender des Präsidialausschusses war, das heißt, wo ganz grundsätzliche Anliegen der Gesellschafter auch vermittelt wurden. Und natürlich kann es dann sein – wir sind jetzt im Bereich der Spekulation –, dass Herr Mühlenfeld das dann als Einmischung empfunden hat, aber es ergibt sich aus der Aufgabe – Gesellschafter und Aufsichtsrat –, auf bestimmte Dinge Einfluss zu nehmen. Das Operative, das Tägliche, das er zu verantworten hatte, ist ohne meine Einflussnahme organisiert worden.“¹⁴⁹⁹

¹⁴⁹⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹⁴⁹⁷ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 45.

¹⁴⁹⁸ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 46.

¹⁴⁹⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 76.

Auch weitere Zeugen wollten die Einschätzung, Müller habe als Vorsitzender des Aufsichtsrats eine Art „Obergeschäftsführung“¹⁵⁰⁰ dargestellt, nicht bestätigen. So äußerte sich die Finanzgeschäftsführerin Fölster skeptisch gegenüber dieser Charakterisierung.

Zeugin Heike Fölster: „Ich weiß wirklich nicht, was er damit gemeint hat. Also jeder Aufsichtsratsvorsitzende stellt einem natürlich viele, viele Fragen, die man manchmal nicht mag. Ob man das dann als Obergeschäftsführer bezeichnet, weiß ich nicht.“¹⁵⁰¹

Ebenso teilte das ehemalige Aufsichtsratsmitglied Henkel den von Dr. Mühlenfeld geschilderten Eindruck nicht:

Zeuge Frank Henkel: „Ich kann schon deshalb den Eindruck nicht gewinnen, weil ich nicht weiß, wie sich ein Obergeschäftsführer letztlich aufhält. Wenn damit gemeint ist, dass der Aufsichtsratsvorsitzende vorbereitet in eine Aufsichtsratsitzung geht, dann sage ich das, was ich beim ersten Mal gesagt habe: Diesen Eindruck hatte ich in der Tat von Klaus Wowereit, und diesen Eindruck hatte ich auch von Michael Müller.“¹⁵⁰²

Der Zeuge Dr. Krüger verwies insbesondere auf die politischen Realitäten im Aufsichtsrat:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Also ich kann die Position von Mühlenfeld nachvollziehen. Welcher Geschäftsführer hat es schon gerne, wenn sein Gesellschafter oder seine Aufsichtsgremien ihm in das operative Geschäft reinregieren? Andererseits muss man aber auch zugutehalten, dass, glaube ich, die Komplexität dieses Aufsichtsrates auch in seiner politischen Wirkung und Bedeutung sich Mühlenfeld nicht voll erschlossen hat. Insofern ist das im Nachgang, wie ich finde, etwas müßig, dass dann zu beklagen. Das hätte man, glaube ich, vorher wissen können und vorher wissen müssen, wenn man sich auf die Position des Geschäftsführers der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg begibt.“¹⁵⁰³

a. Anwesenheit von Beschäftigten der Senatskanzlei auf der Baustelle

Im Kontext des Verhältnisses zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung wurde auch die Frage relevant, inwiefern Mitarbeiter des damaligen Flughafenkoordinators in der Senatskanzlei und Aufsichtsratsmitglieds Prof. Dr. Lütke Daldrup auf der Baustelle des BER anwesend waren und ob diese dort möglicherweise auf den operativen Betrieb Einfluss genommen haben könnten.

Ausgangspunkt war insofern die Vernehmung des Zeugen Dr. Mühlenfeld, in deren Verlauf er angab:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Es war auch so, dass Herr Lütke Daldrup seine eigenen Mitarbeiter auf der Baustelle hatte, die dann immer mal nachgesehen haben,

¹⁵⁰⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹⁵⁰¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 40.

¹⁵⁰² Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/10, S. 35.

¹⁵⁰³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 40.

ob auch der Flughafen das Richtige tut. Auch das ist eine eher ungewöhnliche Maßnahme, die aber so vom Aufsichtsrat akzeptiert wurde, und deshalb hat man als Geschäftsführung auch keine Möglichkeit dagegen gehabt.“¹⁵⁰⁴

Sowie im Weiteren:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Also: Der Herr Lütke Daldrup hatte auf der Baustelle eigene Mitarbeiter, die langjährige Erfahrungen aus Bauausschüssen und aus Baubehörden haben, hatten, immer noch haben, immer noch da sind. Also da kann jetzt keiner behaupten, dass er nicht wusste, was der Zustand auf der Baustelle war, speziell Berlin nicht, weil die wirklich im Detail dort involviert waren und in jedem Ausschuss drin waren, auch in vielen Baubesprechungen, an denen ich nicht mal beteiligt war.“¹⁵⁰⁵

Auf Nachfrage, um wie viele Personen es sich gehandelt habe und seit wann diese vor Ort gewesen seien, präzisierte der Zeuge zudem:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die Mitarbeiter haben dort angefangen in einzelnen Sitzungen. Sie waren nicht die ganze Zeit da. Nicht, dass der Eindruck entsteht, die haben dort gebaut. So war es nicht, sondern es waren – Herr Lütke Daldrup hatte einen Stab, und davon waren zwei Mitarbeiter weitgehend jede Woche, aus meiner Sicht, auf Bausitzungen beteiligt. Ob die da in diesen Sitzungen größere Aussagen gemacht haben, sich groß eingemischt haben oder so, weiß ich nicht. In den Sitzungen, die ich geführt habe, war keiner drin. Das hätte ich auch nicht zugelassen.“¹⁵⁰⁶

Die Anwesenheit der angesprochenen Mitarbeiter wurde im Rahmen der Beweisaufnahme durch mehrere Zeugen bestätigt. Der Zeuge Jörg Marks gab an, dass der Wunsch nach der Entsendung von Beschäftigten der Senatskanzlei auf die Baustelle an die Flughafen-gesellschaft herangetragen worden sei. Vorbehalte gegen diese Praxis hätten von seiner Seite nicht bestanden:

Zeuge Jörg Marks: „Ich fand das gut, weil, ich habe nie etwas zu verbergen gehabt. Je mehr Transparenz, umso besser.“¹⁵⁰⁷

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup führte zu diesem Sachverhalt aus, dass er sich durch die Entsendung eigener Mitarbeiter auf die Baustelle einen authentischen Eindruck vom Projekt verschaffen wollte, um auch seiner eigenen Kontrollfunktion intensiv nachzukommen. Er sah darin überdies auch keinen ungewöhnlichen Vorgang.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Dass ein Gesellschafter, der auch ein Aufsichtsratsmandat zu vergeben hat, sich darum kümmert, was auf seiner Baustelle passiert, ist erst mal nicht ungewöhnlich. Und das war ja nun keine gewöhnliche Baustelle, wo man sagt: Da gehe ich mal alle drei Monate vorbei und schaue nach

¹⁵⁰⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13.

¹⁵⁰⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 41.

¹⁵⁰⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 68.

¹⁵⁰⁷ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 10.

dem Rechten! –, sondern das war eine Baustelle, die ja ganz offensichtlich sehr hochproblematisch war. Und ich habe ja das Amt des Flughafenkoordinators übernommen im Jahr 15 irgendwann – ich weiß gar nicht mehr genau, wann das war – und habe dann gesagt: Es macht keinen Sinn, nur sozusagen als Koordinator im Büro zu sitzen, da muss man schon ein bisschen mehr tun.

Deswegen haben wir uns sehr intensiv mit der Baustelle beschäftigt und haben einen eigenen Stab aufgebaut, damals in der Senatskanzlei. Und wir haben eine Verabredung mit dem Unternehmen getroffen, v. a. mit dem damaligen Bauleiter, Herrn Marks, dem obersten Baumenschen des Unternehmens, der ja auch da vielleicht ein bisschen mehr noch im Detail unterwegs war als Herr Mühlenfeld als Geschäftsführer. Und wir haben verabredet, dass zwei meiner Mitarbeiter, die eigenen Bausachverstand haben, an Baubesprechungen alle Woche oder alle 14 Tage teilnehmen, damit wir einen authentischen Eindruck haben, was denn da los ist. – Und so war es auch, und der Eindruck war nicht immer der beste.“¹⁵⁰⁸

Deswegen wurde ihm eine Handvoll Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den Senatsverwaltungen zugeordnet, die vor allem Finanz- und Bausachverstand mitbrachten, um ihn in Ausübung seiner Kontrollfunktion zu unterstützen.¹⁵⁰⁹

Nach seiner Erinnerung habe es jedoch „Spannungen“ zwischen der Geschäftsführung und dem Senat gegeben, die den Grad der Einbindung in den aktuellen Informationsstand betroffen hätten.¹⁵¹⁰

Zeuge Jörg Marks: „Es gab aber Spannungen, das sage ich auch ganz offen, zwischen Geschäftsführung und dem Senat, wie tief die beiden da einzubinden sind. Ich war der Meinung: Volle Transparenz, wir haben nichts zu verbergen.“¹⁵¹¹

aa. Grad der Einbindung

Der Grad der Einbindung der Senatsmitarbeiter in die Projektorganisation ließ sich im Untersuchungsausschuss nicht vollständig aufklären. Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab an, dass die Mitarbeiter „auf sehr tiefer Ebene an vielen der Veranstaltungen beteiligt“¹⁵¹² gewesen seien. Der Zeuge Marks äußerte insofern:

Zeuge Jörg Marks: „Am Anfang waren es, glaube ich, drei Mitarbeiter. Der dritte Mitarbeiter ist mir jetzt nicht mehr präsent. Das waren die Frau Verlohren und der Herr Kellinghaus, die also dann auch immer an den Donnerstagssitzungen – – Donnerstags war im Prinzip immer unsere Managementsitzung, wo wir mit 30, 40 Leuten, je nachdem, zusammengesessen und das gesamte Projekt wöchentlich durchgesprochen haben. Da haben die dann auch teilgenommen. Ich habe mir persönlich auch Mühe gegeben, dass die beiden Kollegen ordentlich auf Stand kamen, damit wir eine gewisse Transparenz haben. Wir haben ja nichts zu verbergen

¹⁵⁰⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 61.

¹⁵⁰⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 61.

¹⁵¹⁰ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 10.

¹⁵¹¹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 10.

¹⁵¹² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 41.

gehabt. Das war eine schwierige Nummer, und wir mussten das möglichst schnell abarbeiten.“¹⁵¹³

Ihnen habe zudem ein eigenes Büro in den Räumen der Flughafengesellschaft zur Verfügung gestanden.¹⁵¹⁴ Die Zeugin Fölster verortete die Mitarbeiter der Senatskanzlei dennoch in einer Beobachterrolle:

Zeugin Heike Fölster: „Also ich weiß, dass sie da gewesen sind, dass sie an vielen Sitzungen teilgenommen haben, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass sie sich eingemischt haben. Ich glaube, die waren eher Beobachter.“¹⁵¹⁵

Der Zeuge Marks gab dagegen an, dass es durchaus einen Austausch über fachliche Themen gegeben habe und etwaige Ratschläge bei ihm auch Gehör gefunden hätten:

Zeuge Jörg Marks: „Na, einige Male. Ich sage mal, die Äußerungen habe ich schon ernst genommen. Am Ende des Tages geht es ja bei solchen Projekten immer auch um Kompromissfindung. Sie können ja nicht die eine Superlösung machen und dann läuft das auf einmal, sondern es geht immer um viele kleine Schritte. Da haben wir natürlich das eine oder andere aufgenommen und haben es auch umgesetzt.“¹⁵¹⁶

Auch der Zeuge Dr. Zacher bestätigte, dass die Mitarbeiter sich in Besprechungsrunden mit dem Finanzbereich informiert hätten:

Zeuge Dr. David Zacher: „Die Mitarbeiter der Senatskanzlei – – Es gibt sogenannte Referentenrunden. Dort haben sie dann die Fragen gestellt. Da haben wir dann auch Rede und Antwort gestanden zu den Berichten, die wir nachher auch im Aufsichtsrat oder auch im Finanz- und Prüfungsausschuss vorgestellt haben. Sonst gab es da keinen weiteren Kontakt. Also das lief alleine zwischen der Senatskanzlei und dem Baubereich ab.“¹⁵¹⁷

Dies wollte der Zeuge Marks indes nicht dahingehend verstanden wissen, dass diese tatsächlich Einfluss auf den Baufortschritt genommen hätten:

Zeuge Jörg Marks: „Ja, ob sie wirklich Einfluss haben? – Die bittere Erkenntnis ist ja, dass bei der Größenordnung dieses Projektes der Einzelne fast kaum Einfluss hatte. Es muss immer als System funktionieren. Da brauchen Sie die Abstimmungen und da muss ein Ordner durch zehn Hände gehen, damit es in Summe funktioniert. Das gilt für eine Auftragserteilung genauso wie für eine technische Lösung. So gesehen: Einfluss wäre aus meiner Sicht zu viel gesagt.“¹⁵¹⁸

¹⁵¹³ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 10.

¹⁵¹⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 50.

¹⁵¹⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 24.

¹⁵¹⁶ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 47.

¹⁵¹⁷ Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 67.

¹⁵¹⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 47.

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup konnte bestätigen, dass diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu keinem Zeitpunkt in das operative Tagesgeschäft eingegriffen haben.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „[...] sie haben keinerlei operative Verantwortung gehabt; sie waren auch nicht ins operative Tagesgeschäft involviert – was man damit meint, dass sie da gearbeitet hätten-, sondern sie haben in Besprechungen als teilnehmende Beobachter teilgenommen.“¹⁵¹⁹

Der Zeuge Karasch führte aus, dass der Wert der Flughafenkoordinationsgruppe darin bestanden hat, die Unterlagen der FBB besser zu würdigen. Dafür hätten die Mitglieder mit bautechnischem Sachverstand an verschiedenen Besprechungsrunden der Flughafen-gesellschaft teilgenommen und der Arbeitsgruppe dann Bericht erstattet.¹⁵²⁰ Überdies hätten sie versucht, ihre Expertise einzubringen, um auch die Unterlagen der FBB für Aufsichtsratssitzungen und die Kommunikation von der FBB zum Land Berlin zu verbessern.¹⁵²¹ Die Kommunikation der FBB unter der Führung von Prof. Dr. Lütke Daldrup mit dem Beteiligungsmanagement sei nach Einschätzung des Zeugen auch intensiver gewesen.¹⁵²²

bb. Kenntnis des Aufsichtsratsvorsitzenden

Der Regierende Bürgermeister Müller bestätigte, dass sich Prof. Dr. Lütke Daldrup in seiner Funktion als Flughafenkoordinator mit seiner Kenntnis einen Stab von Mitarbeitern in der Senatskanzlei zusammengestellt habe. Über deren konkrete Tätigkeit und eine etwaige Einbindung in das Bauprojekt habe er dagegen keine Kenntnis.¹⁵²³

Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger gab dagegen an, dass sich die Anwesenheit von Senatsmitarbeitern auf der Baustelle bis in den Aufsichtsrat „herumgesprochen“ habe.¹⁵²⁴ Er halte das entsprechende Vorgehen für ein „Unding“:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Wenn Mitarbeiter von Herrn Lütke Daldrup als Flughafenkoordinator aus Berlin auf die Baustelle gereist sind, um sich ein eigenständiges Bild zu machen, ohne den Weg über die Geschäftsführung zu gehen, halte ich das für ein Unding, würde ich mir auch als Geschäftsführer, hätte ich mir das nicht bieten lassen. Sondern ich glaube, der Weg der Gremienmitglieder muss auch im Sinne der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung immer über die Geschäftsführung gehen. Wenn Herr Mühlendorf davon überrascht worden ist, dann können Sie doch auch Ihre eigenen Schlüsse daraus ziehen, wie es um das vertrauensvolle Verhältnis zwischen einem Aufsichtsratsmitglied und Flughafenkoordinator und ihm bestellt gewesen sein muss, dass so etwas stattgefunden hat. Aber, das ist aus meiner Sicht halt ein Unding und darf, ehrlich

¹⁵¹⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 62.

¹⁵²⁰ Vgl. Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 55.

¹⁵²¹ Vgl. Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 80.

¹⁵²² Vgl. Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 56.

¹⁵²³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 80 f.

¹⁵²⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 42.

gesagt, in einem vertrauensvollen Zusammenspiel zwischen Aufsichtsgremium und Geschäftsführung nicht passieren.“¹⁵²⁵

b. Differenzen in der Pressearbeit?

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld schilderte, dass er vor allem auch im Rahmen seiner „ersten Gehversuche“ mit der medialen Öffentlichkeit schlechte Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat gemacht habe.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wie allgemein bekannt ist, waren das meine ersten Gehversuche mit der Presse, und da sind natürlich am Anfang nicht immer alle so gelungen gewesen. Das war dann weniger schmerzhaft von der Presse als vom Aufsichtsrat, um es vorsichtig auszudrücken.“¹⁵²⁶

Pressemitteilungen der Geschäftsführung hätten häufig zu Konflikten geführt, während sich der Zeuge Dr. Mühlenfeld eine bessere Zusammenarbeit gewünscht habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Ich weiß nicht, ob es Differenzen waren, auf jeden Fall gab es dann immer erhebliche Wut über die Pressestatements. Man hätte da ja auch zusammenarbeiten und sich gegenseitig helfen können. Das wäre vielleicht manchmal hilfreicher, als dann eine kontroverse Diskussion zu haben.“¹⁵²⁷

Die Darstellung Dr. Mühlenfelds bestätigte der Zeuge Müller auf entsprechende Nachfrage nicht. Vielmehr sei in Bezug auf das gemeinsame Ziel, die Außenkommunikation zu verbessern, ein gemeinsames Verfahren verabredet worden:

Zeuge Michael Müller: „Kann mich da jetzt auch gar nicht an einen Konflikt erinnern, den wir da hatten, weil wir – – Gerade weil wir das ja gemeinsam so eingeschätzt haben, dass beim Thema Kommunikation Dinge verbessert werden müssen, hat es einfach Verabredungen gegeben, wie wir miteinander umgehen. Also ganz konkret: Nach den Aufsichtsratssitzungen gehen wir beide, Herr Mühlenfeld und ich, teilweise mit Herrn Bretschneider oder Herrn Lütke Daldrup noch – – aber wir beide gehen zusammen vor die Presse und berichten aus dem Aufsichtsrat – wir beide.“¹⁵²⁸

Der Zeuge Müller erläuterte ferner, das „Kommunikationsproblem“ der Flughafengesellschaft gleich zu Beginn seiner Aufsichtsratsmitgliedschaft adressiert zu haben.

Zeuge Michael Müller: „Es ist nicht ganz falsch. Ich habe – auch wieder aus der Erinnerung würde ich sagen – gleich zu Beginn in meiner ersten, aber vielleicht in meiner zweiten Aufsichtsratssitzung dann auch – wie gesagt: noch nicht Aufsichtsratsvorsitzender – das schon thematisiert, dass ich glaube, dass es ein Kommunikationsproblem gibt von der Flughafengesellschaft: erstens, weil nicht rechtzeitig und transparent über den Baufortschritt berichtet wird. Es kommt ohnehin

¹⁵²⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 43.

¹⁵²⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 78.

¹⁵²⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 78.

¹⁵²⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 82.

alles raus, es wird ohnehin alles öffentlich, und es wird ohnehin – im Übrigen auch zu Recht – alles öffentlich hinterfragt und diskutiert. Also muss man auch sofort und umfassend und transparent berichten – und nicht im Nachhinein. Zweiter Punkt: Die Flughafengesellschaft hat auch viele positive Dinge bewältigt unter schwierigen Rahmenbedingungen, zum Beispiel in Schönefeld-alt und Tegel. Auch das kann man würdigen. – Also es gibt ein Kommunikationsproblem.“¹⁵²⁹

In diesem Zusammenhang sei auch die Einstellung des Pressesprechers Abbou erfolgt.

Zeuge Michael Müller: „Dann, nachdem Herr Mehdorn weg war und Herr Mühlenfeld im Amt, wurde das Ganze wieder aufgegriffen: Ja, unsere Kommunikation muss sich ändern – mit wem und wie? – Und richtig ist, dass ich dann auch gesagt habe zu Herrn Mühlenfeld: Gucken Sie sich Herrn Abbou an! Gucken Sie, ob Sie mit dem klarkommen! Wenn ja, ist gut, und wenn nicht, ist auch gut. – Und ich habe dann die Rückmeldung bekommen, dass man sich sehr schnell einig ist und sehr schnell gemeinsame Ziele hat und eine Zusammenarbeit starten will.“¹⁵³⁰

Er habe dem Vorsitzenden der Geschäftsführung diese Personalie zwar vorgeschlagen, weil er Abbou grundsätzlich für geeignet gehalten habe. Dabei habe es sich indes nicht um eine Weisung gehandelt:

Zeuge Michael Müller: „[lacht] Nein, wirklich nicht als Weisung! Und so eng bin ich auch nicht mit Herrn Abbou verbunden, sondern ich kannte ihn aus früheren Tätigkeiten für Landesregierung oder Verwaltungen und wusste, dass er so was grundsätzlich kann.“¹⁵³¹

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld bestätigte, dass die Einstellung auf Vorschlag des Aufsichtsratsmitglieds Müller erfolgt sei.¹⁵³² Die Entlassung Abbous habe demgegenüber darauf beruht, dass dieser dem PR-Magazin¹⁵³³ ohne Absprache und unautorisiert ein Interview gegeben habe:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Zu der Entlassung kam es aufgrund des Artikels, den Herr Abbou in diesem sagenumwobenen Papier produziert hat, der weder mit mir abgesprochen noch autorisiert war.“¹⁵³⁴

Der Zeuge Henkel hielt dies für eine nachvollziehbare Reaktion:

Zeuge Frank Henkel: „Ehrlicherweise soll ein Sprecher für ein Unternehmen sprechen. Wenn er das nicht kann, und wenn er sozusagen die Behauptung aufstellt, die er da aufgestellt hat – ich glaube, da ging es darum, kein Mensch glaubt da, mit wachem Verstand, dass das Ding noch mal fertig wird, oder so ähnlich – er hat es etwas blumiger formuliert, genau weiß ich es nicht mehr –, aber wenn ein

¹⁵²⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 79.

¹⁵³⁰ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 79.

¹⁵³¹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 79.

¹⁵³² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 49.

¹⁵³³ PR-Magazin 04/2016 vom 1.4.2016: „Alles kommt raus“.

¹⁵³⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 50.

Pressesprecher nicht in der Lage ist, für ein Unternehmen zu sprechen und im Gegenteil dafür sorgt, dass es schlechte Publicity gibt, dann ist das schon etwas, was ich jedenfalls gut nachvollziehen kann.“¹⁵³⁵

2. Informationsfluss an den Aufsichtsrat

Neben der vermeintlichen Einflussnahme des Aufsichtsrates auf das operative Geschäft wurde im Untersuchungsausschuss andererseits auch thematisiert, ob das Aufsichtsgremium ausreichend informiert wurde. Die Beweisaufnahme ergab, dass sowohl die Zusammenarbeit innerhalb des Gremiums als auch die Kooperation mit der Geschäftsführung einem ständigen Wandel unterlag.

a. Informationsdefizite und Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrates

Der Informationsstand wurde durch die von dem Untersuchungsausschuss als Zeugen vernommenen Aufsichtsratsmitglieder auch in Abhängigkeit von dem jeweiligen Zeitraum der Mitgliedschaft unterschiedlich bewertet.

aa. Entwicklung im Untersuchungszeitraum

Der Zeuge Henkel, der von 2011 bis 2016 Mitglied des Aufsichtsrates war, beschrieb das Verhältnis zwischen der früheren Geschäftsführung unter Hartmut Mehdorn und den Gesellschaftern als schlecht bzw. zerrüttet.¹⁵³⁶

Zeuge Frank Henkel: „Ich hatte vorhin schon erörtert, dass ich, was die Vorbereitung von Gremien betraf, nicht sehr zufrieden war. Bei Herrn Mehdorn war es im Grunde in der Tat – jedenfalls nach meinem Eindruck – schon spürbar, dass es auch mit Blick etwa auf die Gesellschafter schon etwas wie ein – na ja – zerrüttetes oder ein schlechtes Verhältnis gab.“¹⁵³⁷

Bei ihm sei der Eindruck entstanden, dass den Aufsichtsratsmitgliedern „wichtige Unterlagen, die vielleicht entscheidungsrelevant gewesen wären“ im Vorhinein nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt worden seien.¹⁵³⁸ Die entsprechenden Bedenken habe er in einem Schreiben vorgebracht, um so zur Verbesserung der Situation beizutragen.¹⁵³⁹ Die Entwicklung der Kommunikation im Nachgang dieses Schreibens beurteilte der Zeuge zurückhaltend:

Zeuge Frank Henkel: „Ich würde mal sagen, das war ein Prozess, wo das Glas mal halb voll war und mal halb leer, also es war mal ein bisschen besser, und dann ist man wieder in alte Rollen verfallen. Dann hat man es wieder angekündigt, und dann

¹⁵³⁵ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 58.

¹⁵³⁶ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 8.

¹⁵³⁷ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 8.

¹⁵³⁸ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 8.

¹⁵³⁹ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 8.

ist es wieder besser geworden. Also, das war ein Schritt vor, zwei zurück, und in diesem Takt ist man dann verblieben.“¹⁵⁴⁰

Der Zeuge Dr. Krüger, der seit dem Jahr 2013 für das Land Brandenburg im Aufsichtsrat saß, äußerte, dass der Aufsichtsrat insbesondere zu Beginn seiner Tätigkeit im Jahre 2013 kein „homogenes Gebilde“, sondern durch den Status der jeweiligen Aufsichtsratsmitglieder geprägt gewesen sei.¹⁵⁴¹ Vor allem der Zugang zu „Hintergrundinformationen“ habe von der Zugehörigkeit zu einer dieser Gruppen abgehangen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich schildere Ihnen die Strukturen so ausführlich, um Ihnen deutlich zu machen, dass es unterschiedliche Ebenen im Aufsichtsrat mit unterschiedlichen Informationsständen gab. Vieles von dem, was vorher zwischen der Staatskanzlei und der Senatskanzlei sowie den Bundesstaatssekretären besprochen worden war, entzog sich meiner unmittelbaren Kenntnis. Auch die Protokolle der Präsidialausschusssitzungen waren mir als Aufsichtsratsmitglied nicht zugänglich. Erst mit dem Wechsel an der Spitze des Aufsichtsrats zu Rainer Bretschneider im Jahr 2017 zog mehr Transparenz ein, und es gab mehrere Hintergrundinformationen.“¹⁵⁴²

Auf die Frage, ob die politischen Vertreter der Landesregierungen durch die Flughafengesellschaft besser informiert worden seien als die übrigen Aufsichtsratsmitglieder, erklärte der Zeuge Dr. Krüger dementsprechend:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Also ich bin mir ziemlich sicher, dass sozusagen das Informationslevel auf der Ebene zwischen Geschäftsführung und Regierendem Bürgermeister, Ministerpräsident, Ministern und Senatoren ein deutlich höheres war als zum Rest des Aufsichtsrats. Dort sind, glaube ich, im ganz Wesentlichen auch Entscheidungen vorbereitet worden, die der Aufsichtsrat dann in seinem Gremium auch sanktioniert oder entsprechend beschlossen hat.“¹⁵⁴³

Dies habe sich seit der Zeit unter dem Geschäftsführer Mehdorn und insbesondere unter dem Aufsichtsratsvorsitzenden Bretschneider sowie auf Drängen auch des Zeugen selbst deutlich verbessert.¹⁵⁴⁴ Wenngleich man im Aufsichtsrat stets „sehr kollegial miteinander umgegangen“ sei¹⁵⁴⁵, habe dieser sich inzwischen zu einem auch in fachlicher Hinsicht „als Kollegialorgan diskutierende[n] Gremium“ entwickelt:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Aber diese Aufsichtsratsbesetzungen unter der Ägide von Klaus Wowereit, auch dann mit Hartmut Mehdorn – da war es – das haben die beiden fast im Alleingang gemacht. Und das hat sich heute in dem Aufsichtsrat völlig verändert. Wir haben heute ein als Kollegialorgan diskutierendes Gremium, was auch mit der Bereicherung durch den Sachverstand, der seitens der Berliner Bank mit eingeführt worden ist, also ich sage mal ganz speziell Gerry Woop, ich sage auch ganz speziell Preuß und auch Boris Schucht. Dass das zu einer

¹⁵⁴⁰ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 9.

¹⁵⁴¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 4.

¹⁵⁴² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 4 f.

¹⁵⁴³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 13.

¹⁵⁴⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 32.

¹⁵⁴⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 32.

deutlichen – jetzt mal auch von der –, sehr viel professioneller in der Arbeitsatmosphäre geworden ist, mit Blick auf die Baustellenthematiken. Und das hat der Arbeit im Aufsichtsrat eigentlich nur gut getan.“¹⁵⁴⁶

Dies bestätigte auch der Zeuge Ralph Struck, der als Vertreter der leitenden Angestellten seit Februar 2017 für die Arbeitnehmer im Aufsichtsrat sitzt.

Zeuge Ralph Struck: „Also, ich habe dem Aufsichtsrat, dem restlichen Aufsichtsrat, oder der Geschäftsführung gegenüber keine Befindlichkeiten, kein Misstrauen. Ich empfinde die Sitzungen als konstruktiv, als offen. Wir haben eine Diskussionskultur geschaffen, die vernünftig ist, die manchmal sehr kontrovers ist. Das liegt aber auch in der Natur der Sache. Deswegen kann ich das nicht vollumfänglich teilen.“¹⁵⁴⁷

Auch der Zeuge Rößler, der als Arbeitnehmervertreter bereits seit 2003 ein Aufsichtsratsmandat innehat, kritisierte den Informationsfluss an den Aufsichtsrat in der Vergangenheit, bewertete die Entwicklung seither aber ebenfalls als positiv. Früher hätten indes die Unterlagen aus den vorbereitenden Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrates teilweise erst zwei Tage vor der entsprechenden Aufsichtsratssitzung vollständig vorgelegen, und die persönliche Vorbereitung sei in der Folge schwierig gewesen.¹⁵⁴⁸ Inzwischen habe sich das auf Drängen des Aufsichtsrates gebessert:

Zeuge Holger Rößler: „Unterschiedlich, und es war in der Vergangenheit manchmal auch problematisch und ist dann dementsprechend auch kritisch angemerkt worden und führte auch öfter zu Diskussionen der besseren Organisation. Mittlerweile ist es eigentlich fast schon in dem Bereich, wo man es sich wirklich wünscht.“¹⁵⁴⁹

Der Zeuge Dr. Krüger gab dagegen an, dass die Berichte zwar überwiegend rechtzeitig vorgelegen, aber zum Sitzungszeitpunkt teilweise nicht mehr den aktuellen Stand auf der Baustelle wiedergegeben hätten.¹⁵⁵⁰ Dass der Aufsichtsrat Informationen über aktuelle Entwicklungen dadurch teilweise aus der Presse erhalten habe, beschrieb der Zeuge als einen „unbefriedigenden Zustand“.¹⁵⁵¹ Dies habe sich indes aufgrund der Kritik seitens des Aufsichtsrates gebessert, sodass das Gremium inzwischen mit Rundmails der Geschäftsführung tagesaktuell unterrichtet werde:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Also sicherlich richtig ist, dass nach dem Wechsel in der Geschäftsführung als auch an der Spitze des Aufsichtsrats sich die Informationspolitik gegenüber den Aufsichtsräten verbessert hat. Ob sie ausreichend war – das ist dann immer die Beurteilung, ob das Glas halb voll oder halb leer ist. Aber wir haben als Aufsichtsräte immer darauf gedrungen, dass über den Fortschritt auf der Baustelle, dass über Probleme auf der Baustelle doch bitte die Flughafengesellschaft, die Geschäftsführung die Aufsichtsräte zeitnah unterrichten sollte. Mit Blick auf die jeweiligen Aufsichtsratssitzungen müssen Sie wissen, dass die jeweiligen Managementberichte mit einem Vorlauf von mehreren Wochen

¹⁵⁴⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 74.

¹⁵⁴⁷ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 4.

¹⁵⁴⁸ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 67.

¹⁵⁴⁹ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 81.

¹⁵⁵⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 35, 75.

¹⁵⁵¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 12.

gefertigt wurden. Das heißt, wir hatten nie eigentlich den tagesaktuellen Stand in der Beratung, was sicherlich, glaube ich, in Anbetracht der Komplexität und der Herausforderung dieser Baustelle notwendig gewesen wäre. Dieses ist dann insbesondere mit kurzfristigen Rundmails von Herrn Lütke Daldrup deutlich sozusagen besser geworden. Aber der Informationsbedarf mit Blick darauf, dass es, glaube ich, kein Projekt gibt, das so in der Öffentlichkeit stand und steht wie der BER, wo wir als Aufsichtsräte, glaube ich, zum Teil mehr Informationen aus den Tageszeitungen entnehmen konnten als von der Flughafengesellschaft – das, gebe ich gerne zu, war auch für mich ein unbefriedigender Zustand.“¹⁵⁵²

Der Zeuge Woop bezeichnete den entsprechenden Vorlauf als „prozessbedingt“ und bestätigte, dass die Geschäftsführung versucht habe, den ambivalenten Anforderungen durch spätere Aktualisierungen zu genügen:

Zeuge Gerry Woop: „Ja, dieser Abstand von der Erstellung bis zu unserer Sitzung ist beträchtlich, aber prozessbedingt. Wir wollten ja die Unterlagen vernünftig studieren, also drei Wochen vorher haben. Wenn sie aber dann erstellt werden durch die Arbeitsbereiche der GmbH, dann die Leiter nach oben gehen zu den Verantwortlichen und sie dann zusammengefasst werden bei der Geschäftsführung und dann noch mal begutachtet werden, kann man sich vorstellen, dass vor den drei Wochen noch mal ein beachtlicher Zeitraum liegt, und das führt bei der – zum Glück – Dynamik auch der Bauprozesse dann doch zu Veränderungen zum Status. Dem ist die Geschäftsführung insofern dann auch begegnet, dass sie aktuellere Aussagen gemacht hat. [...] Wie gesagt: Das ist eine ambivalente Sache, weil, wir wollten es ja gern lesen in der Zeit, uns vorbereiten, deswegen braucht man es so zeitig, und dann hat man das Aktualisierte bekommen, aber wenn man zu viel Aktualisiertes bekommt, ist es auch nicht ganz einfach. Da muss man dann einen Tag vorher noch mal gucken: Wie kann ich diese Präsentation – – Was ist denn jetzt davon wichtig?“¹⁵⁵³

Zugleich berichtete er insgesamt von einer Verbesserung des Berichtswesens während seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat, insbesondere hätten Termine transparenter nachverfolgt werden können, weil in den neuen Berichten Vergleiche zum Stand im vorhergehenden Bericht angestellt worden seien.¹⁵⁵⁴

Das Aufsichtsratsmitglied Ralph Struck sah sich dagegen insgesamt nicht aufgrund mangelnder Informationen in der Wahrnehmung seines Mandats beeinträchtigt:

Zeuge Ralph Struck: „Ganz klar: Ja, das fühle ich mich – nicht nur durch die Aufsichtsratssitzung, sondern auch durch die vorbereitenden Ausschüsse, das heißt, den Finanz- und Prüfungsausschuss, in dem ich dabei bin, den Projektausschuss und das Baufachgespräch, und selbst da ist es nicht nur immer eine Bringschuld der Geschäftsführung, sondern auch eine Holschuld des Aufsichtsrates, Fragen, die aus meiner Sicht nicht umfangreich beantwortet sind, abzufordern. Und das geschieht dann dementsprechend auch.“¹⁵⁵⁵

¹⁵⁵² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 12.

¹⁵⁵³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 31.

¹⁵⁵⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 35.

¹⁵⁵⁵ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 10.

Ein Zeuge beschrieb auch negative Konsequenzen für ihn als Angestellten der FBB aufgrund seiner Ablehnung der Berufung eines vierten Geschäftsführers:

Zeuge [...]:¹⁵⁵⁶ „Ich habe keine – – Und das sage ich auch, dass sowohl Sprecherausschuss als auch Aufsichtsratsmandat im Moment ein Schutz sind, dass ich da nicht wirklich personelle Konsequenzen zu spüren bekomme, aber die Form – ich nenne es mal so ein bisschen polemisch – Liebesentzug, das spürt man natürlich [...].“¹⁵⁵⁷

Weiter führte er aus:

Zeuge [...]:¹⁵⁵⁸ „Also wenn Ihnen jemand sagt: Nur, weil Sie zu blöd sind, das zu verstehen, haben Sie das verhindert. –, das ist das schon etwas, wo ich sage – – Und wenn danach ein Jour Fixe eingestampft wird und an jemand anders übergeben wird, dann empfinde ich das schon so ein bisschen als Liebesentzug. [...].“¹⁵⁵⁹

Das Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß beurteilt die Berichterstattung zu Beginn seiner Tätigkeit im Aufsichtsrat als unzureichend, lobte aber die positive Entwicklung:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Die Berichterstattung zu dem Zeitpunkt des Beginns meiner Aufsichtsrats Tätigkeit und des Beginns der Geschäftsführung von Herrn Lütke Daldrup - - waren die Berichte, ich sage mal Nebelkerzen. Da standen so viele Informationen drin, die aber eigentlich gar nicht schlüssig waren, weil sie natürlich auf einer unrealistischen Grundlage waren, weil der Terminplan einfach völlig unrealistisch war. – Also da gab es eine ganze Reihe an Unwägbarkeiten, die sich im Laufe der Zeit aber dann auch in die richtige Richtung entwickelt haben.“¹⁵⁶⁰

bb. Vorbereitung auf Berliner Seite und Referentenrunde

Bei den Berliner Vertretern im Gremium ist nach Zeugenschilderung das Informationsniveau durch eine gemeinsame Vorbereitung der anstehenden Aufsichtsratssitzungen sichergestellt worden:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Und die Zusammenarbeit der Berliner Delegationen, die nach meiner Wahrnehmung vorher schon gut war, war danach noch mal intensiver und auch durch – ich habe das schon erwähnt – zum Beispiel Klausursitzungen gekennzeichnet und intensiven Vorbereitungssitzungen gekennzeichnet, gegenüber – in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen, und zusätzliche Expertengespräche, auch in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen.“¹⁵⁶¹

Auch der Zeuge Woop führte diesbezüglich aus:

¹⁵⁵⁶ Anonymisierung zum Schutz persönlicher Daten aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses.

¹⁵⁵⁷ Zeuge [...], Wortprotokoll der Vernehmung vom [...], WP 18/[...], S. 73 f.

¹⁵⁵⁸ Anonymisierung zum Schutz persönlicher Daten aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses.

¹⁵⁵⁹ Zeuge [...], Wortprotokoll der Vernehmung vom [...], WP 18/[...], S. 74.

¹⁵⁶⁰ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 45.

¹⁵⁶¹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 6.

Zeuge Gerry Woop: „Ich bin zwar in der politischen Ebene und habe Referenten und Mitarbeiter, aber ich habe ja beschrieben, dass wir zum Beispiel in Berlin durch diese Jours fixes und durch die Vorbereitungen, durch die Abstimmungsgespräche, die Verteilung der Stimmen alle den gemeinsamen, den gleichen Kenntnisstand hatten. Und den hat man herstellen können, unabhängig davon, ob man jetzt aus der Politik oder aus einem anderen Feld in den Aufsichtsrat kommt. Wie das die Brandenburger im Konkreten gemacht haben, kann ich natürlich nicht beurteilen.“¹⁵⁶²

Der Zeuge Karasch führte aus, dass das Teilnehmungsmanagement die Mitglieder des Aufsichtsrates für ihre Aufgaben in Form von Stimmen vorbereitet haben. Darüber hinaus sind die Vorbereitungsphasen genutzt worden, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft zu befragen.¹⁵⁶³

Der Zeuge Woop betonte darüber hinaus die Bedeutung der fachlichen Vorbereitung der Sitzungen durch eine gesonderte sog. „Referentenrunde“:

Zeuge Gerry Woop: „Die Referentenrunde spielt eine Rolle nach meiner Erinnerung, fällt mir gerade ein. Da gab es Akteure im Aufsichtsrat, die die Referentenrunde eher nicht haben wollten. Wir haben dafür plädiert, die Referentenrunde aufrechtzuerhalten, weil sie immer ein wichtiges Moment in unserem Vorbereitungsprozess dargestellt hat und auch viel Expertise zusammengebracht hat, von der wir dann profitiert haben. Deswegen war das wichtig, eher zu ergänzen. Arbeitnehmer haben dann ja auch einen Vertreter in diese Referentenrunde reingeschickt. Die haben ja nicht diese Struktur wie wir jetzt in den Verwaltungen, aber haben das dann auch gemacht, und das fand ich auch richtig und gut, dass sie eher reinkommen, als dass wir die Referentenrunde aufgeben. Das ist ein Punkt gewesen, den wir da diskutiert haben und der dann so aufgegriffen worden ist, dass wir das erhalten.“¹⁵⁶⁴

Aus einem Vermerk der Senatsverwaltung für Kultur und Europa vom 8. Mai 2019 geht hervor, dass sich zumindest aus Sicht der Verwaltung der Eindruck manifestiere, dass die Flughafengesellschaft jene Referentenrunde nicht mehr benötige und an der umfassenden Information der Aufsichtsratsmitglieder nicht mehr interessiert gewesen sei. So habe sich die Geschäftsführung zwar bereit erklärt, eigene Mitarbeiter in die Runde zu entsenden, um zu den Bereichen Finanzen/Budgets Auskunft zu geben. Einer Bitte der Verwaltung, im Rahmen der Referentenrunde auch mit Mitarbeitern zu sprechen, die zum Projekt BER Auskunft geben können, wurde jedoch nicht nachgekommen. Im Ergebnis war die Verwaltung der Ansicht, dass ohne Referentenrunde eine sachgemäße Vorbereitung der Sitzungen des Projektsausschusses sowie des Aufsichtsrates bezüglich wichtiger Projektfragen nicht möglich gewesen wäre und aufgrund der damaligen kritischen Situation des Projekts auch nicht angemessen erschienen sei. Diese Bedenken seien der Flughafengesellschaft auch kommuniziert worden.¹⁵⁶⁵

¹⁵⁶² Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 13.

¹⁵⁶³ Vgl. Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 50.

¹⁵⁶⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 28.

¹⁵⁶⁵ IV (SenKultEuropa) Bd. 28, Bl. 11 f.

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup beschrieb, dass im Aufsichtsrat zu wenig diskutiert und zu viel Verantwortung durch die Aufsichtsratsmitglieder an die Referentenrunde „abdelegiert“ worden sei:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Es sind mehrfach Fragestellungen aufgekommen, wie sich eigentlich die Organverantwortungen darstellen. Es gibt drei Organe, die relevant sind: Das ist der Aufsichtsrat, die Gesellschafter und die Geschäftsführung. Und dass zum Teil in der Vergangenheit die Organverantwortung im Aufsichtsratsbereich ein Stück weit an die Referenten abdelegiert worden ist, ist ein eher problematischer Prozess ... [unverständlich – gesellschaftsrechtlicher?] Art. Das ist das Thema, wo eigentlich die entsprechenden Verhandlungen zu führen sind. Sie sind nämlich im Aufsichtsrat zu führen und nicht in Referentenrunden.“¹⁵⁶⁶

b. Einrichtung der Baufachgespräche

In der Amtszeit des Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup wurden auf Initiative des Aufsichtsrates die sog. „Baufachgespräche“ etabliert, die der Vorbereitung und Ergänzung des Projektausschusses dienten.¹⁵⁶⁷

Der Zeuge Prof. Dr. Preuß erklärte den Grund seiner Initiative mit dem Bedürfnis der Aufsichtsratsmitglieder, auch mit den Verantwortlichen der FBB unterhalb der obersten Führungsebene zu sprechen.

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Es begann eigentlich damit, dass ich nach Einsatz meines Mandats mit dem Herrn Schucht zusammen gesagt habe: Wir wissen zu wenig über das Projekt, und wir brauchen gewissermaßen eine Art Einstieg, indem wir also nicht nur mit Herrn Lütke Daldrup sprechen, sondern dass wir auch ein Forum bekommen, um mit den Verantwortlichen für diese einzelnen Gewerke auch zu sprechen, ob das Sprinkler waren, ob das Türen waren. – Uns ging es also darum, den Verantwortlichen mal ins Auge zu schauen und Fragen zu stellen.“

Und das war eigentlich der Beginn, der von den Beteiligten auf Flughafenseite auch sehr positiv aufgenommen wurde, weil sie dann das erste Mal auch selber ein Forum hatten, mittelbar auch Auskunft zu geben. Uns ging es ja darum, die Leute mit zu beurteilen. Weil, Projekte scheitern, sage ich mal, nicht nur über Fehler, sondern auch über die Unzulänglichkeit handelnder Personen, und insofern haben wir uns da ein Bild von den Leuten verschafft. Und aus diesen Ansätzen heraus hat sich dann eine gewisse Kontinuität ergeben, weil, ich hatte dann auch, ich hatte die Notwendigkeit gesehen, dass man ergänzend zum Projektausschuss eigentlich irgendetwas machen müsste. Und das waren dann diese Baufachgespräche, die nur temporär und eigentlich auch nicht offiziell, wenn Sie so wollen, eingeführt wurden.“¹⁵⁶⁸

¹⁵⁶⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 20.

¹⁵⁶⁷ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/10, S. 22.

¹⁵⁶⁸ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 38 f.

Die Zeugin Dr. Sudhof erläuterte, dass es sich dabei um ein Format gehandelt habe, in dem das „Erkenntnisdelta“ zwischen den formellen Aufsichtsratssitzungen und den informellen Fragen habe geschlossen werden sollen:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Die Baufachgespräche waren ein inoffizielles Format, das aus der Berliner Delegation heraus entwickelt wurde. Und zwar ging es darum, anhand der Aufsichtsratsvorbereitungen, insbesondere der technischen Aspekte der Aufsichtsratsvorbereitungen – da ging es weniger um Finanzfragen –, der technischen Aspekte der Aufsichtsratsvorbereitungen ein Gespräch mit dem mittleren Management der Flughafengesellschaft zu führen. Das war ein inoffizielles Format. Es konnte direkt gefragt werden: Frau X, Herr Y, wie ist das jetzt zu verstehen mit den Dopplerkästen? Können wir da mal hingehen und uns das mal angucken? Es war ein pragmatisches Format, weil zwischen dem formalen Format des Aufsichtsrates und den ganz unformalen Fragen ein Erkenntnisdelta war, und dieses musste geschlossen werden.“¹⁵⁶⁹

In diesen Gesprächsrunden hätten laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup „allen interessierten Aufsichtsräten“ die gesamte Projektleitung, die Leitung der Kompetenzteams für die einzelnen technischen Anlagengruppen, die Projektsteuerung sowie weitere technische Fachleute zum Austausch zur Verfügung gestanden.¹⁵⁷⁰ Das konkrete Format sei gemeinsam mit dem Aufsichtsrat ausgearbeitet worden:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben dann den Rahmen festgelegt, welche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daran teilnehmen sollen. Wir haben uns dazu entschieden, die Projektsteuerung zu beteiligen. Wir haben uns dazu entschieden, die Kompetenzteamleiter für die einzelnen Anlagegruppen, soweit sie relevant sind, an den Gesprächen zu beteiligen. Und die Aufsichtsgremien haben dann in Vorgesprächen mit mir, einige Aufsichtsräte, die das vor allen Dingen im Blick hatten, haben in Vorgesprächen mit mir dann besprochen, welche Themen in der nächsten Sitzung besonders im Fokus stehen sollten. Wir haben das dann auf Unternehmensseite aufbereitet und haben den Aufsichtsgremien zu den Fragestellungen, die aufgeworfen sind, versucht, die Informationen zu vermitteln. Und dann ist im Gespräch die Information weiter vertieft worden. Also, es gab dann einen geregelten Arbeitsprozess, der diese Baufachgespräche, die, glaube ich, sechs-, sieben- oder achtmal stattgefunden haben im letzten Jahr, zum Gegenstand hatten. Und wir haben auch etwas verschiedene Schwerpunkte immer gehabt, je nachdem, was aktuell auf der Baustelle besonders im Fokus stand.“¹⁵⁷¹

Zum Inhalt der Gespräche äußerte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, dass dort in einer für ein Aufsichtsgremium eher untypischen Tiefe „sehr detailliert bauliche Fachfragen erörtert“ worden seien:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben uns da beispielsweise sehr detailliert über Funktionsorganigramme, Funktionsschemata unterhalten für eine übergeordnete Brandfallsteuerungsmatrix, über die einzelnen Prüfschritte. Wir haben das in einer Detaillierung erörtert, was für ein Aufsichtsgremium eher untypisch ist.“

¹⁵⁶⁹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 7 f.

¹⁵⁷⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 21.

¹⁵⁷¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 45.

Das ist sicher eine neue Qualität auch der Diskussion, die entstanden ist, weil sehr vertiefend fachliche Fragestellungen erörtert werden, die sich in der Erörterung auf die kritischen Gewerke beziehen.“¹⁵⁷²

Der Zeuge Dr. Krüger bestätigte, dass man sich sehr intensiv mit Details der Baustelle auseinandergesetzt habe:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Man hat nachgefragt bei den unterschiedlichen Anlagengruppen – Stichwort: Sicherheitsbeleuchtung, Sicherheitsstromversorgung, Kabelgewerke – sehr tief im Detail, wo normalerweise von der Ausbildung her, die Aufsichtsräte sind ja keine Bauingenieure, Baufachleute oder was auch immer, aber wir haben uns im Grunde genommen eigentlich weit über das, was einem Aufsichtsrat in einem solchen Gremium überhaupt zuzumuten ist, intensiv mit den letzten Details dieser Baustelle beschäftigt. Gerry Woop und ich sind durch Kabelschächte gekrochen, um uns anzugucken, wie da die Problemlage ist, um sozusagen nicht nur abstrakt, sondern wirklich anschaulich ein Verständnis für die Problemlage dieses Flughafens zu bekommen. Und ich kann, glaube ich, sowohl für den Kollegen Preuß als auch den Kollegen Schucht und alle anderen in Anspruch nehmen, dass wir in einem Ausmaß, das eigentlich weit über die Verpflichtung eines Aufsichtsrates in der Wahrnehmung seines Mandates, hinausgegangen sind, uns da für diese Baustelle engagiert haben, um die Fertigstellung dann auch entsprechend unterstützend und begleiten zu können“¹⁵⁷³

Neben der unterschiedlichen Besetzung und der größeren Detailtiefe sah der Zeuge Woop einen wesentlichen Unterschied zwischen dem Projektausschuss und den Baufachgesprächen darin, dass die Baufachgespräche nicht protokolliert worden seien:

Zeuge Gerry Woop: „Das hat, meine ich, auch die Gesprächsatmosphäre erleichtert. Sie haben dort Mitarbeiter sitzen, die üblicherweise nicht in Aufsichtsräten oder Ausschüssen agieren und Auskunft geben müssen, und wenn die anfangen, genauer nachzudenken, was sie nach Protokoll dann dort sagen, halten sie sich vielleicht zurück. Nicht, dass ich da revolutionär andere Ergebnisse in den Aussagen erwarten würde, aber es wäre einfach wahrscheinlich eine andere Situation, würde ich annehmen. Wir haben das Format deshalb so gewählt, dass wir dort so einen Austausch machen konnten, der uns geholfen hat, den wir transparent gestaltet haben – war ja aufsichtsratsoffen – und über den wir auch im Ergebnis informiert haben. Das war für alle Beteiligten in Ordnung. Wir sind schlauer geworden. Das war, glaube ich, das Ziel, und dafür brauchten wir auch nicht das Protokoll, weil das, was ich im Protokoll haben wollte – um das als Erfahrung auch zu sagen –, das habe ich im Aufsichtsrat gefragt und habe es dann dort im Protokoll unterbringen können, wenn es um diese Dinge ging.“¹⁵⁷⁴

Nach Einschätzung der Zeugin Dr. Sudhof habe es sich insgesamt um ein „produktives“ und „erfolgreiches“ Format gehandelt, in dessen Rahmen auch die mittlere Managementebene in die Lage versetzt worden sei, Einschätzungen und Informationen „direkt zu geben“.¹⁵⁷⁵

¹⁵⁷² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 35.

¹⁵⁷³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 57.

¹⁵⁷⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 22.

¹⁵⁷⁵ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 8.

Deshalb habe sich auch der „Rest des Aufsichtsrats“ zunehmend für diesen Gesprächskreis interessiert und daran auch teilgenommen.¹⁵⁷⁶

3. Institutionalisiertes Berichtswesen

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup erläuterte dem Untersuchungsausschuss, wie die Geschäftsführung gegenüber dem Aufsichtsrat berichtet. Es gebe einerseits einen Managementbericht, in dem Informationen aus dem ganzen Unternehmen zusammengetragen würden und der durch den Vorsitzenden der Geschäftsführung dem Aufsichtsrat vorgestellt werde.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Fangen wir mal oben an: Der Managementbericht ist ein erster, wesentlicher Punkt, der auch vom Vorsitzenden der Geschäftsführung im Aufsichtsgremium vorgetragen wird. Das ist ein Bericht, wo aus den einzelnen Abteilungen des Unternehmens – Commercial, Aviation, Bau, Technik, Risikomanagement etc. – Informationen zusammengetragen werden. Die werden von einer Gremienmanagementorganisation im Unternehmen zusammengefasst in einer Vorlage. Sie werden von mir vor Versand der Vorlage komplett gelesen. Es gibt im Regelfall von mir auch noch Anmerkungen, Ergänzungswünsche zu diesen Vorlagen. Die werden dann in der Organisation bearbeitet. Final wird der Managementbericht dann in der Geschäftsführung kurz vorm Versand der Unterlagen beraten und beschlossen.“¹⁵⁷⁷

Darüber hinaus gebe es eine Vorlage, die sich mit dem BER befasse und die durch die Projektleitung gemeinsam mit anderen Dienstleistern wie der Projektsteuerung erarbeitet werde. Diese Vorlage stelle in der Regel den Stand des Projekts einen Monat vor der Aufsichtsratssitzung dar, um einen rechtzeitigen Versand zu gewährleisten, und werde gegebenenfalls kurzfristig um aktuelle Informationen ergänzt.¹⁵⁷⁸ Entsprechend äußerte sich der Zeuge Göbel von der Projektsteuerung hinsichtlich des Informationsflusses zum Aufsichtsrat:

Zeuge Steffen Göbel: „Nein, die gehen über die Geschäftsführung an den Aufsichtsrat. Also, wir erstellen unseren Aufsichtsratsbericht. Den sprechen wir mit der Geschäftsführung durch, und dann – – Das nennt sich bei der FBB Gremienmanagement. Das ist so ein Prozess, wo die ganzen Aufsichtsratsgeschichten geregelt werden. Sechs Wochen vor dem AR kriegt der AR den Bericht. Das hat natürlich immer den Nachteil, dass der, wenn der AR dann wirklich tagt, nicht mehr aktuell ist. Deswegen haben wir – was heißt „wir“? Das ist Quatsch, Prof. Lütke Daldrup eingeführt – in der Präsentation, die dann gehalten wird, parallel zu uns jetzt hier gerade zum Beispiel, da aktualisieren wir das noch mal eine Woche vorher. Also, die haben zwar einen sechs Wochen alten Bericht, aber dann eine aktuelle Präsentation im AR sozusagen, weil, in sechs Wochen passiert ja relativ viel.“¹⁵⁷⁹

¹⁵⁷⁶ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 8.

¹⁵⁷⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 34.

¹⁵⁷⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 34.

¹⁵⁷⁹ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 17.5.2019, WP 18/13, S. 26.

Anfragen des Aufsichtsrats seien grundsätzlich über die Geschäftsführung zu stellen. Dies sei das offizielle Verfahren und bedeute nicht, dass es in der Folge nicht zu persönlichem Austausch zwischen Aufsichtsratsmitgliedern und Mitarbeitern der Flughafengesellschaft komme. Ob darüber hinaus ohne seine Kenntnis Kommunikation stattfindet:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Die Frage ist für mich jetzt schwer zu beantworten. Ich weiß nicht, ob das Einzelnen passiert. Mit den Medien passiert das ganz offensichtlich, weil ja immer wieder Informationen aus dem Unternehmen, mit welchem Wahrheitsgehalt auch immer, sozusagen an die Öffentlichkeit geraten. Das kann man ja laufend beobachten. Ich gehe im Kern davon aus, soweit ich das weiß, dass die Aufsichtsräte, wenn sie Fragestellungen haben, sich an mich wenden und ich sie entweder weiterleite oder die Fragen direkt beantworte. Es kann auch in einem geregelten Unternehmensprozess nicht so sein, dass eine völlig unregelte Organkommunikation herrscht. Ich will aber trotzdem deutlich machen, dass uns an Transparenz sehr viel liegt. Es gibt hier keine Zensur. In den Baufachgesprächen kann jeder sein Problem vortragen, wenn er eines hat. Und das Gespräch ist ein sehr offenes Gespräch, was davon getragen ist, die Informationen, so, wie sie sind, zu vermitteln. Und auf der Baustelle, wenn ich mit den Aufsichtsräten über die Baustelle gehe, trägt in der Regel nicht der Vorsitzende der Geschäftsführung vor, sondern die Mitarbeiter tragen aus den einzelnen Anlagen, Kompetenzgruppen ihre Themen vor und die diskutieren sie mit den Aufsichtsräten.“¹⁵⁸⁰

4. Evaluierung durch das Deutsche Institut für Effizienzprüfung

Auf Anregung des neuen Aufsichtsratsvorsitzenden Rainer Bretschneider wurde im Jahr 2018 eine Evaluierung der Arbeit des Aufsichtsrates durch das Deutsche Institut für Effizienzprüfung durchgeführt. Der Zeuge Dr. Krüger beschrieb die Ziele der Initiative in seiner Vernehmung:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Das war eine Idee von dem neuen Aufsichtsratsvorsitzenden Rainer Bretschneider, mal die Arbeit des Aufsichtsrates evaluieren zu lassen. Ein kluger Vorschlag, sich mal selbst die Karten zu legen: Was beschwert uns? Was muss besser werden? Wie definieren wir die Verhältnisse in der Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung und, und, und. Insofern gab es eine einhellige Zustimmung zu diesem Effizienzgutachten. Und ich fand – die Professionalität, mit der Ruhwedel das dann initiiert hat, fand ich ausgesprochen bemerkenswert.“¹⁵⁸¹

Sinn und Zweck der Evaluierung war vor allem, einen neuen Weg aufzuzeigen für eine nachhaltige Entwicklung der Aufsichtsratsstätigkeit.¹⁵⁸² Hierfür sind auf der Grundlage von 26 onlinebasierten Fragebögen und 20 Interviews mit Aufsichtsratsmitgliedern dem Aufsichtsrat im März 2019 die Ergebnisse dieser Untersuchung präsentiert worden:¹⁵⁸³

¹⁵⁸⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 46.

¹⁵⁸¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 75.

¹⁵⁸² Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 17.

¹⁵⁸³ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 13.

Ein Hauptdefizit in der Arbeit des Aufsichtsrates wurde in der zunehmenden politischen Einflussnahme gesehen, was in der Folge teilweise wichtige Diskussionen und Entscheidungen auf die Gesellschafterebene verlagert habe. In der Konsequenz seien so Zielkonflikte zwischen Gesellschaftern sowie zwischen den verschiedenen politischen Interessen und des Unternehmensinteresses entstanden, die dann teilweise zu Lasten der Unternehmensinteressen aufgelöst worden seien.¹⁵⁸⁴ Ferner ist kritisiert worden, dass die Interessen des Aufsichtsrates durch den Aufsichtsratsvorsitzenden gegen die Geschäftsführung nicht immer durchgesetzt worden seien.¹⁵⁸⁵

Darüber hinaus sei die Hauptaufgabe des Aufsichtsrates bisher die intensive Überwachung des BER-Projektfortschritts gewesen. Dementsprechend hätten sich die Aufsichtsratsmitglieder sehr detailliert mit technischen Sachverhalten auseinandersetzen müssen, für die sie jedoch nicht die notwendigen bautechnischen Fähigkeiten mitgebracht hätten. Überdies habe diese Dominanz der Bau Themen dazu geführt, dass andere „typische“ Überwachungsaufgaben sowie zukunftsbezogene Themen in den Hintergrund gerückt seien.¹⁵⁸⁶ Der Aufsichtsrat habe keine Kenntnisse über die strategischen Überlegungen der Geschäftsführung erlangen können, da der Fokus der Geschäftsführung auf einer Inbetriebnahme gelegen habe und nicht auf einer fundierten und realistischen Weiterentwicklung. Zudem seien die wirtschaftlichen Angelegenheiten einem theoretischen Businessplan aus politischer Notwendigkeit untergeordnet worden, der den Realitäten nicht standhalten würde.¹⁵⁸⁷

Auch in der Organisation der Aufsichtsratssitzungen wurde Verbesserungsbedarf gesehen. So wurden insbesondere die umfangreichen Tagesordnungen und die lange Sitzungsdauer bemängelt sowie mitunter die zu kurze oder zu späte Behandlung von wesentlichen Themen. Darüber hinaus wurde auch die große Anzahl an Beteiligten der Aufsichtsrats Tätigkeit kritisiert, was insbesondere der Diskussionskultur und Offenheit geschadet habe.¹⁵⁸⁸ Die Arbeit zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat sei außerdem durch Misstrauen geprägt gewesen.¹⁵⁸⁹

Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung wurde insbesondere auf die erheblichen Defizite des Berichtswesens hingewiesen. Unter anderem seien die Unterlagen, die häufig erst als Nachlieferung oder Tischvorlage zur Verfügung stünden, sehr detailliert und zu umfangreich. Eine Herausarbeitung von Kernaussagen sowie aussagekräftigen Zusammenfassungen und die Kenntlichmachung von Änderungen würden fehlen. Darüber hinaus herrsche ein Grundmisstrauen gegenüber der Geschäftsführung.¹⁵⁹⁰

¹⁵⁸⁴ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 19.

¹⁵⁸⁵ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 20.

¹⁵⁸⁶ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 20.

¹⁵⁸⁷ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 27.

¹⁵⁸⁸ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 21.

¹⁵⁸⁹ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 22.

¹⁵⁹⁰ Effizienzprüfung des Aufsichtsrates – Präsentation für die Sitzung des Aufsichtsrates am 8.3.2019, IV (SenKultEuropa) Bd. 25, Bl. 22.

Auf der Grundlage der Ergebnisse des Gutachtens habe man laut dem Zeugen Woop die Arbeitsweise des Aufsichtsrates kritisch diskutiert und teilweise verändert.

Zeuge Gerry Woop: „Einig waren wir uns – und das war auch ein Punkt, der dann aufgegriffen worden ist in den Hinweisen des Gutachtens –, dass das Berichtswesen insofern verbessert werden müsste, als dass wichtige Informationen deutlicher herausdestilliert werden müssen, und zum Zweiten, dass man eine Vergleichbarkeit von Informationen in verschiedenen Sitzungen herstellt. Das ist ein Thema, das wir schon vor der Evaluierung kritisch angesprochen hatten. Sie bekommen also einen Ordner für die Aufsichtsratssitzung mit den Informationen zum Projektstatus, und wenn Sie dann die Tabellen zum Status haben – Sie kennen sie ja auch aus Ihren Unterlagen –, dann sehen Sie also in der Abfolge der Sitzungen, dass es nicht ganz einfach ist, dann dort immer zu vergleichen: Was ist denn jetzt hier sozusagen das Neue im Status? Was ist die Veränderung im Vergleich zum Berichtsstatus der letzten Sitzungen?“¹⁵⁹¹

Themen seien einerseits beispielsweise der Turnus, die Besetzung und Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gewesen: Es sei die Anzahl der Sitzungsteilnehmer dadurch reduziert worden, dass Referenten und Vertreter der Gesellschafter nicht mehr teilnahmen, gleichzeitig habe man aber die – in der Evaluation teils kritisierte – sog. „Referentenrunde“, die der Vorbereitung der Sitzungen durch die Mitarbeiter der Verwaltungen diene, beibehalten.¹⁵⁹² Andererseits habe man sich mit der Art der Berichterstattung an den Aufsichtsrat befasst, ohne dass dabei Einigkeit darüber erreicht werden können, welcher Detaillierungsgrad insofern wünschenswert sei.¹⁵⁹³ Ähnlich habe es sich mit der grundsätzlichen Frage der politischen Besetzung des Aufsichtsrates verhalten.¹⁵⁹⁴

Auf die begleitende mediale Berichterstattung¹⁵⁹⁵ angesprochen, kamen die vernommenen Aufsichtsratsmitglieder zu einer zurückhaltenden Bewertung. So äußerte das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger, dass die Darstellung extrem zugespitzt erfolgt sei:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Vieles [...] klingt ja extrem zugespitzt, als ob die Arbeit im Aufsichtsrat gekennzeichnet gewesen wäre von einem permanenten Misstrauen seitens der Aufsichtsräte gegenüber der Geschäftsführung Lütke Daldrup, von einem permanenten Misstrauen der Aufsichtsratsmitglieder gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden aufgrund von zu großer Nähe zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und der Geschäftsführung. Aber wie immer ist natürlich in all den Antworten und in dem, was dort herausdestilliert wurde, ein Fünkchen Wahrheit.“¹⁵⁹⁶

Die Zeugen Dr. Sudhof und Rößler bestätigten, dass die Evaluierung stark von subjektiven Eindrücken geprägt gewesen sei.¹⁵⁹⁷

¹⁵⁹¹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 9 f.

¹⁵⁹² Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 26 f., S. 30.

¹⁵⁹³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 27, dazu auch F.II.2.

¹⁵⁹⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 28, dazu auch F.I.

¹⁵⁹⁵ „Berliner Morgenpost“ vom 15.3.2019: „Wie Geschäftsführung und Aufsichtsrat einander misstrauen“.

¹⁵⁹⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 61.

¹⁵⁹⁷ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 5.

Zeuge Holger Rößler: „Also der Artikel beruht ja auf Teilinformationen bzw. Teilfragekomplexen der Effizienzprüfung des Aufsichtsrats und spiegelt aber auch nicht das Ergebnis der Effizienzprüfung wider. Sicherlich gab es bei der Effizienzprüfung Aufsichtsratsmitglieder, die sich besser informiert gefühlt haben, und Aufsichtsratsmitglieder, die sich weniger gut informiert gefühlt haben. Das sind auch subjektive Eindrücke, und da muss man sehen, wie man also diese Sachen dann auch objektiviert, um die richtigen Schlussfolgerungen daraus zu ziehen.“¹⁵⁹⁸

Nichtsdestotrotz habe die Evaluation die Zusammenarbeit laut der Zeugin Dr. Sudhof noch mal verbessert:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Und die Zusammenarbeit der Berliner Delegationen, die nach meiner Wahrnehmung vorher schon gut war, war danach noch mal intensiver und auch durch – ich habe das schon erwähnt – zum Beispiel Klausursitzungen gekennzeichnet und intensiven Vorbereitungssitzungen gekennzeichnet, gegenüber – in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen, und zusätzliche Expertengespräche, auch in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen.“¹⁵⁹⁹

Auch der Zeuge Struck bestätigte, dass die aufgezeigten Defizite konstruktiv aufgearbeitet wurden:

Zeuge Ralph Struck: „Und alles, was in dieser Evaluierung herausgekommen ist, gehen wir an, unter anderem mit einer Strategieklausurtagung des Aufsichtsrates nächstes Jahr im Januar. Und wenn dort Defizite aufgedeckt wurden, werden wir als Aufsichtsräte Abhilfe schaffen und die Themen lösen.“¹⁶⁰⁰

5. Nähe zwischen Aufsichtsratsvorsitzendem und Geschäftsführung

Das Aufsichtsratsmitglied Struck machte indes deutlich, dass er selbst im Rahmen der Evaluation erhebliche Kritik geäußert habe. Diese habe sich einerseits auf die Zusammenarbeit innerhalb der Geschäftsführung¹⁶⁰¹ und andererseits auf die Nähe zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorsitzenden der Geschäftsführung bezogen:

Zeuge Ralph Struck: „Ich habe mit Sicherheit keine gute Schulnote vergeben, weil ich sage, dass es an manchen Stellen doch viel zu sehr von politischen Interessen getrieben ist. Das ist meine Wahrnehmung. Ich kann jetzt nur von meiner ganz persönlichen Wahrnehmung reden. Was vorhin mal gesagt wurde: Die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung wird als Nicht-Teamplay gesehen. Das sehe ich auch persönlich nicht. Da mache ich keine Schuldzuweisungen. Das liegt an dem einen oder anderen. Das funktioniert nicht. Dann war ein großes Thema auch die persönliche Nähe des Aufsichtsratsvorsitzenden zum Vorsitzenden der Geschäftsführung räumlicher Natur. Ich persönlich habe auch den Eindruck: Wenn ich dem Aufsichtsratsvorsitzenden etwas sage, ist es fünf Minuten später bei dem Vorsitzenden der Geschäftsführung. – Das hat mich persönlich massiv gestört, und

¹⁵⁹⁸ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/28, S. 56.

¹⁵⁹⁹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 6.

¹⁶⁰⁰ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 6.

¹⁶⁰¹ Vgl. oben G.I.

die Schulnote, die ich vergebe habe: Es war mit Sicherheit schlechter als eine Drei.“¹⁶⁰²

Ohne konkrete Beispiele zu benennen, äußerte er, dass diese Nähe „ein Geschmäcke“ habe. Diese Probleme würden inzwischen aber beispielsweise durch eine getrennte Betreuung der Gremien innerhalb der Flughafengesellschaft angegangen:

Zeuge Ralph Struck: „Nein, kann ich keine Beispiele nennen. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Aufsichtsratsvorsitzende im gleichen Gebäude sitzt wie die Geschäftsführung, wie alle drei Geschäftsführer. Natürlich ist da eine räumliche Nähe. Es kam in der Evaluierung auch heraus, dass diese Nähe – wie sagt man so schön – ein Geschmäcke hat. Dementsprechend wird eine Folge sein, dass auch die Gremienbetreuung für Geschäftsführung und Aufsichtsrat getrennt wird. Ziel und Zweck von so einer Evaluierung ist es ja, dass gewisse Defizite aufgedeckt werden. Und da haben wir ein waches Auge darauf, dass dem auch Rechnung getragen wird und Abhilfe geschaffen wird.“¹⁶⁰³

Der Zeuge Woop erklärte, dass dieser Eindruck aufgrund der „Moderationsrolle“ des Aufsichtsratsvorsitzenden habe entstehen können:

Zeuge Gerry Woop: „Jedes Aufsichtsratsmitglied gestaltet sein Verhältnis zur Geschäftsführung selbst und hat eine eigene Einschätzung – ich hatte die auch –, und Herr Bretschneider ist als Aufsichtsratsvorsitzender sehr eng mit der Geschäftsführung im permanenten Kontakt, mehr als jedes andere Aufsichtsratsmitglied. Das ist seine Aufgabe als Aufsichtsratsvorsitzender. Und es war natürlich so, dass er eine gewisse Moderationsrolle da noch immer hatte. Ich glaube, dass das normal ist in einem solchen Gremium, dass er innerhalb des Gremiums eine Moderationsrolle hat und vom Gremium auch zur Geschäftsführung. Das hat er so wahrgenommen. Das haben einige als zu große Nähe bezeichnet. Ich hätte mir manchmal auch ein kritischeres Wort gewünscht, aber halte das alles noch für im Rahmen dessen, wie man als Aufsichtsratsvorsitzender vernünftig mit einer Geschäftsführung agiert.“¹⁶⁰⁴

Aus dieser Rolle habe sich laut dem Zeugen Woop auch ein „Wissensvorsprung“ des Aufsichtsratsvorsitzenden in zeitlicher Hinsicht ergeben.¹⁶⁰⁵ Dieser sei indes in erster Linie organisatorischer Natur gewesen und habe nicht dazu geführt, dass Beschlüsse des Aufsichtsrates vorweggenommen worden seien.¹⁶⁰⁶

Der Zeuge Rößler beschrieb die Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorsitzenden der Geschäftsführung dagegen als konstruktiv:

Zeuge Holger Rößler: „Ich würde die Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und der Geschäftsführung, insbesondere dem

¹⁶⁰² Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 63.

¹⁶⁰³ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 5.

¹⁶⁰⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 11.

¹⁶⁰⁵ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 34.

¹⁶⁰⁶ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 35.

Vorsitzenden der Geschäftsführung, als eng und konstruktiv bezeichnen und auch zielführend bezeichnen, aber: also auch kritisch bezeichnen.“¹⁶⁰⁷

Dies deckt sich mit der Aussage des Zeugen Dr. Krüger, der ebenfalls von einem vertrauensvollen, aber nicht unkritischen Verhältnis sprach:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Das ist ein enges, vertrauensvolles Verhältnis. Aus den vielen Gesprächen, die ich auch mit Rainer Bretschneider geführt habe, ist es auch kein völlig unkritisches Verhältnis. Ich glaube, dass von den Charakteren her sich beide gut ergänzen, was in der Tat dann – Stichwort Ruhwedel und Evaluation – den Eindruck weckt bei anderen Aufsichtsratsmitgliedern, dass die beiden vielleicht zu sehr, zu dicht beieinander sind. Im Interesse der Gesellschaft, im Interesse der Steuerung auch der Arbeit des Aufsichtsrates war das bis dato nicht nachteilig. Ich glaube, dass für die Arbeitsfähigkeit des Gremiums eine permanente Konfliktstellung zwischen Aufsichtsrat und Aufsichtsratsvorsitzendem zur Geschäftsführung, dass das nicht sehr erfolgversprechend gewesen wäre.“¹⁶⁰⁸

Der Zeuge gab ferner an, er selbst gehe nicht davon aus, dass die Gespräche zwischen Aufsichtsratsvorsitzendem und Geschäftsführung immer vollkommen konfliktfrei verliefen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Bei diesen Besprechungen ist keiner dabei. Ich glaube, das ist, was auch den Kollegen Bretschneider auszeichnet: Seine Diskretion, dass er die Dinge tatsächlich im Vieraugengespräch mit Lütke Daldrup dann auch klärt, dann eigentlich nur über das Ergebnis berichtet, woraus man dann rückschließen kann, dass möglicherweise das Gespräch dann auch nicht ganz so freundschaftlich verlaufen ist.“¹⁶⁰⁹

III. Externes Controlling

Im Zusammenhang mit der Arbeit des Aufsichtsrates und in Bezug auf die Frage E.14. des Einsetzungsbeschlusses befasste sich der Untersuchungsausschuss mit der Frage, inwiefern das Gremium durch ein externes Controlling unterstützt wurde.

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte in seinem Abschlussbericht fest, dass der Aufsichtsrat sich zunächst infolge der gescheiterten Inbetriebnahme auf Empfehlung des Bundesrechnungshofs mit der Einführung einer externen Controllinginstanz beschäftigt habe.¹⁶¹⁰ Dadurch habe er dabei unterstützt werden sollen, sich ein eigenes Bild von der Lage des Bauprojekts zu machen.¹⁶¹¹ Nachdem die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft im Dezember 2012 zunächst damit beauftragt worden sei, entsprechende Angebote einzuholen, habe man das Vorhaben mit Amtsantritt von Hartmut Mehdorn vorerst zurückgestellt, um

¹⁶⁰⁷ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 87.

¹⁶⁰⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 72.

¹⁶⁰⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/18, S. 76.

¹⁶¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 357 m.w.N.

¹⁶¹¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 357 m.w.N.

gegenüber der neuen Geschäftsführung kein Misstrauen zum Ausdruck zu bringen.¹⁶¹² Später habe man das Vorhaben ganz aufgegeben.¹⁶¹³

1. Ablehnende Haltung Mehdorns

Laut der Zeugin Fölster habe Mehdorn ein externes Aufsichtsratscontrolling abgelehnt:

Zeugin Heike Fölster: „Also ich weiß, dass Herr Mehdorn das auf gar keinen Fall wollte. Ich bin der Meinung, der Aufsichtsrat hat selber eine Kontrollfunktion, und wenn der Aufsichtsrat einen zusätzlichen Berater sich nimmt, um seine Aufgabe noch tiefer wahrnehmen zu können, ist das völlig legitim. Und wenn da irgendwas vielleicht moniert werden könnte, ist das ja immer positiv; dann können wir es abstellen. Aber ich sehe da wirklich kein Risiko momentan.“¹⁶¹⁴

Dies bestätigte der Zeuge Mehdorn in seiner Vernehmung und gab an, gegen eine weitere Controllinginstanz gewesen zu sein:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Weil wir ein Controlling zum Controlling zum Controlling installiert hätten. Also man kann so ein Thema auch in den Wahnwitz, in den Irrsinn treiben – das war unsere Argumentation. Wir haben uns als Geschäftsführung nie gegen Transparenz gewehrt. Wir haben immer gesagt: Jeder kann gucken! – Aber wir haben hier Wirtschaftsprüfer, die prüfen, wir haben hier einen Rechnungshof, der prüft; wir haben den Finanzausschuss, der von den Ministerien besetzt ist – jeder hat da geprüft. Und ein Controlling zum Controlling zum Controlling zu machen, da habe ich gesagt: Das finden wir ein bisschen grenzwertig! – Und Gott sei Dank ist dem auch Rechnung getragen worden. Das hat nicht stattgefunden.“¹⁶¹⁵

2. Externes Aufsichtsratscontrolling im Jahre 2014

Der Zeuge Henkel bestätigte in seiner Vernehmung ebenfalls, dass man zunächst aus Rücksicht gegenüber dem neuen Vorsitzenden von dem Vorhaben Abstand genommen habe.¹⁶¹⁶ Dennoch seien entsprechende Überlegungen 2014 wieder aufgegriffen worden:

Zeuge Frank Henkel: „Ich habe das vorhin gesagt: Eine Idee aus dem Jahr 2013, nach meiner Erinnerung, hier ein Gutachten zu erstellen oder erstellen zu lassen, das die internen Kontrollmechanismen etwa zum Gegenstand hat und andere Dinge, auf die ich vorhin schon eingegangen bin. Man hat 2013 davon noch mal abgesehen, weil Herr Mehdorn sozusagen auch seine Chance bekommen sollte und der Eindruck im Jahre 14 der war, dass er diese offensichtlich nicht so genutzt hat, wie man sich

¹⁶¹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 357 m.w.N.

¹⁶¹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 358 m.w.N.

¹⁶¹⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 45.

¹⁶¹⁵ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 106.

¹⁶¹⁶ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 24.

das vorgestellt hat. Deshalb hat man 14 das, was man 13 noch zurückgezogen hat, dann auf die Wege gebracht.“¹⁶¹⁷

Die Beweisaufnahme ergab, das im Jahre 2014 auf Betreiben des Aufsichtsrats Untersuchungen durch externe Berater durchgeführt wurden.

Ausweislich des Protokolls der Aufsichtsratssitzung vom 12. Dezember 2014 wurde dort berichtet, dass die Gesellschafterversammlung im Juli 2014 beschlossen habe, ein externes Controlling durchzuführen. Hierfür ist die Bietergemeinschaft SNPC/QUATTRON/BTO beauftragt worden, innerhalb von sechs Wochen die Steuerungs-, Überwachungs- und Berichtssysteme sowie die Auftragsvergabesysteme der Flughafengesellschaft im Zeitraum 2013/14 systemisch zu untersuchen. Überdies sollte auch das System der bereichsübergreifenden Berichterstattung der Geschäftsführung bewertet werden.¹⁶¹⁸ Im Ergebnis sind zu den einzelnen Untersuchungsblöcken Empfehlungen seitens der Gutachter erfolgt, welche die Flughafengesellschaft teilweise schon vor dem Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens ergriffen, aber noch nicht in den Berichtssystemen abgebildet hatte. Darüber hinaus hätten sich weitere Schritte zur Prozessverbesserung in der Umsetzung befunden, über die der Projektausschuss eine regelmäßige Berichterstattung gewünscht hatte.¹⁶¹⁹

Der Zeuge Mehdorn bestätigte, dass es zu einem späteren Zeitpunkt im Verlauf seiner Amtszeit zu einer entsprechenden Untersuchung insbesondere der Vergabeverfahren gekommen sei, und äußerte auch seinen Unmut über das entsprechende Vorgehen.¹⁶²⁰

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Es hat auch mal eine Untersuchung gegeben über den Vergabeprozess bei uns, und zwar in den zwei Jahren, in denen ich da tätig war. Ich habe das auch zum Anlass genommen, dass das ein besonderer Vertrauensbeweis des Aufsichtsrats mir gegenüber war. Aber dieser Bericht hat bestätigt, dass alles sauber ist und dass da nichts passiert ist und auch der Prozess in Ordnung ist.“¹⁶²¹

Auch der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup gab an, dass in dem fraglichen Zeitraum unter dem Geschäftsführer Mehdorn eine entsprechende Begutachtung durch externe Unternehmen durchgeführt und im Aufsichtsrat darüber Bericht erstattet worden sei. An die Details könne er sich nicht erinnern:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Soweit ich über den Sachverhalt unterrichtet bin, gab es gefühlt vor etwa vier Jahren – ich kann das Datum nicht genau identifizieren – den Wunsch des damaligen Gesellschafters Bund, ein besonderes Controlling durchzuführen. Das ist durchgeführt worden durch eine externe Gesellschaft. Dazu ist in meiner Zeit im Aufsichtsrat, als ich dem Aufsichtsgremium etwa im Frühjahr 2015 angehörte, ist dazu zwei- oder dreimal in den Aufsichtsgremien über die Umsetzung der damaligen Empfehlungen berichtet worden. Soweit ich den Sachverhalt erinnere, ist es so, dass die Umsetzung der Empfehlungen dieses damaligen, wenn Sie so wollen, Tiefencontrolling – ich weiß nicht, wie der Begriff damals gewählt worden ist –, dass diese Umsetzung vom

¹⁶¹⁷ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 32, 42.

¹⁶¹⁸ Vgl. Anhang zum Protokoll der Sitzung des Projektausschusses am 18.9.2015, I (FBB) Bd. 11, Bl. 246.

¹⁶¹⁹ Vgl. Protokoll der 50. Sitzung des Projektausschusses am 18.9.2015, I (FBB) Bd. 11, Bl. 188 ff. (197).

¹⁶²⁰ S. oben E.II.3.a, Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.1.2018, S. 101.

¹⁶²¹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 113.

Unternehmen in der Zeit, wo ich im Aufsichtsrat war, als gegeben reportiert worden ist, in einer relativ detaillierten Einzelfallauflistung.“¹⁶²²

Die Zeugin Fölster äußerte dazu:

Zeugin Heike Fölster: „Also, wir haben ja diesen Rechnungshofbericht auch bekommen. Ich hatte vorhin schon ausgeführt, dass, nachdem ich angefangen bin, ich ja schon viele Dinge umgestellt hatte. Wir haben mit der Firma – und ich weiß immer noch nicht, wie sie heißt, da von Herrn Branoner, irgendwas mit S – – die haben damals ein externes Controlling für uns aufgebaut und haben diese ganzen Fragestellungen von dem Rechnungshof aufgenommen. Bei vielen Fällen waren das Themen, die wir praktisch schon in Arbeit hatten – also genau wie das Projektcontrolling, was wir eben besprochen hatten, war ein Kritikpunkt; das hatten wir ja schon in irgendeiner Form aufgenommen. Das normale Controlling – habe ich vorhin auch gesagt – hatten wir auch schon aufgenommen. Das heißt, wir hatten fast alle Themen, auch was Aufsichtsratsunterlagen betraf, schon irgendwo aufgerollt und waren in einem bestimmten Abarbeitungszustand. Das haben wir dem Aufsichtsrat auch mehrfach vorgestellt, diese Erkenntnisse, die Maßnahmen, die wir da gemacht haben. – Und im Endeffekt: Für die Bereiche war zum Teil ich zuständig und zum Teil Mehdorn. Da müssten wir jetzt einzeln durchgehen, wo ich Ihnen das sagen kann. Aber wir haben da Hand in Hand gearbeitet, weil wir beide einfach diese Defizite schon von Anfang an gesehen haben.“¹⁶²³

3. Erneute Diskussion um ein externes Aufsichtsratscontrolling im Jahre 2018

2018 kam es im Aufsichtsrat offenbar auf Anregung der Aufsichtsratsmitglieder des Gesellschafters Berlin erneut zu Diskussionen über die Einrichtung eines externen Aufsichtsratscontrollings mit dem Fokus auf Baucontrolling zur Begleitung der Inbetriebnahme des BER.¹⁶²⁴ Das Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß äußerte, dass er dies angeregt habe, als im Laufe des Jahres 2018 eine „Wanderung der Termine“¹⁶²⁵ stattgefunden habe:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Das heißt, die Abarbeitung der Mängel, die voraussichtlichen Abläufe der Wirkprinzipprüfung und die ganzen anderen Freigaben, die man brauchte, die schoben sich immer weiter nach hinten, sodass ich dann auch gesagt habe: Wir müssen da mehr tun!“¹⁶²⁶

Er habe insofern auch vorgeschlagen, diese Aufgaben wahrzunehmen¹⁶²⁷ und beschrieb die Aufgabenstellung für diese Tätigkeit wie folgt:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Wir brauchen mehr Transparenz, und zwar nicht auf der Ebene vom Aufsichtsrat, sondern wir brauchen mehr Transparenz in der

¹⁶²² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 36 f.

¹⁶²³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 21.

¹⁶²⁴ Protokoll der 146. Sitzung des Aufsichtsrates am 4.5.2018, I (FBB) Bd. 119, Bl. 204 ff. (314 f.).

¹⁶²⁵ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 35.

¹⁶²⁶ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 35.

¹⁶²⁷ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 35.

echten Erkenntnis, wo die Probleme liegen. – Und das wäre eine Tätigkeit gewesen, die halt weitaus tiefer gehen würde als eine Aufsichtsratsmandatierung, wo man im Grundsatz natürlich operativ – – wo man eigentlich über der Geschäftsleitung sitzt und dann eben nicht in der Tiefe tätig ist.“¹⁶²⁸

Eine Arbeitsgruppe, die zum Zwecke der Prüfung dieses Vorschlags durch den Aufsichtsrat eingerichtet wurde, kam ausweislich des Protokolls zu folgendem Ergebnis:

„Seitens der Vertreter der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wird empfohlen, sich bis zur planmäßigen Inbetriebnahme des BER eine zusätzliche baufachliche Unterstützung für seine sachkundige Begleitung des Bauvorhabens zu organisieren.“¹⁶²⁹

Die Zeugin Dr. Sudhof gab an, dass die Einrichtung eines umfassenden Baucontrollings in Umsetzung dieser Empfehlung gescheitert sei, weil es angesichts der Komplexität des Bauprojekts schwierig gewesen sei, eine „geeignete Institution“ zu finden.¹⁶³⁰ Der Vorschlag der Berliner Delegation, das Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß mit dieser Aufgabe zu betrauen, sei nicht auf Zustimmung gestoßen:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Es gab Schwierigkeiten, eine geeignete Institution zu finden. Das war ein sehr komplexes Projekt. Und wir hatten ja unseren Vorschlag, das ist richtig: das Aufsichtsratsmitglied Preuß. Dieser Vorschlag ließ sich nicht konsentieren, da waren die anderen Beteiligten nicht mit einverstanden, sodass eine Alternative gesucht wurde.“¹⁶³¹

Sowohl das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger als auch der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat Rößler bestätigten diese Bedenken hinsichtlich einer solchen Beratungstätigkeit eines Aufsichtsratsmitglieds:

Zeuge Holger Rößler: „Also ich sage Ihnen ehrlich: Ich bin nicht ganz sicher, ob er im Aufsichtsrat insgesamt diskutiert worden ist oder ob er nicht vorher in Ausschüssen diskutiert worden ist. Ich kann mich an eine Diskussion im Präsidialausschuss erinnern. Und ich sage Ihnen auch meine Meinung dazu, die ich da vertreten habe: dass ich es sehr kritisch fand, wenn ein Aufsichtsratsmitglied so was entgeltlich übertragen wird.“¹⁶³²

Der Zeuge Dr. Krüger erklärte, dass sich das Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß zwar in besonderer Weise verdient gemacht und wichtige Impulse geliefert habe, die vorgeschlagene Beratungstätigkeit aber mit der Aufsichtsratsmitgliedschaft inkompatibel sei:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „In der Tat ist es richtig, dass mir bekannt ist, dass es das Ansinnen gab, das Aufsichtsratsmitglied Preuß über seine Firma mit einem entsprechenden Gutachten zu beauftragen. Dieses haben wir in den Reihen der Aufsichtsräte diskutiert und hielten dieses für untauglich, weil ich glaube, dass man

¹⁶²⁸ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 56.

¹⁶²⁹ Protokoll der 148. Sitzung des Aufsichtsrates am 31.8.2018, I (FBB) Bd. 120, Bl. 1 ff. (279).

¹⁶³⁰ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 38.

¹⁶³¹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 38.

¹⁶³² Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 58.

strikt trennen sollte zwischen der Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats und eigenen wirtschaftlichen Interessen. Hier hätte es eine Vermengung gegeben, die aus unserer Sicht sozusagen nicht hinzunehmen gewesen wäre und auch die Gesellschaft und auch den Aufsichtsrat angreifbar gemacht hätte.“¹⁶³³

Ferner:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Aber an der Stelle will ich noch mal in aller Deutlichkeit sagen: Entweder gilt Sittenstrenge im Hamburger Hafenviertel, dann kann ein Aufsichtsratsmitglied nicht gleichzeitig ein Beratungsmandat bei dem Unternehmen wahrnehmen, wo er Aufsichtsrat ist. Das geht nicht. Es gibt schon Inkompatibilitäten.“¹⁶³⁴

Auch der Zeuge Prof. Dr. Preuß selbst kam letztendlich zu dem Schluss, dass die Wahrnehmung von zusätzlichen Controllingaufgaben durch ihn aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt wurde.¹⁶³⁵

Demgegenüber erklärte die Zeugin Dr. Sudhof in ihrer Vernehmung, dass gegen die Beauftragung eines Aufsichtsratsmitglieds jedenfalls keine rechtlichen Bedenken bestanden hätten:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Also ich würde jetzt nicht von normal und anders lösen sprechen. Wir haben den Vorschlag unterbreitet, und der Vorschlag bewegte sich auf der Basis des Aktiengesetzes. Ich habe es jetzt nicht hier, aber ich meine, es ist irgendwas 108 oder so Aktiengesetz, oder 109, wo vorgesehen ist, dass sich Aufsichtsratsmitglieder vertieft mit Einzelthemen befassen können, wenn sie da eine besondere Expertise haben. Und ich weiß, dass das auch bei anderen Berliner Beteiligungsunternehmen gelegentlich, wenn sich so eine Situation ergab, geschah.“¹⁶³⁶

4. „Second Opinion“ für den Bereich der Kabelgewerke

Der Zeuge Mehdorn führte im Ausschuss noch an, dass man sich zu seiner Zeit in der Geschäftsführung gegen die Einholung einer „Second Opinion“ zum Zustand der Kabelgewerke entschieden habe.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, da waren ja immer mehrere Firmen ohnehin daran beteiligt, und sicherlich ist da auch über Kreuz gesprochen worden. Aber eine direkte Second Opinion – ich halte davon auch nicht sehr viel, weil, eine Krähe wäscht die andere, ist da – – wird nie ein Unternehmen gegen das andere aussagen.“¹⁶³⁷

Hiervon habe man sich in der Sache offenbar keinen Gewinn versprochen.

¹⁶³³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 7.

¹⁶³⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 57.

¹⁶³⁵ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 35.

¹⁶³⁶ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 5.

¹⁶³⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 109 f.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „[...] der hätte nichts gefunden, was wir nicht selber auch gesehen haben.“¹⁶³⁸

Hier kam es später erkennbar zu geänderten Ansichten in der Flughafengesellschaft. Angesichts der Schwierigkeiten, sich auf ein umfassendes Aufsichtsratscontrolling zu einigen und einen geeigneten Dienstleister dafür zu finden, habe man sich im Ergebnis laut der Zeugen Dr. Sudhof und Dr. Krüger dafür entschieden, eine Second Opinion zu derjenigen Anlage zu beauftragen, die sich zum fraglichen Zeitpunkt auf dem „kritischsten Pfad“ befunden habe, namentlich den Kabelgewerken.¹⁶³⁹ Der Zeuge Dr. Krüger äußerte sich diesbezüglich in seiner Vernehmung wie folgt:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „In der Diskussion ging es damals explizit natürlich auch um die Anlagengruppe 06. Das betraf die Kabelgewerke, und da waren wir schon der Auffassung, dass entgegen der Informationslage, die wir von der Flughafengesellschaft bekommen hatten, dass es notwendig wäre, sich eine Second Opinion einzuholen. Inwieweit der Kollege Preuß mit seinen Fähigkeiten und Kompetenzen dazu in der Lage gewesen wäre, das vermag ich von hier aus nicht einzuschätzen. Wir haben uns dann im Aufsichtsrat darauf verständigt, dass der TÜV diese Second Opinion abgeben sollte.“¹⁶⁴⁰

Der Zeuge Prof. Dr. Preuß äußerte, dass er für diese Aufgabe zu keinem Zeitpunkt in Betracht gezogen worden sei und es sich bei der Second Opinion vielmehr um einen Ersatz für die von ihm vorgeschlagene Tätigkeit gehandelt habe:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Ich glaube, man muss das vom Wording her unterscheiden: Das eine, das, was mich betraf, war ja eine Funktion, die gewissermaßen tiefer eintaucht in die Gesamtzusammenhänge, wie ein Aufsichtsrat das von seiner Funktion macht, und zwar in alle Themen, also auf Augenhöhe auch mit Lütke Daldrup und als rechter Arm des Aufsichtsrats – was ja dann auch die Frage aufgeworfen hätte und hat: Wie ist das miteinander verquickbar, also eine Tätigkeit in einer normalen Aufsichtsratsfunktion und dieses Mandat? – Diese Second Opinion, die dann ins Spiel kam, da ging es dann – als Ersatz dazu, weil, das ist ja dann nicht zum Tragen gekommen, meine Funktion –, und als Ersatz darum ging es eigentlich um eine Second Opinion zum Thema Termine – das hat RKS wahrgenommen – und eine zweite Second Opinion, da war der TÜV letztlich im Gespräch. Aber für die Kabel haben wir letztlich keinen geeigneten Ansprechpartner für die Durchführung dieser Second Opinion gefunden.“¹⁶⁴¹

Sowie:

Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß: „Also zum einen: Die Second Opinion bezüglich der Kabelgewerke hätte ich gar nicht machen können, weil, meine Sache wäre eher in Richtung einer Unterstützung des Aufsichtsrats in anderer Hinsicht gewesen. – Wir haben ja generell auch die Erfahrung gemacht, auch mit dem TÜV, dass

¹⁶³⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 110.

¹⁶³⁹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 5, 38; vgl. zum Baufortschritt in diesem Gewerk oben A.II.1.b.

¹⁶⁴⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 7.

¹⁶⁴¹ Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 37.

natürlich auch die notwendigen Kapazitäten da vorliegen müssen, um dieser Aufgabe auch gerecht zu werden. Also ich hätte mich nicht verwehrt, eine Second Opinion, sage ich mal, dem TÜV da auszusprechen, ja?“¹⁶⁴²

Auf Vorschlag der Geschäftsführung sei der Prüfauftrag laut der Zeugin Dr. Sudhof an den TÜV Rheinland vergeben worden.¹⁶⁴³ Ausweislich des Protokolls der Sitzung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats am 17. Oktober 2018 handelte es sich dabei um eines der vier durch die Geschäftsführung identifizierten und dort vorgestellten Unternehmen, die für einen entsprechenden Prüfauftrag in Betracht kamen.¹⁶⁴⁴ Entgegen der in dieser Sitzung ausweislich des Protokolls beispielsweise durch das Aufsichtsratsmitglied Woop geäußerten Bedenken wurde die Beauftragung des TÜV Rheinland als „pragmatische und schnelle Lösung“ aufgrund von dessen „exklusive[r] Kenntnis der Baustelle BER“ im Ergebnis befürwortet.¹⁶⁴⁵ Der Zeuge Herrmann äußerte insofern:

Zeuge Peter Herrmann: „Die Second Opinion wurde beim übergeordneten Prüfsachverständigen, aber dort einer anderen Organisationseinheit eingeholt. Das Mängelclustern ist bei uns in der Organisation, in unserer Bauorganisation gemeinsam mit der Objektüberwachung, mit den Prüfsachverständigen und mit der Projektsteuerung aufgesetzt worden. Ich denke mal, dass das eine ganz, ganz vernünftige Lösung ist, weil wir mit der Mängelclusterung in der Anlagengruppe 06 ja das naheliegende Ziel verfolgen wollten und mussten, dass uns diese Mängel in der Anlagengruppe 06 nicht den Start der Wirk- und Prinzipprüfung verhageln.“¹⁶⁴⁶

Die geäußerten Bedenken des Aufsichtsratsmitglieds Woop bestanden vor allem hinsichtlich der Frage, inwiefern der TÜV Rheinland als Projektbeteiligter überhaupt als unabhängig und extern einzustufen sei und ob er aufgrund seiner Nähe zum Projekt im Sinne der ursprünglichen Beschlussfassung des Aufsichtsrates für eine Beauftragung einer „Second Opinion“ der Kabelgewerke geeignet sei.¹⁶⁴⁷

Der Zeuge Ralph Struck gab bezüglich der Vergabe an den TÜV Rheinland an, keine Bedenken hinsichtlich der Unabhängigkeit des Gutachters¹⁶⁴⁸ gehabt zu haben:

Zeuge Ralph Struck: „Der TÜV ist ein Sachverständiger. Das heißt, der haftet persönlich, wenn er etwas freigibt, und ihm zu unterstellen, zu sagen, der lässt sich von der Geschäftsführung steuern, um etwas schönzubeten, das widerspricht sich. Deswegen habe ich persönlich, Ralph Struck, als Leiter Facility-Management, der die Anlagen später betreibt, genauso als Aufsichtsratsmitglied kein Problem damit, weil ich sage: Das sind unabhängige Gutachter, die letztendlich persönlich haften, wenn sie etwas freigeben. – Dementsprechend werden die mit Sicherheit nicht irgendetwas schönbeten, nur dass die Geschäftsführung was Gutes zu berichten hat. Ich persönlich sehe dort keinen Widerspruch.“¹⁶⁴⁹

¹⁶⁴² Zeuge Prof. Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 35.

¹⁶⁴³ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 11.

¹⁶⁴⁴ I (FBB) Bd. 116, Bl. 14 ff. (18).

¹⁶⁴⁵ I (FBB) Bd. 116, Bl. 14 ff. (18).

¹⁶⁴⁶ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 5.

¹⁶⁴⁷ IV (SenKultEuropa) Bd. 28, Bl. 1.

¹⁶⁴⁸ Vgl. zur Rolle des TÜV als Übergeordneter Sachverständiger unter A.VII.

¹⁶⁴⁹ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 55.

5. Durchführung eines sog. Tiefencontrollings

In Hinblick auf die Frage G.3. nach der Durchführung eines Tiefencontrollings ergab die Beweisaufnahme über die Feststellungen zur Durchführung eines externen Gesellschaftercontrollings¹⁶⁵⁰ hinaus keine weiteren Erkenntnisse. Der Untersuchungsausschuss konnte nicht abschließend klären, was unter einem Tiefencontrolling im Zusammenhang mit der Flughafengesellschaft zu verstehen ist und wie dieses im konkreten Fall hätte ausgestaltet werden sollen. Es konnte lediglich festgestellt werden, dass sich das Controlling der FBB im Laufe des Untersuchungszeitraumes in Tiefe und Breite durch zusätzliche Instrumente verändert hatte. Die Zeugen verwiesen insofern auf unterschiedliche Controllinginstrumente, wie das Projektkostencontrolling oder die Untersuchungen im Zusammenhang mit dem externen Gesellschaftercontrolling.¹⁶⁵¹

Der Zeuge Mehdorn schilderte auf die Frage nach einem Tiefencontrolling zusammenfassend seinen Eindruck:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, nicht bekannt. Ich kann Ihnen nur sagen, dass dieser BER von allen kontrolliert wurde. Es gab mehr Kontrolleure als Leute, die gearbeitet haben – das kann ich mit Sicherheit belastbar sagen.“¹⁶⁵²

6. Bürgencontrolling

Zur Sicherung der Interessen der Gesellschafter als Bürgen für externe Kreditgeber der Flughafengesellschaft¹⁶⁵³ wurde ein projektbegleitendes Controlling, das sog. „Bürgencontrolling“, eingerichtet, das durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC ausgeübt wurde. Bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode befasste sich mit diesem Instrument. Er stellte fest, dass zur Sicherung der Bürgeninteressen keine „Parallelstruktur“ geschaffen worden sei, sondern PwC die dem Aufsichtsrat zur Verfügung stehenden Informationen aus der Sicht der Bürgeninteressen prüfe.¹⁶⁵⁴ Insofern habe man sich in Bezug auf die Berichterstattung beispielsweise zum Baufortschritt auf die Angaben der Flughafengesellschaft verlassen müssen, habe diese aber im Interesse der Bürgen teils kritisch bewertet.¹⁶⁵⁵ In ihrer Vernehmung vor diesem Untersuchungsausschuss beschrieb die Zeugin Gute, die bei PwC mit der Betreuung der Bürgen befasst war, die Besonderheit dieses Mandats:

Zeugin Solveig Gute: „Das Besondere bei der FBB oder beim BER ist zum einen die 100-Prozent-Bürgschaft. Das war wesentlich, weil es sonst nie zu einer Kreditentscheidung der Banken gekommen wäre. Da war ganz klar: Die Vorgabe Soll war Null, das heißt, 100 Prozent Verbürgung, also kein eigenes Bankenobligo – das ist zum einen besonders. Zum anderen ist besonders, dass wir bei jedem Aufsichts-

¹⁶⁵⁰ Vgl. G.III.1./2.

¹⁶⁵¹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 101; Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 36 f.

¹⁶⁵² Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 89.

¹⁶⁵³ Vgl. oben D.I./II.

¹⁶⁵⁴ Hierzu und zu den vorangegangenen Aspekten ausführlich der Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 369 ff.

¹⁶⁵⁵ Hierzu und zu den vorangegangenen Aspekten ausführlich der Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 372.

ratsbericht – – Vielleicht vorher noch – man hat sich überlegt: Wie gehen wir denn damit um, dass die Banken eigentlich keine eigene Verantwortung tragen? – Da gab es im Grunde zwei Optionen, die sich aus der Gesellschafterstruktur heraus ergeben. Man hatte beim BER die Situation, die man sich eigentlich bei jeder Bürgschaft wünscht, aber bei keiner hat: Wir haben quasi den Spion im eigenen Haus. Wir haben die Gesellschafterversammlung, wir haben die Gesellschaftervertreter, wir haben den Aufsichtsrat – näher an den Informationen eines Unternehmens sind Sie in keinem einzigen Bürgschaftsfall. Das war eine ganz komfortable Situation.“¹⁶⁵⁶

Die Zeugin Gute erklärte ferner, dass PwC als Bürgenmandatarin ein unbeschränktes Informationsrecht gegenüber der Flughafengesellschaft zukomme.

Zeugin Solveig Gute: „Wir können FBB tatsächlich – deswegen unbeschränktes Informationsrecht – alles fragen. Das heißt, ich muss im Zweifel nicht nachweisen, dass die Frage, die ich stelle, absolut unausweichlich, unbedingt für meine Tätigkeit als Bürgencontroller relevant ist. Im Zweifel kann ich auch eine Frage aus Neugier stellen; die wird von FBB zunehmend sehr zügig und auch fundiert beantwortet, soweit sie zum jeweiligen Zeitpunkt sich dazu auch schon in der Lage sieht.“¹⁶⁵⁷

Sie führte weiter aus, dass Hinweise, die auf der Grundlage dieser Berichte im Interesse der Bürgen gegeben worden seien, regelmäßig Gehör gefunden hätten:

Zeugin Solveig Gute: „Soweit ich das erfahre, sind die uns regelmäßig gefolgt. Als Konsequenz hatte das: Wenn wir gesagt haben, bei der Entscheidung sollte aus unserer Sicht der Aufsichtsrat vielleicht ein bisschen genauer hingucken oder diesen oder jenen Aspekt noch in seine Überlegungen einbeziehen, dann hat der Bürgenvertreter das an seinen Gesellschaftervertreter weitergegeben beziehungsweise an den, der dann auch im Aufsichtsrat ist. Im Zweifel kann ich aber sonst nicht sagen, ob es Bürgenvertreter gegeben hat, die ihrem Gesellschafter mitgeteilt haben: PwC hat da an einem Punkt ein Problem gehabt, das sehen wir aber ganz anders. Das ist nicht so, das wäre mir nicht bekannt. Aber in der Regel folgen die unseren kritischen Hinweisen, geben diesen kritischen Hinweis zunächst mal weiter.“¹⁶⁵⁸

IV. Zusammenfassung

Bei der Besetzung des Aufsichtsrates stellte sich insbesondere nach der Wahl zum Abgeordnetenhaus von Berlin im Jahr 2016 und vor dem Hintergrund der Empfehlungen des Brandenburgischen Rechnungshofs aus dem Jahr 2015 erneut die Frage, ob die Aufsichtsratsitze des Gesellschafters Land Berlin durch Vertreter aus der Politik oder durch Fachexperten aus dem Bauwesen zu besetzen seien. Im Ergebnis entschied man sich sowohl mit der Entsendung von Michael Müller als Nachfolger von Klaus Wowereit im Dezember 2014 als auch mit der Besetzung der Aufsichtsratssitze durch die Senatoren Dr. Behrendt und Dr. Lederer im Februar 2017 dafür, im Aufsichtsrat politische Verantwortung zu übernehmen. Die Senatoren sahen sich dabei jeweils durch ihre juristische Vorbildung, die akademische

¹⁶⁵⁶ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 3.

¹⁶⁵⁷ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 6.

¹⁶⁵⁸ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 8.

Auseinandersetzung mit öffentlichen Unternehmen und ihre politische Erfahrung für die Übernahme des Aufsichtsratsmandats qualifiziert. Erst mit der Ernennung von Prof. Dr. Lütke Daldrup zum Vorsitzenden der Geschäftsführung schieden der Regierende Bürgermeister und auch die beiden Senatoren aus dem Aufsichtsrat aus. Sie wurden ersetzt durch den Staatssekretär der Senatsverwaltung für Kultur und Europa Gerry Woop und den CBRE-Geschäftsführer und Projektmanager Prof. Dr. Norbert Preuß. Ab 2017 waren erstmals Mitglieder im Aufsichtsrat, die bautechnischen Sachverstand mitbrachten.

In Bezug auf die Wahrnehmung der Kontrollfunktion durch den Aufsichtsrat beschäftigte sich der Ausschuss zunächst mit der Frage, ob das Gremium während der Amtszeit des Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld übermäßig in das operative Geschäft eingriff. Insofern wurde insbesondere auch die Anwesenheit von Angehörigen der Senatskanzlei von Berlin auf der Baustelle thematisiert. Vor allem mit Blick auf die Vergangenheit wurde andererseits teilweise der stockende Informationsfluss an den Aufsichtsrat bzw. die Aktualität der entsprechenden Informationen kritisiert. Insgesamt entstand jedoch der Eindruck, dass sich die Kommunikation zwischen den Gremien infolge der Kritik einzelner Aufsichtsratsmitglieder im Laufe der Zeit verbesserte – dies insbesondere mit Blick auf die Einführung der sog. Baufachgespräche, die dem fachlichen Austausch zwischen Aufsichtsratsmitgliedern und Mitarbeitern der Flughafengesellschaft über die Probleme auf der Baustelle dienten. Insgesamt wurde das Verhältnis innerhalb des Aufsichtsrates und auch zur Geschäftsführung zuletzt überwiegend als kooperativ beschrieben. Zur Verbesserung der Arbeitsweise des Aufsichtsrates veranlasste der Aufsichtsratsvorsitzende Bretschneider eine Evaluation durch das Deutsche Institut für Effizienzprüfung. Dessen Ergebnisse wurden im Aufsichtsrat diskutiert und führten teilweise zu Veränderungen, beispielsweise in Hinblick auf die Anzahl der Sitzungsteilnehmer und das Berichtswesen. Insbesondere ist die Informationspolitik der Flughafengesellschaft, die Unterordnung des Unternehmensinteresses hinter politischen Erwägungen und das Misstrauen zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern kritisiert worden. Auch soweit ein übermäßiges Näheverhältnis zwischen Aufsichtsratsvorsitzendem und Vorsitzenden der Geschäftsführung in Rede stand, dass die Zeugen überwiegend als kooperativ aber nicht unkritisch bezeichneten.

Der Ausschuss beschäftigte sich ferner mit der Frage, ob und in welcher Form ein externes Aufsichtsratscontrolling etabliert wurde. Die Beweisaufnahme ergab, dass entsprechende Pläne unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn zunächst zurückgestellt wurden, weil dieser sich dagegen aussprach und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit ermöglicht werden sollte. Im Jahr 2014 kam es schließlich auf Wunsch der Gesellschafter zu Untersuchungen durch externe Unternehmen in Bezug auf die Controlling-, Berichts- und Vergabeprozesse der Flughafengesellschaft.

Auf Initiative des Gesellschafters Land Berlin ist die Einrichtung eines externen Controllings im Jahr 2018 erneut zur Sprache gekommen. Das für das Land Berlin entsandte Aufsichtsratsmitglied Prof. Dr. Preuß sollte dementsprechend mit zusätzlichen Controllingaufgaben betraut werden, die weit über das eigentliche Aufsichtsratsmandat hinausgegangen wären. Dieser Vorschlag der Berliner Delegation ist allerdings im Aufsichtsrat nicht auf Zustimmung gestoßen. Im Zuge dieser Debatte habe man sich im Ergebnis aber auf eine zusätzliche Beauftragung einer Second Opinion für den Bereich der Kabelgewerke einigen können, welche durch den TÜV Rheinland wahrgenommen worden ist.

G. Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft

Die organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft insgesamt und die Arbeit in bzw. Zusammenarbeit zwischen ihren Gremien unterlag in Abhängigkeit von den jeweiligen Personenkonstellationen während des Untersuchungszeitraums zahlreichen Veränderungen.

I. Unternehmensstruktur und Geschäftsverteilung unter den Geschäftsführern

Ursprünglich war die Flughafengesellschaft im Wesentlichen in zwei Bereiche gegliedert: den kaufmännischen Bereich, der unter dem Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz insbesondere mit dem laufenden Betrieb der Flughäfen befasst war, und den technischen Bereich, der sich unter den Technischen Geschäftsführern Dr. Körtgen bzw. Amann in erster Linie mit dem Bauprojekt BER befasste.¹⁶⁵⁹

Der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung Mehdorn, der als Nachfolger des Sprechers der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz in die Flughafengesellschaft eintrat, schuf in seiner Amtszeit den Posten der Finanzgeschäftsführerin, die den Finanzbereich des Unternehmens ausbaute.¹⁶⁶⁰ Gleichzeitig schied der Technische Geschäftsführer Amann in dieser Zeit aus dem Unternehmen aus¹⁶⁶¹, sodass die Verantwortung für das Bauprojekt dem Vorsitzenden der Geschäftsführung zufiel.

Diese Unternehmensstruktur wurde durch die nachfolgenden Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld und Prof. Dr. Lütke Daldrup im Wesentlichen beibehalten, und Änderungen wurden in erster Linie innerhalb der ihnen nachgeordneten Geschäftsbereiche vorgenommen.¹⁶⁶² Allerdings wurde noch im Jahr 2017 die Position des Personalgeschäftsführers geschaffen und der Personalbereich dementsprechend aus der Zuständigkeit des Vorsitzenden der Geschäftsführung ausgegliedert.¹⁶⁶³ Diesen Zuständigkeitszuschnitt beschrieb die Zeugin Dr. Sudhof wie folgt:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Die Zusammenarbeit war arbeitsteilig. Wenn ich jetzt die zweite Phase betrachte, dann ist es so gewesen, dass Herr Lütke Daldrup sich um das Projekt gekümmert hat, Frau Fölster sich um die Finanzierung gekümmert hat, sie war insofern auch meine Hauptansprechpartnerin, und der Arbeitsdirektor sich um die Angelegenheiten des Personals und eher die, ich will es mal in Anführungsstrichen sagen, soften Themen gekümmert hat, das heißt, die Themen, die auch mit dem Umland zusammenhingen. Also das war eine aus meiner Sicht vernünftige Arbeitsteilung, die auch eingehalten wurde.“¹⁶⁶⁴

¹⁶⁵⁹ Vgl. unten F.I

¹⁶⁶⁰ Vgl. unten G.I.

¹⁶⁶¹ Vgl. oben E.II.2.

¹⁶⁶² Vgl. unten F.II.

¹⁶⁶³ FBB-Unternehmensorganigramm, Stand: 6.8.2018, I (FBB) Bd. 3, Bl. 45.

¹⁶⁶⁴ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 7.

1. Zuständigkeitszuschnitt des Geschäftsführers Prof. Dr. Schwarz

Aus dem Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses in der 17. Wahlperiode ergibt sich, dass die Bautätigkeit am BER zunächst weitgehend in den fachlichen Zuständigkeitsbereich des Technischen Geschäftsführers fiel.¹⁶⁶⁵ Der damalige Untersuchungsausschuss stellte fest, dass der vom Technischen Geschäftsführer verantwortete ehemalige Unternehmensbereich Planung und Bau BBI sich dadurch ausgezeichnet habe, dass er gegenüber den übrigen Unternehmensbereichen der Flughafengesellschaft weitgehend eigenständig aufgestellt und insbesondere mit einer eigenen Rechts- und Einkaufsabteilung ausgestattet gewesen sei.¹⁶⁶⁶ Aufgrund dieser Selbstständigkeit des Baubereichs sei der Technische Geschäftsführer neben der technischen Durchführung und Kostenkontrolle zunächst auch für die Finanzierung des Projekts zuständig gewesen. Erst nach Abschluss der Langzeitfinanzierung seien die betriebswirtschaftlichen Aufgaben dem Geschäftsbereich des Sprechers der Geschäftsführung zugeordnet worden.¹⁶⁶⁷

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode stellte fest, dass Hauptansprechpartner für das Bauprojekt folglich der Technische Geschäftsführer gewesen sei. Ungeachtet dessen hätten beide damaligen Geschäftsführer eine uneingeschränkte Gesamtverantwortung für das Projekt getragen.¹⁶⁶⁸ Prof. Dr. Schwarz sei aufgrund der Berichts- und Entscheidungsstrukturen in seiner Funktion als Sprecher der Geschäftsführung über die jeweils aktuellen Vorgänge auf der Baustelle informiert gewesen.¹⁶⁶⁹ Wie bereits im 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode¹⁶⁷⁰ verwies der ehemalige Sprecher der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz auch im Rahmen seiner Vernehmung vor dem hiesigen Untersuchungsausschuss auf die Geschäftsverteilung zwischen den Geschäftsführern und betonte seine kaufmännische Verantwortung für den laufenden Betrieb:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Also, ich darf mal daran erinnern: In Düsseldorf war ich in der Tat Vorsitzender der Geschäftsführung, als ich nach Berlin kam, ist das diskutiert worden. Das wollte man dezidiert nicht, sondern man wollte dezidiert, dass der technische Geschäftsführer, der damals noch jemand anders war, direkten Zugang zum Aufsichtsrat hatte und nicht über mich berichten musste. Das kann man alles anders regeln, aber man hat es nicht anders geregelt. Also, insofern, auch über mein Gehalt abgedeckt, bestand meine Verantwortung darin, den laufenden Betrieb immerhin von drei Flughäfen – – Da gibt es, wenn man mal die Größe der Flughäfen sich vor Augen hält, in Deutschland auch Flughäfen, die in der gleichen Größenordnung schon von zwei oder drei Geschäftsführern geleitet werden. Also ich habe das alleine gemacht für drei Flughäfen, war für den kaufmännischen Part

¹⁶⁶⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 96 ff.

¹⁶⁶⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 96 f.

¹⁶⁶⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 99 f.

¹⁶⁶⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 99.

¹⁶⁶⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 99.

¹⁶⁷⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 322.

verantwortlich und für die Darstellung des Unternehmens nach außen. Das ist relativ klar in der Geschäftsordnung geregelt gewesen.“¹⁶⁷¹

2. Unterschied zwischen „Sprecher“ und „Vorsitzendem“ der Geschäftsführung

In diesem Zusammenhang stellte sich die Frage, ob die Verantwortlichkeit von Prof. Dr. Schwarz für den Bau und die gescheiterte Inbetriebnahme schon aufgrund seiner Amtsbezeichnung begrenzt war. Denn während er noch als „Sprecher der Geschäftsführung“ bezeichnet wurde, trat Hartmut Mehdorn 2013 als „Vorsitzender der Geschäftsführung“ in die Flughafengesellschaft ein. Laut dem Zeugen Prof. Dr. Schwarz habe es sich dabei um eine bewusste Veränderung des Organisationskonzepts gehandelt:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Zunächst mal musste ich in dem Rahmen agieren, der mir vorgegeben war. Da ist so wie beim westfälischen Schützenfest. Da müssen Sie auch mit den Mädels tanzen, die gerade auf der Tenne sind. Da hatte ich relativ wenige Einflussmöglichkeiten drauf. Und anschließend hat der Aufsichtsrat natürlich eine intensive Fehleranalyse vorgenommen, ist aber ausweislich der Ergebnisse dann offensichtlich zu der Erkenntnis gekommen, und das folgte bei der Einstellung von Herrn Mehdorn, dass das bisherige Organisationskonzept offensichtlich doch nicht angemessen war für das, was da abzuarbeiten war. Deshalb ist Herr Mehdorn ganz bewusst nicht als Sprecher der Geschäftsführung, sondern als Vorsitzender der Geschäftsführung eingestellt worden.“¹⁶⁷²

Der ehemalige Technische Geschäftsführer äußerte demgegenüber, dass die beiden Geschäftsführer auch vor Eintritt von Mehdorn als Vorsitzendem der Geschäftsführung nicht vollkommen gleichberechtigt nebeneinander gestanden hätten. Insbesondere sei der Sprecher der Geschäftsführung explizit der einzige Ansprechpartner des Aufsichtsrats gewesen:

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Ich zögere etwas, weil: Herr Schwarz – so habe ich das mal mitbekommen – oder einer der Geschäftsführer war früher Vorsitzender der Geschäftsführung. Und Herr Wowereit – das habe ich in irgendeinem Gespräch mal mitbekommen, weil es mich aber nicht betraf – hat gesagt: Das macht er mal nicht, sondern Sprecher. Und der wesentliche Unterschied ist ja – aber, ich glaube, ich brauche das nicht zu erklären: Der Vorsitzende hat mehr Rechnungskompetenz als ein Sprecher. Eben kam die Frage der Gleichberechtigung; das können Sie ja mit „Jain“ beantworten. Es muss aber – – und darauf hat, glaube ich, auch der Aufsichtsrat oder der Aufsichtsratsvorsitzende Wert gelegt: Er braucht einen Ansprechpartner; und er wollte keine zwei Ansprechpartner haben. Und ich habe das für mich abgehakt, sehr schnell abgehakt, weil, ich sage mal: Da war ich auch sehr zielorientiert und habe gesagt: Ich mache diese Konstellation so mit, wie das vom Aufsichtsrat gewünscht ist.“¹⁶⁷³

Laut dem Zeugen Henkel erfolgte die Änderung der Amtsbezeichnung im Kontext der „Professionalisierung“ der Geschäftsführung, in dem auch der Posten der Finanzgeschäftsführerin geschaffen worden sei:

¹⁶⁷¹ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 62.

¹⁶⁷² Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 87.

¹⁶⁷³ Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.12.2018, WP 18/7, S. 20.

Zeuge Frank Henkel: „Es gab ja auch noch eine andere Funktion, die dazu kam, nämlich die des Finanzvorstandes, und insofern gab es jetzt mehr Personen. Alles zusammen diente der Professionalisierung, und in einem solchen Gremium, wo es nicht einen Geschäftsführer mehr gibt, ist es klar, dass man dann den Sprecher einer Geschäftsführung dann bestimmt.“¹⁶⁷⁴

3. Entwicklung der Unternehmensstruktur seit 2013

Als Nachfolger von Dr. Körtgen traf Amann zunächst auf Prof. Dr. Schwarz als Sprecher der Geschäftsführung. In seiner Vernehmung äußerte der Zeuge Amann mit Blick auf die organisatorische Aufstellung der FBB, dass er die Aufgaben seines Vorgängers sämtlich übernommen und keine Veränderungen der Organisation vorgenommen habe:

Zeuge Horst Amann: „Als ich dort ankam bzw. meine Stelle antrat, habe ich eins zu eins die Funktion meines Vorgängers übernommen, das war Dr. Körtgen. Das heißt, ich habe die Leitung des technischen Bereichs übernommen mit all den Bereichen, die darin verortet waren, und insbesondere auch den Ausbaubereich für den Neubau, mit all den Mitarbeitern, die da waren, und habe zunächst keine organisatorische Veränderung vorgenommen, weil mein erstes Ziel war, zu versuchen zu erkennen, wo die Schäden sind, wo die Missstände sind, und was getan werden muss, um sie abzustellen. Deshalb im ersten Schritt keine organisatorische Veränderung. Dazu kam ich auch nicht mehr, weil ich zu kurz dabei war. Der Herr Professor Schwarz war Sprecher der Geschäftsführung, der leitete den kaufmännischen und die anderen Bereiche, außer der Technik, und war der Sprecher der Geschäftsführung. Das Verhältnis war gut, war völlig unbelastet. Er hat seinen Teil gemacht, ich habe meinen Teil gemacht, und wir haben das in routinemäßigen Besprechungen immer wieder konstruktiv zusammengeführt.“¹⁶⁷⁵

Der Zeuge führte weiter aus, dass sich die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung unter dem Nachfolger von Prof. Dr. Schwarz, Hartmut Mehdorn, geändert habe. Mehdorn habe von Beginn an das gesamte Geschäft an sich gezogen, und dem Zeugen klar zu verstehen gegeben, dass er für die Gesamtgeschäftsführung und die Fortführung des Projekts allein verantwortlich sei.¹⁶⁷⁶

Unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Mehdorn wurde der Posten der Finanzgeschäftsführerin geschaffen. Der Zeuge Mehdorn äußerte diesbezüglich, dass der kaufmännische Bereich im Zeitpunkt seines Amtsantritts unterbesetzt gewesen sei, nachdem Prof. Dr. Schwarz aus der Geschäftsführung ausgeschieden sei:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, als ich kam, gab es da keinen kaufmännischen Leiter, es gab keinen Kaufmann. Es war auch nach einer meiner ersten Begehren, dass ich im Aufsichtsrat gesagt habe: Ich will sofort mir einen kaufmännischen Leiter suchen dürfen! – Weil, ich kann mir gar nicht vorstellen, wie man eine Firma ohne kaufmännischen Leiter – – Na klar gibt es eine Buchhaltung, na klar gibt es so

¹⁶⁷⁴ Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 31.

¹⁶⁷⁵ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 7.

¹⁶⁷⁶ Vgl. Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Bd. II, Abghs-Drs. 17/3000, S. 141 f.

was alles. Da sind gewiss auch Leute, die da die Sachen zusammentragen. Aber es gibt keinen, der die kaufmännische Verantwortung da zentral im Griff hatte. Wir haben dann schnellsten diese Funktion gemacht. Herr Schwarz hatte das parallel zu seinem Amt als Sprecher von diesem Flughafen mitgemacht; Körtgen war ja der Techniker, Schwarz der Kaufmann. Aber Schwarz war ja schon weg, als ich kam; da war nichts.“¹⁶⁷⁷

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld übernahm nach Mehdorns Ausscheiden den Zuständigkeitszuschchnitt seines Vorgängers. Die Geschäftsverteilung beschrieb er wie folgt:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Sie haben eine Managementorganisation gehabt, die halt klar aufgeteilt war. Es gab zwei Geschäftsführer. Unter den zwei Geschäftsführern gab es einen Geschäftsverteilungsplan. Die Finanzabteilung war verantwortlich für Finanzen, Finanzcontrolling, Risikomanagement, IT, Finanzplanung, grundsätzlich natürlich, als auch allgemeines Controlling. Unter mir gab es die Bereiche Bau, Commercial, was dann eben Vermarktung der Flächen an den Flughäfen ist, die Rechtsabteilung und die Personalabteilung und Kommunikation halt, solche kleineren noch dazu. Das war die Aufteilung.“¹⁶⁷⁸

Grundsätzlich seien die kaufmännischen Themen im Finanzbereich angesiedelt gewesen, teilweise seien Verträge aber auch im Baubereich selbst gemanagt worden, insbesondere im Zusammenhang mit dem „technischen Controlling“.¹⁶⁷⁹

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die ganzen kaufmännischen Komponenten sind auch aufgeteilt gewesen. Grundsätzlich ist die kaufmännische Seite im Bereich der Finanzen gewesen, aber es gibt halt einige Verträge im Bau, die direkt vom Bau gemanagt worden sind, die sind natürlich vom Bau abgeschlossen worden, aber vom Bau gemanagt worden, weil man halt natürlich – – Bei der Bezahlung musste man natürlich auch Daten checken, ob die Leistungen tatsächlich ausgeführt worden sind. Das hat im Baubereich stattgefunden, war aber grundsätzlich ein großer Diskussionspunkt, ob der Split richtig war oder nicht, aber, wie gesagt, den Geschäftsverteilungsplan durfte ich nicht ändern. Compliance war bei mir angesiedelt. Vertragswesen war auch bei mir angesiedelt.“¹⁶⁸⁰

Diese Geschäftsverteilung habe dazu geführt, dass die Bauabteilung nicht selbstständig handeln können, weil viele Themen die Zuständigkeit anderer Bereiche berührt hätten:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Grundsätzlich war der Baubereich an sich nicht voll selbstständig. Er musste halt in vielen Bereichen, im legalen Bereich, mit Legal (phon.) diskutieren. Das Finanzcontrolling für den Baubereich fand im Finanzbereich statt. Einzelne Teile des Baus wurden auch über Operations abgedeckt.“¹⁶⁸¹

¹⁶⁷⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 89.

¹⁶⁷⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 31.

¹⁶⁷⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 24.

¹⁶⁸⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 31.

¹⁶⁸¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 30.

4. Umstrukturierungen der Geschäftsverteilung

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab an, dass er diese von Mehdorn übernommene Organisationsstruktur habe verändern wollen. Dies sei indes am Aufsichtsrat gescheitert:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die Organisation, die damals auf meinen Vorgänger zugeschnitten war, wollte ich verändern zu schnelleren Entscheidungen und Handlungen. Das hätte aber zu Organisationsänderungen geführt, die ich damals ausgearbeitet hatte mit einem externen Consulting-Unternehmen. Leider wurde die Umsetzung vom Aufsichtsrat verweigert. Es durfte nicht verändert werden.“¹⁶⁸²

a. Doppeltes Stimmgewicht für den Vorsitzenden der Geschäftsführung?

Eine Komponente der von Dr. Mühlenfeld angedeuteten organisatorischen Veränderung bestand offenbar in einer Veränderung des Stimmgewichts auf der Geschäftsführungsebene. In Bezug auf die Ressortaufteilung gaben mehrere Zeugen im Untersuchungsausschuss an, dass sich der Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld in seiner Amtszeit darum bemüht habe.¹⁶⁸³ Konkret habe er sich die Möglichkeit verschaffen wollen, unabhängig von der Finanzgeschäftsführerin „eigenständig entscheiden“ zu können, was im Ergebnis an der ablehnenden Haltung des Aufsichtsrates gescheitert sei.¹⁶⁸⁴ Der Zeuge Marks erinnerte sich diesbezüglich wie folgt:

Zeuge Jörg Marks: „Also, ich glaube, es ging ihm darum – wenn ich das richtig in Erinnerung habe –, dass er als Sprecher der Geschäftsführung die Mehrheit haben wollte, also 51 Prozent, sage ich mal, und nicht 50, und dass der auf der Basis quasi, auch wenn er sich nicht ganz einig ist mit seiner Kollegin, eigenständig entscheiden kann, wie er es denn gerne hätte. Und das, glaube ich, zumindest nach dem, was ich weiß, hat der Aufsichtsrat nicht haben wollen.“¹⁶⁸⁵

Der Zeuge Müller bestätigte, dass ein entsprechendes Vorhaben am Aufsichtsrat gescheitert sei:

Zeuge Michael Müller: „Das ist der Sachverhalt, glaube ich jedenfalls, den ich Ihnen gerade beschrieben habe, wo es eben diese Auseinandersetzung gab, wie weit ein Mitglied der Geschäftsführung praktisch Entscheidungen treffen kann, obwohl ein anderes Mitglied der Geschäftsführung trotzdem in der Verantwortung bleibt und mit dem doppelten Stimmrecht praktisch jede Entscheidung aus einem anderen Fachbereich – also Herr Mühlenfeld konkret Entscheidungen aus dem Finanzbereich – überstimmen kann. Inwieweit soll das möglich sein? – Darum ging es offensichtlich. [...] Ich weiß nicht mehr, wie dann letztendlich die Verabredung war, aber schon auch im Übrigen durch das Eingreifen von Herrn Gatzer als Finanzverantwortlichem im Aufsichtsrat mit viel Sachverstand, der dann gesagt hat:

¹⁶⁸² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹⁶⁸³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 81 f.; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 65; Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 22.

¹⁶⁸⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 65.

¹⁶⁸⁵ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 65.

Nein, das kann nicht sein. Frau Fölster muss auch, wenn sie in der Pflicht ist, in der Verantwortung bleiben in dem Sinne, dass sie eben auch berichten darf und nicht in jedem Punkt überstimmt werden darf von Herrn Mühlenfeld. – Daran kann ich mich erinnern ohne zu wissen, wie jetzt konkret dann die verabredete Regelung aussah.“¹⁶⁸⁶

Und auch die Zeugin und damalige Finanzgeschäftsführerin Fölster erinnerte das Vorhaben und betonte die rechtlichen Bedenken gegen die entsprechende Initiative:

Zeugin Heike Fölster: „Das erinnere ich ganz genau. Es gab einen Versuch von Herrn Mühlenfeld, dass er ein doppeltes Stimmrecht haben wollte als Vorsitzender der Geschäftsführung, um mich dann zu überstimmen. Das hat in der Konsequenz dazu geführt, dass ich dann mal bei Herrn Müller dann doch auf dem Sofa saß, auf dem ich sonst früher immer bei Herrn Wowereit gesessen habe, weil das einfach nicht vereinbar ist mit dem GmbH-Gesetz, dass, wenn Sie nur eine Zweiergeschäftsführung haben, dass dort einer ein doppeltes Stimmrecht hat. Ich hatte das auch nicht vor, dass ich mich überstimmen lassen möchte. Es hat auch noch was mit meinem Vertrag zu tun und diverseste Dinge, aber der Versuch war da, ja.“¹⁶⁸⁷

b. Diskussion um Schaffung des Postens eines vierten Geschäftsführers

Nachdem der ehemalige Technische Geschäftsführer Amann die Flughafengesellschaft noch unter Mehdorn verlassen hatte, kam es unter dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup erstmals wieder zur Diskussion über die Einstellung eines Technischen Geschäftsführers. Dass diese Überlegungen sehr konkret angestellt worden sind, wurde nicht zuletzt an der Aussage des Zeugen Wilmsen deutlich:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also es hat ja zwei Anläufe gegeben, mich nach Berlin zu holen. Der erste Anlauf war in der Tat eine Funktion als technischer Geschäftsführer. Ich muss mal gerade überlegen – das war im Jahr 2017. Diese Überlegung hat aus verschiedenen Gründen am Ende nicht funktioniert, weil es dafür im Gesellschafterkreis nach meinem Kenntnisstand keine Mehrheit gegeben hat. Es hätte ja auch bedeutet, dass man die Geschäftsführung auf eine Vierergeschäftsführung hätte anheben müssen, perspektivisch mit der Rückkehr auf eine Dreiergeschäftsführung nach dem altersbedingten Ausscheiden dann von Herrn Bobke-von Camen.“¹⁶⁸⁸

Die Vertreter der Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat lehnten eine Erweiterung der Geschäftsführung grundsätzlich ab.¹⁶⁸⁹ Zu seinen persönlichen Gründen führte der Zeuge Struck als Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat aus:

Zeuge Ralf Struck: „Da kann ich jetzt auch nur von mir reden. Meines Wissens wurde sowieso dieser Punkt mit der namentlichen Benennung von der Agenda

¹⁶⁸⁶ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 82.

¹⁶⁸⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 22.

¹⁶⁸⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 97.

¹⁶⁸⁹ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 17.

zurückgenommen, aber das muss ich wirklich, sofern ich mich daran erinnern kann, weil der Aufsichtsratsvorsitzende wusste, dass die komplette Arbeitnehmerbank und einige Kollegen aus Berlin nicht zustimmen würden. Mein persönlicher Beweggrund war, dass ich gesagt habe: Alle Schlüsselfunktionen im Unternehmen sind besetzt, und wir brauchen keinen vierten Geschäftsführer, weil alle Aufgaben verteilt sind. – Das war mein persönlicher Beweggrund, dagegen zu stimmen. Ich habe gesagt, dass wir ein Ungleichgewicht in der Geschäftsführung haben, was den Ressortzuschnitt angeht. Das ist offensichtlich. Ich habe auch angeregt, dass man dort über eine Umverteilung nachdenken könnte, das heißt, den anderen beiden mehr Verantwortung übergeben, mehr personelle Verantwortung, mehr inhaltliche Verantwortung, und das für mich nicht rechtfertigt, dass ein einzelner Baugeschäftsführer im Unternehmen notwendig ist.“¹⁶⁹⁰

Der Zeuge Rößler bestätigte, dass dies die Position der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gewesen sei. Ein vierter Geschäftsführer sei in einer Gesellschaft „in der entsprechenden Größenordnung von gut 2000 Beschäftigten“ nicht „vermittelbar“.¹⁶⁹¹ Außerdem befürchtete man Probleme bei der Entscheidungsfindung innerhalb der Geschäftsführung:

Zeuge Holger Rößler: „Wir haben als weiteren Punkt, was wir für schwierig befanden – nicht nur für schwierig, sondern wo wir Probleme für die Zukunft sahen – das wäre in einer kritischen Entscheidungsfindung innerhalb der Geschäftsführung gewesen, weil es dann immer also ggf. auf ein Patt hinausgelaufen wäre – 2:2 –, was bei einer Dreiergeschäftsführung etwas schwieriger möglich ist. Und da wir uns nicht hier in einer AG bewegen, sondern in einer GmbH bewegen, kann man auch nicht dem Vorsitzenden der Geschäftsführung ein Zweitstimmrecht oder so etwas einräumen. Es ist in dem Zusammenhang mitdiskutiert worden, auch schon im Vorfeld diskutiert worden. Deswegen – kann mich jetzt noch mal wiederholen an der Stelle – war unsere Position, auch meine persönliche Position sehr klar an dieser Stelle, dass die Funktion eines vierten Geschäftsführers nicht notwendig ist.“¹⁶⁹²

Ähnlich äußerte sich das Aufsichtsratsmitglied Woop. Er sagte aus, dass die Diskussion um die Schaffung eines vierten Geschäftsführers ebenso wie jene um die Gründung einer Bau-Projektgesellschaft¹⁶⁹³ im Kontext der Frage geführt worden sei, wie eine Stärkung des Baubereichs erreicht werden könne:

Zeuge Gerry Woop: „Die Geschäftsführung, das war für mich insofern bis zu einem gewissen Grade auch nachvollziehbar, hat gesagt: Wir wollen den Baubereich stärken. – Das wollten wir auch, deswegen hatten wir das Konstrukt der Projektgesellschaft vorgetragen, aber wir wollten nicht die Geschäftsführung vergrößern.“¹⁶⁹⁴

Unter den Berliner Vertretern habe insofern keine Einigkeit darüber bestanden, welche die bessere Lösung sei.¹⁶⁹⁵ Insbesondere die politischen Vertreter im Aufsichtsrat – als „Vertreter

¹⁶⁹⁰ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 47.

¹⁶⁹¹ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 60.

¹⁶⁹² Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 60.

¹⁶⁹³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/20, S. 74 f.

¹⁶⁹⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/20, S. 74 f.

¹⁶⁹⁵ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/20, S. 74 f.

des Steuerzahlers“ – hätten insofern Probleme gesehen, die Schaffung des Postens eines vierten Geschäftsführers zu vermitteln:

Zeuge Gerry Woop: „Ja. Es war eine sehr harte Differenz in der Diskussion um den vierten Geschäftsführer. Es gibt sozusagen zwei Phasen, die eine, wo es um den vierten Geschäftsführer ging, die ja dann – – ich meine, sie ist auch medial widerspiegelt worden, als Herr Wilmsen als potenzieller Kandidat genannt worden ist. Da gibt es auch keine einheitliche Position Berlins in diesem Punkt, muss ich sagen, was aber unterschiedliche Sichtweisen und Erfahrungshintergründe zugrunde liegen hat und insbesondere die Erfahrung aus dem angelsächsischen Raum. Das Management sagt, man kann also auch Unternehmen in der Größenordnung eher mit mehr Geschäftsführern bestücken, und wir als Politik, wenn man so will, in dem Sinne dann auch ein bisschen als Vertreter des Steuerzahlers und mit Blick auf Kommunikationsebenen, haben argumentiert, das ist nicht darstellbar, dass wir ein Unternehmen in der Größenordnung, in der Performance, wie es sich jetzt darstellt, noch mit einem vierten Geschäftsführer versehen mit den entsprechenden Gehältern, die dann auch immer mit verbunden sind. Da gab es sozusagen fachlich unterschiedliche Sichten und die unterschiedliche Sichtweise mit der Geschäftsführung.“¹⁶⁹⁶

5. Zusammenarbeit innerhalb der Geschäftsführung

Mehrere Zeugen äußerten ferner, dass die Zusammenarbeit zwischen der Finanzgeschäftsführerin Fölster und Prof. Dr. Lütke Daldrup ausbaufähig gewesen sei. So äußerte der Zeuge Struck in seiner Vernehmung:

Zeuge Ralph Struck: „Was vorhin mal gesagt wurde: Die Zusammenarbeit in der Geschäftsführung wird als Nicht-Teamplay gesehen. Das sehe ich auch persönlich nicht. Da mache ich keine Schuldzuweisungen. Das liegt an dem einen oder anderen. Das funktioniert nicht.“¹⁶⁹⁷

Und auch der Zeuge Dr. Krüger gab an, die Zusammenarbeit kritisch gesehen zu haben:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ja. Ich gehörte auch zu denjenigen, die das kritisch konstatiert hatten. Ich verrate, glaube ich, in diesem Kreis kein Geheimnis, dass der Geschäftsführer, Engelbert Lütke Daldrup, durchaus auch ganz alleine den Flughafen führen kann. Ich bin es gewohnt, in meinem beruflichen Leben im Team zu arbeiten, auch zu meinen leitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Vertrauen zu haben und sie eigenverantwortlich arbeiten zu lassen. Aber ich glaube, das hängt ein Stück weit davon ab, wo man sozialisiert worden ist. Und dass sich dann daraus Spannungsverhältnisse ergeben, liegt doch auf der Hand.“¹⁶⁹⁸

Das Aufsichtsratsmitglied beschrieb in seiner Vernehmung eine insgesamt „vernünftige Zusammenarbeit“, allerdings hätten die Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup, Frau Fölster

¹⁶⁹⁶ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/20, S. 74 f.

¹⁶⁹⁷ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 63.

¹⁶⁹⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 76.

und Herr Bobke-von Camen zuweilen „nebeneinander agiert“ und nicht „an einem Strang“ gezogen.¹⁶⁹⁹ Beispielhaft führte der Zeuge wie folgt aus:

Zeuge Gerry Woop: „Bei Herrn Bobke-von Camen hat man mehrfach in Sitzungen erlebt, dass er selten zu Wort kam. Dann hat er was gesagt. Das war aber offensichtlich auch im Interesse der Geschäftsführung, dass er nicht so oft zu Wort kam. Dann wurde er auch noch sozusagen ergänzt, aber mehr korrigierend ergänzt. Dann hat sich also Herr Lütke Daldrup noch mal gemeldet und noch mal etwas gerade gerückt.“¹⁷⁰⁰

In Bezug auf die Arbeitsteilung innerhalb der Geschäftsführung sagte der Zeuge ferner:

Zeuge Gerry Woop: „Dem Bericht nach, den ich auch wahrgenommen habe, ist es so gewesen, dass man bei der Vielfältigkeit der Ausschüsse – – Es ist immer eine Frage auch der Arbeitsteilung, dass dann der Vorsitzende der Geschäftsführung die beiden Kollegen nicht so gerne geschickt hatte, auch als Vertretung der Geschäftsführung, um dort aufzutreten, auch im Parlament. Die sollten nicht das gemeinsame Projekt dann dort vertreten. Das wollte er selber in der Hand behalten. Das ist zum einen sicherlich seine Art, seine Führungsart, dass er das macht, das macht auch einen Teil seines Erfolges aus, aber es ist eben etwas anderes, als was man unter einer Teamlösung versteht, wo das ganze Team für dieses Projekt, für diese Gesellschaft steht und im Grunde genommen auch einer für den anderen einsteht und das auch vortragen kann. Das war schon spürbar und bedauerlich und hat sich dann auch so verfestigt über die Jahre.“¹⁷⁰¹

6. Unternehmenskultur

Der Untersuchungsausschuss stellte fest, dass die Kultur des Unternehmens von den verschiedenen Protagonisten unterschiedlich wahrgenommen wurde. Während der Technikchef Horst Amann eine Verweigerungshaltung und mangelnden Problemlösungswillen bei einem Teil der Belegschaft beklagte und einen grundsätzlichen Wandel in der Unternehmenskultur hin zu einem prozessorientierten und funktionalen Miteinander für nötig befand, bemängelten die Arbeitnehmervertreter am 16. Januar 2013 im Aufsichtsrat, dass Mitarbeiter für kritische Hinweise gemäßregelt worden seien.¹⁷⁰²

Der Zeuge Mehdorn sah insbesondere im Aufsichtsrat eine Kultur des Misstrauens:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Der Kleinkrieg war dann im Aufsichtsrat, der sich meines Erachtens nie und zu keiner Zeit an ein Corporate Governance, wie in einem normalen Aufsichtsrat, gehalten hat, wie er da agiert hat, reinregiert hat und gemacht hat, was er wollte, was letztendlich [...] zu einer extremen Misstrauenskultur geführt

¹⁶⁹⁹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 11, S. 29, 74.

¹⁷⁰⁰ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 74.

¹⁷⁰¹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 74.

¹⁷⁰² Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium für Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 266 f.

hat. Keiner hat dem anderen mehr geglaubt, die Brandenburger den Berliner nicht und alle gegeneinander nicht.“¹⁷⁰³

Der Landesrechnungshof Brandenburg identifizierte in einem Bericht vom 10. Juli 2015 die Defizite in der allgemeinen Unternehmensorganisation und -kultur in der unzureichenden personellen Aufstellung, der mangelnden Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Unternehmensbereichen und der mangelnden Mitarbeitermotivation. Darüber hinaus sei die Hinweisgeber-, Fehler- und Risikokultur verbesserungswürdig und die externe Unternehmenskultur nicht verlässlich.“¹⁷⁰⁴

Der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld beschrieb die Unternehmenskultur der Flughafengesellschaft als behördenähnlich. Kommunikation und Transparenz hätten nicht einem modernen Unternehmen entsprochen, worin der Zeuge eines der „größten Probleme des Flughafens“ erkannte.¹⁷⁰⁵ Dies und die „verschiedenen Kulturen“ zwischen den Standorten Schönefeld und Tegel habe man versucht „aufzubrechen“ und zu verändern. Es habe sich dabei aber um ein langfristiges Projekt gehandelt.¹⁷⁰⁶

Auch der Zeuge Struck konnte diese verschiedenen Unternehmenskulturen, die aus der „Firmenhistorie“ stammten, bestätigen.

Zeuge Ralph Struck: „Wenn wir 2012 mal betrachten, da gab es Kulturen schlicht und ergreifend aus der Firmenhistorie heraus. BFG hatte nahezu Behördencharakter. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist aus der Interflug entstanden. Jahrelang wusste man nicht: Baut man Schönefeld aus? - , das heißt, man hatte schon gewisse Kulturen, gewisse Herangehensweisen. Wir sind mittlerweile weiter. Wir haben sehr viele neue Leute seit 2013 eingestellt. Dort hat eine deutliche Durchmischung stattgefunden. Wir haben seitdem auch sukzessive Mitarbeiter von Tegel nach Schönefeld überführt. Wir machen das auch in einem geordneten Prozess, das heißt, wir machen Check-out-Tage in Tegel. Wir verabschieden sie dort, machen Einarbeitung in Schönefeld, dort einen Check-in-Tag, sodass wir bisher – – Ich mache immer so Feedback-Gespräche, um zu fragen: Wie werdet ihr aufgenommen? Und dort erkenne ich im Moment keine Probleme und sehe auch keine.“¹⁷⁰⁷

Der Zeuge Wilmsen äußerte in seiner Vernehmung, dass er bei seinem Eintritt in die Flughafengesellschaft im Jahr 2018 festgestellt habe, dass das „Unternehmen sehr stark auf der Beziehungsebene, auf der Improvisationsebene, weniger auf der Prozessebene.“¹⁷⁰⁸

Auch mit der Übernahme von Verantwortung sind die Beteiligten in der FBB unterschiedlich umgegangen. Während beispielsweise der ehemalige Technikchef Jörg Marks in der Gründlichkeit der Sachverständigen einen Grund für den Aufwuchs der Mängel sah, wertete dies sein Nachfolger Peter Herrmann sogar als Vorteil für die Zukunft.¹⁷⁰⁹ Auch über die

¹⁷⁰³ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 65.

¹⁷⁰⁴ Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 266 ff.

¹⁷⁰⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2020, WP 18/8, S. 31.

¹⁷⁰⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 31.

¹⁷⁰⁷ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 24 f.

¹⁷⁰⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 99.

¹⁷⁰⁹ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S.38; vgl. Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 24, 54.

Verantwortung der Firmen, insbesondere der Firma ROM, gab es unterschiedliche Auffassungen.¹⁷¹⁰

II. Organisatorische Aufstellung des Baubereichs

Während der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode feststellte, dass der Baubereich zunächst eine weitgehend eigenständige Organisationseinheit innerhalb der Flughafengesellschaft dargestellt habe,¹⁷¹¹ beschrieb der Zeuge Dr. Mühlenfeld dessen mangelnde Selbstständigkeit.¹⁷¹² Auch sein Nachfolger Prof. Dr. Lütke Daldrup habe laut dem Zeugen Dr. Krüger zu Beginn seiner Amtszeit den Ausbau der Bauherrenkompetenz der Flughafengesellschaft priorisiert.¹⁷¹³

Eine mangelhafte fachliche Eignung und unzureichende Aufstellung des Bauherrn hat schon der ehemalige Technikchef Horst Amann in der Aufsichtsratssitzung am 7. September 2012 bemängelt.¹⁷¹⁴ In der Konsequenz hatte der Zeuge zu diesem Zeitpunkt bereits angefangen, ein Baucontrolling aufzubauen, um unabhängiger vom Projektsteuerer WSP zu agieren, aber auch um die Hoheit über die eigenen Daten wiederzuerlangen, die zu diesem Zeitpunkt beim Projektsteuerer WSP lag. Hier gab es eine Zeitlang die Situation, dass die FBB nicht völlige Datenhoheit über ihre eigenen Daten hatte.¹⁷¹⁵

Auch der ehemalige Geschäftsführer Mehdorn bemängelte die mangelnde Bauherrenkompetenz der Flughafengesellschaft, die seiner Ansicht nach auf die einzelnen Ingenieurbüros übergegangen war, sodass die Flughafengesellschaft selbst keinerlei Einfluss mehr auf die Baustelle gehabt hat.¹⁷¹⁶ In der Konsequenz habe er dann zur Schaffung klarerer Verantwortlichkeiten und zur Verbesserung des Informationsflusses das „Sprint“-Programm geschaffen.¹⁷¹⁷ Durch das Rekrutieren neuen Personals und dem damit einhergehenden Aufwuchs der Bauherrenkompetenz sei das „Sprint“-Programm dann nicht mehr nötig gewesen.¹⁷¹⁸ Außerdem wurde zur Stärkung der Projektorganisation die Fa. Roland Berger als Projektmanagementoffice neben dem Projektsteuerer WSP eingesetzt.¹⁷¹⁹ Als Grund hierfür gab der ehemalige Technikchef Marks an, dass die Projektorganisation „am Boden lag“ und der Geschäftsführer Mehdorn jemanden brauchte, „der noch mal unabhängig von draußen kommend, sich das hier anschaut, die Leute führt, die Leute sortiert und mir dann ein Feedback gibt, wo wir wirklich stehen.“¹⁷²⁰ Weiter führte Marks aus, dass zur Stärkung der Projektorganisation auch die Projekthandbücher aus dem Jahr 2008/09, in denen noch der Bau durch einen Generalunternehmer vorgesehen war, angepasst worden seien.¹⁷²¹

¹⁷¹⁰ Vgl. hierzu A.II.3.c.aa.

¹⁷¹¹ Vgl. oben III., Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 96 ff.

¹⁷¹² Vgl. unten F.IV.1.

¹⁷¹³ Vgl. unten F.IV.2.; Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, S. 44.

¹⁷¹⁴ Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium für Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 266.

¹⁷¹⁵ Vgl. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 6; vgl. Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 23.

¹⁷¹⁶ Vgl. Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 63.

¹⁷¹⁷ Vgl. hierzu ausführlich B.II.2.

¹⁷¹⁸ Vgl. Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 87.

¹⁷¹⁹ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 71.

¹⁷²⁰ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 71.

¹⁷²¹ Vgl. Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 29.

1. Umstrukturierungspläne unter Dr. Mühlenfeld

In der 127. Aufsichtsratssitzung am 13. März 2015 beschloss der Aufsichtsrat auf Vorschlag seines Vorsitzenden Bretschneider, den damals neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld mit der Erstellung eines Vorschlags der künftigen Struktur der Geschäftsführung und Aufbauorganisation der FBB zu beauftragen. Ein entsprechender Vorschlag sollte dem Aufsichtsrat bis zum Mai bzw. Juni 2015 unterbreitet werden. Der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung habe entsprechende Pläne zusammen mit einer Unternehmensberatung ausgearbeitet. Seine Vorschläge seien im Ergebnis aber durch den Aufsichtsrat abgelehnt worden.¹⁷²²

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Das ist das Gutachten, das damals erstellt worden ist, zusammen mit Dornier Consulting, was eine Änderung der Struktur vorsah, z. B. dass die IT-Abteilung mit in die Bauabteilung kommt, weil der Bau so stark von IT abhängig ist. Dieser Vorschlag wurde aber nicht umgesetzt, weil er vom Präsidialausschuss abgelehnt wurde.“¹⁷²³

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten offenbar vor allem der Stärkung des Baubereichs dienen, beispielsweise durch die Integration der IT-Abteilung:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „All das hätte man natürlich zusammenfassen können in eine schlagkräftige Bauorganisation, mehr oder weniger eine Organisation, die unabhängig agiert. Man hätte auch aus meiner Sicht noch mal darüber nachdenken müssen, wo IT hängt. IT hing auch zu dem Zeitpunkt im Finanzbereich, denn eines der ganz großen Themen – das habe ich vorhin schon ausgeführt – war ja der IT-Bereich, die technische Steuerung, sowohl der Brandschutzanlagen als auch der Türen usw. als auch der Monitore, war halt eine große Schnittstelle mit dem IT-Bereich. Das waren halt separate Organisationen, die nicht immer gut miteinander zusammengearbeitet haben.“¹⁷²⁴

Der Aufsichtsratsvorsitzende Müller hielt es für möglich, dass entsprechende Vorschläge im Aufsichtsrat diskutiert worden seien, konnte sich an ihren konkreten Inhalt aber nicht erinnern.¹⁷²⁵

Eine weitere organisatorische Änderung betraf die Einführung von sog. Flächenteams:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir haben die Kleinteiligkeit der Baustelle, die dort existierte, aufgelöst und haben Flächenteams gegründet, um sicherzustellen, dass nicht jedes Gewerk einzeln da durchläuft und die nicht miteinander koordiniert sind, sondern dass man Flächenteams hat, wo einer von Starkstrom, einer von der ÜSSPS, von Türen, Sprinklern usw. in einem Team arbeiten, um eben in diesen Flächen die Probleme parallel zu lösen und nicht hintereinander. Das hat allerdings nicht zu dem gewünschten Erfolg geführt, wie man ja merken konnte.“¹⁷²⁶

¹⁷²² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 11.

¹⁷²³ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 84.

¹⁷²⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 9.

¹⁷²⁵ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 81.

¹⁷²⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 86.

2. Umstrukturierungen unter Prof. Dr. Lütke Daldrup

Der neue Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup nahm nach seinem Amtsantritt verschiedene personelle¹⁷²⁷, organisatorische und strukturelle Änderungen in Bezug auf den Baubereich bzw. die Organisation der Baustelle vor. Diese beschrieb er im Rahmen seiner Vernehmung wie folgt:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Es hat einige organisatorische und strukturelle Veränderungen gegeben. Wir haben auch eine Reihe von Personalveränderungen gehabt. Wir haben die Projektleitung bei der Leitung des Fluggastterminals verändert, wir haben einen Beauftragten der Geschäftsführung eingesetzt für Baufragen. Wir haben uns von einem Beratungsunternehmen getrennt, haben andere Expertise zu Rate gezogen. Wir haben sehr umfangreiche Risikoworkshops durchgeführt, also wir haben die Projektorganisation erheblich verändert. Wir haben in der BER-Fluggastterminal-Organisation Kompetenzteams eingerichtet, die sich auf Anlagengruppen beziehen – Brandmeldeanlage, ÜSSPS beispielsweise, Kabelgewerke und BOS-Funksysteme, viele Anlagen. Wir haben es mit zwölf, wenn ich mich richtig erinnere, Anlagengruppen zu tun, die einer bauaufsichtlichen, unabhängigen Prüfung bedürfen.“¹⁷²⁸

Weiter führte der Zeuge aus, dass das Beratungsmandat mit der Fa. Roland Berger beendet worden sei. Zu den Gründen:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben bei der Flughafengesellschaft einen beauftragten, mandatierten Projektsteuerer. Und das, was Roland Berger getan hat, war zum Teil in einer gewissen Duplizität zu den Aufgabenstellungen des Projektsteuerers. Wir haben im Grunde keinen Ersatz dafür gebraucht, weil wir das, was wir zur Steuerung der Baustelle brauchten, wissen mussten, entweder mit eigenen Ressourcen bereitgestellt haben oder bereitstellen, zumal, was die Terminsteuerung betrifft, da haben wir sehr viel mehr Verantwortung als Unternehmen selber übernommen, und die weiteren Aufgaben hat der Projektsteuerer übernommen, wie es auch seinen vertraglich geschuldeten Pflichten entsprach.“¹⁷²⁹

Der Zeuge Dr. Krüger erklärte diesbezüglich, dass die Maßnahmen in erster Linie der Stärkung der Bauherrenfähigkeit der Flughafengesellschaft gedient hätten:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Es war das erklärte Ziel von Lütke Daldrup, die Bauherrenfähigkeit der FBB zu stärken, indem er insbesondere durch die Verpflichtung von Herrn Hansel gewissermaßen diesen Planungsbereich auch dann deutlich gestärkt hat. Die Planungsabläufe nach außen zu geben, ist ja für ein solches Unternehmen auch nicht wirklich eine Option, weil in einem so komplexen Gebilde wie der FBB, sich ein Externer auch erst einmal zurechtfinden muss. Insofern hat Lütke Daldrup, glaube ich, nach meiner Wahrnehmung, schon eine der

¹⁷²⁷ In personeller Hinsicht betraf die Veränderung in erster Linie die Übertragung der Verantwortung für das Fluggastterminal an den Bauleiter Herrmann sowie die Ausgliederung des Projekts aus dem Baubereich, der zu diesem Zeitpunkt von Jörg Marks verantwortet wurde, vgl. zu den Details und der Personalie Marks unter E.

¹⁷²⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 31.

¹⁷²⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 66.

Schwachstellen, was auch den Ablauf und die Organisation der Baustelle anbelangte, richtig erkannt und dort versucht, Abhilfe zu schaffen.“¹⁷³⁰

a. Ausbau des Bereichs Projektplanung

Laut dem Zeugen Dr. Krüger erfolgte die Stärkung der Bauherrenfähigkeit vor allem durch die Verpflichtung von Herrn Hansel als Bereichsleiter der Stabsstelle „Unternehmensentwicklung“ und die damit verbundene Stärkung des Planungsbereichs der Flughafengesellschaft.¹⁷³¹ Hansel habe laut dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup die Steuerung des Ausbauprogramms – insbesondere die Umsetzung des Masterplans – organisieren und den Geschäftsführer in dieser Hinsicht entlasten sollen:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Soweit ich mich erinnern kann, ist diese Überlegung bei mir im Sommer 2017 entstanden, dass wir im Bereich der weiteren Entwicklung des Flughafens, vor allen Dingen mit Blick auf die Masterplanung und die anstehenden Investitionsprojekte eine personelle Verstärkung brauchen, weil ich als Person mich sehr stark und sehr intensiv um die Baustelle BER Fluggastterminal Nummer 1 kümmern muss und noch vielfältige andere Aufgaben wahrzunehmen habe. Das ist der Zeitpunkt gewesen, wann die Idee entstanden ist.“¹⁷³²

Der Zeuge Hansel selbst berichtete in seiner Vernehmung von dem „Aufbau eines Infrastrukturmanagements“.¹⁷³³ Seit Mitte des Jahres 2018 seien „klare Prozesse und Verantwortlichkeiten für Management und Betrieb der Infrastruktur“ eingeführt worden.¹⁷³⁴

Zeuge Christoph Hansel: „Dies war verbunden mit einer grundlegenden Restrukturierung bei der FBB, mit einer Zentralisierung der Infrastrukturaufgaben, einer Etablierung der Rollen Auftraggeber – Auftragnehmer und der Implementierung neuer Sollprozesse für Ausbaumaßnahmen und betriebliche Maßnahmen. Es wurde die Eigentümerrolle wieder eingeführt und das Anforderungsmanagement zentralisiert. Weiterhin wurde eine klare Delegation von Verantwortlichkeiten und Pflichten im Infrastrukturbereich vorgenommen, im Speziellen gilt das für diese speziellen Betreiberpflichten. Wesentlich war zudem, dass im Planungs- und Bauprozesse sogenannte Quality-Gates als Meilensteine eingeführt und strukturell mit dem Infrastrukturboard – einem neuen Gremium – und einem Bestandsboard – zentrale Gremien zur Abstimmung von neuen Maßnahmen bzw. Schwerpunkten der Instandhaltung und Instandsetzung – etabliert wurden. Dafür wurde ein Konzept mit dem Titel „Planung der Planung“ im Frühjahr 2018 erarbeitet und den Gremien vorgestellt, das diese einzelnen grundlegenden Rollen, Aufgaben, Funktionen beschreibt und zum Teil neu ordnet. Seit nunmehr gut zwei Jahren ist damit ein wesentlicher Beitrag zur Schärfung des wirtschaftlichen Betriebs und zur effizienten Umsetzung von Projekten durch eine gründliche Vorbereitung geleistet worden. Zudem schafft es die Voraussetzungen für die Realisierung der

¹⁷³⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 44.

¹⁷³¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 44.

¹⁷³² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 33.

¹⁷³³ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 5.

¹⁷³⁴ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 5.

zentralen Maßnahmen des Masterplans und liefert einen Beitrag zur Gewährleistung eines stabilen und rechtssicheren Immobilienbetriebs.“¹⁷³⁵

Ein wesentlicher Aspekt dieses Infrastrukturmanagements sei die strukturierte Erarbeitung der Anforderungen an ein Projekt. Alle Maßnahmen würden nunmehr durch ein sog. „Infrastrukturboard“, in dem die Leiter sämtlicher für die Gestaltung der Infrastruktur relevanter Bereiche der Flughafengesellschaft vertreten seien, auf ihre Qualität geprüft, müssten also sog. „Quality Gates“ passieren.¹⁷³⁶ Dabei werde innerhalb der Unternehmensentwicklung aufgrund des Masterplans zunächst eine sog. „Projektskizze“ erstellt.¹⁷³⁷ Zu deren Inhalt:

Zeuge Christoph Hansel: „Jede Maßnahme, die neu reinkommt, oder die gewollt ist oder die sozusagen schon aus dem Masterplanungsprozess vorher geschrieben ist, wird dort noch mal analysiert, wird die Flächenzuordnung noch mal definiert: Ist es an dem richtigen Ort, wird es überhaupt benötigt? Wie sieht eine grobe Wirtschaftlichkeit zu dem Thema aus, also Kostenfaktoren? Es gibt einen ersten Abgleich, welchen Nutzen dieses Projekt hat usw. Es gibt also noch mal eine Validierung dessen, was in der Masterplanung erfolgt ist. Das mündet in einer sogenannten Projektskizze, die ist auch schriftlich festgehalten. Diese Projektskizze muss vom Infrastrukturboard freigegeben werden.“¹⁷³⁸

In einem zweiten Schritt werde eine sog. „Projektskizze“ mit einem Lastenheft erstellt:

Zeuge Christoph Hansel: „Wenn es diese Hürde des Quality Gates A genommen hat, über das wir jetzt geredet haben, kommen wir zum Quality Gate B. Dort geht es um die Erstellung eines Lastenhefts, einer Projektskizze, zu der auch ein Lastenheft gehört, wo die Anforderungen der einzelnen Bereiche noch mal qualifiziert werden, noch mal detailliert werden, wo es auch eine erste grobe Kostenbetrachtung, also Kostenschätzung, oder eine Kostenberechnung gibt – oder besser gesagt: eine Wirtschaftlichkeitsberechnung gibt – nicht Kostenberechnung, Wirtschaftlichkeitsberechnung –, wo ein grober Rahmenterminplan erstellt wird, die Voraussetzungen noch mal definiert werden, wie dieses Projekt – egal ob es jetzt klein oder groß ist – sich dann darstellig macht. Auch dieses Thema geht dann wiederum ins Infrastrukturboard, mit einer eigenen Konzeptionierung, mit einem eigenen Projektkonzept, was wiederum auch von allen Seiten, die da sitzen, abgezeichnet wird.“¹⁷³⁹

Im Rahmen dieses Infrastrukturmanagements ergebe sich eine klar definierte Schnittstelle zur konkreten Bauplanung und -durchführung.¹⁷⁴⁰ Die beiden Bereiche grenzte der Zeuge Hansel in seiner Vernehmung wie folgt ab:

Zeuge Christoph Hansel: „Meine Aufgabe ist nicht die klassische Planung und Realisierung [...], sondern die Konzeptionierung, also die Frage, was ich als FBB

¹⁷³⁵ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 5.

¹⁷³⁶ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 60.

¹⁷³⁷ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 60.

¹⁷³⁸ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 60.

¹⁷³⁹ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 60.

¹⁷⁴⁰ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 10.

will, welche Anforderungen Commercial, Operations, die Bundespolizei und so weiter alles stellen – an ein neues Terminal zum Beispiel –, wie das zueinander gehen kann, wie sich das räumlich darstellen kann, welche Größenordnung die Sicherheitsspuren haben müssen, was das bedeutet für die mediale Infrastruktur usw. [...] Und ich übergebe das dann quasi – und das ist in dem Fall das Terminal 3, das sind, ich weiß nicht, fünf Ordner oder sechs Ordner voll mit Anforderungen, die dann ausgeschrieben – – also das wäre halt der nächste Prozess gewesen: es zu übergeben entweder an einen Internen oder an eine Projektgesellschaft, die dann offiziell einen Planer ausschreibt, der kriegt dieses Lastenheft mit und macht dann daraus eine Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung usw.“¹⁷⁴¹

Große Bedeutung für den strukturierten Projektverlauf habe ferner die Einführung eines sog. „Änderungsmanagements“, wonach nunmehr Prozesse für die Änderung von Anforderungen definiert worden seien und solche zunächst auf ihre Kosten- und Terminrelevanz geprüft würden.¹⁷⁴² Dies sei bei Projekten in der Vergangenheit aufgrund der unklaren Kompetenzen häufig nicht der Fall gewesen:

Zeuge Christoph Hansel: „Es gibt einen Auftraggeber, einen internen Auftraggeber; das ist meine Funktion, und es gibt einen internen Auftragnehmer; das ist die Bauabteilung. Das ist auch bewusst so gewählt, damit der eine auch klar sagt: Hier, passt mal auf, das ist das, was wir wirklich wollen –, und im Spiel natürlich mit dem Auftraggeber dann möglicherweise noch Themen geändert werden müssen usw., aber davor war es häufig so, dass die Bauabteilung während des Umbaus oder während des eigentlichen Planungsprozesses noch ganz viele Anforderungen bekommen hat, mit denen – – die aber überhaupt nicht zum Thema Planung gehören, sondern die irgendwie vollkommen anders abgearbeitet werden müssen, die zu Verzögerungen geführt haben und, und, und. Also diese Neustrukturierung und klaren Ablaufprozesse schützen uns auch davor natürlich, irgendwelche Kompetenzrängeleien oder so zu haben, von denen Sie ja jetzt gesprochen haben.“¹⁷⁴³

b. Diskussion über die Gründung einer Bau-Projektgesellschaft

Mit Blick auf die Frage E.20 des Untersuchungsauftrages befasste sich der Ausschuss im Zusammenhang mit der Organisation des Baubereichs auch mit der Diskussion um die Gründung einer sog. „Bau-Projektgesellschaft“ zur Realisierung künftiger Baumaßnahmen. Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses wurde diese Frage über einen längeren Zeitraum offenbar sowohl abstrakt als auch in Bezug auf die Umsetzung der konkreten Ausbauvorhaben diskutiert. Die Zeugin Dr. Sudhof äußerte, dass das Thema den „Flughafen von Anfang an begleitet“ habe.¹⁷⁴⁴ Sie führte hierzu aus, dass es aus Sicht des Landes Berlin „vernünftiger“ erschienen sei, „größere Projektrisiken auszugrenzen und in eine Projektgesellschaft auszugliedern.“¹⁷⁴⁵

¹⁷⁴¹ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 10.

¹⁷⁴² Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 27; vgl. A.IV.3.

¹⁷⁴³ Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 10.

¹⁷⁴⁴ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6. 2020, WP 18/26, S.17.

¹⁷⁴⁵ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6. 2020, WP 18/26, S.17.

Gefragt nach einem bisherigen „professionellen Defizit“ in der Flughafengesellschaft, äußerte sich der Zeuge Woop befürwortend zu einem solchen Projekt:

Zeuge Gerry Woop: „[...] das Defizit liegt doch aber im Projektbereich, wenn man sagt, wir müssen die Strukturen schaffen, um nicht Fehler aus der Vergangenheit in der Zukunft möglicherweise wieder zu machen. Insofern haben wir da natürlich auch einen Bedarf gesehen, eine bessere Struktur zu schaffen, um Risiken für Fehler zu minimieren, wie wir sie erlebt haben. Das ist sozusagen das Defizit, wenn Sie so wollen, in dem Bereich, wo wir sagen: Das muss besser und anders aufgestellt werden. – Das war unsere Vorstellung, und deswegen wollten wir die Projektgesellschaft haben – die ja nun noch kommt.“¹⁷⁴⁶

Die Zeugin Dr. Sudhof brachte indes auch zum Ausdruck, dass unter den Gesellschaftern zunächst kein Einvernehmen herzustellen gewesen sei:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Da gab es aber kein Einvernehmen. Wir haben ja hier drei Gesellschafter, und dann haben wir noch die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. Und da ist die Sicht einfach nicht überall gleich. Für alle drei Gesellschafter ist das Leben kein Wunschkonzert, und bei dreien ist es schwierig. – Das war jedenfalls die Berliner Perspektive, und ich bin jetzt froh zu hören, obwohl ich damit nichts mehr zu tun habe, dass sich das doch jetzt allmählich durchsetzt, dass das eine gute Idee sein könnte.“¹⁷⁴⁷

Sowohl in der Geschäftsführung als auch im Aufsichtsrat entwickelte sich angesichts der Erfahrungen beim Bau des Fluggastterminals offensichtlich ein zunehmendes Interesse daran, entsprechende Vorhaben zukünftig nicht mehr innerhalb der Flughafengesellschaft selbst zu organisieren. So gab der Zeuge Dr. Krüger in seiner Vernehmung an, dass die Ausgliederung der Bautätigkeit in eine Projektgesellschaft zuletzt vor allem durch die Aufsichtsratsmitglieder Prof. Dr. Preuß und Schucht vorangetrieben worden sei.¹⁷⁴⁸ Zugleich äußerte der Zeuge Wilmsen, dass der Vorsitzende der Geschäftsführung mit diesem Thema an ihn herangetreten sei und seine Expertise diesbezüglich eingeholt habe.¹⁷⁴⁹ Beide hätten die Umsetzung dieses Konzepts dann gemeinsam „vorangetrieben“ und dazu mehrfach im Aufsichtsrat berichtet.¹⁷⁵⁰

Kontroversen ergaben sich in diesem Zusammenhang hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung einer solchen Projektgesellschaft: Diskutiert worden sei laut den vernommenen Zeugen zum einen, welche Projekte und Aufgaben durch die Projektgesellschaft hätten realisiert werden sollen. Zum anderen sei es aber auch um Fragen der Selbstständigkeit einer solchen Tochtergesellschaft wie beispielsweise deren Budgethoheit und die Rolle des Aufsichtsrates gegangen. Dabei habe es sich laut dem Zeugen Woop nicht ausschließlich um eine Diskussion mit der Geschäftsführung gehandelt.¹⁷⁵¹ Vielmehr seien auch im Aufsichtsrat selbst unterschiedliche Positionen zu den jeweiligen Fragen vertreten worden.¹⁷⁵²

¹⁷⁴⁶ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 53.

¹⁷⁴⁷ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 17.

¹⁷⁴⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 47.

¹⁷⁴⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 95 f., 111.

¹⁷⁵⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 95 f.

¹⁷⁵¹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 54.

¹⁷⁵² Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 54.

In inhaltlicher Hinsicht umriss der Zeuge die entsprechenden Kontroversen wie folgt:

Zeuge Gerry Woop: „Dann mussten Fragen geklärt werden, wie der Aufsichtsrat dort – welche Rolle er spielt bei der Tochtergesellschaft, und es gab über die ganze Zeit auch kontroverse Diskussionen über die Themen, die Sie ansprechen, wo es um Budgethoheit geht, um die Größenordnung dessen, was die Projektgesellschaft in der Tiefe sozusagen über die Projektphasen hinweg erledigt oder eben nicht, und welche Projekte sie insgesamt bearbeitet. Also Stichwort T 3: Macht sie nur T 3 oder eben auch T 2? – Das hatte sich dann durch Zeitablauf erledigt. Oder macht sie auch noch andere Baumaßnahmen, die eben jetzt im Bereich Technik, Facility-Management sozusagen auch stattfinden? – Da gab es immer Diskussionen.“¹⁷⁵³

In Bezug auf die konkrete Ausgestaltung der Projektgesellschaft, insbesondere mit Blick auf ihre Selbständigkeit, kritisierte der Zeuge Dr. Krüger, die ersten Vertragsentwürfe hätten „faktisch gesehen eine völlig unselbstständige Tochter unterhalb der FBB“ vorgesehen.¹⁷⁵⁴ Dies habe nicht den Erwartungen des Aufsichtsrates entsprochen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Die Erwartungen im Aufsichtsrat, speziell aber auch im Projektausschuss, gingen schon deutlich weiter nach dem Motto: Ja, wenn wir eine Projektgesellschaft haben, dann muss die auch voll handlungsfähig sein und nicht faktisch gesehen – ich sage das jetzt mal – wegen jeder Büroklammer bei der Muttergesellschaft nachfragen müssen.“¹⁷⁵⁵

Die Kritik von Teilen des Aufsichtsrates bezog sich dabei anscheinend vor allem auf die Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Mutter- und Tochtergesellschaft in Bezug auf die Konzeptionierung von Projekten durch den Bereich Unternehmensentwicklung innerhalb der Flughafengesellschaft und der Planung und Realisierung einer Maßnahme durch die Projektgesellschaft. Der Zeuge Woop äußerte insofern, dass man die Projektgesellschaft möglichst mit umfassenden Befugnissen habe ausstatten wollen:

Zeuge Gerry Woop: „Wir wollten T3 drin haben, und bei T3, und das ist aber eine schwierige Frage, die man tiefgründiger mit der Geschäftsführung diskutieren müsste – ist jetzt ja auf Eis gelegt, kann man aber noch mal machen –, ist ja dann: Welche Rolle hat dieser Bereich Unternehmensplanung? Bis wo, bis zu welcher Phase der HOAI-Projektplanungsphasen soll dort die Arbeit gehen? Und wann geht das über? Betrifft das dann nur T3 oder auch weitere Baumaßnahmen, die auch auf der Fläche stattfinden? – Und wir hätten dort natürlich weitere Baumaßnahmen bis auf, sagen wir mal, kleinere Sachen in die – wir wollten dann dort auch – angedockt, um die Baukompetenz dort zu bündeln und das effizient zu machen, um auch die Eigenständigkeit des Kostencontrollings und all diese Dinge, Terminplanung, dort in diesen Bereich zu bringen und das vor allen Dingen abzukoppeln von diesem Bereich Unternehmensplanung, weil: Die Unternehmensplanung ist ja sehr stark von langfristigen, grundsätzlichen, ja, teilweise so quasi wie Stadtentwicklungsexpertise auch getragenen Planungen und Arbeiten geprägt gewesen und ist es ja noch geprägt. Das ist ja bis zu einem gewissen Grade ganz in Ordnung, aber so möchte man eigentlich nicht – oder so wollten wir jetzt nicht so Projekte bauen. Und da ist die

¹⁷⁵³ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 36.

¹⁷⁵⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 47.

¹⁷⁵⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 47.

Diskussion um diese Grenze: Wo zieht man die ein? Wann übergibt der Bereich der Unternehmensplanung dann in die Projektgesellschaft? – Aber das kann man aus meiner Sicht, wenn man die Projektgesellschaft hat – also der Rahmen gibt das alles her –, das kann man dann noch weiter diskutieren und vertieft machen und dann entwickeln. Da war ja meine Hoffnung, als Herr Wilmsen im Amt war – der hätte das ja entwickelt, dann hätte das auch eine Eigendynamik gehabt, wie erhofft, und dann hätte er natürlich selber genauer beschreiben können, was Sinn macht aus dem Unternehmen heraus: Welche Mitarbeiter schiebt man sozusagen dort rein, und welche bleiben im technischen Bereich? – Wir haben ja jetzt eine ganze Reihe von Menschen, die nicht mehr am T1 arbeiten, sondern jetzt aufgeteilt werden. Und da wäre das Zeitfenster ganz gut gewesen.“¹⁷⁵⁶

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Dr. Krüger:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich war immer ein Befürworter der Projektgesellschaft, aber ich war immer ein Befürworter einer Projektgesellschaft mit einem hohen Maß an Eigenständigkeit. Ich habe immer kritisch gesehen, dass das faktisch gesehen eine absolut untergeordnete Tochter der FBB ohne eigenes Budget, ohne eigene Handlungskompetenz sein sollte. Da schien mir dann der Name Projektgesellschaft auch etwas übertrieben zu sein, und im Übrigen habe ich immer empfohlen, Planung und Bau in einer Projektgesellschaft zusammenzufassen. Das war aber nicht die Intention der Geschäftsführung und der Flughafengesellschaft, die die Planung selbstverständlich bei Hansel lassen wollte und die Projektgesellschaft auf den reinen Bau reduzieren wollte. Welche Schnittstellenprobleme sich daraus ergeben, ist ja eigentlich leicht prognostiziert war. Das war der Hintergrund.“¹⁷⁵⁷

Er führte in einem anderen Teil seiner Vernehmung aus, dass dies in seinen Augen zu „Kompetenzproblemen“ hätte führen können:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich will nicht verschweigen, dass das dann durchaus auch zu, ich sage das mal, Kompetenzproblemen und Schwierigkeiten geführt hätte mit der Planungsabteilung von Herrn Hansel. Wer plant? Wer baut? Oder muss man nicht alles in einer Hand haben? Und klar war in der Nachfolge der Berufung von Herrn Marks mit Herrn Wilmsen, dass der auch der designierte Geschäftsführer der Projektgesellschaft werden sollte.“¹⁷⁵⁸

Letzterem widersprach der Zeuge Wilmsen, der angab, dass hinsichtlich dieser Schnittstelle zumindest zwischen den beteiligten Mitarbeitern der Flughafengesellschaft Einigkeit geherrscht habe:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Wir sind uns da völlig einig gewesen: in der Schnittstelle zur Muttergesellschaft das Anforderungsprofil – ich überspitze jetzt mal –, das Lastenheft: Was soll das T3 leisten, kapazitativ, Flächen, Funktionalitäten, Abläufe, Prozesse, Qualitäten? Die drücken sich am Ende ja in Geld aus. Wenn ich Marmor bestelle, dann muss ich mehr Geld ausgeben, als wenn ich Linoleum- oder PVC-Belag verlege. Diese Qualitäten sollen und wurden im Rahmen der Projektent-

¹⁷⁵⁶ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 54 f.

¹⁷⁵⁷ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 80.

¹⁷⁵⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 47.

wicklung in der Muttergesellschaft im Verantwortungsbereich von Herrn Hansel definiert, und die Übergabe, die Schnittstelle sollte genau dann erfolgen mit diesem Lastenheft in die Projektgesellschaft, die dann eine ganz konkrete Planung organisiert – mit Architekten, mit Fachplanern, mit Ingenieuren – für all die Fazilitäten, die es da braucht, und auch am Ende natürlich die Planungsergebnisse in Ausschreibungen, Vergabe von Bauleistungen zu überführen, für die Bauleistungen da zu sein und das Gebäude zum Schluss wieder an den Eigentümervertreter, die FBB, zurückzuübergeben. Also in dem Punkt war vollständiger Konsens zur Aufgabenteilung.“¹⁷⁵⁹

Er erinnerte indes, dass mit dem Aufsichtsrat diesbezüglich zunächst kein Konsens geherrscht habe:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Der Dissens, der bestanden hat, lag insbesondere darin, dass wir uns am Ende für diese Schnittstelle entschieden haben, Planung der Planung passiert in der Muttergesellschaft und Planung und Realisierung im objektbezogenen Sinne in der Tochtergesellschaft. Und es gab Vertreter im Aufsichtsrat, die gesagt haben: Warum machen wir das noch in der Mutter, Planung der Planung? Lassen wir doch das gesamte Anforderungsmanagement, die gesamte Konzeption, die Projektentwicklung auch bereits in dieser Tochtergesellschaft abwickeln! – Und da waren sich die drei Gesellschafter zu Beginn nicht einig, das ist richtig. Aber das ist, glaube ich, dann auch konsensual zu einem guten Ergebnis gebracht worden.“¹⁷⁶⁰

Problematisch sei in der Diskussion mit dem Aufsichtsrat bezüglich der Handlungsfreiheit der Projektgesellschaft ferner die Frage gewesen, an welchen Entscheidungen der Aufsichtsrat der Muttergesellschaft zu beteiligen sei. Insofern habe man sich laut dem Zeugen Wilmsen zunächst auf eine – aus seiner Sicht – „nicht praktikable“ Lösung geeinigt, in der Hoffnung, später noch Anpassungen erwirken zu können:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Diese Diskussion war am Ende ein wesentlicher Knackpunkt. Dass der Aufsichtsrat der FBB sich natürlich ausbedungen hat, zu den Regularien, die auch für die gewöhnliche Geschäftstätigkeit der FBB gelten, informiert und entscheidungsbefugt zu sein, das ist aus meiner Sicht zwar ein Kompromiss, den man gefunden hat, von dem wir irgendwann aber gesagt haben: Wir fangen mal so an. – Die Macht des Faktischen, auch der Entscheidungsbedarfe von Sitzungszyklen, werden wir, wenn das Terminal 3 mal wirklich losgeht, dann verändern müssen. Das ist aus meiner Sicht noch nicht praktikabel, aber es gab Teile im Aufsichtsrat, die gesagt haben: Sorry! Wenn die Geschäftsführung ab 1 Million oder ab 2 Millionen in der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vorlagepflichtig im Aufsichtsrat erscheinen muss, dann gilt das auch für alle Themen, die wir in so einer Projektgesellschaft haben. – Dann, muss ich sagen, verliere ich eigentlich das Ziel der Projektgesellschaft, Entscheidungsgeschwindigkeit aufzunehmen, weil ich damit ja wieder in den Aufsichtsrat der Muttergesellschaft muss. Und das ist aus meiner Sicht noch nicht abschließend geklärt, aber da wollte der Aufsichtsrat von der Formulierung aktuell nicht abrücken, jedenfalls 2019 nicht abrücken, dass die gleichen Regularien für die Projektgesellschaft gelten wie für den Aufsichtsrat der

¹⁷⁵⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 135; vgl. ferner zu der entsprechend definierten Schnittstelle ebd. S. 123, 128.

¹⁷⁶⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 125.

FBB. Das hat gar nichts mit der Geschäftsführung zu tun. Herr Lütke Daldrup wollte eine maximale Handlungsfreiheit und Handlungsspielräume dieser Projektgesellschaft, aber der Aufsichtsrat – wenn Sie da jetzt Mitglied sind und erleben dieses T1-Desaster – tut sich natürlich schwer, jetzt für das nächste große Projekt, Terminal 3, auch 1 Milliarde, dann plötzlich die Zügel wieder zu lockern. Warum sollte das, was vorher nicht funktioniert hat, jetzt funktionieren? – Und da haben wir gesagt: Okay, in drei Gottes Namen! Das wird die Zeit dann zeigen. – Das hat am Ende ja auch was mit Vertrauen, mit verantwortungsvollem Handeln zu tun.“¹⁷⁶¹

Vermutungen der Aufsichtsratsmitglieder Woop und Dr. Krüger, dass die Schaffung einer selbstständigen Projektgesellschaft nicht im Interesse des Vorsitzenden der Geschäftsführung gelegen habe, sondern dieser weitere Projekte gerne in der „gegebenen Struktur“ umgesetzt hätte,¹⁷⁶² trat der Zeuge Wilmsen in seiner Vernehmung ebenfalls entgegen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Im Gegenteil! Herr Lütke Daldrup hat im Verbund mit mir alle Aktivitäten auch in der Priorisierung dieser Projektgesellschaft im eigenen Hause massiv vorangetrieben, weil er davon überzeugt war, dass diese Projektgesellschaft das richtige Instrument zur Beherrschung der Komplexität Terminal 3 darstellt. Also, er hat mitnichten irgendetwas verzögert oder in diese Richtung unternommen, im Gegenteil. Er hat das Thema immer wieder auf die Tagesordnung im Aufsichtsrat gesetzt und hat an meiner Seite – oder ich an seiner Seite, wie auch immer Sie das sehen wollen – dafür geworben, dass diese Projektgesellschaft für das T3 etabliert wird.“¹⁷⁶³

Im Ergebnis einigte man sich auf die Gründung einer Bau-Projektgesellschaft für die Realisierung des Terminal 3, nachdem sich diese Frage in Bezug auf das „T2“ bereits „durch Zeitablauf“ erledigt hatte.¹⁷⁶⁴ Laut dem Zeugen Rößler habe es sich – entsprechend den Äußerungen der Zeugen Wilmsen¹⁷⁶⁵ und Woop¹⁷⁶⁶ – um einen Kompromiss im Sinne eines „grundsätzlichen Übereinkommens über die Sinnhaftigkeit“ einer Projektgesellschaft gehandelt.¹⁷⁶⁷

Die Frage, warum es nicht früher zu der Gründung der Projektgesellschaft kam, wurde unterschiedlich beantwortet. Der Zeuge Müller begründete dies mit der Sorge des Aufsichtsgremiums, dass eine Umstrukturierung zur Folge haben würde, dass die Flughafengesellschaft „sich mit sich selbst und nicht mit der eigentlichen Baustelle“ beschäftigen würde. Man habe deshalb möglichst keine Eingriffe in die Organisation vornehmen wollen:

Zeuge Michael Müller: „Deswegen haben wir eigentlich immer versucht, in jeder Sitzung, die Eingriffe in Organisationen, in Strukturen so gering wie möglich zu halten und eher die konkrete Bautätigkeit zu stärken durch mehr Mitarbeiter oder durch entsprechende Beschlüsse. Also insofern, ja, ich kann Ihnen jetzt nicht sagen,

¹⁷⁶¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 134.

¹⁷⁶² Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 52.

¹⁷⁶³ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 129.

¹⁷⁶⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP, 18/30, S. 36; Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 13.

¹⁷⁶⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 134.

¹⁷⁶⁶ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 54 f.

¹⁷⁶⁷ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.8.2020, WP 18/27, S. 84.

wie konkret und wann, aber Überlegungen, diesen ganzen Baubereich anders aufzustellen, gab es immer mal wieder.“¹⁷⁶⁸

Der Zeuge Dr. Krüger bestätigte, dass die Frage der Prioritätensetzung im Rahmen der Diskussion eine Rolle gespielt habe:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich glaube, dass das mit der Diskussion zusammenhängt, wo man die Schwerpunkte setzen sollte, und die Schwerpunkte lagen eindeutig auf T1, also Fertigstellung des Mainterminals, die Betriebsgenehmigungsfähigkeit des Flughafengebäudes zu bekommen, und dass man insbesondere mit Blick auf die Erweiterungsbauten gegebenenfalls mit den vorhandenen Kapazitäten dort durchkommt.“¹⁷⁶⁹

III. Zusammenfassung

Der Untersuchungsausschuss stellte im Rahmen der Beweisaufnahme fest, dass sowohl die mit der Geschäftsverteilung verbundene Organisationsstruktur der Flughafengesellschaft als auch die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung im Untersuchungszeitraum erheblichen Veränderungen unterlag.

Insbesondere wurde in dieser Zeit die Position der Finanzgeschäftsführerin geschaffen und der Finanzbereich unter ihr ausgebaut. Ferner wurde die Rolle des Vorsitzenden der Geschäftsführung etabliert, dem nach dem Ausscheiden des Technischen Geschäftsführers Amann die Zuständigkeit für den Baubereich zufiel. Dieser hatte schon vor seinem Ausscheiden 2013 festgestellt, dass es der FBB an einer Bauherrenkompetenz fehlte. In Bezug auf diese Verantwortung bemühten sich sowohl der Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld als auch dessen Nachfolger Prof. Dr. Lütke Daldrup um eine Stärkung des Baubereichs. Die von dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld vorgesehenen Änderungen, insbesondere in Bezug auf die Geschäftsverteilung, aber auch hinsichtlich der Stimmrechte innerhalb der Geschäftsführung, wurden in dessen Amtszeit indes nicht umgesetzt. Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup nahm dagegen nach seinem Amtsantritt Veränderungen im Baubereich vor, um die Bauherrenfähigkeit der Flughafengesellschaft zu stärken. Eine wichtige Rolle spielte in diesem Zusammenhang der Ausbau des Planungsbereichs und die Etablierung von strukturierten Planungsprozessen. Auch die Umstellung von Flächenteams auf anlagenbezogenen Kompetenzteams war eine wichtige Änderung.

Ferner wurde mit Blick auf das Ausbauprogramm die Ausgliederung der Bautätigkeit in eine Projektgesellschaft diskutiert und beschlossen. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere der Grad der Selbstständigkeit einer entsprechenden Gesellschaft und damit zusammenhängende Personalfragen diskutiert.

¹⁷⁶⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 103.

¹⁷⁶⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 47.

H. Struktur und Aufgaben des Finanzbereichs

In Hinblick auf die Aspekte des Fragenkomplexes G setzte sich der Untersuchungsausschuss mit den Kontroll- und Steuerungsmechanismen der Finanzabteilung und insbesondere mit dem dortigen Risikomanagement auseinander.

I. Entwicklung und Struktur

Der Ausbau des Finanzbereichs der Flughafengesellschaft erfolgte maßgeblich unter dem Geschäftsführer Mehdorn, der die Position der Finanzgeschäftsführerin schuf.¹⁷⁷⁰

Zuvor habe es ihm zufolge keine zentrale „kaufmännische Verantwortung“ gegeben.¹⁷⁷¹ Dementsprechend beurteilte auch die unter Mehdorn als Geschäftsführerin Finanzen eingesetzte Zeugin Fölster die Aufstellung des Finanzbereichs im Zeitpunkt ihres Eintritts als rückständig im Vergleich zu anderen Unternehmen.¹⁷⁷² Insbesondere habe es an einem effektiven Finanzcontrolling sowie einer funktionierenden Buchhaltung gemangelt.¹⁷⁷³

Zeugin Heike Fölster: „Wie war die Lage, als ich 2013 ankam? Also, das Unternehmen und der Finanzbereich waren eigentlich aufgestellt so, als wenn sie zehn Jahre zurück wären von den Strukturen, wie ich es aus anderen Unternehmen kannte. Es gab kein effektives Finanzcontrolling, es gab kein effektives Finanzwesen, es gab keine klar und effizient strukturierte Buchhaltung, es gab kein vernünftiges Risikomanagement, und es gab vor allen Dingen auch kein vernünftiges Baucontrolling.“¹⁷⁷⁴

Dies bestätigte die von den Gesellschaftern als Bürgermandatarin¹⁷⁷⁵ beauftragte Zeugin Gute. Sie gab an, dass die Einstellung von Finanzgeschäftsführerin Fölster zu einer „deutliche[n] Professionalisierung“ der Finanzabteilung der Flughafengesellschaft geführt habe.¹⁷⁷⁶ Dies begründete sie wie folgt:

Zeugin Solveig Gute: „Also den Eindruck hat man als letztlich Außenstehender. Das erkennen Sie an der Qualität der Unterlagen, das erkennen Sie daran, dass Sie nachhaltige Ansprechpartner haben, das erkennen Sie daran, dass die Ansprechpartner auch tatsächlich auskunftsfähig sind. Die Antworten werden nicht oder nicht erkennbar unnötig herausgezögert, man ist offen im Umgang, man ruft auch schon mal vorher an und kündigt ein Problem, das da entstehen mag, an, oder eine schwierige Aufsichtsratsunterlage. Da ist die Zusammenarbeit tatsächlich okay.“¹⁷⁷⁷

¹⁷⁷⁰ Vgl. zur Geschäftsverteilung oben G.I.

¹⁷⁷¹ Vgl. oben F.I.; Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 89, 99.

¹⁷⁷² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 44.

¹⁷⁷³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 5.

¹⁷⁷⁴ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 5.

¹⁷⁷⁵ Zur Finanzierung der Flughafengesellschaft durch verbürgte Bankkredite vgl. D.I.1. sowie D.II.1.b.; zur Einrichtung eines Bürgercontrollings vgl. oben F.III.6.

¹⁷⁷⁶ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 9.

¹⁷⁷⁷ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 21 f.

Ausweislich der dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Organigramme der Flughafengesellschaft fielen in die Zuständigkeit der Geschäftsführung Finanzen ab dem Jahre 2014 durchgehend der Bereich „Controlling“ unter der Leitung des Zeugen Sapp sowie das „Projektkostencontrolling“, für das der Zeuge Dr. Zacher zuständig war; ferner die im Frühjahr 2018 geschaffene Abteilung „Finanzmanagement“ unter der Leitung des Zeugen Gormanns, die sowohl die „Finanz- und Liquiditätsplanung“ als auch die „Risiko- und Prozessteuerung“ umfasste.¹⁷⁷⁸ Daneben war die Finanzgeschäftsführerin zuletzt für die Bereiche „Commercial“ und „Einkauf“ sowie das Rechnungswesen¹⁷⁷⁹ verantwortlich.¹⁷⁸⁰

II. Controlling und Projektkostencontrolling

Als besonders problematisch stellte sich im Jahre 2013 offenbar das Controlling innerhalb der Flughafengesellschaft dar.

1. Ausgangssituation ab 2013

Der Zeuge Mehdorn sagte, ein in der Sache hinreichendes Steuerungs- und Kontrollsystem habe er zu diesem Zeitpunkt in der Flughafengesellschaft nicht erkennen können.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „So ein richtiges Controlling – ich habe das vielleicht nicht ganz durchdrungen –, aber so ein richtiges, systematisches Controlling habe ich da nicht gesehen. Die haben Kostenstellen gehabt und weiß der Knopf, wie die hießen. Aber so richtig hartes, taffes Controlling, auch mit Stichproben, Nachprüfen, das habe ich nicht gesehen. Das haben wir erst eingeführt, als Frau Fölster an Bord war; da haben wir das gemacht.“¹⁷⁸¹

Von Seiten der PricewaterhouseCoopers GmbH als Bürgermandatarin schilderte die Zeugin Gute ihre Eindrücke von der Aufstellung des Controllings. Zur Frage, ab wann ein systematisches Controlling im BER-Projekt vorhanden gewesen sei und welche Umstrukturierungsmaßnahmen dazu beigetragen hätten, führte sie aus:

Zeugin Solveig Gute: „Es gab sicherlich schon von Anfang an eine Abteilung, die sich Controlling schimpfte. Man hat das eine oder andere Mal mitbekommen, dass es Verwerfungen innerhalb der FBB gab, weil – – Die Aufteilung der Kostenhoheit über bestimmte Teilprojekte war nach unserer Wahrnehmung aufgegliedert: Jeder Teilbereich hat per Excel-Datei oder per E-Mail irgendwelche Daten zugeliefert, und die wurden dann irgendwo addiert. Also es gab eine Zeitlang, so auch aus den Unterlagen erkennbar, Excel-Listen, die an verschiedenen Stellen im Unternehmen geführt wurden, die erst mal zusammengeführt werden mussten, und es gab das, was

¹⁷⁷⁸ I (FBB) Bd. 3, Bl. 4, 10, 26, 39, 45: Das Organigramm (Stand 1. Januar 2018) weist noch die Abteilungen „Finanzierung und Liquiditätsplanung“ unter der Mitarbeiterin Süffert und „Risiko- und Prozessteuerung“ unter dem Mitarbeiter Gormanns aus (Bl. 49), während das Organigramm (Stand: 11.4.2018) diese Abteilung nicht mehr aufführt und erstmals das „Finanzmanagement“ auftaucht (Bl. 48). Zu den Aufgaben des Finanzmanagements Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁷⁷⁹ Seit April 2018 im Bereich „Controlling und Rechnungswesen“ in der Zuständigkeit des Zeugen Sapp, FBB-Unternehmensorganigramm, Stand: 6.8.2018, I (FBB) Bd. 3, Bl. 45.

¹⁷⁸⁰ FBB-Unternehmensorganigramm, Stand: 6.8.2018, I (FBB) Bd. 3, Bl. 45.

¹⁷⁸¹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 89.

ich gerade schon anmerkte: Die Situation, dass FBB gar nicht alle Daten im eigenen Hause hatte. Dass sich daraus Verwerfungen ergeben, war absehbar, aber wenn Sie mich jetzt nach dem genauen Zeitpunkt – – Das ist eigentlich ein schleichender oder ein laufender Prozess gewesen, dass man gesagt hat: Okay, wir müssen dafür sorgen, dass wir die Datenhoheit kriegen, wir müssen dafür sorgen, dass wir ein EDV-System kriegen, das das Zusammenführen der Daten aus einzelnen Bereichen unterstützt. Das sind eher so einzelne Maßnahmen, die wir mitbekommen, und dass es natürlich auch über den Personalwechsel klare Ansprechpartner im Bereich Controlling gibt – das ist das, was wir mitbekommen. Aber ich kann jetzt nicht sagen: Am soundsovielten – also vorher gab es gar nichts, und am soundsovielten war es dann super. Das ist tatsächlich eine Entwicklung, die sich gezeigt hat im Laufe der Zeit.“¹⁷⁸²

Die Zeugin Fölster beschrieb in diesem Zusammenhang insbesondere die mangelnde Kostenkontrolle:

Zeugin Heike Fölster: „Wir haben beim Liquiditätsmanagement Unterlagen gehabt, die dem Aufsichtsrat präsentiert wurden, die immer sagten, wir brauchen in den nächsten Monaten so und so viel Geld. Es gab keine Abweichungsanalysen, es gab keine vergleichende Darstellung zur letzten Aufsichtsratssitzung, also, auch da habe ich alles neu aufgestellt, neu strukturiert, ein neues Reporting aufgesetzt, sodass man genau wusste, wo wir eigentlich stehen.“¹⁷⁸³

Innerhalb der Finanzabteilung wurde deshalb eine für das allgemeine Unternehmenscontrolling zuständige Abteilung „Controlling“ bzw. später „Controlling und Rechnungswesen“, verantwortet durch den Zeugen Sapp, sowie ein „Projektkostencontrolling“ geschaffen, das der Zeuge Dr. Zacher betreute.¹⁷⁸⁴ Während ersteres die Ertrags- und Ergebnislage des gesamten Unternehmens darstelle, werde im Projektkostencontrolling die Budgetkontrolle hinsichtlich des Bauprojekts vorgenommen:

Zeugin Heike Fölster: „Das Verhältnis zwischen Controlling und Projektcontrolling – das sind zwei eigenständige, getrennt voneinander organisierte Abteilungen. Das Controlling ist das Unternehmenscontrolling, wo wir praktisch die Ertrags- und Ergebnislage für das ganze Unternehmen, für die FBB darstellen, wo wir den Wirtschaftsplan aufstellen, wo wir den Businessplan aufstellen, wo wir die ganzen Plan-Ist-Vergleiche machen, wo wir die Informationen für den Aufsichtsrat vorbereiten und, und, und. Und das Thema Projektcontrolling ist der Bereich, den ich vorhin geschildert habe, der davor hauptsächlich bei Herrn Amann gewesen ist, wo wir eben die Budgetkontrolle für das BER-Projekt und auch für das Ausbauprogramm darstellen, wo wir gucken: Welche Budgets sind beschlossen worden, auch vom Aufsichtsrat freigegeben, und wie sind die Maßnahmen im Bau? Was haben die ausgeführt, ausgelöst, wie passt das zu unseren Budgets? Und wir gucken auch bei jeder Vorlage, die wir in die Geschäftsführung kriegen zu Entscheidungen für bestimmte bauliche Maßnahmen ab bestimmten Wertgrenzen. Und da schreibt das Projektcontrolling immer mit, weil die immer erst gucken: Ist das Ding im Budget vorgesehen – ja, nein? Ist es in der Größe vorgesehen – ja, nein? – Und

¹⁷⁸² Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 23 f.

¹⁷⁸³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 5.

¹⁷⁸⁴ FBB-Unternehmensorganigramm, Stand: 6.8.2018, I (FBB) Bd. 3, Bl. 45.

dementsprechend kommen dann die ganzen Entscheidungen zusammen. Und wir geben auch immer im Aufsichtsrat den Sachstand, wo wir stehen in Summe auf aggregierter Form im Bezug auf das Budget und die Prognose des BER und des Ausbauprogramms.“¹⁷⁸⁵

Entsprechend beschrieb der Zeuge Sapp vor dem Untersuchungsausschuss seine Verantwortung im Finanzbereich:

Zeuge Carlo Sapp: „Insofern: In meiner Verantwortung liegt also das Controlling der operativen Themen. Was ganz klar, damit Sie das auch wissen, nicht in meiner Verantwortung liegt – da antworte ich natürlich insofern gerne auch sachverhaltsaufklärend, soweit ich das kann –, sind eben die technischen Themen, die Bauprojekte, dafür gibt es ein separates Controlling, ebenso die infrastrukturelle Entwicklung also Masterplanung etc. pp.; die obliegt der Unternehmensentwicklung. Finanzierung, Kapitalmärkte ist eben auch nichts, was bei mir liegt, und das Risikomanagement eben auch nicht. Heißt also, das läuft schon bei mir zusammen in den Zahlen, es gibt aber Einheiten, die dazu aussagefähiger wären. Genau.“¹⁷⁸⁶

2. Projektkostencontrolling

Bereits der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode befasste sich mit der Kostenkontrolle in Bezug auf das Bauprojekt.¹⁷⁸⁷ Es blieb dabei unklar, ob diese innerhalb der Zuständigkeit des Technischen Geschäftsführers operativ ausschließlich durch einen Verbund aus Projektsteuerung und Objektüberwachung ausgeübt wurde oder auch der Generalplanung eine entsprechende Verantwortung zukam.¹⁷⁸⁸ Die Zeugin Fölster beschrieb in ihrer Vernehmung dementsprechend, dass sie – mangels Verankerung der Kostenkontrolle in der Flughafengesellschaft selbst – zunächst auf das Problem gestoßen sei, dass wichtige Daten im Unternehmen nicht vorgelegen hätten:

Zeugin Heike Fölster: „Na ja, wenn ich wissen wollte, zum Beispiel, Sie haben für eine Baumaßnahme ein Budget von 100 eingestellt, und die Frage ist: Wie viel von dem Budget ist jetzt schon gebunden und wie viel ist schon an Geld abgeflossen? – All diese ganzen Zahlen waren nicht in unserer Hoheit. Das war in einem ProBisystem; das gehörte der WSP. Dann musste ich immer Herrn Manninger bitten, dass er mir bitte diese Zahlen gibt, weil ich ja auch Fragen vom Aufsichtsrat hatte, um sie dann dort zu rapportieren. Ich glaube sogar, dass er vor 13 immer selber im Aufsichtsrat gewesen ist, um dort die Zahlen vorzustellen.“¹⁷⁸⁹

Im Rahmen der Neuaufstellung des Finanzbereichs habe man entsprechende Strukturen erst schaffen müssen¹⁷⁹⁰, wie auch der Zeuge Gormanns berichtete:

¹⁷⁸⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 44.

¹⁷⁸⁶ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.4.2019, WP 18/12, S. 3.

¹⁷⁸⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 373 ff.

¹⁷⁸⁸ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 380.

¹⁷⁸⁹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 20.

¹⁷⁹⁰ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 20.

Zeuge Friedrich Gormanns: „Ich kann in dem Fall wieder nur mit dem Projekt-kostencontrolling argumentieren. Wir hatten eine Situation in 2013, dass das Controlling oder auch die Nachverfolgung von Kosten und Budgets durch die Projektsteuerer WSP CBP vollzogen wurde. Mit dem Antritt von Frau Fölster und Herrn Mehdorn wurde damals entschieden, das Projektkostencontrolling dem Finanzbereich zuzuordnen. Die ersten Maßnahmen waren u. a. die, die Kostenkontrolle, also auch die Daten, die generiert werden, in die Systeme der FBB zu überführen und diese auch eigenmächtig nachhalten zu können, um auch – – Fakt war immer: In meiner Zeit als Referent musste ich dann die Firma WSP anrufen, wenn ich Informationen haben wollte, und das hat sich seitdem geändert. Man konnte auch hausintern sich die Erstinformation aus erster Hand holen.“¹⁷⁹¹

Der Zeuge Dr. Zacher erläuterte auf Nachfrage im Ausschuss den Verfahrensablauf in der Flughafengesellschaft bei Feststellung einer sich abzeichnenden Budgetveränderung bzw. Kostenüberschreitung:

Zeuge Dr. David Zacher: „Wir haben eine Geschäftssitzungsordnung innerhalb der FBB. Ab dem Zeitpunkt, wenn Budgetüberschreitungen feststehen, ist das Prozedere so: Wir stellen das im Rahmen auch unserer Prognose fest, auf Basis logischerweise auch der Daten unserer externen Partner. Und wenn wir da eine Budgetüberschreitung erkennen, wird eine sogenannte Geschäftsführungsvorlage erst erstellt. Damit wird auch die Geschäftsführung informiert, und im nächsten Schritt werden unsere Aufsichtsgremien damit auch informiert, auch über die Auswirkungen und ob das quasi in unserem Businessplan enthalten ist und welche Implikationen das dann hätte.“¹⁷⁹²

3. Abgrenzung „Technisches Controlling“

In Abgrenzung zu dem im Finanzbereich vorgenommenen Controlling erfolgte die Prüfung der vertragsgemäßen Leistungen auf der Baustelle sowie die sachliche Prüfung von Nachtragsforderungen innerhalb des Baubereichs durch Projektsteuerung, Objektüberwachung und das Nachtragsmanagement der Flughafengesellschaft.¹⁷⁹³ Auf die Frage, wer die Leistungserbringung kontrolliere, antwortete der Zeuge Gormanns:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Es ist so, dass eine Kontrolle über – – Also, ich bin kein Baufachmann, aber das, was ich weiß, ist, dass die sogenannte Bauobjekt-/ Bauüberwachung Fortschritte misst und dann auch im Rahmen des Rechnungsdurchlaufs, wenn es eine Rechnung von den Baufirmen gibt, mit involviert ist. Es gibt beim BER einen aus meiner Sicht sehr umfangreichen Rechnungsdurchlauf, den ich jetzt aber nicht näher erläutern kann.“¹⁷⁹⁴

Entsprechend äußerte sich im Ausschuss der Zeuge Dr. Mühlenfeld in Bezug auf das sog. „Termincontrolling“:

¹⁷⁹¹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 86 f.

¹⁷⁹² Zeuge Dr. Zacher, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 30.

¹⁷⁹³ Dazu unter A.III./IV./V.

¹⁷⁹⁴ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 102.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Gut. Da muss man vielleicht folgendes zu sagen. Controlling – Meinen Sie jetzt beim Finanzcontrolling, oder meinen Sie rein – [Christian Gräff (CDU): technisches!] –, reines technisches Controlling? Dafür gab es eine Fremdfirma, WSP, die sich darum gekümmert hat, alle Termine miteinander zu koordinieren, und es gab ein Planungsmeeting im Baubereich, das jeden Donnerstag stattfand, jeden Donnerstag, wo alle Baufirmen dort waren, Roland Berger und WSP gemeinsam den Terminplan vorgelegt hat und Aussagen dazu gemacht hat, ob der Terminplan eingehalten werden kann oder nicht.“¹⁷⁹⁵

III. Finanz- und Risikomanagement

Im Hinblick auf die Fragen G.1 sowie G.10 bis 13 des Untersuchungsauftrages beschäftigte sich der Ausschuss mit der Ausgestaltung des „internen Kontrollsystems“ (IKS) und des „Risikomanagementsystems“ (RMS). Beide Instrumente dienen der Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Geschäftstätigkeit und der Begrenzung von Risiken.

Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses wurden entsprechende Systeme erst mit dem Ausbau der Finanzabteilung unter der Finanzgeschäftsführerin Fölster etabliert.¹⁷⁹⁶ Seitdem erfolgt das Risikomanagement durch die Abteilung „Finanzmanagement“.¹⁷⁹⁷ Dort werden die Risiken zentral erfasst und zu einem Risikobericht an die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat aufbereitet.¹⁷⁹⁸

1. Unterentwickeltes Risikomanagement in der Vergangenheit

Der Rechnungshof des Landes Brandenburg kam in seinem Bericht vom 10. Juli 2015 zu der Feststellung, dass das IKS und RMS der Flughafengesellschaft „über Jahre hinweg nicht dem Projekt angemessen“ gewesen sei.¹⁷⁹⁹ Diese Defizite seien als „wesentliche Ursachen“ für die Terminverschiebungen und Kostensteigerungen am BER anzusehen.¹⁸⁰⁰

Die Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses ergab ebenfalls, dass das Risikomanagement in der Vergangenheit unterentwickelt war. Der Zeuge Horst Amann erklärte in seiner Vernehmung, dass er bei seinem Eintritt als Technischer Geschäftsführer weder ein Informations- und Kontrollsystem noch ein funktionierendes Risikomanagementsystem vorgefunden habe.

Zeuge Horst Amann: „Ein etabliertes IKS – Informations- und Kontrollsystem – habe ich nicht erkannt, als ich dort eintrat. Ein Risikomanagementsystem haben wir dann aufgesetzt oder haben wir fortgeführt im Sinne, dass wir versucht haben – parallel zur Erkennung der Defizite und der Mängel, die behoben werden müssen –,

¹⁷⁹⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 24.

¹⁷⁹⁶ Vgl. oben F.I.3., Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 89, 99.

¹⁷⁹⁷ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁷⁹⁸ Vgl. unter 2.; Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87, 95.

¹⁷⁹⁹ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 34.

¹⁸⁰⁰ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 35.

dass wir diese Situation mit dem Eintritt des Risikos, mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit und im Falle des Risikos mit dem Versuch einer monetären Bewertung zu versehen, sodass man dann aus der Zusammenführung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Höhe des Risikos einen monetären Wert für das Risiko ableiten konnte. Das war der Anfang eines RMS, das kann man so sagen. Ein IKS habe ich nie wahrgenommen, zumindest in der kurzen Zeit, in der ich da war. Dieses Risikomanagementsystem haben wir versucht aufzusetzen direkt in der zweiten Hälfte des Jahres 2012.¹⁸⁰¹

2. Neuaufstellung eines Risikomanagements insbesondere ab 2013

Der Zeuge Gormanns beschrieb im Ausschuss, wie das Risikomanagementsystem seit 2013 sukzessive ausgebaut wurde:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Wir haben ein unternehmensweites Risikomanagementsystem, das fußt seit 2013 auch auf einer entsprechenden Richtlinie, die unternehmensweit Anwendung findet. Das Risikomanagement haben wir seitdem maßgeblich ausgebaut, das heißt, wir haben einmal eine Referentin eingestellt in 2013, die das Thema dann auch vollumfänglich begleitet hat, und das Risikomanagement basiert maßgeblich auf einer Risikosoftware, wo wir die Fachbereich Risiken hineinmelden. Das war bis Anfang letzten Jahres eine Access-, also eine Microsoft-Access-Datenbank, die dezentral gefüllt wurde und von uns zentral dann ins Berichtswesen überführt wurde. Seit Anfang 2018 ist das die Risikomanagementsoftware CRISAM, die nicht mehr eine einfache Datenbank darstellt, sondern auch Risiken verarbeiten und simulieren kann.“¹⁸⁰²

Die Risiken würden von den Verantwortlichen der Fachabteilungen in die Software eingespeist und durch das Finanzmanagement für Geschäftsführung und Aufsichtsrat aufbereitet:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Diese Risiken werden monatlich dann in diese Softwarelösung eingespeist und der Geschäftsführung berichtet, und dann, wenn der Aufsichtsrat tagt, natürlich auch dem Aufsichtsrat, mindestens viermal im Jahr, in der Regel quartalsweise. Die Verantwortung über die Risiken liegen in den Fachabteilungen, das heißt, auch die Führungskräfte in den Fachabteilungen müssen über die Risiken berichten und auch, wenn die Geschäftsführung Nachfragen hat, dazu Stellung nehmen.“¹⁸⁰³

Als Risiko werde dabei „die Gefahr des Eintritts eines Ereignisses oder auch von Handlungen mit fassbaren Wahrscheinlichkeiten, in deren Folge die Finanz-, Ertrags- und Vermögenslage der FBB negativ beeinflusst wird“, definiert.¹⁸⁰⁴ Risiken würden in unterschiedlichen Kategorien erfasst und quantitativ bewertet. Dementsprechend müsse bei der Meldung „eine

¹⁸⁰¹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 6.

¹⁸⁰² Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁸⁰³ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁸⁰⁴ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

Schadenshöhe oder eine Auswirkung benannt werden und eine Häufigkeit oder Eintrittswahrscheinlichkeit“.¹⁸⁰⁵ Diesbezüglich könne man unterschiedlich vorgehen:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Man kann z. B. einen Wert mit Schwankungsbreite angeben, man kann eine Worst-, Real-Case, Best-Case-Verteilung annehmen oder auch nur eine einfache Annahme, Häufigkeit und Auswirkung.“¹⁸⁰⁶

All das sei in einer internen „Richtlinie Risikomanagement“ aus dem Jahr 2013 festgehalten, die zuletzt im November 2015 aktualisiert worden sei.¹⁸⁰⁷

Die Verantwortlichkeit für die Identifizierung und dafür, dass Risiken auch tatsächlich nachgehalten würden, liege im Ergebnis bei den jeweiligen Fachverantwortlichen, zum Beispiel für den Baubereich bei dem Projektleiter Herrmann.¹⁸⁰⁸

Zeuge Friedrich Gormanns: „In der Regel finden monatliche Treffen statt mit den Risikoverantwortlichen im Baubereich und auch, wo der Projektsteuerer unterstützend tätig ist, das Projektcontrolling, das Projekt Kostencontrolling, begleitet diese Sitzung, wo dann über die Risiken gesprochen wird, die dann auch Aufnahme finden. Das hat in der Vergangenheit immer stattgefunden. Ob nun alle Risiken erfasst und nachgehalten wurden, das kann ich jetzt – – Gut, das war jetzt auch nicht Teil der Frage, aber es ist letztendlich dem Fachbereich überlassen, Risiken aufzunehmen und weiterzumelden“¹⁸⁰⁹

Es handele sich bei den erfassten Risiken folglich um „subjektive Einschätzungen im Fachbereich“ und – wörtlich – „sogenannte Experteneinschätzungen“.¹⁸¹⁰ Insofern könnten sich auch unterschiedliche Bewertungen des Inbetriebnahmerisikos durch die Flughafengesellschaft bzw. die Unternehmensberatung Roland Berger ergeben:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Was ich Ihnen sagen kann ist, das habe ich vorhin auch schon gesagt, dass es sich immer um eine subjektive Einschätzung im Fachbereich handelt, eine Expertenmeinung, die wir hier sehen. Die müssen sich nicht zwangsläufig Roland Berger anschließen. Roland Berger darüber hinaus hat Simulationen vorgenommen des IBN-Risikos, Simulationen, die jetzt uns technisch so gar nicht zu dem Zeitpunkt möglich waren, um das letztendlich mit der gleichen Maßgabe zu machen, das heißt, es gibt auch eine andere Betrachtungsweise zwischen dem, was Roland Berger sich angeschaut hat und was wir eingeschätzt haben.“¹⁸¹¹

Die so ermittelten Risiken wurden der Geschäftsführung in Form der dem Ausschuss vorliegenden Risikomanagementberichte zur Kenntnis gegeben. Teil dieser Berichte ist jeweils die Aufstellung der sog. Top-10-Risiken, die außerdem als Risikobericht an den Aufsichtsrat dient.¹⁸¹² Die Zeugin Fölster beschreib den Prozess nach der Meldung eines Risikos wie folgt:

¹⁸⁰⁵ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁸⁰⁶ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁸⁰⁷ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 110.

¹⁸⁰⁸ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 117.

¹⁸⁰⁹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁸¹⁰ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 87.

¹⁸¹¹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 119.

¹⁸¹² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 7.

Zeugin Heike Fölster: „Die identifizieren ihre Risiken; das Ganze wird in einem System, das wir haben, hochaggregiert, so dass wir das Risikomanagement haben. Wir haben ein Schadenspotenzial für ein Risiko, wir haben einen Erwartungswert. Das wird zusammen ausmultipliziert und, je nachdem, wenn es ein Risiko ist, das ein Schadenspotenzial von über einer Million hat, dann wird es mit in unsere Liste aufgenommen, die wir dann in der Geschäftsführung jeden Monat durchgehen, die wir dann in Auszügen auch dem Aufsichtsrat zur Verfügung stellen. Der Aufsichtsrat kriegt die Top-Ten-Risiken von der Größenordnung, und der Finanz- und Prüfungsausschuss bekommt zusätzlich zu dieser Top-Ten-Liste des Aufsichtsrats noch einen Veränderungsbericht; der kriegt zusätzlich alle neuen Risiken und alle Veränderungen bei Risiken zwischen einer und fünf Millionen.“¹⁸¹³

Maßgebliches Kriterium für die Aufnahme in die Top-10-Risiken sei laut dem Zeugen Gormanns der Risikoerwartungswert, der aus dem Schadenspotenzial und der Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos ermittelt werde:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Also das Ordnungskriterium für dieses Top 10 ist dieser Risikoerwartungswert, der sich zusammensetzt aus dem Schadenspotenzial oder der Auswirkung des Risikos und der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. der Häufigkeit des Risikos.“¹⁸¹⁴

3. Zusammenwirken des Risikomanagements mit dem Baubereich

Die Zeugin Fölster gab an, dass es neben dem unternehmensweiten Risikomanagement der Finanzabteilung und der entsprechenden Berichterstattung an den Aufsichtsrat ein „extra Risikomanagement“ gebe, was die „speziellen Baurisiken“ betreffe und in den Projektberichten der Bauabteilung erfasst werde.¹⁸¹⁵ Der Zeuge Gormanns gab an, dass die dort dokumentierten, den BER betreffenden Terminrisiken bis Anfang des Jahres 2017 stets auch in der unternehmensweiten Risikoberichterstattung nachgefasst worden seien.¹⁸¹⁶ Zugleich stellte er einen nachlassenden Informationsfluss in der Zeit danach fest:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Wir haben allerdings jetzt aktuell, also vor allem Anfang letzten Jahres, 2018, bis zum Datum des Einsetzungsbeschlusses kein neues Terminrisiko im Risikomanagement genannt bekommen. Von daher würde ich — — Also, ich will mir da keine Einschätzung erlauben, ob das existiert, es ist allerdings so, dass wir schon den Eindruck haben, dass die Transparenz ein wenig nachgelassen hat.“¹⁸¹⁷

Der Zeuge Gormanns gibt weiter an, dass er gegenüber der Geschäftsführung und dem zuständigen Fachbereich mehrfach kritisch geäußert hat, dass es ein „konzern einheitliches Risikomanagementsystem [gäbe], wo alle Risiken gemeldet werden sollten.“¹⁸¹⁸

¹⁸¹³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 44 f.

¹⁸¹⁴ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 114.

¹⁸¹⁵ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 7.

¹⁸¹⁶ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 88.

¹⁸¹⁷ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 88.

¹⁸¹⁸ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 89.

Zeuge Friedrich Gormanns: „Also, mein maßgeblicher Kritikpunkt liegt darin, dass wir ein konzerneinheitliches Risikomanagementsystem haben, wo alle Risiken gemeldet werden sollten. In dem Fall ist es so, dass der Baubereich diese Terminrisiken separat dem Aufsichtsrat meldet, und das habe ich mehrfach auch der Geschäftsführung, aber auch dem jeweiligen Bereich mitgeteilt.“¹⁸¹⁹

Auf Nachfrage, an wen konkret in der Geschäftsleitung er diese Kritik herangetragen habe, antwortete der Zeuge:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Die gesamte Geschäftsführung umfasst Herrn Lütke Daldrup, Frau Fölster und Herrn Bobke-von Camen.“¹⁸²⁰

Er stellte insofern klar, dass Terminrisiken zuletzt ausschließlich im BER-Projektbericht erfasst worden seien, der in letzter Konsequenz von Prof. Dr. Lütke Daldrup verantwortet werde.¹⁸²¹

Zeuge Friedrich Gormanns: „Zum Zeitpunkt des Einsetzungsbeschlusses wurden Terminrisiken nicht im zentralen Risikomanagementsystem der FBB erfasst, sondern separat dem Aufsichtsrat im Projekt-BER-Bericht zugestellt.“¹⁸²²

Dies ergibt sich auch aus den dem Ausschuss vorliegenden Unterlagen: Dort wird das zwischenzeitlich in den Risikomanagementberichten dokumentierte Inbetriebnahme-Risiko seit Ende des Jahres 2017 nicht mehr aufgeführt. So werden die „Zeitrisiken IBN Projekt BER“ im Risikomanagementbericht Status September 2017 mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 90 Prozent geführt.¹⁸²³ Im darauffolgenden Risikomanagementbericht Status Dezember 2017 wird ein Risikowert bezüglich der Inbetriebnahme nicht mehr aufgeführt.¹⁸²⁴ Hierzu heißt es in dem Bericht, dass das Inbetriebnahme-Risiko durch die zwischenzeitliche Bekanntgabe des neuen Eröffnungstermins „eingetreten“ sei und ferner, dass der Baubereich „kein neues Risiko bezüglich des neuen IBN-Termins“ sehe, weswegen „kein neues Risiko erfasst“ worden sei.¹⁸²⁵ Ein Inbetriebnahme-Risiko wird auch im nachfolgenden Risikomanagementbericht vom Februar 2018 nicht erwähnt.¹⁸²⁶

Zeugin Solveig Gute: „Also, bis 2017 war es Teil des Risikomanagementberichts, das heißt, FBB sah sich in der Lage, die Eintrittswahrscheinlichkeit abzuschätzen, dass sich die Inbetriebnahme weiter verschiebt, und hatte offensichtlich auch eine Vorstellung davon, über welchen Zeitraum sie da nachdenkt, so dass sie das quantifizieren konnte. Aus welchen Gründen sich im Ergebnis FBB dann nicht mehr in der Lage gesehen hat, das zu machen, das geht aus meiner Sicht aus den Unterlagen in der Schärfe nicht hervor.“¹⁸²⁷

¹⁸¹⁹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 89.

¹⁸²⁰ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 98.

¹⁸²¹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 94.

¹⁸²² Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 116.

¹⁸²³ „Risikomanagement Status September 2017“, I (FBB) Bd. 54, Bl. 584 ff. (590).

¹⁸²⁴ „Risikomanagement Status Dezember 2017“, I (FBB) Bd. 56, Bl. 373 ff. (375).

¹⁸²⁵ „Risikomanagement Status Dezember 2017“, I (FBB) Bd. 56, Bl. 373 ff. (375).

¹⁸²⁶ „Risikomanagement Status Februar 2018“, I (FBB) Bd. 56, Bl. 713 ff. (719 f.).

¹⁸²⁷ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 54.

Der Zeuge Gormanns berichtete in seiner Vernehmung weiter, eine Rücksprache mit dem Baubereich habe ergeben, dass dieser das Terminrisiko, wie zur Eingabe in die entsprechende Software erforderlich, nicht quantifizieren könne:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Ich meine, mich erinnern zu können, weil sie das nicht quantifizieren können, das Risiko, also nicht quantifizierbar. Wir haben ein quantitatives Risikomanagementsystem, was dann auch mit Eurobeträgen hinterlegt werden müsste.“¹⁸²⁸

Der Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup führte diesbezüglich aus, dass er mit der Finanzgeschäftsführerin Fölster einvernehmlich entschieden hatte, dass der Baubereich ein eigenständiges Risiko-Reporting betreiben soll. Als Grund führte er vor allem an, dass es dem Controlling- bzw. Risikomanagementbereich an Expertise gemangelt habe, die baulichen Fragen wirklich beurteilen zu können.

Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup: „Wenn ich es mal objektiv betrachte, ist es so, dass dem Controlling-Bereich oder dem Bereich von Risikomanagement in vielen Punkten die Expertise fehlte, um die baulichen Fragen wirklich beurteilen zu können, und wir deshalb auch im Jahr 2018 einvernehmlich entschieden haben – Frau Fölster und ich –, dass der Baubereich eigenständig Risiko-Reporting betreibt. [...]“

Und die Erkenntnisse, die ansonsten im Controlling oder im Risikomanagement in dem Bereich verarbeitet worden sind, scheiterten einfach daran, dass die Kolleginnen und Kollegen, ohne ihnen zu nahe treten zu wollen, die waren mit der Komplexität und der Beurteilung der Baustelle schlicht überfordert. Und wir hatten auf der Seite der Baukompetenz einen Projektsteuerer und einen externen Controller, die gemeinsam mit der Baumannschaft sozusagen ein sehr intensives Risiko-Tracking betrieben haben, und das ist dann auch eigenständig im Aufsichtsrat vom Baubereich – das heißt, letztlich unter meiner Verantwortung – reported worden.“¹⁸²⁹

In Bezug auf die Frage, wie finanzielle Risiken, die mit einer möglichen Terminverschiebung zusammenhängen, angesichts dieser Berichtsstruktur in der Finanzabteilung ermittelt würden, erläuterte der Zeuge Gormanns, dass es in der Flughafengesellschaft lediglich eine Risikoberichterstattung, aber keine Risikoplanung gebe. Die aktuelle Entwicklung führe folglich lediglich dazu, dass das Inbetriebnahme-Risiko nicht mehr in den Berichten der Finanzabteilung, sondern nur im Projektbericht an den Aufsichtsrat übermittelt werde, die Berichterstattung insofern aber lediglich an anderer Stelle erfolge:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Also, eine Risikoplanung, so wie Sie sie gerade beschrieben haben, existiert bei uns so nicht. Wir haben eine Risikoberichterstattung, wo wir darlegen, welche Risiken, die quantitativ bewertet sind, vorliegen. Auch nicht alle Risiken werden dem Aufsichtsrat gemeldet. Wir haben im Aufsichtsrat bestimmt, dass wir uns vor allem auf die TOP 10-Risiken beziehen. Der Finanzprüfungsausschuss des Aufsichtsrats – – Es gibt mehr Risiken. Der Punkt, den ich vorhin genannt habe, den ich sozusagen erwähnenswert fand, ist, dass wir letztendlich diese Terminrisiken aktuell nicht in unserem Risikoberichtssystem erfasst haben. Die werden dennoch berichtet, und zwar über diesen BER-

¹⁸²⁸ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 106.

¹⁸²⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 67 f.

Projektbericht. Das heißt, das ist letztendlich – – Aus Sicht des Aufsichtsrates kriegt er die Risiken von zwei Stellen gemeldet, einmal über das Risikomanagement und einmal über diesen BER-Projektbericht.“¹⁸³⁰

Er führte weiter aus, dass Rückstellungen für entsprechende Investitionsrisiken ohnehin nicht gebildet werden könnten:

Zeuge Friedrich Gormanns: „Zum Thema Rückstellung: Rückstellungen können nur gebildet werden, wenn es sich auf ein Risiko bezieht was einen Aufwand generiert, um ein Beispiel zu nennen: Wenn jetzt ein Gerichtsverfahren strittig ist, und man müsste zum Beispiel einen Schadenersatz zahlen, dann würde man für dieses Risiko des Schadenersatzbetreffes auch eine Rückstellung bilden. Aber für investive Maßnahmen kann man keine Rückstellung bilden gemäß den handelsrechtlichen Vorgaben in Deutschland.“¹⁸³¹

Für das Beteiligungsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen bestanden indes hinsichtlich der Aussagekraft des Risikomanagements Zweifel, vor allem aus dem Grund, da „Termin- und Kostenrisiken aus dem Projekt BER explizit nicht (mehr) im Risikomanagement erfasst [wurden].“ Dies hatte zur Folge, dass Kostenrisiken nicht mehr vorab im Risikomanagement gesteuert werden konnten, sondern bei Eintritt direkt und meist unerwartet in die Prognose eingingen.¹⁸³²

IV. Verhältnis zwischen Bau- und Finanzbereich

Im Zusammenhang mit der Frage um die Erfassung des Terminrisikos durch den Finanzbereich¹⁸³³ berichtete das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger von einem „Spannungsverhältnis zwischen Controlling und Baubereich“.¹⁸³⁴ Seiner Einschätzung nach habe der Finanzbereich es so wahrgenommen, als führe „der Baubereich [...] gewissermaßen eine Art Eigenleben“ und hätte „immer nur eingefordert“, insbesondere in Bezug auf die finanziellen Ressourcen. Die Einbindung in das Gesamtunternehmen sei „dabei ein Stück weit vernachlässigt worden“.¹⁸³⁵ Es habe sich insofern auch um „Machtkämpfe“ bei dem Einfluss auf die Geschäftsführung gehandelt.¹⁸³⁶ Diesbezüglich führte er aus:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich weiß ja nicht, ob Sie schon einmal in so größeren Unternehmenseinheiten gearbeitet haben. Da gibt es immer zwischen den jeweiligen Fachbereichen die berühmten Hahnenkämpfe, man kann auch sagen Machtkämpfe, was den Einfluss bei der Geschäftsführung betrifft. Wer ist bei Hofe wohlgelitten und wer weniger. Klar ist natürlich auch, dass der Baubereich mit Blick auf die Dringlichkeit jetzt endlich diesen BER fertigzustellen, gewissermaßen Pleinpouvoir hatte und das natürlich zum Ärger der Financer, die das Geld beschaffen mussten, und die sehen mussten, dass der Haushalt stimmig ist. Ist

¹⁸³⁰ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 95.

¹⁸³¹ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 117.

¹⁸³² VII (SenFin) Bd. 395, Bl. 355 f.

¹⁸³³ Vgl. H.III.3.

¹⁸³⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 14.

¹⁸³⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 14.

¹⁸³⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 24.

letztlich auch keine kluge Politik der Gesellschaft, immer betteln gehen zu müssen bei den Gesellschaftern. Aber der Fokus lag primär einfach tatsächlich auf dem Baubereich. Ich kann schon verstehen, dass es da insbesondere beim Controlling dann auch Unmut gibt, weil man sicherlich, glaube ich, bestimmte Entscheidungen, bestimmte Investitionen, bestimmte Anschaffungen auch hätte noch mal tatsächlich hinterfragen können.“¹⁸³⁷

Das Aufsichtsratsmitglied Woop erklärte demgegenüber, keine entsprechenden „Machtkämpfe“ wahrgenommen zu haben.¹⁸³⁸ Obwohl dem Baubereich faktisch „Priorität“ eingeräumt worden sei, habe er keine besorgniserregenden Friktionen wahrgenommen:

Zeuge Gerry Woop: „Den Eindruck würde ich in der Form aus meiner Wahrnehmung nicht bestätigen. Es sind zwei verschiedene Bereiche, und die Realität war, dass der Baubereich Priorität hatte, weil der Flughafen fertiggebaut werden sollte. Dass es da im Unternehmen sicherlich zu Spannungen kommen kann, das halte ich für machbar, aber die sind nicht deutlich geworden dann in Schärfe im Aufsichtsrat, sage ich mal. Ich habe da auch nur Wahrnehmungen aus Berichten von Mitarbeitern gehört, dass dort die Fragen, wann, wie werden Zahlen abgestimmt vorher oder wie ist die Art der Kommunikation, eine Rolle gespielt haben, aber das war jetzt keine Friktion, die ein Ausmaß hat, dass man im Aufsichtsrat da aufmerksam werden muss, nach meinem Eindruck.“¹⁸³⁹

Der Zeuge Sapp bezeichnete ein gewisses Spannungsverhältnis zwischen Controlling und dem Fachbereich ferner als „normal“ und „gesund“:

Zeuge Carlo Sapp: „Es ist natürlich schwierig auf diese Einschätzung genau einzugehen, weil ich nicht genau weiß, unter welchen Prämissen, die entstanden ist. Ich sage jetzt mal etwas Grundsätzliches: Ein Spannungsverhältnis zwischen einem Controlling und einem Fachbereich ist normal; das ist auch gesund. Ich kann allerdings nicht konkret beantworten, ob es zu einem Spannungsverhältnis in diesem Ausmaße – wie auch immer – mit dem Baubereich gekommen ist, weil ich vermute, dass diese Aussage auf das Verhältnis zwischen Projektcontrolling und Baubereich abstellt, und das Projektcontrolling liegt eben nicht in meiner Verantwortung.“¹⁸⁴⁰

V. Compliance-Maßnahmen

In Hinblick auf die Frage G.11 des Untersuchungsauftrages hat sich der Ausschuss damit befasst, welche Maßnahmen die Flughafengesellschaft anstrengt, um die Einhaltung rechtlicher Vorschriften im Unternehmen sicherzustellen.

¹⁸³⁷ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 24.

¹⁸³⁸ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 62.

¹⁸³⁹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 62.

¹⁸⁴⁰ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 5.

1. Hinweissystem und Jahresbericht

Die Zeugin Fölster gab diesbezüglich lediglich an, dass das Thema Compliance Teil des „Dreiklangs“ im sog. „House of Governance“ der Flughafengesellschaft sei.¹⁸⁴¹ Die dem Vorsitzenden der Geschäftsführung zugeordnete Compliance-Abteilung innerhalb des Bereichs Recht und Compliance sei insofern zuständig.¹⁸⁴² Dort habe man ein anonymes Hinweissystem eingerichtet und berichte über die Compliance-Themen regelmäßig im Aufsichtsrat.¹⁸⁴³ In den dem Ausschuss vorliegenden Managementreports finden sich entsprechende Berichtsabschnitte zur Compliance, darüber hinaus wird jährlich ein „Jahresbericht Compliance“ erstellt.¹⁸⁴⁴

2. Forensisches Gutachten?

Die Frage, ob in der Vergangenheit bei der Flughafengesellschaft ein forensisches Gutachten durch einen externen Wirtschaftsprüfer erstellt worden ist, beantwortete der heutige Vorsitzende der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup im Untersuchungsausschuss weder positiv noch negativ.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Dazu ist mir nichts bekannt.“¹⁸⁴⁵

Auch die Zeugin Fölster erinnerte einen etwaigen Vorgang jedenfalls nicht konkret.

Zeugin Heike Fölster: „Forensik? Nein, wenn dann hat nur unsere Compliance-Abteilung, die haben, glaube ich, eigene Untersuchungen gemacht. – Nein. Könnte ich nicht bestätigen, dass es so etwas gibt.“¹⁸⁴⁶

VI. Zusammenfassung

Die Beweisaufnahme ergab, dass der Finanzbereich unter der Geschäftsführerin Fölster seit 2013 maßgeblich ausgebaut wurde. Insbesondere wurde in ihrer Amtszeit das Projektkostencontrolling geschaffen, um die Nachverfolgung der Kosten für das Bauprojekt in die Finanzabteilung zu integrieren, während diese Aufgabe zuvor innerhalb der Zuständigkeit des Technischen Geschäftsführers durch den Projektsteuerer wahrgenommen wurde. Ferner etablierte die Finanzgeschäftsführerin ein allgemeines unternehmensweites Controlling.

Weiterhin wurde ein Finanzmanagement geschaffen, das neben Finanzierungsfragen auch für das Risikomanagement zuständig ist. Mithilfe einer Risikomanagementsoftware werden dort unternehmensweit in den jeweiligen Fachbereichen identifizierte Risiken ausgewertet und in

¹⁸⁴¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 44.

¹⁸⁴² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 74 f.

¹⁸⁴³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 74 f.

¹⁸⁴⁴ „Jahresbericht Compliance 2015“, I (FBB) Bd. 41, Bl. 88 ff.; „Jahresbericht Compliance 2016“, I (FBB) Bd. 48, Bl. 161 ff.; „Jahresbericht Compliance 2017“, I (FBB) Bd. 56, Bl. 271 ff.; „Jahresbericht Compliance 2018“, I (FBB) Bd. 123, Bl. 123 ff.

¹⁸⁴⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 37.

¹⁸⁴⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 74.

einem Risikobericht für die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat aufbereitet. Das Inbetriebnahme-Risiko wurde durch den Baubereich in diesem Verfahren zuletzt nicht mehr gemeldet, was dazu führte, dass es lediglich im BER-Projektbericht geführt wurde. Soweit als Grund dafür ein Spannungsverhältnis zwischen Bau- und Finanzbereich vermutet wurde, vermochten die vernommenen Zeugen dies nicht einhellig zu bestätigen.

I. Begleitung des Projekts BER durch die Rechnungshöfe

Der Untersuchungsausschuss setzte sich auftragsgemäß mit der Frage auseinander, ob und ggfs. in welcher Form und mit welchen Konsequenzen die Rechnungshöfe der Gesellschafter der Flughafengesellschaft die Realisierung des Bauprojekts BER begleitet haben.

I. Kontrolltätigkeit durch den Rechnungshof von Berlin

In diesem Zusammenhang beschäftigte sich der Ausschuss zunächst insbesondere mit etwaigen Kontrollmöglichkeiten des Rechnungshofs von Berlin („Berliner Rechnungshof“).

1. Normative Grundlagen der Kontroll- und Berichtstätigkeit

Die institutionelle Stellung des Berliner Rechnungshofs und die ihm übertragenen Kompetenzen sind in der Landesverfassung verankert und werden einfachgesetzlich durch die Landeshaushaltsordnung (LHO¹⁸⁴⁷) ausgestaltet. Gemäß Art. 95 VvB prüft der Rechnungshof die gesamte Haushalts- und Wirtschaftsführung Berlins auf ihre Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit.¹⁸⁴⁸ In § 92 Abs. 2 LHO ist diesbezüglich geregelt, dass sich diese Prüfungstätigkeit auch auf Unternehmen erstreckt, an denen das Land Berlin als Gesellschafter beteiligt ist. Bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben agiert der Rechnungshof weisungsunabhängig. Seine Mitglieder führen den Prüfungsauftrag gemäß Art. 95 Abs. 1 S. 2 VvB¹⁸⁴⁹ in sachlicher und persönlicher Unabhängigkeit aus. Daraus folgt, dass die Mitglieder des Landesrechnungshofs den jeweiligen Prüfungsgegenstand grundsätzlich frei auswählen und auch die Prüfungsintensität selbstständig bestimmen.¹⁸⁵⁰ Gemäß Art. 95 Abs. 4 VvB können sowohl der Senat als auch das Abgeordnetenhaus von Berlin den Rechnungshof ersuchen, Angelegenheiten von besonderer Bedeutung zu untersuchen und darüber zu berichten. Eine Pflicht zur Aufnahme der Prüfung besteht indes nicht.¹⁸⁵¹

2. Nichterfolgte Inanspruchnahme

Vor diesem Hintergrund stellte sich die Frage ob der Berliner Rechnungshof konkret ersucht wurde, etwaige Fehlentwicklungen im BER-Projekt im Wege der Kontrolle von Rechnungen und Vergabeentscheidungen zu untersuchen und ggfs. Handlungsempfehlungen auszusprechen.

Nach den Erkenntnissen der Beweisaufnahme gab es keine entsprechenden Anfragen an den Rechnungshof. Der Zeuge Michael Müller gab an, als Aufsichtsratsmitglied den Rechnungshof des Landes Berlin bewusst auch deshalb nicht um Unterstützung ersucht zu haben, um dessen institutionelle Unabhängigkeit nicht zu beeinträchtigen.

¹⁸⁴⁷ Landeshaushaltsordnung (LHO) v. 30.1.2009, GVBl. S. 31, ber. S. 486.

¹⁸⁴⁸ Vgl. Art. 95 Abs. 3 VvB.

¹⁸⁴⁹ Art. 95 Abs. 1 VvB: „Der Rechnungshof ist eine unabhängige, nur dem Gesetz unterworfen oberste Landesbehörde. Seine Mitglieder besitzen richterliche Unabhängigkeit.“

¹⁸⁵⁰ DRIEHAUS, Verfassung von Berlin, Kommentar, 4. Aufl., 2020, Art. 95 Rn. 4.

¹⁸⁵¹ DRIEHAUS, Verfassung von Berlin, Kommentar, 4. Aufl., 2020, Art. 95 Rn. 11.

Zeuge Michael Müller: „Ich habe es nicht getan als Aufsichtsratsvorsitzender; das kann ich erst mal schon sagen. Aber ich glaube, es würde auch ein komischer Eindruck entstehen. Der Rechnungshof muss völlig unabhängig und frei sich seine Themen und seine Untersuchungsgegenstände suchen, jenseits der Ansprachen von Politik und Verwaltung. Insofern, glaube ich, wäre das auch nicht sachgerecht.“¹⁸⁵²

Die Zeugin Dr. Sudhof erklärte den Umstand, dass sich hauptsächlich der Brandenburgische Rechnungshof und nicht der Berliner Rechnungshof gutachterlich mit dem Flughafenprojekt beschäftigt habe. Dies sei auf das sog. Belegenheitsprinzip zurückzuführen und folge daraus, dass der Flughafen örtlich in Brandenburg liege. Ein Doppelaudit durch mehrere Rechnungshöfe sei unüblich.

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Soweit der Rechnungshof Brandenburg betroffen ist, kann ich sagen, dass der sich natürlich sehr intensiv mit dem Projekt befasst hat, und das hat auch einen ganz klaren Grund: Das Projekt befindet sich in Brandenburg. Es gilt auch bei Rechnungshöfen so ein Belegenheitsprinzip, also man macht normalerweise kein Doppelaudit, sondern normalerweise beschäftigt man sich dort, wo ein Problem ist, mit dem Problem auch aufseiten des Rechnungshofs. Und so ist es auch hier geschehen. Deswegen hat der Rechnungshof Brandenburg sich recht intensiv mit dem Thema beschäftigt und die anderen Rechnungshöfe ergänzend, will ich mal sagen, aus ihrer Sicht.“¹⁸⁵³

Aus der Aussage des Zeugen Karasch ließ sich jedoch schließen, dass der Berliner Rechnungshof in Bezug auf das Flughafenprojekt jedenfalls nicht vollständig untätig war. Der Zeuge erklärte, dass es im Zusammenhang mit dem Gutachten des Brandenburgischen Landesrechnungshofs¹⁸⁵⁴ zumindest einen thematischen Austausch zwischen den Rechnungshöfen gegeben habe. Auch sei es zu einem Austausch zwischen dem Referat für Beteiligungsmanagement in der Senatsverwaltung für Finanzen und dem Berliner Rechnungshof in Bezug auf bestimmte Themen gekommen.¹⁸⁵⁵

II. Kontrolltätigkeit durch andere Rechnungshöfe

Angesichts der Zurückhaltung des Berliner Rechnungshofs stellte sich dem Untersuchungsausschuss die Frage, in welcher Form sich die Rechnungshöfe der Gesellschafter Bund und Brandenburg mit dem Flughafenbau befassten, wie deren Prüfungsergebnisse rezipiert wurden und welche Konsequenzen aus den entsprechenden Erkenntnissen gezogen wurden.

1. Landesrechnungshof Brandenburg

In Bezug auf den Brandenburgischen Rechnungshof erregte das ausführliche Gutachten vom 10. Juli 2015 („Rechnungshofgutachten“) besondere mediale Aufmerksamkeit¹⁸⁵⁶ und kam

¹⁸⁵² Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 98.

¹⁸⁵³ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.6.2020, WP 18/26, S. 8.

¹⁸⁵⁴ Vgl. unten I.II.

¹⁸⁵⁵ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 61.

¹⁸⁵⁶ Vgl. bspw. „Potsdamer Neuester Nachrichten“ vom 11.2.2016: „403 Seiten für den Staatsanwalt“.

auch im Untersuchungsausschuss wiederholt zur Sprache. Das Rechnungshofgutachten befasste sich mit der Wahrnehmung der Gesellschafterfunktion durch das Land Brandenburg und lag dem Gremium vor.

a. Hintergrund des Gutachtens vom 10. Juli 2015

Der Rechnungshof des Landes Brandenburg legte dem Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (MdF) auf der Grundlage des § 92 Abs. 1 der Brandenburgischen Landeshaushaltsordnung¹⁸⁵⁷ eine umfangreiche gutachterliche „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“ vor. Die Prüfung bezog sich dabei auf den Zeitraum von Juni 2010 bis Februar 2013.¹⁸⁵⁸ Zum Hintergrund der Prüfung führte der Brandenburgische Landesrechnungshof damals aus:

„Die mehrfache Verschiebung der Eröffnung des BER, aber auch der 2012 sich abzeichnende Kapitalmehrbedarf von insgesamt 1,2 Mrd. EUR für dessen Fertigstellung ließen Zweifel daran aufkommen, ob das MdF seine Aufgaben wirksam und zielgerichtet wahrgenommen hat.“¹⁸⁵⁹

Der Landesrechnungshof Brandenburg prüfte dabei insbesondere folgende Aspekte des Bauvorhabens: die Umsetzung der Auflagen zum passiven Anwohnerschutz, die Neufestlegung von Eröffnungsterminen sowie den Umgang mit planabweichenden Projektentwicklungen und Projektstörungen, die Plausibilität und Reichweite des im Jahr 2012 von der FBB geltend gemachten Kapitalmehrbedarfs von 1,2 Mrd. EUR, die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems der Flughafengesellschaft sowie das Verfahren zur Prüfung der Organhaftung betreffend die Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft.¹⁸⁶⁰

Der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld gab an, dem Landesrechnungshof Brandenburg die angeforderten Unterlagen zur Verfügung gestellt zu haben.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Der Rechnungshof hat primär die Abfragen an das Land Brandenburg gemacht und hat von dort die Unterlagen eingefordert. Alle Unterlagen, die von uns gefordert worden sind, haben wir zur Verfügung gestellt.“¹⁸⁶¹

¹⁸⁵⁷ § 92 Abs. 1 LHO: „Der Landesrechnungshof prüft die Betätigung des Landes bei Unternehmen in einer Rechtsform des privaten Rechts, an denen das Land unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, unter Beachtung kaufmännischer Grundsätze.“

¹⁸⁵⁸ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 24.

¹⁸⁵⁹ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 23.

¹⁸⁶⁰ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 2 f.

¹⁸⁶¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 92.

Dies bestätigte auch die Zeugin Fölster, die darüber hinaus erläuterte, dass entsprechende Anfragen zunächst von der Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft bearbeitet wurden.

Zeugin Heike Fölster: „[...] eigentlich zu allen Rechnungshöfen auf Arbeitsebene, weil die bei uns ja Informationen abfordern, was bei uns auch wieder über die Juristen geht. Die kommen ja dann bei uns vorbei und stellen bestimmte Fragen und kriegen Unterlagen ausgehändigt. Und es gab immer Gespräche zwischen unseren Juristen und den entsprechenden Landesrechnungshöfen, weil die das Einfallstor in die Organisation sind, wenn sie irgendwelche Fragen haben, vom Termin bis zu den Inhalten.“¹⁸⁶²

Die Zeugin Solveig Gute berichtete, dass der Brandenburgische Landesrechnungshof außerdem auch bei der Bürgermandatarin, der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Unterlagen eingesehen habe.¹⁸⁶³

b. Wesentliche Kritikpunkte im Gutachten vom 10. Juli 2015

Der Landesrechnungshof Brandenburg schloss seine Untersuchungen mit der Feststellung ab, dass insbesondere das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft über Jahre hinweg defizitär ausgestaltet gewesen seien. Diesbezügliche Reorganisationsmaßnahmen des Unternehmens seien nicht durchgreifend gewesen, was für Aufsichtsrat und Beteiligungsreferat ohne Weiteres erkennbar gewesen sei. Wesentliche Ursachen der Terminverschiebungen und Kostensteigerungen seien konkrete Defizite in der allgemeinen Unternehmensorganisation und -kultur, insbesondere im Management und Controlling des Bereichs Planung und Bau, sowie in den Bereichen Compliance-, Risiko- und Vertragsmanagement und im Bereich der kaufmännischen Kompetenz bzw. des Planungswesens gewesen.¹⁸⁶⁴

Darüber hinaus kritisierte der Brandenburgische Rechnungshof die Besetzung des Aufsichtsrates vornehmlich mit Mitgliedern der dortigen Landesregierung. Das Bedürfnis nach politischer Verantwortlichkeit sei zwar nachvollziehbar. Es fehle bei solcher Besetzung aber an der für ein entsprechend komplexes und problembehaftetes Großbauvorhaben notwendigen Kompetenz im Aufsichtsgremium.¹⁸⁶⁵ Insbesondere, dass die als Repräsentanten des Gesellschafters in die Gesellschafterversammlung entsandten Mitarbeiter des Beteiligungsreferats im Ministerium der Finanzen den Aufsichtsratsmitgliedern hierarchisch untergeordnet waren, habe in dieser Konstellation darüber hinaus dazu geführt, dass die Gesellschafterversammlung ihre eigenständige Rolle nicht mehr wahrnehmen können. Gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen hätten deshalb nicht ausreichend funktioniert, sodass verschiedene Fehlentwicklungen in der Flughafengesellschaft nicht erkannt oder ausreichend kritisch hinterfragt worden seien.¹⁸⁶⁶ Dies gelte insbesondere in Bezug auf das interne Kontrollsystem und das Risikomanagement. Insofern

¹⁸⁶² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 29.

¹⁸⁶³ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 22.

¹⁸⁶⁴ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 268.

¹⁸⁶⁵ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 25.

¹⁸⁶⁶ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 26, 84.

sei bereits im Zusammenhang mit den Verschiebungen im Jahr 2012 ein externes Controlling angezeigt gewesen und weiterhin empfehlenswert.¹⁸⁶⁷

c. Geheimhaltungsbestrebungen seitens der Flughafengesellschaft?

Der frühere Sprecher der Flughafengesellschaft Daniel Abbou gab dem „prmagazin“ im April 2016 ein Interview, in dem er insinuierte, dass der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld auf Geheimhaltung des Berichts gedrängt habe.¹⁸⁶⁸

Mit diesem Vorwurf konfrontiert, verwies Dr. Mühlenfeld auf sensible Daten in Einzelteilen des Dokumentes und betonte, dass es keine Absicht gegeben habe, den Bericht der Öffentlichkeit vorzuenthalten. Gespräche des ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung mit dem Rechnungshof hätten sich ausschließlich auf die Geheimhaltung von Geschäftszahlen bezogen.¹⁸⁶⁹

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Grundsätzlich gab es darüber eine Diskussion, ob das, was da drin steht, wirklich so akzeptabel ist und zutreffend ist. Es gibt dort Teile drin, es ging nicht um den ganzen Bericht, es gibt Teile dort drin, die tatsächlich Detailzahlen der FBB freigelegt haben, die aus unserer Sicht rein rechtlich nicht hätten veröffentlicht werden sollen. Aber es ging nicht darum, den gesamten Bericht zu verhindern, es ging um einzelne Daten, die dort drin waren.“¹⁸⁷⁰

d. Konsequenzen des Rechnungshofgutachtens

Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses wurde das Gutachten des Landesrechnungshofs Brandenburg durch die Berliner Landesregierung jedenfalls zur Kenntnis genommen. So gab der Zeuge Dr. Lederer an, das Gutachten zum Zwecke der eigenen Vorbereitung auf Aufsichtsratssitzungen gelesen zu haben,¹⁸⁷¹ während die Zeugen Henkel und Müller sich nicht mehr erinnerten, ob der Bericht Gegenstand von Erörterungen im Aufsichtsrat gewesen sei.¹⁸⁷² Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup äußerte, dass er im Zeitpunkt der Begutachtung als Staatssekretär für das Land Berlin keine Funktion innegehabt habe, in der er sich detailliert mit den Feststellungen habe auseinandersetzen müssen.¹⁸⁷³

Ob und welche Maßnahmen aufgrund der Feststellungen des Rechnungshofs seitens der Senatsverwaltung bzw. innerhalb der Flughafengesellschaft konkret vorgenommen wurden, vermochte der Untersuchungsausschuss nicht festzustellen. Insbesondere, ob Umstrukturierungsvorhaben des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld im gleichen Zeitraum auf die Kritik und Empfehlungen des Rechnungshofberichts zurückgingen, ließ sich nicht mit Sicherheit feststellen.

¹⁸⁶⁷ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.7.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 283, 381.

¹⁸⁶⁸ „prmagazin“, 4/2016: „Alles kommt raus“.

¹⁸⁶⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 69.

¹⁸⁷⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 32.

¹⁸⁷¹ Zeuge Dr. Lederer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.9.2018, WP 18/3, S. 19.

¹⁸⁷² Zeuge Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 51;

Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 88.

¹⁸⁷³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 36.

Der Zeuge Dr. Mühlenfeld äußerte, dass er die Kritik des Landesrechnungshofs grundsätzlich geteilt habe. Die Unternehmensorganisation sei ineffektiv und reformbedürftig gewesen.¹⁸⁷⁴ Größere Umstrukturierungen seien aber durch den Aufsichtsrat blockiert worden.¹⁸⁷⁵ An größere Umstrukturierungsvorhaben gerade in Hinblick auf den Rechnungshofbericht erinnerte er sich dagegen nicht.

Dazu der Zeuge Marks:

Zeuge Jörg Marks: „Also, das ist mir jetzt auch in dem Sinne nicht bekannt, es sei denn, Herr Mühlenfeld hat irgendwelche Reorganisationen machen wollen, ohne mich vorher zu fragen – was ja irgendwann mal vorgekommen ist. Kann ich nicht sagen. Wir hatten Diskussionen darüber, ob die Aufstellung, die wir haben, die richtige ist. Ich war der Meinung, damals, mit den Menschen, die wir an Bord hatten, und wenn man weiß, wie lange es dauert, Reorganisationen wieder stabil aufs Trapez zu setzen, habe ich gesagt, okay, wir leben mit dem einen oder anderen Defizit, aber haben eben in Summe eine stabile Mannschaft. Das ist besser, als wenn Sie jetzt wieder komplett reorganisieren, und alle fangen von vorne an. Da hatten wir sicher mal Diskussionen – ob er die dem Aufsichtsrat vorstellen durfte, wollte oder nicht, das weiß ich nicht.“¹⁸⁷⁶

Auch aus der Aussage der Zeugin Fölster ergaben sich in dieser Hinsicht keine eindeutigen Erkenntnisse. Sie erklärte, dass in Hinblick auf den Rechnungshofbericht eine externe Begutachtung des Controllingsystems durch das Unternehmen SNPC GmbH erfolgt sei und sich zu diesem Zeitpunkt bereits verschiedene Maßnahmen in der Umsetzung befunden hätten.

Zeugin Heike Fölster: „Also, wir haben ja diesen Rechnungshofbericht auch bekommen. Ich hatte vorhin schon ausgeführt, dass, nachdem ich angefangen bin, ich ja schon viele Dinge umgestellt hatte. Wir haben mit der Firma – und ich weiß immer noch nicht, wie sie heißt, da von Herrn Branoner, irgendwas mit S – – die haben damals ein externes Controlling für uns aufgebaut und haben diese ganzen Fragestellungen von dem Rechnungshof aufgenommen. Bei vielen Fällen waren das Themen, die wir praktisch schon in Arbeit hatten – also genau wie das Projektcontrolling, was wir eben besprochen hatten, war ein Kritikpunkt; das hatten wir ja schon in irgendeiner Form aufgenommen. Das normale Controlling – habe ich vorhin auch gesagt – hatten wir auch schon aufgenommen. Das heißt, wir hatten fast alle Themen, auch was Aufsichtsratsunterlagen betraf, schon irgendwo aufgerollt und waren in einem bestimmten Abarbeitungszustand. Das haben wir dem Aufsichtsrat auch mehrfach vorgestellt, diese Erkenntnisse, die Maßnahmen, die wir da gemacht haben. – Und im Endeffekt: Für die Bereiche war zum Teil ich zuständig und zum Teil Mehdorn. Da müssten wir jetzt einzeln durchgehen, wo ich Ihnen das sagen kann. Aber wir haben da Hand in Hand gearbeitet, weil wir beide einfach diese Defizite schon von Anfang an gesehen haben.“¹⁸⁷⁷

¹⁸⁷⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, S. 30 f.

¹⁸⁷⁵ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, S. 29; vgl. auch unter G.II.1.

¹⁸⁷⁶ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 64.

¹⁸⁷⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 21.

Der Zeuge Müller konnte sich dagegen im Untersuchungsausschuss nicht an konkrete Maßnahmen erinnern.¹⁸⁷⁸ Der Zeuge Karasch betonte diesbezüglich, dass es sich bei den Empfehlungen des Brandenburgischen Rechnungshofs in erster Linie gerade um Empfehlungen an das Land Brandenburg gehandelt habe.

Zeuge Ralf Karasch: „Die Empfehlungen des Landesrechnungshofs sind zunächst einmal Empfehlungen des Landesrechnungshofs für das Land Brandenburg, und insbesondere des Bundesrechnungshofs sind Empfehlungen des Bundesrechnungshofs für den Bund. Das Land Berlin hat natürlich sich mit diesen Empfehlungen auseinandergesetzt. Wir haben dabei insbesondere das Beteiligungsmanagement verstärkt um mehr Sachverstand. Also wir haben unsere Arbeitsgruppe insbesondere verstärkt, gerade ab dem Zeitpunkt 2017, als durch die Geschäftsverteilung des Senats auch die Senatsverwaltung für Finanzen die Zuständigkeit für die Koordinierung des Projekts BER erhielt. Und wir haben – wie bisher aber auch – die Rolle zwischen Aufsichtsratsvorbereitung und Gesellschaftervorbereitung, soweit es gesetzlich vorgesehen war, auch strikt getrennt; das ist übliches Geschäftsgebaren im Beteiligungsmanagement. Und insofern haben wir zwar diese Schlussfolgerungen dieser beiden Rechnungshöfe zur Kenntnis genommen, haben Sie auch mit unserem eigenen Rechnungshof diskutiert. Und insofern haben wir, soweit sie für uns eine Relevanz hatten und auch von uns für wertvoll erachtet wurden, selbstverständlich angewendet.“¹⁸⁷⁹

Insbesondere in Bezug auf die Hierarchieverhältnisse zwischen Aufsichtsratsmitgliedern und Repräsentanten des Landes Berlins in der Gesellschafterversammlung habe er für das Land Berlin keinen Handlungsbedarf gesehen.

Zeuge Ralf Karasch: „Die diensthierarchische Struktur ist die Struktur des Beteiligungsmanagements, und meine Staatssekretärin und mein Senator wissen genau, was sie für Rechte und Pflichten haben innerhalb dieser gesellschaftsrechtlich feststehenden Struktur. Das heißt, diensthierarchisch kann mich mein Senator oder meine Staatssekretärin nicht anweisen, etwa ihr oder ihm Entlastung zu erteilen.“¹⁸⁸⁰

2. Bundesrechnungshof

Aus den Aussagen der Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup, Marks und Gute ergab sich, dass auch der Bundesrechnungshof mit dem Projekt BER befasst war.¹⁸⁸¹ Eine mit dem Rechnungshofgutachten vergleichbare umfassende Prüfung des BER durch den Bundesrechnungshof ist nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses indes nicht erfolgt.

Eine Beratung fand scheinbar punktuell in Bezug auf einzelne Fragestellungen statt. In einem Fall, der vor dem Untersuchungsausschuss zur Sprache kam, ging es dabei um eine

¹⁸⁷⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 122.

¹⁸⁷⁹ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 57.

¹⁸⁸⁰ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP 18/25, S. 59.

¹⁸⁸¹ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 55 f.; Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 63, Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 22.

Empfehlung an die Vertreter des Gesellschafters Bund im Aufsichtsrat, einer Vereinbarung mit dem bauausführenden Unternehmen Caverion nicht zuzustimmen.¹⁸⁸² Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup führte aus, dass im Ergebnis sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Vorlage der Geschäftsführung zugestimmt hätten.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Dieses Thema ist im Aufsichtsrat in der Tat angesprochen worden. Ich kenne die Stellungnahme des Bundesrechnungshofs – – habe sie zur Aufsichtsratssitzung nicht gekannt. Sie lag ganz offenbar nur den Bundesvertretern vor. Im Ergebnis haben dem Vorschlag der Geschäftsführung – wenn ich mich recht erinnere, ich muss mich da auf meine Erinnerung berufen –, alle Aufsichtsräte zugestimmt. Das können Sie aber den Protokollen leicht entnehmen, die wir Ihnen da zur Verfügung gestellt haben. Die etwa 800 Blatt liegen Ihnen ja vor.“¹⁸⁸³

Der Bundesrechnungshof drang auf eine notwendige Prüfung der abzuschließenden Pauschalierungsvereinbarungen der FBB mit Unternehmen ausführender Gewerke der technischen Gebäudeausstattung durch den Aufsichtsrat: „[...] Gegebenenfalls sollte der Aufsichtsrat einen Ad-hoc-Zustimmungsvorbehalt beschließen, nachdem der Abschluss einer Pauschalierungsvereinbarung nur nach vorheriger Zustimmung des Aufsichtsrats zulässig ist.“¹⁸⁸⁴

Der Bundesrechnungshof äußerte 2018 Bedenken, ob die FBB am Fremdkapitalmarkt 400 Mio. Euro zu wirtschaftlichen Konditionen aufnehmen könne.¹⁸⁸⁵

Im Juli 2020 wurde bekannt, dass der Bundesrechnungshof Fragen zur Finanzplanung der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) prüfen wolle.¹⁸⁸⁶ Diese sei im Oktober 2020 abgeschlossen worden. Als Grund der Nichtveröffentlichung nannte der Rechnungshof das Aktiengesetz, wonach Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse eines privatrechtlichen Unternehmens der Verschwiegenheitspflicht unterlägen.¹⁸⁸⁷

III. Zusammenfassung

Mit dem Projekt BER befasste sich im Untersuchungszeitraum in erster Linie der Landesrechnungshof Brandenburg, der dem dortigen Ministerium der Finanzen ein umfassendes Gutachten zu den Entwicklungen in den Jahren 2010 bis 2013 vorlegte. Darin kritisierte er insbesondere die Entsendung von Mitgliedern der Landesregierung in den Aufsichtsrat und strukturelle Defizite vor allem im Bereich des Risikomanagements und des Controllings. Diese hätten dazu geführt, dass Fehlentwicklungen nicht rechtzeitig erkannt

¹⁸⁸² „Der Tagesspiegel“ vom 16.12.2017: „Warum die Eröffnung des BER im Oktober 2020 klappen könnte“.

¹⁸⁸³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 55.

¹⁸⁸⁴ Hinweise des Bundesrechnungshofs an den Gesellschafter Bund vom 30.4.2018, VII (SenFin) Bd. 237, Bl. 3.

¹⁸⁸⁵ Hinweise des Bundesrechnungshofs an den Gesellschafter Bund vom 30.4.2018, VII (SenFin) Bd. 237, Bl. 4.

¹⁸⁸⁶ Vgl. rbb vom 3.7.2020: „Bundesrechnungshof geht Fragen zu BER-Finzen nach“.

¹⁸⁸⁷ Vgl. „Berliner Zeitung“ vom 26.10.2020: „Bundesrechnungshof-Bericht zum BER wird nicht veröffentlicht“.

worden seien bzw. auf sie nicht angemessen habe reagiert werden können. Im Senat und in der Flughafengesellschaft wurden diese Berichte zur Kenntnis genommen.

Ob auf Grund der Empfehlungen auch konkrete Maßnahmen vorgenommen wurden, konnte der Untersuchungsausschuss nicht feststellen. Versuche der Umstrukturierung und einer Stärkung insbesondere des Baubereichs des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung fielen jedenfalls in den Zeitraum der Veröffentlichung des Rechnungshofberichts.

Vergleichbar ausführliche Gutachten der beteiligten Rechnungshöfe des Bundes und des Landes Berlin gab es nicht, insbesondere wurde von der Möglichkeit, den Rechnungshof um Prüfung zu ersuchen (Art. 95 Abs. 4 VvB), weder durch den Senat noch durch das Abgeordnetenhaus Gebrauch gemacht. Die Beteiligung des Bundesrechnungshofs an dem Bauprojekt beschränkte sich nach den Feststellungen des Untersuchungsausschusses auf punktuelle Beratungen.

J. Schallschutzmaßnahmen am Flughafen BER

Gegenstand des Untersuchungsauftrages in Bezug auf den Themenkomplex Schallschutz war zunächst die Frage nach den Kosten der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.¹⁸⁸⁸ Durch die zweite Ergänzung zum Untersuchungsauftrag vom 5. November 2020¹⁸⁸⁹ erhielt der Ausschuss den Auftrag des Parlamentes, den Abarbeitungsstand des Schallschutzprogramms am Flughafen BER zum Zeitpunkt der Ergänzungsbeschlussfassung zu eruieren.¹⁸⁹⁰ Von Interesse waren dabei insbesondere die Zahl der seit 2006 gestellten Anträge auf Durchführung von Schallschutzmaßnahmen sowie Verlauf und Ergebnis der jeweiligen Verfahren und die Zahl der insgesamt anspruchsberechtigten beziehungsweise betroffenen Wohneinheiten.¹⁸⁹¹

I. Grundlagen

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)¹⁸⁹² sieht vor, dass in der Umgebung von Flugplätzen durch bauliche Schallschutzmaßnahmen der Schutz der Nachbarschaft vor Fluglärm sicherzustellen ist. Zu diesem Zweck werden rund um Flugplätze, wie Verkehrsflughäfen oder militärische Flugplätze,¹⁸⁹³ Lärmschutzbereiche eingerichtet, die verschiedene Schutzzonen außerhalb des Betriebsgeländes vorsehen.¹⁸⁹⁴

Der 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode hatte die Fragen der Lärmbelastung durch den Flughafenbetrieb und des erforderlichen Schallschutzes bereits bei den Untersuchungen zum Verfahren der Standortermittlung berührt. Es habe sich bei dem Vergleich der möglichen Standorte anhand der erheblichen Faktoren gezeigt, dass, als einer der wichtigsten Faktoren, die voraussichtlich hohe Lärmbelastung der betroffenen Einwohner durch den Flugbetrieb gegen den Standort Schönefeld gesprochen habe. Aufgrund dessen habe insbesondere auch die Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebes, wie sie durch die Flughafengesellschaft im Raumordnungsverfahren beantragt worden sei, infrage gestanden.¹⁸⁹⁵ Infolge der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 sei am 20. Oktober 2009 ein Planergänzungsbeschluss ergangen, der ein generelles Nachtflugverbot in der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr, sowie eine Kontingentregelung in den Randzeiten vorgesehen habe.¹⁸⁹⁶ Dieser Planergänzungsbeschluss (in Verbindung mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004) sei für die rechtlichen Verpflichtungen der Flughafengesellschaft zum Schutz gegen Fluglärm maßgeblich gewesen, als dieser einerseits Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen, andererseits Entschädigungsansprüche Betroffener festgelegt

¹⁸⁸⁸ Die diesbezüglichen Erkenntnisse sind in diesem Bericht thematisch dem Punkt „Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft“ zugeordnet, s. oben D.II.1.,3.,4. sowie D.III.3.

¹⁸⁸⁹ Abghs-Drs. 18/3134.

¹⁸⁹⁰ Abghs-Drs. 18/3134, S. 3.

¹⁸⁹¹ Vgl. oben 1. Abschn. A.II.

¹⁸⁹² Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007, BGBl. 2007 I, S. 2550.

¹⁸⁹³ Vgl. § 4 Abs. 1 FluLärmG.

¹⁸⁹⁴ Vgl. § 2 Abs. 1 u. 2 FluLärmG.

¹⁸⁹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 73.

¹⁸⁹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160.

habe.¹⁸⁹⁷ Das in dem Planfeststellungsbeschluss formulierte Tagschutzziel „keine höheren Abwerteten Maximalpegel als 55 dB(A) im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern“ für Wohn- und Betriebsräume sei durch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft letztlich bewusst in Abweichung von den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses dergestalt interpretiert worden, dass lediglich sicherzustellen sei, dass nicht mehr als sechsmal pro Tag ein Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnern überschritten werde.¹⁸⁹⁸ Anhand dieser Interpretation sei auch das 2009 gestartete Schallschutzprogramm zunächst ausgelegt worden, ehe durch den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 15. Juni 2012 Rechtsklarheit über die Auslegung dahingehend bestanden habe, dass jegliche Überschreitung des Schwellenwertes ausgeschlossen werden müsse.¹⁸⁹⁹ Dieser Beschluss ist durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 25. April 2013 bestätigt worden.¹⁹⁰⁰

In weiteren Urteilen des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 3. Juni 2018 ist die Frage geklärt worden, was unter schützenswerten Wohnräumen entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss zu verstehen ist. Schallschutz müsse demnach auch für Räume gewährt werden, die nach der alten Brandenburgischen Bauordnung zu niedrige Deckenhöhen aufwiesen, wenn diese als Wohnraum genutzt werden.¹⁹⁰¹ Auch angeblich zu niedrig ausgebaute Dachböden, die als Kinderzimmer genutzt werden, müssten berücksichtigt werden.¹⁹⁰² Für bisher von der FBB abgelehnte Küchen, die wegen ihrer Größe nicht als Wohnküchen genutzt werden konnten, bestand nach dem Urteil nun ebenfalls ein Anspruch. Entscheidungskriterium sei nicht nur die Größe, sondern ebenfalls, ob die Küche auch als Wohnraum genutzt werden kann bzw. genutzt wird.¹⁹⁰³ Darüber hinaus wurden auch Wintergärten, die als erweiterter Wohnraum genutzt werden, vom Schallschutzanspruch umfasst.¹⁹⁰⁴

Der Zeuge Prof. Dr. Geske wies diesbezüglich auf die unterschiedliche Handhabung in den Ländern Berlin und Brandenburg hin:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Brandenburg hat seine Bauordnung 2016 geändert und hat das wenigstens so reingenommen, dass die Bauhöhen selbstbestimmt von den Eigentümern gestaltet werden können. In Berlin ist das nicht so, wir haben aber bei unseren Gesprächen in den Senatsverwaltungen überhaupt kein Echo auf irgendwelche Vorschläge bekommen, sodass das hier auch dabei geblieben ist, dass in Berlin nach wie vor die Raumhöhe gilt, die schon immer gilt. Die Betroffenen erhalten dann, wenn sie das nicht vorweisen können, keinen Schallschutz. Da wird natürlich völlig die Situation übergangen, die bis 1989 in den Gebieten herrschte, wo wegen Wohnraummangels alles als Wohnraum benutzt wurde, was benutzt werden

¹⁸⁹⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160.

¹⁸⁹⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 161 ff.

¹⁸⁹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164.

¹⁹⁰⁰ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25.4.2013 – 11 A 7.13, 14.13, 15.13 und 19.13; hierzu ausführlich Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum 1. Untersuchungsausschuss der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Bd. II, Abghs-Drs. 17/3000, S. 68 ff.

¹⁹⁰¹ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3.7.2018 – 6 A 3.17, Rn. 20 ff., 34.

¹⁹⁰² Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3.7.2018 – 6 A 13.17, Rn. 32 ff.

¹⁹⁰³ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3.7.2018 – 6 A 1.17, Rn. 29; 6 A 3.17, Rn. 40.

¹⁹⁰⁴ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3.7.2018 – 6 A 13.17, Rn. 18 ff.

konnte. Da gab es 1985 eine Verordnung, die das legalisiert hat, aber die wird auch nicht anerkannt, sodass die Betroffenen, die die Raumhöhe von 2,50 Meter nicht vorweisen können, den Raum dann nicht geschützt bekommen. Man müsste das nicht so machen. Man könnte sagen, die Bauämter haben nichts dagegen, schreiten nicht ein, also ist alles in Ordnung, aber dem ist bei der FBB nicht so.“¹⁹⁰⁵

II. Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen

Der Ausschuss befasste sich intensiv mit dem Status quo der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen bis zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die zweite Ergänzung des Untersuchungsauftrags.

1. Rechtsgrundlage und Umfang der Maßnahmen

Die Rechtsgrundlage der umzusetzenden Schallschutzmaßnahmen fasste der Zeuge Wagner, Leiter Schallschutz und Umwelt bei der Flughafengesellschaft,¹⁹⁰⁶ wie folgt zusammen:

Zeuge Ralf Wagner: „Zunächst einmal ganz grundsätzlich – die Grundlage all dessen, was wir tun, ist die Planfeststellung aus 2004 inklusive der Ergänzungen, die es zwischenzeitlich gab, speziell die Ergänzung 2009 zum Nachtflug. In dieser Planfeststellung sind die Anspruchsgrundlagen definiert, festgelegt, es sind Schutzgebiete festgelegt und letzten Endes Auflagen zulasten der FBB als Vorhabenträgerin [...]“¹⁹⁰⁷

Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses, die den Schallschutzanspruch der Einwohner betreffen, bezeichnete der Zeuge Wagner als „schlüssig und nachvollziehbar“; man könne sie kritisieren, aber es wohne ihnen schon eine gewisse Logik inne.¹⁹⁰⁸ Der Zeuge verwies bei kritischen Nachfragen zu den rechtlichen Vorgaben und zu seiner fachlichen Beurteilung des Schallschutzprogramms wiederholt auf die Regelungen der Planfeststellung, die er nicht ändern könne,¹⁹⁰⁹ sondern umsetzen müsse,¹⁹¹⁰ sowie auf die Genehmigung durch die zuständigen Behörden.¹⁹¹¹

Die aufgrund der Planfeststellung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Lärmschutzbereich des Flughafens BER beschrieb der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup als „beispiellos in Europa“¹⁹¹² und im Vergleich mit anderen Flughäfen in Deutschland als unverhältnismäßig umfangreich:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Häufig sind Maßnahmen erforderlich, die zu einer Totenstille in den Räumen führen. Wenn Sie Wände [...] verdoppeln

¹⁹⁰⁵ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 114.

¹⁹⁰⁶ Vgl. Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 3.

¹⁹⁰⁷ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 3 f.

¹⁹⁰⁸ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 56.

¹⁹⁰⁹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 13.

¹⁹¹⁰ Vgl. Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 8, 16, 57.

¹⁹¹¹ Vgl. Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 20, 41.

¹⁹¹² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 52.

müssen, um überhaupt den Standard zu erreichen, dann kann man die Dimension des Schallschutzes erkennen. Bis vor wenigen Jahren gab es nicht mal normale Fenster, die mit einer Ein-Scheiben-Lösung den Schallschutz sicherstellen können. Das gibt es erst seit einiger Zeit. Früher mussten immer Kastenfenster eingebaut werden, mit zwei extrem dicken Scheiben, um überhaupt den Schutzstandard im Tagschutz zu erreichen, der halt unverhältnismäßig in Relation zu anderen deutschen Flughäfen in Berlin erbracht werden muss.“¹⁹¹³

Der Zeuge Wagner beschrieb die vorzunehmenden Maßnahmen als sehr komplex und aufwendig:

Zeuge Ralf Wagner: „Die Maßnahmen, die wir vorzusehen haben, resultieren aus dem vorhin genannten Schutzziel: 0,005-mal 55 Dezibel im Rauminnen in den verkehrsreichsten sechs Monaten¹⁹¹⁴. Dadurch werden die Maßnahmen sehr komplex, sehr aufwendig. Wir bewegen uns technisch mit dem, was wir da zu tun haben, häufig am Rande dessen, was überhaupt möglich ist. Mal nur als Beispiel: Bei den Haustüren ist das ein ganz schwieriges Thema. Da sind wir teilweise gemeinsam mit den Baufirmen dabei, deutschlandweit Lieferanten zu suchen, die in gewissen Schallschutzklassen überhaupt Türen liefern können.“¹⁹¹⁵

Die den Maßnahmen zugrunde zu legenden Schallpegel ordnete der Zeuge Wagner als außerordentlich hoch ein. Der Grad der erforderlichen Schutzmaßnahmen werfe infolgedessen weitere Probleme bei der Umsetzung auf:

Zeuge Ralf Wagner: „Bei uns sind es häufig Pegel um die 100 Dezibel, teilweise auch deutlich darüber. 100 Dezibel ist eine Hausnummer. Sie können das relativ gut vergleichen. Ich habe mal den Kollegen über die Schulter geguckt: Wenn bei uns ILA ist am BER und da startet ein Eurofighter mit Nachbrenner, dann messen wir 102 bis 104 Dezibel. Das entspricht eigentlich dem, was wir zur Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen zugrunde zu legen haben. So etwas werden Sie allerdings durch ein ziviles Flugzeug nicht erleben. [...]. Das Ganze wird noch ein bisschen komplexer gemacht dadurch, dass wir nicht nur auf diese Pegel natürlich schützen müssen, sondern wir haben auch auf den Feuchteschutz in den Wohnungen zu achten, auf eine ausreichende Lüftung. Auch das gibt uns die Planfeststellung mit. Das ist – ich sage mal: – ein Stück weit dem Schallschutz gegenlaufend, weil Lüftung hat immer etwas mit Löchern in der Wand zu tun, mal einfach gesagt, und die bieten natürlich weniger Schallschutz. Es geht auch um Statikthemen, beispielsweise, wenn wir an Dachschrägen ranmüssen, wenn da eine Dämmung ranmuss. [...]. Wir haben auch Fragen zur Anpassung von Möbeln; Küchen speziell ist immer so ein Thema. Wenn da eine Wanddämmung in eine Einbauküche muss, dann wird es schwierig, und dann muss man wirklich im Einzelfall gucken: Was tut man da sinnvollerweise?“¹⁹¹⁶

¹⁹¹³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 15.

¹⁹¹⁴ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25.4.2013 – 11 A 7.13, 14.13, 15.13 und 19.13.

¹⁹¹⁵ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 10.

¹⁹¹⁶ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 10 f.

2. Verfahren zur Umsetzung des Schallschutzprogramms

Voraussetzung der Umsetzung des Schallschutzprogramms im konkreten Einzelfall ist der Antrag des Eigentümers oder der Eigentümerin eines Objekts, das in den Schutzgebieten liegt.¹⁹¹⁷ Nach Ansicht des Zeugen Wagner hat die Flughafengesellschaft als Vorhabenträgerin bei der Umsetzung des Schallschutzes das Wahlrecht, die erforderlichen baulichen Maßnahmen selbst umzusetzen oder den Eigentümerinnen und Eigentümern die Kosten umgesetzter entsprechender Maßnahmen zu erstatten:

Zeuge Ralf Wagner: „Der Planfeststellungsbeschluss legt unter Ziffer 5.1.7, Nummer 1, fest, dass wir quasi ein Wahlrecht haben – wir als Vorhabenträger – bei der Umsetzung des Schallschutzes, nämlich entweder wir setzen selbst die Maßnahmen an den Objekten der Anspruchsberechtigten um oder die Eigentümer dieser schutzwürdigen Objekte setzen die Maßnahmen quasi in Eigenregie um und reichen dann die Rechnungen, die Kosten erforderlicher Maßnahmen bei uns zur Erstattung ein.“¹⁹¹⁸

Die Flughafengesellschaft habe sich in Abstimmung mit den Aufsichtsbehörden zur reibungslosen Abwicklung des Schallschutzprogramms für ein „Mischmodell“ entschieden, dem zufolge die Flughafengesellschaft anbiete, auf Antrag die erforderlichen Maßnahmen durch beauftragte schalltechnische Büros ermitteln zu lassen (schalltechnische Objektbeurteilung)¹⁹¹⁹ und den Antragstellenden in Form einer Anspruchsermittlung hinsichtlich Art, Umfang und Kosten der erforderlichen Maßnahmen mitzuteilen. Die schalltechnischen Objektbeurteilungen durch die beauftragten Büros würden durch die Flughafengesellschaft einer Plausibilitätsprüfung unterzogen:

Zeuge Ralf Wagner: „Wir machen eine Plausibilitätsprüfung jeder schalltechnischen Objektbeurteilung. Plausibilität in der Hinsicht, dass wir sagen – und das auch computergestützt, wir haben uns von Spezialisten dafür ein gewisses Prüftool entwickeln lassen –: In der Bestandsaufnahme – ich gebe Ihnen mal ein Beispiel – ist eine gemauerte Klinkerwand 36 stark aufgenommen worden. Ist denn das vorhandene Schalldämmmaß für das Mauerwerk, so wie es da steht, plausibel? Ist es mit dem Normenwerk konform angenommen? Stimmen die Maße, die da drin sind? Ist das Verhältnis der technischen Parameter, die da angegeben sind, plausibel? [...]. Nun muss ich aber dazusagen: Vor Ort sind nicht wir gewesen, sondern die Ingenieurbüros. Wir können nicht 1 000 Objekte begehen mit sechs Leuten. Das geht nicht. [...]. Es gibt drei verschiedene Stufen dieser Prüfung: entweder eine Ablehnung, wenn die Plausibilität nicht gegeben ist, oder eine Freigabe mit Vorbehalt – Vorbehalt heißt: eigentlich technisch richtig, aber es gibt Fragen, ob alles richtig dargestellt ist beispielsweise, also für einen Dritten gut nachvollziehbar –, oder es ist eine komplette Freigabe. Dann erfolgt im nächsten Schritt die Prüfung des Leistungsverzeichnisses.“¹⁹²⁰

Aufgrund der Anspruchsermittlung obliege es dann den Eigentümern und Eigentümerinnen, die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. Sie erhielten anschließend die erforderlichen

¹⁹¹⁷ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 4.

¹⁹¹⁸ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 4.

¹⁹¹⁹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 5.

¹⁹²⁰ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 16.

Kosten der Baumaßnahmen von der Flughafengesellschaft erstattet,¹⁹²¹ im Übrigen auch dann, wenn sie ohne vorherige Anspruchsermittlung etwaige Schutzmaßnahmen umgesetzt hätten.¹⁹²² In dem Fall, dass ein Eigentümer mit dem Ergebnis der Anspruchsermittlung nicht einverstanden sei, könne er bei der Flughafengesellschaft Beschwerde einlegen:

Zeuge Ralf Wagner: „Also es ist grundsätzlich erst mal die Entscheidung des Eigentümers zu entscheiden, wie er dann vorgeht. Aber ratsam wäre in diesem Fall, sich bei uns zu melden – und das passiert ja auch –, eine entsprechende Beschwerde bei uns einzureichen, die Punkte, über die sich der Eigentümer, die Eigentümerin beschwert, darzulegen und [...] dann wird diese Beschwerde bearbeitet, und dann wird entweder das zuständige Ingenieurbüro zur Stellungnahme aufgefordert und daraus die Antwort gebaut. Wenn erkennbar ist, dass der Eigentümer tatsächlich recht hat, wird nachgearbeitet bzw. nachgebessert. Und wenn er entsprechend, ich sage mal, aus unserer Sicht keine triftigen Gründe vorlegen kann, dann wird ihm auch das mitgeteilt im Zuge seiner Antwort auf die Beschwerde.“¹⁹²³

Der Zeuge Wagner verwies weiterhin auf Ziffer 5.1.7, Nummer 2 des Planfeststellungsbeschlusses, die eine Entschädigungsregelung enthalte, aufgrund derer die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen in eine nicht zweckgebundene Geldentschädigung umschlage, wenn die Kosten der erforderlichen Maßnahmen die Höhe von 30 Prozent des Verkehrswerts des Grundstücks mit zu schützenden Räumen überschritten.¹⁹²⁴

Zeuge Ralf Wagner: „Das primäre Ziel der Planfeststellung ist der bauliche Schallschutz, nicht die Entschädigung. Die Entschädigung ist ein Surrogat für den Anspruch auf Erstattung der baulichen Kosten. Deswegen versuchen wir auch, wo immer es geht, eine bauliche Umsetzung möglich zu machen.“¹⁹²⁵

Dieses planfestgestellte Ziel scheint in der Realität angesichts des Verhältnisses von ASE-B (Anspruchsermittlung bauliche Umsetzung) zu ASE-E (Anspruchsermittlung Entschädigung) verfehlt. Der Monatsbericht Schallschutzprogramm BER, Stand 30.9.2020, weist beispielsweise im Tagschutzgebiet 6.246 ASE-B und 7.7078 ASE-E aus.¹⁹²⁶

Diese Prüfung nehme die Flughafengesellschaft anhand statistischer Erfahrungen vor.¹⁹²⁷ Ergebe die so gewonnene Prognose, dass die Gefahr einer Kostenüberschreitung bestehe, schlage die Flughafengesellschaft dem betroffenen Eigentümer vor, einen durch die Flughafengesellschaft beauftragten Verkehrswertgutachter mit der Feststellung des schallschutzbezogenen Verkehrswertes seines Objektes zu beauftragen, sodass am Ende die Kosten der zur Umsetzung des Schallschutzes erforderlichen Maßnahmen und die Höhe der 30-Prozent-Schwelle als Entscheidungsgrundlage vorlägen.¹⁹²⁸

¹⁹²¹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 4.

¹⁹²² Vgl. Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 12.

¹⁹²³ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 52.

¹⁹²⁴ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 4.

¹⁹²⁵ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 10.

¹⁹²⁶ Siehe Monatsbericht Schallschutzprogramm BER, September 2020, Stand 30.9.2020, S. 3,

<https://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/schallschutzprogramm/weitere-informationen/sachstandsbericht-schallschutz/index.php>.

¹⁹²⁷ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 5.

¹⁹²⁸ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 5.

Mithilfe des Moduls „Finanzierung“ könne eine Forderungsabtretung vereinbart werden, sodass die betroffenen Eigentümer für die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen nicht finanziell in Vorleistung gehen müssten:

Zeuge Ralf Wagner: „Das ist ein A4-Blatt – das hat jede Baufirma –, wo draufsteht: Ich, Eigentümer, und ich, Baufirma, sind uns einig, dass die Forderung aus dem Schallschutzprogramm, die eigentlich der Eigentümer gegen die FBB zu stellen hätte, von der Baufirma gegenüber der FBB geltend gemacht werden können. – Das heißt, wir zahlen, also von den Baurechnungen, die ich bei mir im System sehe, die ich freigebe – ich müsste mal überlegen, wann ich die letzte tatsächlich an einen Eigentümer überwiesen habe oder freigegeben habe. Das geht üblicherweise – das ist inzwischen Standard – an die Baufirmen, sodass die Eigentümer mit dem Geld, mit der Frage der Liquidität, wenn sie es wollen, nichts zu tun haben.“¹⁹²⁹

Der Zeuge Wagner betonte, die Flughafengesellschaft habe die einschlägigen Bearbeitungs- und Berechnungsgrundlagen mittlerweile ausreichend transparent gemacht und veröffentlicht:

Zeuge Ralf Wagner: „Wir haben die Bearbeitungsgrundlage mit denen wir arbeiten, transparent dargelegt, hoffentlich auch nachvollziehbar dargelegt, und haben das Ganze auch veröffentlicht. Ich will da mal ein paar Dokumente nennen – die können Sie auch gerne einsehen, die sind auf unserer Website veröffentlicht. Das ist zum einen ein Leitfaden technischer Schallschutz, wo im Prinzip die technischen Normen dargelegt werden, die uns die Planfeststellung und das geltende technische Normenwerk letzten Endes auch vorgeben. Wir haben für die schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung [...] ebenso einen Leitfaden entwickelt und veröffentlicht, in dem die Rechtsgrundlagen dargelegt sind, aber auch die Vorgehensweise, die Normen, die einschlägig sind. [...]. Wir haben auch für das Vorgehen bei Neubauten [...] einen entsprechenden Leitfaden entwickelt, der ebenfalls veröffentlicht ist. Wir haben 2016 eine Schallschutzfibel herausgegeben, in, ich hoffe, gut nachvollziehbaren Worten für die Anwohner mit einer Auflage von 26 000 und auch verteilt, die nannte sich: ‚Ihr Weg zum schallgeschützten Haus‘.“¹⁹³⁰

Soweit im Einzelfall aus baurechtlichen Gründen ein Schallschutzanspruch nicht bestehe, ermögliche die Flughafengesellschaft den betroffenen Eigentümern seit 2016 auf freiwilliger Basis sogenannte Schallschutz-„Module“:

Zeuge Ralf Wagner: „Davon sind heutzutage nur noch wenige, eigentlich nur noch eines, in Funktion, nämlich das Modul ‚Niedrige Raumhöhen‘, das wir speziell für Berliner Fälle anwenden, dann, wenn ein Raum tatsächlich zum Wohnen genutzt wird, aber baurechtlich eben kein Wohnraum ist. Da bieten wir an, dass zumindest der Schutz, der bundesweit gilt nach Fluglärmschutzgesetz, durch uns finanziert wird. Wir haben darüber hinaus aber auch noch weitere Module. Wenn ich sage: Es gibt heute weniger als früher –, dann liegt das daran, dass wir 2018 OVG-Urteile hatten – dazu kommen wir vielleicht auch noch –, die diese Module schlicht überflüssig machten, weil es gerichtlich entschieden wurde, was da Anspruch hat und was nicht.“¹⁹³¹

¹⁹²⁹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 42.

¹⁹³⁰ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 6.

¹⁹³¹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 7.

Der Zeuge Prof. Dr. Geske vom Verband Deutscher Grundstücksnutzer e. V. (VDGN) kritisierte den Umfang der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen als zu gering und die Entschädigungslösung als unzureichend:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Der Betroffene hat keine Wahl, was er macht. Er muss das Geld, die Entschädigung nehmen. Er bekommt keinen Schallschutz. Für das Geld ist im Allgemeinen auch kein Schallschutz herzustellen. Die Anspruchsermittlung, die der Betroffene erhält, ist nicht zu Ende gerechnet. Die Kosten liegen meistens sogar noch höher als in der Anspruchsermittlung ausgewiesen. Wenn die Schallschutzkosten über 30 Prozent des Grundstückswerts liegen, wird die Entschädigung ausgezahlt. Die liegt aber meistens sehr viel höher, sodass es völlig unmöglich ist, Schallschutz wie im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben, herzustellen. Aus dem Grunde kann man nur Stückwerk machen. Das hilft letzten Endes den Betroffenen auch nicht.“¹⁹³²

Der Zeuge bestätigte überdies die Aussage, dass in letzter Konsequenz für die am stärksten von Lärm Betroffenen Schallschutzansprüche nur unzureichend oder gar nicht umgesetzt werden können.¹⁹³³ Im Planfeststellungsbeschluss sei das Schutzziel so festgelegt worden, wie es für den Standort angemessen sei, was der einzige Weg gewesen sei, trotz des Lärmschutzproblems an diesem Standort einen Flughafen zu errichten.¹⁹³⁴ Dies führe nun maßgeblich zu Problemen bei der Umsetzung des Schallschutzzieles:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Ja, trotzdem wurde Schönefeld ausgewählt, obwohl von Anfang an klar sein musste, dass dort das Schallschutzproblem gravierend sein wird. [...]. Es wurde ein Gutachten erstellt, in dem der Lärmschutz am Flughafen Schönefeld auf 2 Millionen Euro eingeschätzt wurde. Das ist von 2002. Dieses Gutachten findet sich in erheblichen Teilen auch im Planfeststellungsbeschluss wieder. Daraus resultiert, dass der Schallschutz von Anfang an als zu geringes Problem eingeschätzt oder dargestellt wurde. Die Folge ist, dass eine große Anzahl von Betroffenen keinen Schallschutz erhalten, sondern dass die Kappungsgrenze überschritten wird, d. h. sie bekommen die Entschädigung. Diese Entschädigung ist aber nur ein Surrogat für Schallschutz, d. h. die Leute können damit machen, was sie wollen. Das ist eine Entschädigung dafür, dass sie den Schaden haben, dass sie keinen Schallschutz erhalten. – Kürzer gemacht.“¹⁹³⁵

Auch in finanzieller Hinsicht hält der Zeuge den Schallschutzplan nicht für umsetzbar:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Die Herausforderungen sind auch im Prinzip nicht zu meistern, nach unserem Dafürhalten, wenn man alles in Rechnung stellen müsste, was eigentlich zu machen wäre, wenn man von den weiteren systematischen Fehlern, die hier gemacht werden, absieht – einige davon hatte ich nennen dürfen –, dann würde sich der Schallschutz wahrscheinlich sogar auf 1 Milliarde und 50 Millionen Euro beziffern. 1,05 Milliarden.“¹⁹³⁶

¹⁹³² Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 85.

¹⁹³³ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 114.

¹⁹³⁴ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 85.

¹⁹³⁵ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 84 f.

¹⁹³⁶ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 112.

Die Flughafengesellschaft biete den Betroffenen, die eine Entschädigung erhielten, eine Beratung an, im Zuge derer die Umsetzung eines Schallschutzes nach Fluglärmschutzgesetz empfohlen werde.¹⁹³⁷

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Das Fluglärmschutzgesetz ist die allerniedrigste Stufe, die es überhaupt gibt. Man kann sich vorstellen, dass ist etwa das, was im reinen Nachtschutzgebiet gemacht wird. Dort werden die Schlafzimmer in der Mehrzahl lediglich mit Schalldämmlüftern ausgerüstet. Wenn Sie das meinen, dass die Bürger Schallschutz herstellen, nach der Form wie sie die FBB macht, wenn sie die Entschädigung bekommen, dann denke ich, dass machen viele. Die 2 000 Euro werden viele einsetzen, um den Schallschutz, wie von der FBB für die Entschädigung gefordert, herzustellen, aber das ist kein Schallschutz, wie ihn Herr Mehdorn versprochen hat.“¹⁹³⁸

Die Kostenveranschlagung der Flughafengesellschaft hält der Zeuge auch hier für verfehlt:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Der Vorschlag geht, sie sollen nach Fluglärmschutzgesetz schützen. Das Fluglärmschutzgesetz ist aber weitaus niedriger, ich schätze mal, das kann man beziffern: Am Anfang hat die FBB etwa nach Fluglärmschutzgesetz schützen wollen, anstatt Planfeststellungsbeschluss. Da wurden pro Haushalt etwa 4 000 Euro angesetzt, die für Schallschutz fällig geworden wären. Nach dem richtigen Schallschutzziel sind es etwa 50 000 Euro, die für Schallschutz aufgebracht werden müssen. So liegt etwa die Spanne.“¹⁹³⁹

Die durch die Zeugen beschriebenen Probleme bei der Umsetzung des Schallschutzkonzeptes beziehen sich überwiegend auf den Bereich von Lärmschutzgebieten auf dem Gebiet des Landes Brandenburg. Die Umsetzung der aufgrund der Planfeststellung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf dem Gebiet des Landes Berlin schätzte die Zeugin Günther, amtierende Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, hingegen als vergleichsweise unproblematisch ein:

Zeugin Regine Günther: „Vom BER auf Berliner Gebiet – das ist ein sehr kleines Gebiet und zumindest aus meiner Verwaltung gibt es da die Aussage, dass es da wenig problematische Fälle gibt, anders als es bei Tegel der Fall war.“¹⁹⁴⁰

III. Anzahl der gestellten Anträge

Im Sinne des Lärmschutzes am Flughafen BER grundsätzlich schutzwürdig sind nach Auskunft des Zeugen Wagner aufgrund ihrer Lage rund 26.000 Wohneinheiten; 14.250 im sogenannten Tagschutzgebiet¹⁹⁴¹ und 11.750 im sogenannten Nachtschutzgebiet.¹⁹⁴² Der Zeuge erläuterte hierzu:

¹⁹³⁷ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 91.

¹⁹³⁸ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 91.

¹⁹³⁹ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 103.

¹⁹⁴⁰ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 21.

¹⁹⁴¹ Vgl. § 2 Abs. 2 FluLärmG.

¹⁹⁴² Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 8.

Zeuge Ralf Wagner: „[...] – Tagschutzgebiet heißt: Da bestehen Ansprüche für Räume, die am Tage zum Wohnen genutzt werden, also Wohnzimmer, Wohnküchen, Esszimmer, Kinderzimmer; was immer man am Tage regelmäßig zum Wohnen nutzt – und 11 750 im sogenannten reinen Nachtschutzgebiet, wo Räume zu schützen sind, die zum Schlafen genutzt werden, also Schlafzimmer, Kinderzimmer. Da sind die Schutzanforderungen anders als im Tagschutzgebiet – wo sie sehr hoch sind, deutlich höher als anderswo in Deutschland - [...]. Die gelten übrigens auch für Schlafräume im Tagschutzgebiet – also wer im Tagschutzgebiet wohnt, hat Tag- und Nachtschutzanspruch.“¹⁹⁴³

Stand 31. Dezember 2020 hätten der Flughafengesellschaft 22.188 Anträge vorgelegen, von denen 13.755 Anträge sich auf Objekte im Tagschutzgebiet bezögen.¹⁹⁴⁴ Die daraus erkennbare höhere Antragsquote im Bereich Tagschutzgebiet im Vergleich zum Nachtschutzgebiet führt der Zeuge Wagner auf ein höheres Schutzbedürfnis der Betroffenen im Bereich der Tagschutzgebiete zurück, wobei die Flughafengesellschaft im Einzelnen keine Kenntnis der Gründe habe.¹⁹⁴⁵

IV. Abarbeitungsstand der gestellten Anträge und Verfahrensergebnisse

Der Zeuge Wagner schätzte die durchschnittliche Bearbeitungsdauer eines Lärmschutzantrages wie folgt ein:

Zeuge Ralf Wagner: „Zur Ermittlung der Ansprüche selbst würde ich mal, grob gesagt, von sieben, acht Monaten ausgehen von der Antragstellung -- Also Antragstellung im Sinne von: sämtliche Unterlagen liegen uns vor, die wir auch brauchen. Es gibt ja zwei Stufen: Es wird erst mal nur informell der Finger gehoben sozusagen: Ich hätte gern Schallschutz! – Dann bekommt man von uns ein Formular, wo draufsteht: Wir brauchen bitte eine Baugenehmigung, wir brauchen einen Grundbuchauszug, wir brauchen sonstige Bauunterlagen, um das Haus einschätzen zu können! – Wenn das vorliegt, von da an, würde ich mal sagen: sieben, acht Monate im Schnitt.“¹⁹⁴⁶

Der Abarbeitungsstand eingegangener Anträge lag nach Auskunft des Zeugen Wagner am 31. Dezember 2020 bei 95 Prozent (21.138) der eingegangen 22.188 Anträge. In diesen Fällen seien die Ansprüche ermittelt. Es verblieben mithin 1.050 Anträge, von denen 208 noch in Bearbeitung seien und 842 in sogenannter „Hinderung“. Von Hinderung sei die Rede, wenn ein Abschluss der Bearbeitung aus Gründen, die nicht in der Verantwortung der Flughafengesellschaft lägen, derzeit nicht möglich sei.¹⁹⁴⁷ Zu diesen Gründen zählten etwa Termenschwierigkeiten oder fehlende Unterlagen.¹⁹⁴⁸

¹⁹⁴³ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 8 f.

¹⁹⁴⁴ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 9.

¹⁹⁴⁵ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 43.

¹⁹⁴⁶ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 40.

¹⁹⁴⁷ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 9.

¹⁹⁴⁸ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 43.

V. Umsetzungsstand zum Zeitpunkt des Ergänzungsbeschlusses

Nach Auffassung des Zeugen Wagner schulde die Flughafengesellschaft den betroffenen Einwohnern aufgrund der Planfeststellung und aus der Bewertung der zuständigen Aufsichtsbehörde lediglich die rechtzeitige Bearbeitung von Anträgen auf Schallschutzmaßnahmen, die zur Inbetriebnahme des Flughafens auch erfolgt sei.¹⁹⁴⁹ Diese Auffassung blieb im Ausschuss unter Anführung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes nicht unbestritten.¹⁹⁵⁰ Der Zeuge Wagner verwies hingegen auf die Entscheidung der Genehmigungsbehörde:

Zeuge Ralf Wagner: „Ich kann nur noch mal darauf verweisen: Es hat eine Behörde, die auch vom Land Berlin mitgetragen wird, die Auflagenerfüllung intensiv geprüft und das mehrfach, und nach meinem Dafürhalten – aber ich kann nicht für die Behörde sprechen – ist die Behörde der Meinung, wie ich Sie hier auch vertrete: Die FBB ist in der Pflicht – dazu gibt es auch entsprechenden Schriftverkehr –, Anträge, die rechtzeitig vorlagen, rechtzeitig vor Inbetriebnahme fertig zu bearbeiten – rechtzeitig heißt, sechs Monate vor Inbetriebnahme – und den Anwohnern eine Anspruchsermittlung zu senden, sodass ausreichend Zeit zur Verfügung steht, die bauliche Umsetzung zu bewerkstelligen. Wir können aber nicht dafür haftbar gemacht werden – und das ist in Tausenden Fällen so –, dass die Eigentümer nicht umsetzen und auch keine Anstalten machen, keine Anstrengungen unternehmen, das tatsächlich zu tun.“¹⁹⁵¹

Zur Gesamtumsetzung führt der Zeuge zunächst allgemein aus:

Zeuge Ralf Wagner: „Wir haben insgesamt 26 000 Wohneinheiten – in 2017 auch noch mal plausibilisiert –, die grundsätzlich – ich hatte es ganz am Anfang gesagt – aufgrund ihrer Lage schutzwürdig sind. Das sind 14 250 im sogenannten Tagschutzgebiet –[...].“¹⁹⁵²

Hinsichtlich der konkreten Umsetzung des Schallschutzprogramms nannte der Zeuge Wagner weiterhin relevante Zahlen für den Bereich der Tagschutzgebiete:

Zeuge Ralf Wagner: „Was fällt auf bei den Ergebnissen der Anspruchsermittlung? – Wir haben von den Anträgen im Tagschutzgebiet – das sind 13 755 – 94 Prozent bearbeitet. Davon sind 5 218 sogenannte ASE-B, also wo eine bauliche Umsetzung geschuldet wird, und wenn wir die bauliche Umsetzung anschauen: Für 383, also 7 Prozent, sind die Maßnahmen komplett umgesetzt, für 1 241, 24 Prozent, sind sie teilumgesetzt – siehe Gewerk „Schritt für Schritt“, das können die Eigentümer in eigener Entscheidung machen.“¹⁹⁵³

Den Gesamtumsetzungsstand bezifferte der Zeuge mit 34 Prozent:

¹⁹⁴⁹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 19.

¹⁹⁵⁰ Vgl. Wortprotokoll vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 19 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. vom 16.3.2006 – 4 A 1078.04, Rn. 406.

¹⁹⁵¹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 20.

¹⁹⁵² Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 8.

¹⁹⁵³ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 9.

Zeuge Ralf Wagner: „Für 136 WE-Anträge, 3 Prozent, gibt es eine Differenzzahlung, wie vorhin erwähnt, oder irgendeine Sonderregelung. Das sind dann aber wirklich Einzelfälle. Das heißt, wir haben einen Umsetzungsgrad – wenn man die Teilumsetzung mit dazu nimmt – von 34 Prozent, 66 Prozent sind noch offen – insgesamt. Für Treptow liegt die Umsetzung etwas höher, da sind wir bei 40 Prozent. Wir haben einen höheren Anteil an Entschädigungen im Tagschutzgebiet. 7 157 Anträge sind entschädigt, haben einen Anspruch auf Entschädigung. Davon sind 6 865 ausgezahlt, also 96 Prozent. Es fällt auf, die Auszahlungen werden sehr schnell von den Eigentümern abgefordert. Für 549 Wohneinheiten sind keine Maßnahmen weiter umzusetzen.“¹⁹⁵⁴

Von dem Schallschutzbudget der Flughafengesellschaft seien Stand 31. Oktober 2020 rund 400 Mio. Euro abgeflossen, wovon der Großteil Entschädigungsleistungen gewesen seien:

Zeuge Ralf Wagner: „Der Mittelabflusses 31. Oktober lag bei 409 Millionen Euro, wenn ich mich recht erinnere, wobei davon der allergrößte Teil Entschädigungen sind. Das muss ich dazusagen. 277 Millionen sind Entschädigungen.“¹⁹⁵⁵

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup wies darauf hin, dass die ausbezahlten Geldentschädigungen von den Betroffenen nur selten in bauliche Schallschutzmaßnahmen investiert würden:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Der Umsetzungsstand im Schallschutz ist, glaube ich, von zwei Themen geprägt: Das eine Thema ist, dass sehr viele nach der Planfeststellung keine baulichen Maßnahmen finanziert bekommen, sondern eine Geldentschädigung erhalten, und die Bereitschaft, die Geldentschädigung auch in echte Baumaßnahmen am Haus umzusetzen, ist sehr unterschiedlich, häufig sehr gering, ausgeprägt. Wir stellen also eine relativ geringe bauliche Umsetzung der Geldentschädigungsleistung fest. Wo die bauliche Umsetzung gemacht werden muss, aufgrund der ASE-B, ist es so, dass wir einen Umsetzungsstand von 30 oder 32 Prozent haben.“¹⁹⁵⁶

Weiterhin stoße der erhebliche Umfang der erforderlichen baulichen Maßnahmen oft auf Skepsis bei den Betroffenen:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das führt zu großen baulichen Aufwendungen und zu einer relativ großen Zurückhaltung der Investition, weil viele diese bauliche Aufwendungen in Gänze scheuen. Da werden vielleicht Fenster und Lüfter eingebaut, aber nicht weitere Maßnahmen realisiert, die dazu führen könnten, den Gesamtumfang der bewilligten Mittel in Anspruch zu nehmen.“¹⁹⁵⁷

Der Zeuge Wagner führte aus, aufgrund der Schwierigkeiten bei der konkreten baulichen Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen¹⁹⁵⁸ liege die Entschädigungsquote im Tagschutz insgesamt bei 67 Prozent, für Treptow liege sie noch höher, wobei die Entschädigung

¹⁹⁵⁴ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 10.

¹⁹⁵⁵ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 14.

¹⁹⁵⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 14.

¹⁹⁵⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 15.

¹⁹⁵⁸ Siehe oben J.III.1.

teilweise von den Eigentümern aktiv angestrebt und gerne genommen werde.¹⁹⁵⁹ In Übereinstimmung mit dem Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup befand er die bauliche Umsetzung als „bisher eher schwach“, was er auf verschiedene Gründe zurückführt:

Zeuge Ralf Wagner: „Dafür gibt es Gründe. Was ich hier sage, ist rein spekulativ, also ich sage mal, im Sinne von Beweiserhebung vielleicht nicht ganz so relevant. Dazu kann man Meinungen haben und Beobachtungen schildern. Die reine Wahrheit gibt es da nicht aus meiner Sicht. Es ist einerseits für die Leute sehr schwer [...] sich damit anzufreunden, wenn man die Maßnahmen gesamt umsetzen will, das Haus mehr oder weniger auseinanderzunehmen und wieder neu zusammenzubauen. Das ist jetzt ein bisschen plakativ, aber stellenweise geht es wirklich weit in die Substanz der Häuser rein. Andererseits ist es aber auch so, dass lange Zeit bei vielen Eigentümern schlicht der Glaube gefehlt hat, dass der BER eröffnet wird. Das ist so meine Erfahrung; also ich kann Ihnen nur schildern, was ich mit Anwohnern so spreche. Viele wollten auch abwarten: Wie laut wird es denn tatsächlich? [...]. Ich muss aber auch sagen: Es sind auch Falschinformationen unterwegs da draußen, die mir auch durch Baufirmen zugetragen wurden so in die Richtung: Na ja, also der Flughafen muss ja sowieso, bevor er in Betrieb geht, alle entschädigen, oder er muss noch irgendwie eine Schippe drauflegen, und so lange warten wir jetzt mal. – Auch das ist ein Thema, und natürlich – denke ich, das ist meine persönliche Meinung – hoffen viele, dass es noch irgendwelche Verschärfungen geben wird, dass Änderungen, Beschwerden, Nachträge irgendwie noch dazu führen, dass man in die Entschädigung kommt.“¹⁹⁶⁰

Der Zeuge Prof. Dr. Geske kritisierte hingegen:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Die FBB hat die Verzögerung zu verantworten, nicht die Betroffenen. Ich habe jedes Mal, wenn ich die Anspruchsermittlung der Betroffenen durchsehe – ich habe etwa bisher 1 000 Beratungen gemacht, etliche davon aber auch mehrfach –, finde ich in jeder Kostenerstattungsvereinbarung, Anspruchsermittlung Fehler, und zwar derartige Fehler, dass sie moniert werden müssen von den Betroffenen bei der FBB. Ich bin da mit meiner Wahrnehmung nicht alleine. Das wird durch Gutachten bestätigt, die von der FBB oder von der LuBB selber in Auftrag gegeben wurden. Das letzte war die Stichprobenkontrolle von 2020. Nur in 3 von 35 Fällen wurden keine Fehler festgestellt. Das Fraunhofer-Gutachten, das von der Schutzgemeinschaft der Umlandgemeindestellen beauftragt wurde, hat 29 Prozent Fehlerrate festgestellt. Ich habe das nachgerechnet, es sind sogar 40 Prozent Fehlerrate. [...]. Die Betroffenen sind damit nicht einverstanden, dass sie benachteiligt werden, indem in der Anspruchsermittlung schon die Objektaufnahme nicht stimmt, sondern dass darüber hinaus die Maßnahmen am grünen Tisch festgelegt werden, ohne dass die betreffenden Eigentümer irgendeine Einwirkungsmöglichkeit oder Korrekturmöglichkeit haben. Die Kritiken, die hinterherkommen, verzögern das ganze Verfahren unwahrscheinlich.“¹⁹⁶¹

¹⁹⁵⁹ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 11.

¹⁹⁶⁰ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 11.

¹⁹⁶¹ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 89.

Ein erhebliches Problem für die Betroffenen bei der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen erkannte der Zeuge Prof. Dr. Geske in vermeintlich fehlerhaften Anspruchsermittlungen der Flughafengesellschaft:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Die Betroffenen waren in der überwiegenden Mehrzahl nicht in der Lage, den Schallschutz umzusetzen, weil Fehler in den Anspruchsermittlungen waren. Sie können den Schallschutz nicht umsetzen, solange sie keine Anspruchsermittlung haben, die einigermaßen fehlerfrei ist. Erst 2019 hat die – – Diese Regelung lief eigentlich bis Ende 2018, dass das Rahmenleistungsverzeichnis mit Bepreisung von 2015 gültig war. 2015 wurden aber auch im Wesentlichen die alten Preise übernommen. Nach meiner Übersicht wurden nur ganz wenige Positionen geändert. Dazu ist zu sagen, dass die FBB in ihrem Rahmenleistungsverzeichnis keine Preise für die Schallschutzkosten ausweist, sondern die muss man sich mühsam aus den einzelnen Anspruchsermittlungen der Betroffenen zusammensuchen, um einen Überblick zu haben. Im November 2019 wurde dann das neue Rahmenleistungsverzeichnis – wieder mit geheim gehaltenen Preisen – veröffentlicht. Und nach meiner Nachrechnung sind die Kosten etwa um 20 Prozent angehoben worden. Die Baupreisentwicklung ist meines Erachtens von 2011 bis 2020 etwas höher als 20 Prozent. Alle anderen sitzen auf den Kosten von 2011, für die sie erst mal Firmen finden müssen, die dafür arbeiten.“¹⁹⁶²

Der Zeuge Wagner führte die Verzögerungen bei der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen vor allem auf den oft erforderlichen umfangreichen Eingriff in die bauliche Substanz und den Widerstand der Betroffenen hiergegen zurück:

Zeuge Ralf Wagner: „Das, was wir vorzusehen haben, um diese extrem hohen Schutzziele zu erfüllen, ist nicht unbedingt das, was die Anwohner sich wünschen. Wenn wir eine Wanddämmung beispielsweise müssen oder eine Dachdämmung müssen, weil es physikalisch einfach notwendig ist, dann kann ich auch nachvollziehen, wenn ein Eigentümer das nicht haben möchte. Ich kann es auch nachvollziehen, wenn ein Eigentümer sagt – ich habe das vorhin mal als Beispiel genannt: Ihr seht mir hier Kastendoppelfenster vor mit einer Dämmwirkung von an die 60 Dezibel – die will ich gar nicht! – Also kann ich sagen: Das kann ich nachvollziehen. Aber wenn es technisch notwendig ist, weil das OVG so geurteilt hat, dann habe ich persönlich auch und auch mein ganzes Team eigentlich keine andere Möglichkeit, als die notwendigen Maßnahmen vorzusehen.“¹⁹⁶³

Letztlich habe die Flughafengesellschaft auf die Umsetzung der Maßnahmen nach versendeter Anspruchsermittlung keinen Einfluss; es gebe Leute, „die handeln sehr schnell innerhalb von wenigen Monaten“. Andere Antragsteller „lassen es jahrelang liegen, und das ist die Mehrzahl“.¹⁹⁶⁴

Die Flughafengesellschaft habe jedenfalls im Hinblick auf die Südbahninbetriebnahme im Jahr 2015 Anstrengungen unternommen, um die Anwohner für die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu sensibilisieren, indem sie die sogenannten Schallschutztage ins Leben gerufen habe:

¹⁹⁶² Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 104.

¹⁹⁶³ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 32.

¹⁹⁶⁴ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 39.

Zeuge Ralf Wagner: „Ich will nur mal dran erinnern, wir hatten zur Südbahninbetriebnahme 2015 die Aufgabe, die Auflagen zu erfüllen für ein – ich sage mal: – temporäres Schutzgebiet von Leuten, die durch die Südbahninbetriebnahme dann tatsächlich betroffen wären. Wenn ich mich recht erinnere, waren das an die 4 000 Fälle. Wir haben es auch geschafft. Wir haben diese Unterlagen versendet im Herbst 2014, und wir haben 2016 gemerkt, dass die bauliche Umsetzung sehr, sehr schwach ist. Wir haben gesagt, wir müssen jetzt mal was tun, um die Anwohner auch noch mal für das Thema zu sensibilisieren, ihnen die Hand zu reichen, auch – ich hatte es vorhin gesagt – Baufirmen. Wenn denn nicht jemand schon zu einer Infoveranstaltung eingeladen wurde, kann er ja auch völlig frei – wir haben Werbung dafür gemacht in der lokalen Presse – da hinkommen und kann seine Fragen loswerden oder auch seine Kritik oder was auch immer. Ich will ja gar nicht bestreiten, dass es auch teilweise berechtigte Kritik an Einzelfällen gibt – das ist überhaupt kein Thema –, aber man muss ja ins Gespräch kommen, und deswegen haben wir diese Schallschutztage angeboten, im Übrigen auch mit Unterstützung von den lokalen Bürgermeistern vom Dialogforum. [...]. Ich bilde mir ein, wir hatten bei den ersten Schallschutztagen so um die 400, 450 Teilnehmer, bei den zweiten Schallschutztagen, glaube ich, waren es noch 150 – [...].“¹⁹⁶⁵

Der Zeuge Prof. Dr. Geske kritisierte, die überwiegende Anzahl der Anwohner, die Schallschutzmaßnahmen umsetzen wollten, hätten noch keinen Schallschutz erhalten, und es sei aufgrund einer zu geringen Anzahl an Baufirmen auch nicht absehbar, dass dieser in nächster Zeit vollständig hergestellt werden könne.¹⁹⁶⁶

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Die Betroffenen werden aufgefordert, sich aus der Liste was auszusuchen – sie können auch andere Firmen nehmen, aber die anderen Firmen arbeiten nicht zu diesen Preisen. Man ist auf diese Firmen angewiesen, und da ist dieser gewaltige Engpass, der auch dazu führt, dass die Baumaßnahmen nicht ausgeführt werden können. Das ist ein strukturelles Problem, ein systematischer Fehler, der dort in der Organisation der Planung vorliegt.“¹⁹⁶⁷

Weiterhin sei problematisch, dass die Betroffenen bei Planung und baulicher Umsetzung der durch die Flughafengesellschaft im Einzelfall vorgesehenen Maßnahmen kein Mitwirkungsrecht hätten:

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Bei der baulichen Umsetzung haben sie keinerlei Mitwirkungsrecht. Sie können nicht sagen: Ich mache statt dieser Maßnahme eine andere –, dann entfällt das Geld für diese Maßnahme, und die andere wird nicht bezahlt. Sie haben auch bei der Planung vorneweg keine Mitwirkungspflicht – das ist, glaube ich, wichtig zu wissen –, denn es wäre ja möglich, dass sie in die Planung einbezogen werden und dann keine Probleme in der Realisierung auftreten.“¹⁹⁶⁸

Das Verhalten der Flughafengesellschaft im Umsetzungsverfahren sei zudem einer schnellen Realisierung des Schallschutzes abträglich:

¹⁹⁶⁵ Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 22 f.

¹⁹⁶⁶ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 86 f., 89 f.

¹⁹⁶⁷ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 87.

¹⁹⁶⁸ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 88.

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „Es wird von der FBB jede Möglichkeit genutzt, die Anspruchsberechtigten hinzuziehen, sie abzuwehren und zu versuchen, das Geld einzusparen. [...]. Viele scheinen auch völlig aufgegeben zu haben. Sie wollen sich das nicht festlegen lassen, wie ihre Häuser gestaltet werden. Sie glauben, sie haben ein Selbstbestimmungsrecht, was in ihren Häusern geschieht und akzeptieren im Prinzip keine Maßnahmen, die sie einschränken, die das alles verändern. [...] Sie wollen selbst bestimmen, was in ihrem Haus, was sie sich mühsam vielleicht sogar geschaffen haben, passiert. Das erlebe ich immer wieder.“¹⁹⁶⁹

VI. Zusammenfassung

Zwischen allen zum Themenbereich „Schallschutz“ vernommenen Zeugen herrschte, soweit ersichtlich, Einigkeit darüber, dass die Umsetzung der zum Schutz der Anwohner erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen nicht zufriedenstellend sei. Ursachen und Verantwortlichkeit für die bislang unzureichende Umsetzung der Maßnahmen im Einzelnen verorteten die Zeugen jedoch unterschiedlich: Während die Zeugen Wagner und Prof. Dr. Lütke Daldrup als Angehörige der Flughafengesellschaft in erster Linie das Maß der aufgrund der Planfeststellung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig hoch und das Verhalten der Betroffenen, insbesondere im Hinblick auf deren überwiegendes Entschädigungsverlangen, mitunter als hinderlich ansahen, verortete der Zeuge Prof. Dr. Geske die Verantwortlichkeit bei der Flughafengesellschaft, einerseits im Hinblick auf eine von Beginn an mangelhafte Planung und andererseits wegen unkooperativen, wenn nicht sogar teilweise rechtswidrigen Verhaltens.

Letztlich bestätigten auch die Zeugen Wagner und Prof. Dr. Lütke Daldrup, dass bereits die Entwicklung des Schallschutzkonzeptes für den Standort Schönefeld fehlerhaft verlaufen sei und so erhebliche Umsetzungsprobleme bestünden. Allerdings liegt es nach Auffassung der Zeugen nicht maßgeblich in der Hand der Flughafengesellschaft, die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu forcieren, wenn eine Anspruchsprüfung und erst recht nicht, wenn eine Entschädigungszahlung erfolgt ist.

Auf Grundlage der im Ausschuss gewonnenen Erkenntnisse ist nicht davon auszugehen, dass die Schallschutzmaßnahmen zugunsten der betroffenen Anwohner am – mittlerweile in Betrieb genommenen – Flughafen BER in nächster Zeit flächendeckend und vollständig umgesetzt werden können. Insgesamt wird sichtbar, dass einerseits das hohe Schallschutzniveau und andererseits die Möglichkeit der Entschädigung dazu geführt haben, dass das primäre Ziel, einen Schallschutz „lege artis“ zu gewährleisten, verfehlt wurde. Während als ursächlich für das hohe anzusetzende Schallschutzniveau bereits die problematische Standortwahl gesehen werden kann, führt die Entschädigungslösung dazu, dass die Verpflichtung der Schallschutzfürsorge der Flughafengesellschaft faktisch beschränkt ist. Für die am stärksten durch Fluglärm Betroffenen wird in der Konsequenz kein vollumfänglicher Schallschutz, der dem Planfeststellungsbeschluss entspricht, herzustellen sein.

¹⁹⁶⁹ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 93.

Vierter Abschnitt – Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

A. Zusammenfassende Bewertung der Untersuchungsergebnisse

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens BER am 31. Oktober 2020 hat das größte Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands seinen lang ersehnten Abschluss gefunden. Dass der Flughafen inmitten einer Pandemie an den Start gegangen ist, entbehrt nicht einer gewissen Tragik. Der beispiellose Rückgang der Passagierzahlen und der damit verbundene massive Erlösausfall wird die Flughafengesellschaft und deren drei Gesellschafter auf Jahre beschäftigen. Der unsichere Zukunftsausblick und die nach wie vor ungeklärte finanzielle Situation macht jedoch einen Handlungsdruck deutlich.

Der 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode legt nach drei Jahren Arbeit nun einen umfassenden Abschlussbericht vor, der im Kern nachzeichnen soll, warum das Bauprojekt erst 14 Jahre nach Spatenstich fertiggestellt werden konnte. Es sind Abläufe und Prozesse dargestellt worden, Verantwortlichkeiten benannt und Konsequenzen aufgezeigt worden.

Fortschritt auf der Flughafenbaustelle

Der Untersuchungsausschuss hat zwar im Kern die Entwicklungen auf der Baustelle nach der gescheiterten Inbetriebnahme im Jahre 2012 in den Blick genommen. Die Entwicklungen, die zu dieser Situation geführt haben, können jedoch nicht komplett ausgeblendet werden. Mit dem Flughafen hatte man es von Anfang an mit einem komplexen Projekt zu tun, bei dem die Anforderungen an die gebäudetechnischen Systeme im Zuge der Umsetzung des Brandschutzkonzeptes hoch waren. Diese Komplexität in der Steuerung für den Bauherrn ist durch die sehr kleinteilige Vergabestrategie und die damit einhergehende Koordination von Schnittstellen stetig gewachsen. Hinzu kam eine Vielzahl an Nutzungs- und Funktionsänderungen, die oftmals parallel zur planerischen und baulichen Umsetzung getätigt wurden. In der Konsequenz ist nicht nur das Terminal an sich in der Fläche größer, sondern dementsprechend ist auch die Erweiterung der technischen Systeme notwendig geworden. Die ständigen Umplanungen und die nicht mehr durchgängigen Planung und Ausführung führten zu einer fehlenden Übersicht über das Bauprojekt und letztendlich zur Absage der Inbetriebnahme im Mai 2012. Die im Ergebnis erfolgte Kündigung der Generalplanerin hatte zur Folge, dass die Flughafengesellschaft das gesamte „Planungs-Know-how“ verloren hatte. Im Nachhinein stellte sich das als grundlegender Fehler heraus und führte zu einer äußerst instabilen Projektsituation.

Eine vollumfänglich integrierte und genehmigungsfähige Planung und Ausführung für das Terminal lag nicht vor. Die Flughafengesellschaft war überdies nach Kündigung der Generalplanerin zwangsläufig zum Gesamtkoordinator für alle übergreifenden Planungs- und Bauüberwachungsthemen geworden. Durch die Bindung einzelner Planungsbüros und ehemaliger Subunternehmer ist zwar versucht worden, den „Know-how“-Verlust teilweise zu kompensieren, nur war die Flughafengesellschaft organisatorisch weder in der Lage, diese Planer- und Bauüberwachungstätigkeiten adäquat zu ersetzen, noch die Vielzahl an Schnittstellen zu koordinieren. Insofern war die Einschätzung der Flughafengesellschaft und

auch des Aufsichtsrates, dass nur noch Restarbeiten durchzuführen seien und der Flughafen innerhalb kürzester Zeit an den Start zu bringen sei, nicht nachvollziehbar.

In dieser Situation mutete es fast schon bizarr an, dass die durch den ehemaligen Technischen Geschäftsführer Amann gestartete Bestandsaufnahme, um den Bautenstand und die Mängel umfassend zu dokumentieren, von seinem Nachfolger Mehdorn nicht konsequent zu Ende geführt worden ist. Die möglicherweise bessere Alternative eines umfassenderen Rückbaus der technischen Anlagen mit komplettem Neuaufsatz der Planung ist gar nicht erst in Erwägung gezogen worden. Stattdessen suggerierte Mehdorn mit der Etablierung seines „Sprint“-Programms und dem Vorschlag einer Teileröffnung („Pre-Opening“) eine schnelle Inbetriebnahme, die mit der damaligen Situation auf der Baustelle nicht in Einklang zu bringen war und eher der Kategorie des blinden Aktionismus zuzuordnen ist. Dass es bis weit in das Jahr 2014 keinen echten Baufortschritt gab, war dementsprechend auch nicht sonderlich überraschend.

Die strukturellen Defizite des Projekts, gerade im Planungs- und Bauablauf, konnten in der Folgezeit auch nicht vollumfänglich abgestellt werden. Gewerke sind weiter nebeneinander statt miteinander geplant worden. Aufgrund der fehlenden Übersicht über den tatsächlichen Bautenstand und der sich daraus immer wieder neu ergebenden Problemlagen kam es zu ständigen Planänderungen, die wiederum bauliche Veränderungen nach sich zogen. Eine über den gesamten Zeitraum erfolgte „gleitende“ Planung war die Folge, in dessen Rahmen die Firmen auf Basis unterschiedlicher Planungsstände ihre Anlagen gebaut und immer wieder an die sich verändernden Rahmenbedingungen anpassen mussten. Hinzu kam, dass sie die Planung mit dem tatsächlichen Zustand auf der Baustelle häufig nicht übereinstimmte.

Unter diesen Voraussetzungen befand sich das Projekt in einem permanenten „gestörten“ Bauablauf, der nicht aufgelöst werden konnte. Dass mit der zentralen Entrauchungsanlage ein fundamentaler Teil der technischen Anlagen weder funktionsfähig noch genehmigungsfähig war, erschwerte die Situation zusätzlich, zumal die Flughafengesellschaft erst 2014 zu dem Ergebnis gekommen war, dass es sich bei der ursprünglichen Konzeption um einen Planungsfehler handelte. Daraufhin musste die gesamte Konzeption der Entrauchung grundlegend überarbeitet, neu geplant und simuliert werden, was wiederum planerische und bauliche Veränderungen bzw. Anpassungen in allen anderen Gewerken der technischen Infrastruktur zur Folge hatte.

Insofern war die Vorstellung eines Terminbandes, an dessen Ende ein Eröffnungstermin im Herbst 2017 stehen sollte, von Anfang an zum Scheitern verurteilt, da es weder eine valide Planungsgrundlage noch ein klar umrissenes Restbausoll gab. Stattdessen verknüpfte man eine Inbetriebnahme mit der rechtzeitigen Genehmigung der neu konzeptionierten Entrauchungsanlage, unterschätzte dabei jedoch den sehr aufwendigen und kleinteiligen Genehmigungsprozess. Die Neukonzeptionierung hatte neben baulichen Veränderungen die Konsequenz, dass bestimmte Standardlösungen in der baulichen Umsetzung nicht mehr möglich waren, was eine Vielzahl von Sonderlösungen, ingenieurstechnischen Nachweisen und Zulassungen im Einzelfall nötig machte. Das erforderte allerdings umfangreiche Dokumentationen, die den Genehmigungsprozess zusätzlich in die Länge gezogen haben und ursprünglich avisierte Termine zur Erreichung der Genehmigung unmöglich machten. Eine Genehmigung konnte letzten Endes statt 2015 erst Ende 2016 bzw. Anfang 2017 erreicht werden. Aus welchem Grund man konsequenterweise nicht früher vom Eröffnungstermin Abstand genommen hat, sondern die Absage bis in den Januar 2017 hinauszögerte, blieb auch

im Untersuchungsverfahren unklar. Die erfolgte Verschiebung kann alle Beteiligten allerdings nicht mehr überrascht haben.

Da kurze Zeit nach der Absage des Eröffnungstermins der Geschäftsführer Dr. Mühlenfeld entlassen worden war, fiel dessen Nachfolger Prof. Dr. Lütke Daldrup die Aufgabe zu, einen neuen Eröffnungstermin zu benennen. Der Prozess der Terminierung auf den Oktober 2020 lief hier zum ersten Mal deutlich anders ab als in der Vergangenheit. Ohne politischen Druck und auf Basis einer umfassenden Bestandsaufnahme ist der Termin in Zusammenarbeit mit sämtlichen Beteiligten und externen Sachverständigen plausibilisiert worden. Um ein realistisches Bild des tatsächlichen Zustandes der Baustelle zu erlangen, hat man frühzeitig den Übergeordneten Sachverständigen vom TÜV Rheinland eng einbezogen, der über seine eigentliche Funktion hinaus auch Aufgaben der Bauüberwachung wahrgenommen hat, indem er detailliert jede Anlagengruppe vorgelagert geprüft und Mängel aufgezeigt hat, die dann systematisch abgearbeitet werden konnten. Dies wurde dadurch begünstigt, dass ab der Genehmigung der Entrauchungsplanung Anfang 2017 keine größeren baulichen Änderungen mehr erfolgten. Ein Nebeneffekt war, dass so auch die expliziten Leistungsdefizite der Objektüberwachung aufgezeigt wurden, da es eigentlich deren Aufgabe war, jene Mängel zu erfassen. In diesem Zusammenhang machte sich auch eine Personalentscheidung des Geschäftsführers Prof. Dr. Lütke Daldrup bemerkbar, der frühzeitig den Technikchef Marks durch den bauerfahreneren Projektleiter Herrmann ersetzte, der bereits die beiden Piers Süd und Nord fertiggestellt und zur Genehmigung geführt hatte. Die Referenzerfahrungen in diesen Gebäudeteilen waren für eine realistische Einschätzung der Lage im Fluggastterminal von essenzieller Bedeutung. Überdies hat sich die Umstellung der Projektstruktur von einer flächenbezogenen hin zu einer anlagenbezogenen Struktur als wichtige Entscheidung erwiesen. Die Etablierung sog. Kompetenzteams – bestehend aus Verantwortlichen der Flughafengesellschaft, Objektüberwachung, Planern und Projektsteuerern – schuf für alle wichtigen Anlagengruppen feste Ansprechpartner und Verantwortlichkeiten.

Die Terminplanung ist zudem – auch im Vergleich zur Vergangenheit – viel stärker im Berichtswesen kommuniziert worden. So hat die RKS Ingenieurgesellschaft als externer Sachverständiger den Eröffnungstermin nicht nur in seiner Entstehung, sondern auch begleitend im Nachlauf immer wieder validiert. Zudem hat man den Übergeordneten Sachverständigen vom TÜV Rheinland parallel um seine Einschätzung gebeten, die regelmäßig auch dem Aufsichtsrat kommuniziert wurde.

Im Rahmen der Erarbeitung einer realistischen Rahmenterminplanung strebte die Geschäftsführung zudem an, die gewonnenen Erkenntnisse in verbindliche Vereinbarungen mit den bauausführenden Firmen über die bis zur Fertigstellung noch geschuldeten Leistungen, die jeweiligen Fertigstellungstermine und eine entsprechend pauschalierte Vergütung zu überführen. Unter den Voraussetzungen eines gestörten Bauablaufs gestaltete sich die Zusammenarbeit mit den bauausführenden Unternehmen – im Besonderen hier zu nennen sind die Firmen Siemens, Bosch, Caverion und Imtech bzw. ROM – als sehr aufwendig und kleinteilig. Da im Zuge der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 die Übersicht über die Baustelle und das dementsprechend noch abzuleistende Bausoll verloren gegangen war, waren jegliche werkvertraglichen Regelungen mehr oder weniger obsolet geworden. In der Folge musste deswegen fast ausschließlich mit dem Instrument der Anforderung von Leistungen gearbeitet werden. Im Rahmen dessen haben die Firmen von Woche zu Woche auf Abruf per Einzelauftrag gearbeitet. Ohne klar umrissenes Bausoll war das die einzige Möglichkeit überhaupt, die Firmen in die Lage zu versetzen, ihre Ausführungsleistungen

verrichten zu können. Die Vereinbarung von festen Fertigstellungsterminen war so nicht möglich. Da diese Art der Leistungsausführung zwangsläufig mit höheren Kosten, aber auch mehr Zeit verbunden war, konnten die Firmen ihre Auftragsvolumina um ein Vielfaches steigern. Der Einwand der bauausführenden Firmen, dass diese Art der Arbeit auch für sie mit finanziellen Risiken und fehlender Planbarkeit verbunden war, ist jedoch nicht ganz von der Hand zu weisen.

Zur Sicherstellung der Einhaltung einer neuen Rahmenterminplanung bedurfte es daher der Fixierung konkreter Fertigstellungstermine. Die Geschäftsführung stellte die Pönalisierung dieser Termine mithilfe von „Bonus/Malus“-Regelungen als wichtiges Instrument dar, um die Fertigstellung der technischen Anlagen zu gewährleisten. Allerdings ließen sich nur die Fa. Bosch und die Fa. Caverion auf diese freiwilligen Vereinbarungen ein. Insbesondere die Fa. ROM als Nachunternehmerin der Imtech hat sich auf eine Pauschalierungsvereinbarung mit pönalisiertem Termin nicht eingelassen. Das war größtenteils der bestehenden Vertragskonstruktion geschuldet, die der Fa. ROM erhebliche Vorteile gegenüber der Flughafengesellschaft garantierte – wie zum Beispiel eine Sachhaftungsbegrenzung, eine Umkehr der Beweislast, die stundenweise Abrechnung von Leistungen bis hin zur Befreiung von Terminen aus dem Gesamtfertigungsplan. Aus Sicht der Fa. ROM wäre eine Fixierung von Terminen mit Pönalisierung zudem erst möglich gewesen, wenn ein klares Bausoll festgestanden hätte. Hinzu kam, dass bis zum Abschluss ihrer Arbeiten mit Anordnungen gearbeitet haben und die Kabelgewerke ein übergeordnetes Thema waren. Das war insoweit nicht nachvollziehbar, als dass fast der komplette Personalbestand der Fa. Imtech in die Fa. ROM integriert worden ist, mit der Begründung des „Know-how“-Erhalts, also gerade dadurch Verzögerungen auf der Baustelle vermieden werden sollten. Anzumerken sei hier, dass die Vertragsgestaltung nach der Insolvenz der Imtech insbesondere unter zeitlichen Erwägungen getroffen worden ist. Die Alternative einer Ersatzvornahme mit Neuausschreibung hätte erheblichen zeitlichen Mehraufwand bedeutet, den man damals nicht investieren wollte. Dass man auch gegenüber der Fa. Caverion wirtschaftliche Nachteile akzeptierte, um die Firma im Projekt zu halten, verdeutlicht die Abhängigkeit der Flughafengesellschaft von einzelnen Firmen.

Inwiefern der Abschluss dieser Ergänzungsvereinbarungen die Fertigstellung der technischen Anlagen begünstigte, lässt sich im Nachhinein schwerlich feststellen. Fest steht, dass nach Erkenntnissen des Ausschusses auch pönalisierte Fertigstellungstermine gerissen wurden, Vertragsstrafen jedoch nicht zur Anwendung gekommen sind. Dafür hätte man der betreffenden Firma ihre konkrete Verantwortung für die Terminüberschreitung aber auch nachweisen müssen. Das ist jedoch bei einem Projekt fast unmöglich, in welchem die Gewerke so eng miteinander verwoben waren und Bauabläufe größtenteils parallel stattfanden. Auch der Eindruck der Flughafengesellschaft, dass sich durch Bonus/Malus-Regelungen ein messbarer positiver Effekt eingestellt hat, lässt sich nicht sicher überprüfen.

Es ist jedoch am Ende festzuhalten, dass eine pünktliche Inbetriebnahme im Oktober 2020 erfolgt ist.

Finanzielle Situation der Flughafengesellschaft

Die Situation auf der Baustelle und die letztendlich acht Jahre längere Bauzeit hatten unmittelbare Auswirkungen auf die finanzielle Lage des Unternehmens. Schon nach der ge-

scheiterten Inbetriebnahme 2012 war die finanzielle Situation der FBB angespannt, sodass die Eigentümer die Zahlungsfähigkeit über ein Darlehen in Höhe von 1,2 Mrd. Euro wiederherstellen mussten.

Auch die zwischen 2014 und 2016 festgestellte Finanzlücke des Flughafens von insgesamt 2,2 Mrd. Euro sollte jeweils zur Hälfte wieder durch ein Gesellschafterdarlehen und durch einen zu 100 Prozent verbürgten Bankkredit gedeckt werden. Die externen Kreditgeber waren nicht bereit, den gesamten Kapitalbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro zu tragen oder unverbürgte Gelder zu gewähren. Grund hierfür war die Verschuldung, die sich signifikant über den marktüblichen Werten befand, und der nicht für die Zahlung von Zins und Tilgung ausreichende Cashflow des Unternehmens. Darauf wies auch die Flughafengesellschaft selbst hin. Eine immer höhere Verschuldung erzeuge zudem einen permanenten Wachstumsdruck, um die Schulden in der Zukunft zu refinanzieren. Das durch die Gesellschafter verbürgte Fremdkapital war für den Ausbau und die Bedienung des Schuldendienstes zweckgebunden.

Nötig geworden war der weitere Finanzbedarf größtenteils durch verschiebungsbedingte Mehrkosten und eine mangelnde Vorsorge für die Schallschutzkosten der Flughafengesellschaft. Das Oberverwaltungsgericht hatte diesbezüglich die bewusste Fehlinterpretation der FBB über das Schallschutzniveau korrigiert und den Anwohnerinnen und Anwohnern einen höheren Schallschutzanspruch zugesprochen.

Die weitere Verschiebung der Inbetriebnahme im Jahre 2017 verschärfte die finanzielle Situation des Unternehmens insoweit, dass nunmehr – zumindest theoretisch – Bedingungen für die Kündigung der Kredite vorlagen (Creditdefault) und die FBB sich aus diesen auch nicht mehr bedienen konnte. Ferner entstand durch die erneute Verschiebung ein weiterer Finanzbedarf in Höhe von 508 Mio. Euro. Die Gesellschafter waren zunächst lediglich bereit 108 Mio. Euro zuzusichern. Die restlichen 400 Mio. Euro sollte sich die FBB am Kapitalmarkt besorgen. Dies scheiterte jedoch, da sie zu diesem Zeitpunkt nicht kapitalmarktfähig war. In einem internen Gutachten bewerteten die Banken die FBB mit Non-Investment-Grade. Im Vergleich zu anderen nichtbörsennotierten Unternehmen (Verschuldungsgrad von 7-9 x EBITDA) wies das Unternehmen zu diesem Zeitpunkt bereits eine Verschuldung von 25,3 x EBITDA auf. Die negative Bauentwicklung sorgte ebenfalls für fehlendes Vertrauen in das Projekt. Erst als die Gesellschafter durch mehrere Patronatserklärungen zusicherten, notfalls für die gesamte Summe aufzukommen, und die Länder Berlin und Brandenburg und die Bundesrepublik als Bürgen zugestanden, dass die FBB die für den Ausbau und die Bedienung des Schuldendienstes gedachten verbürgten Kreditmittel auch für die Fertigstellung verwenden könne, konnte die Finanzlücke Ende 2018 geschlossen und die Liquidität der FBB gesichert werden.

Bis Anfang 2020 stieg der Finanzbedarf auf 792 Mio. Euro. Der Verschuldungsgrad lag bei 43,3 x EBITDA. Während im Businessplan 2014 mit einem Jahresüberschuss im Jahr 2019 und einer möglichen Rückzahlung und der Auszahlung von Dividenden (positives Bilanzgewinnkonto) im Jahr 2025 gerechnet wurde, wird das Erreichen der Gewinnschwelle nach dem Businessplan 2020 im Jahr 2025 und ein positives Bilanzgewinnkonto im Jahr 2036 erwartet. Ob die den Businessplänen zugrunde liegenden Annahmen und Prognosen, insbesondere im Hinblick auf die Einnahmesituation, valide waren, konnte der Untersuchungsausschuss nicht abschließend klären. Diesbezüglich kritisierte der Aufsichtsrat, dass die unternehmerischen Interessen den politischen untergeordnet wurden und die Businesspläne theoretischer Natur seien, und mit der Realität nichts zu tun hätten.

Im Zuge der Coronapandemie hat sich die ohnehin schon katastrophale finanzielle Situation durch den Rückgang der Passagierzahlen und damit verbundenen Erlösausfälle nochmals massiv verschlechtert. Um eine Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft und eine Einstellung des Flugbetriebs zu verhindern, bewilligten die Parlamente der Gesellschafter für das Jahr 2020 Coronahilfen in Höhe von 300 Mio. Euro. Für das Jahr 2021 hat die FBB ein Darlehen in Höhe von 552 Mio. Euro von den Gesellschaftern beantragt. Wie sich die weitere finanzielle Lage der FBB entwickeln wird und ob weitere Liquiditätshilfen benötigt werden, war zum Ende des Untersuchungszeitraums nicht absehbar.

Kapazitätsdiskussion

Die „Kapazitätsfrage“ wurde ein Jahr nach der gescheiterten Eröffnung des BER im Jahr 2013 insofern relevant im Rahmen des Flughafenbaus, weil die Flughafengesellschaft laut den damaligen Prognosen mit Kapazitätsengpässen nach dessen Eröffnung rechnete. Dementsprechend leitete sie in den folgenden Jahren verschiedene Maßnahmen ein, um jene Engpässe durch den Bau von zusätzlichen Erweiterungskapazitäten zu lösen. Insbesondere der im Jahr 2017 vorgestellte Masterplan 2040, eine Art strategisches Leitbild für die nächsten 20 Jahre des Unternehmens, sah durch den Bau weiterer Terminals (T2 und T3) die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten vor, um die damals prognostizierten Passagierzahlen von bis zu 55 Mio. PAX im Jahr 2035 realisieren zu können. Allerdings setzte der Masterplan eher einen Schwerpunkt auf stadtbauplanerische Elemente als auf die wirtschaftliche Verwertung und Nutzung der Flächen des Flughafenareals. Vermissten ließ er zudem Aussagen über die Belange Dritter, die von einem solch massiven Ausbau der Kapazitäten am Flughafen betroffen wären (durch Mehrbelastung aufgrund von Lärm und Verkehr), sowie wie diese in ein mögliches Beteiligungsverfahren eingebunden werden sollten.

Im Untersuchungszeitraum ist bisher lediglich das Terminal T2 im Rahmen des Masterplans realisiert worden und wird in naher Zukunft auch das einzige Terminal bleiben, da durch die Coronapandemie und den damit verbundenen massiven Rückgang der Passagierzahlen sowie eine unklare Prognose sämtliche Pläne erst einmal nicht weiterverfolgt werden.

Um die Fertigstellung des Terminals „T2“ zeitgleich mit der Eröffnung des BER realisieren zu können, ist die FBB von ihrem ursprünglich angedachten Ausschreibungsverfahren abgewichen. Statt die Planungen bis zur Entwurfsplanung an einen Generalplaner sowie die verbleibende Planung und die schlüsselfertige Ausführung an einem Totalunternehmer zu beauftragen, entschied sich die FBB, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung selbst durchzuführen und zu beauftragen. Dementsprechend fand das Ausschreibungsverfahren für einen Generalunternehmer parallel zu den noch ausstehenden Planungsleistungen statt, deren Ergebnisse noch in das Vergabeverfahren einfließen sollten. Damit wiederholte sich ein Fehler, der bereits bei der Errichtung des Terminals T1 gemacht wurde. Mit der Beauftragung der Fa. ZECH GmbH als Generalunternehmer zur Realisierung des Terminals T2 wurden die Folgen des von der Flughafengesellschaft gewählten Ausschreibungsverfahrens ersichtlich. Die ZECH GmbH machte zum Jahreswechsel 2018/2019 die Flughafengesellschaft darauf aufmerksam, dass hinsichtlich der Generalplanung des T2 Planungsfehler, insbesondere in der Planung der Schnittstellen im Bereich der Technischen Gebäudeausrüstung, vorlagen. Gerade die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erwies sich an vielen Stellen als lückenhaft. Vor allem diese Planungsdefizite und die sich daraus ergebenden Bauablaufstörungen machten es

nötig, zwei Ergänzungsvereinbarungen mit der ZECH GmbH abzuschließen, um die Terminalschiene abzusichern. Die ursprünglich avisierten Kosten für das Terminal T2 von 100 Mio. Euro sind auf 200 Mio. Euro gestiegen und stammten, anders als die FBB zunächst verlautbart hatte, nicht hauptsächlich aus den gestiegenen Baupreisen, sondern vor allem aus der fehlenden Kalkulationsreife der Planung im Vergabeverfahren. Diese teils unklaren bzw. widersprüchlichen Vergabeunterlagen haben bei den Bietern zu einem erhöhten Aufwand geführt, welche vertraglich zum Nachteil für die Flughafengesellschaft eingepreist wurden. Diese Planungsdefizite bei der Errichtung des Terminals „T2“ und die damit einhergehenden Kostensteigerungen zeigen geradezu beispielhaft, dass die Flughafengesellschaft nicht in der Lage war, ihre Rolle als Bauherr wahrzunehmen und Bauprojekte von der Entwurfsplanung bis zur Fertigstellung zu planen, auszuschreiben und zu begleiten.

Der Untersuchungsausschuss musste sich in der Kapazitätsdebatte mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ und damit mit der Frage eines möglichen Weiterbetriebs des Flughafens auseinandersetzen. So konnte er feststellen, dass der Berliner Senat sich sehr ernsthaft mit dem Ergebnis des Volksentscheids auseinandergesetzt hat, diesen jedoch schon aus rechtlichen Erwägungen heraus nicht umsetzen konnte. Kapazitätsengpässe sind weder ersichtlich noch absehbar gewesen, da sie im Rahmen der Masterplanung ausreichend adressiert worden sind – zumal der Flughafen paradoxerweise während eines nötigen neuen Planfeststellungsverfahrens und erwartbarer rechtlicher Auseinandersetzungen für einen Zeitraum von bis zu 13 Jahren schließen müsste. Dubios mutete in diesem Zusammenhang auch an, ob es nicht sinnvoll gewesen wäre, den Flughafen auch aus ökonomischen Gründen offen zu halten, denn Erlöse können natürlich nur einmal generiert werden, und potenziell lassen sich am BER höhere Erlöse generieren. Zudem hätte Tegel kostenintensiv instand gesetzt werden und unter Doppelaufwand betrieben werden müssen. Ebenso wäre damit die Umsetzung weitaus höherer Schallschutzansprüche mit dementsprechend höheren Kosten verbunden gewesen.

Die Rolle des Aufsichtsrats und des Landes Berlin

Die Rolle des Aufsichtsrates bei der Entstehung und Lösung von Problemen im Projektzeitraum kann durchaus als ambivalent beschrieben werden. Zum einen stützte er die Geschäftsführung bei der Kündigung der Generalplanerin, wodurch der Grundstein für das Planungschaos nach der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 gelegt wurde. Auch die Fehleinschätzung, der Bau des Flughafens könnte durch den „Krisenmanager“ Mehdorn schnell abgeschlossen und der Flugbetrieb eröffnet werden, führte zu der Beendigung der vom Technikchef Amann begonnenen und im Nachhinein sich als richtig erwiesenen Strategie der Bestandsaufnahme. Der Druck des Aufsichtsrats auf die Geschäftsführung, Eröffnungstermine zu nennen, ohne dass der Aufsichtsrat einen Überblick über den Zustand der Baustelle hatte, führte zu den mit vielen Prämissen versehenen Inbetriebnahmetermeninen 2013 und 2017. Gegenseitige Vorwürfe der mangelnden Informationspolitik der Geschäftsführung bzw. des Eingriffs in das operative Geschäft durch den Aufsichtsrat bestimmten lange Zeit das Verhältnis zwischen der Geschäftsführung und dem Kontrollgremium. Das Auswechseln politischer Funktionsträger gegen Fachleute mit Bau- und Projektsachverstand erwies sich im Nachhinein als richtig. Die vor allem auf Initiative des Landes Berlin eingeführten Baufachgespräche gaben allen Aufsichtsratsmitgliedern die Möglichkeit, sich auch über die Angestellten der mittleren Führungsebenen über die Schwierigkeiten auf der Baustelle direkt zu informieren. Informationspolitik und

Berichtswesen konnten so nach und nach verbessert werden. Das konnte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass weiter politische Erwägungen gegenüber Unternehmensinteressen priorisiert wurden und auch das Misstrauen zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern nicht verschwand.

Schallschutz

Die gewonnenen Erkenntnisse des Untersuchungsausschusses lassen darauf schließen, dass das im Vergleich zu anderen Flughäfen sehr hohe Schallschutzniveau – bedingt durch die Standortwahl – und die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss ergebene Möglichkeit der Entschädigungslösung (anstatt einer Umsetzung baulicher Maßnahmen) dazu geführt haben, dass die Schallschutzfürsorge der Flughafengesellschaft faktisch beschränkt ist und für die am stärksten von Fluglärm Betroffenen kein vollumfänglicher baulicher Schallschutz, welcher dem im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Schallschutzziel im Tagschutzbereich entspricht, herzustellen ist. Auch sind erst mit den letzten Urteilen aus dem Juli 2018 die Streitigkeiten zwischen den Anwohnerinnen und Anwohnern und der Flughafengesellschaft über die Gewährung von Schallschutzmaßnahmen geklärt worden. Die Flughafengesellschaft ließ in der Folge allerdings die weitere rechtliche Auseinandersetzung ruhen.

Zum Ende des Untersuchungszeitraums bzw. zur Inbetriebnahme des Flughafens standen noch viele bauliche Schallschutzmaßnahmen aus.

B. Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Untersuchungsausschusses

Öffentliche Bauprojekte

Die Ergebnisse des ersten und des zweiten Untersuchungsausschusses zeigen auf, dass Entscheidungen schon vor oder zu Beginn des Projekts BER entscheidenden Einfluss auf die spätere Verwirklichung des Bauwerks hatten. Eine sorgfältige Vorbereitung von großen öffentlichen Bauprojekten mit raumordnerischen Auswirkungen ist daher Voraussetzung für das Gelingen eines solchen Vorhabens.

– Die Standortwahl hat entscheidende Bedeutung

Wie bereits der 1. Untersuchungsausschuss gezeigt hat, hat die Entscheidung, den Flughafen am Standort Schönefeld zu bauen, weitreichende Folgen für die Weiterentwicklung dieses Infrastrukturprojekts. Eine dritte Start- und Landebahn wird an diesem Ort nicht zu verwirklichen sein. Ferner sorgt die Stadtnähe für erhebliche Belastungen der Anwohner in den Lande- und Startkorridoren. Eine sorgfältige, sachgerechte Standortwahl mit konkreter Darstellung der Bedarfe und Anforderungen des Projekts ist daher schon im Vorfeld zwingend. Die Chancen und Risiken für Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten, die Projektauswirkungen und die Kosten am Standort müssen objektiv bewertet werden.

– Unabhängiges Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren

Die Durchführung eines unabhängigen und objektiven Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahrens unter Einbeziehung und sorgfältiger Abwägung der Interessen betroffener Dritter und Schutzgüter verhindert langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen und Verzögerungen des Projekts.

– Aufbau einer Projektgesellschaft zur Abwicklung des Bauprojekts

Der oft zitierte Satz „Wir können fliegen, aber nicht bauen.“ hat sich leider bei der Verwirklichung des BER bewahrheitet. Der Flughafengesellschaft war mit dem Bau eines solchen Großprojektes überfordert. Ihr fehlte die Bauherrenkompetenz. Daher ist bei solchen Großprojekten nach der Standortentscheidung der Aufbau einer Projektgesellschaft, die die Funktion und Interessen des Bauherren übernimmt und die Verantwortung ab der Vorbereitung der Planfeststellung trägt, zu empfehlen. Der Bauherr bzw. die Projektgesellschaft muss bei Bauprojekten solcher Dimension organisatorisch richtig aufgestellt und für die Planung ausreichend finanziert werden.

- Planänderungen während der Bauphase vermeiden

Änderungen während der Bauphase, wie das Einziehen einer weiteren Etage oder den nachträglichen Einbau von Brücken für den A 380, machten massive Anpassungen der Planung und des Bauwerks erforderlich. Dies führte zu erheblichen Bauverzögerungen und einem Ansteigen der Kosten. Das muss künftig vermieden werden. Daher ist eine ausführliche Bedarfsermittlung für das konkrete Bauvorhaben unter ausführlicher Rücksprache mit allen maßgeblichen Projektnutzern vor Beginn des Projekts erforderlich, ggf. in mehreren Rückkopplungsrunden, um alle Risiken beherrschen zu können. Die Bedarfsermittlung sollte sich ggf. auch in den jeweiligen Ausbaustufen wiederholen. Dabei müssen auch die Anliegen betroffener Dritter ausreichend berücksichtigt werden. Etwaige Erweiterungsmöglichkeiten sollten zu Beginn mitgedacht werden. Die Bedarfe sollten sachlichen und wirtschaftlichen und nicht politischen Erwägungen folgen. Dies gilt auch für die Nennung von Eröffnungsterminen. Ferner müssen die Kosten und die Risiken in allen Phasen stetig neu überprüft werden. Die festgestellten Kosten müssen durch entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abgesichert werden. Über die Steigerung der Kosten müssen die Parlamente frühzeitig informiert werden.

- Einhaltung der Leistungsphasen der HOAI

Sowohl bei dem Terminal T1 als auch bei dem Erweiterungsbau T2 hat die FBB versucht den Prozess durch eine frühzeitige Ausschreibung bereits mit der Entwurfsplanung zu beschleunigen. Dies hat zu erheblichen Verzögerungen und einem Anstieg der ursprünglich geplanten Kosten geführt. Daher sollten die Leistungsphasen der HOAI, die eine Ausschreibung erst mit der Ausführungsplanung vorsieht, eingehalten werden. Erhebliche Änderungen bei im Bau befindlichen Gebäude sollten nicht erfolgen bzw. nur, wenn gesetzliche Vorschriften dies erfordern.

- Sorgfältige Analyse bei Schwierigkeiten

Gerät ein Bauvorhaben in Schieflage, so ist eine saubere Analyse des Bau- und Planungszustandes und der Ursachen der Havarie erforderlich. Übereilte Entscheidungen wie die Kündigung des Generalplaners und des Architekten und weiterer „Know-how“-Trägern sind zu vermeiden, um ein Planungschaos wie beim BER zu verhindern. Es müssen Lösungsstrategien, wie zum Beispiel die von Technikchef Amann geforderte Bestandsaufnahme und eine darauf aufsetzende Planung, erarbeitet werden. Zur Umsetzung dieser Strategie muss den Verantwortlichen auch die nötige Zeit eingeräumt werden.

– Solide Finanzierung des Bauvorhabens

Der Bau des Flughafens BER wurde hauptsächlich über Gesellschafterdarlehen und Bankkredite finanziert. Die Eigenkapitalzuführung war eher gering. Dies führte aufgrund der steigenden Kosten zu einer exorbitanten Verschuldung des Unternehmens, deren Folgen zum Abschluss des Untersuchungsausschusses noch nicht abzusehen sind. Eine ausreichende Eigenkapitalausstattung und solide Finanzierung auf Grundlage der exakten Projektplanung und der ermittelten tatsächlichen Kosten ist daher unverzichtbar. Das Unternehmen ist so auszustatten, dass es nicht zu unendlichen Geldforderungen an die Eigentümer und Risiken für die öffentliche Hand kommt. Notfalls müssen alle Möglichkeiten der externen und unabhängigen Prüfungen genutzt werden. Die Parlamente sind als Haushaltsgesetzgeber in allen Projektphasen kontinuierlich einzubeziehen.

Im Havariefall des Baus sind Risiken und Kosten auf einer soliden Planungsgrundlage neu zu bewerten. Gerät durch die Situation am Bau das Unternehmen in finanzielle Bedrängnis, müssen ggf. rechtzeitig finanzielle Restrukturierungs- und Sanierungsmaßnahmen unter Beteiligung von entsprechenden Experten und frühzeitiger Einbeziehung der parlamentarischen Gremien eingeleitet werden.

Kontrollfunktion des Landes Berlin

– Besetzung des Aufsichtsrates mit Bau- und Projektsachverständigen

Der Untersuchungsausschuss hat festgestellt, dass die Besetzung des Aufsichtsrates der FBB mit Baufachleuten in der Spätphase des Projekts positive Effekte hatte. Dies sollte auch in Zukunft geschehen, wenn ein öffentliches Unternehmen in einer solchen Dimension baut. Besteht eine Projektgesellschaft mit Aufsichtsrat, ist dieser mit Experten für Bau- und Projektentwicklung zu besetzen.

Die von der Berliner Delegation im Aufsichtsrat initiierten Baufachgespräche im Rahmen der Errichtung des Flughafens BER haben sich als zusätzliches Informationsinstrument für den Aufsichtsrat bewährt. Insbesondere die Gespräche mit den direkt am Bau beteiligten Akteuren verschafften dem Aufsichtsrat detaillierte Kenntnisse über den Zustand der Baustelle. Solche informellen Gremien zur Informationsgewinnung sind auch für zukünftige Bauprojekte zu empfehlen.

– Hierarchiekonflikte vermeiden

Der Umstand, dass Regierende Bürgermeister und Ministerpräsidenten im Aufsichtsrat der FBB vertreten waren, führte dazu, dass die Vertreterinnen und Vertreter der Gesellschafter diesen zwar gesellschaftsrechtlich übergeordnet, politisch jedoch untergeordnet waren. Solche Hierarchiekonflikte sollten in zukünftigen Projekten vermieden werden.

- Interessen der Gebietskörperschaft mit einbeziehen

Als Vertreterinnen und Vertreter einer Gebietskörperschaft haben die Eigentümer bzw. Gesellschafter nicht nur die Interessen des Unternehmens, sondern auch die der Gebietskörperschaft und der durch das Projekt betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu beachten. Unabhängig von einer rechtlichen Pflicht sollten zum Beispiel die Belange von vom Ausbau betroffener Dritter bei den Entscheidungsprozessen mit einbezogen werden.

- Federführung eines Rechnungshofes

Ist aufgrund der fehlenden Mehrheitsbeteiligung eines öffentlichen Gesellschafters – wie im Falle der Flughafengesellschaft – kein Rechnungshof originär zuständig, ist es ratsam, die Federführung durch einen Rechnungshof vorab zu vereinbaren.

Weiterentwicklung der Flughafengesellschaft

Wie der Untersuchungsausschuss feststellte, muss nach der baulichen Sanierung nun eine finanzielle Sanierung erfolgen. Ziel muss sein, dass die FBB zu einem krisenfesten öffentlichen Unternehmen weiterentwickelt wird, welches kapitalmarktfähig ist und ohne Zuschüsse des Landes Berlin und der anderen Gesellschafter auskommt. Die Tilgung der Gesellschafterdarlehen und die Zahlung einer Dividende sollten als Fernziel erhalten bleiben. Aus der Dividende könnten die Eigentümer zum Beispiel den Anliegergemeinden wegen der bleibenden Belastungen einen Nachteilsausgleich für Gemeinschaftsprojekte der Gemeinde zahlen.

Vor dem Hintergrund der Erfüllung der Klimaschutzziele, der Sicherstellung von Mobilität und des Erhalts von bestehenden und zukünftigen Arbeitsplätzen, ist es notwendig die Flughafengesellschaft zukünftig breiter aufzustellen.

- Finanzielle Sanierung mit (Teil-)Entschuldung

Unerlässlich für dieses Vorhaben ist es, die Flughafengesellschaft von ihrer erdrückenden Schuldenlast zu befreien. Hierfür ist ein Sanierungsfahrplan mit Teilentschuldung erforderlich, der auch vor einer Neustrukturierung des Unternehmens nicht haltmacht.

- Neuausrichtung der Flughafengesellschaft

Eines von mehreren möglichen Konzepten der Neuausrichtung der FBB GmbH könnte die Fokussierung auf den reinen Betrieb des Flughafens sein. Für den Bereich der Entwicklung der Liegenschaften der Flughafengesellschaft könnte eine eigene Tochtergesellschaft gegründet werden. Der Untersuchungsausschuss stellte in seiner Beweisaufnahme fest, dass die Konzepte sowie das Geschäftsmodell für die Immobilienentwicklung des Flughafens BER nur unzureichend sind.

In diesem Zusammenhang ist auch zu überlegen, ob die Anzahl der Geschäftsführer reduziert werden kann.

– Keine (Teil-)Privatisierung der Flughafengesellschaft

In diesem Zusammenhang wird jegliche (Teil-)Privatisierung ausgeschlossen. Im Untersuchungszeitraum gab es immer wieder Überlegungen der Geschäftsführung, aber auch teilweise der Gesellschafter, die Flughafengesellschaft teilweise oder vollständig zu privatisieren, um den zusätzlichen Kapitalbedarf zu decken. Dies würde lediglich zu einer Sozialisierung der bisherigen Kosten und einer Privatisierung der zu erwartenden Gewinne des nun eröffneten Flughafens führen. Um die staatliche Kontrolle und den Einfluss auf dieses systemrelevante Infrastrukturobjekt zu behalten, sollte die Flughafengesellschaft sowie ihre Tochtergesellschaften zu 100 Prozent in öffentlicher Hand verbleiben.

– Neubewertung jeglicher Ausbaupläne

Die finanziell angespannte Situation der Flughafengesellschaft macht eine Neubewertung der bisherigen Ausbaupläne notwendig. Das „Hinterherbauen von Kapazitäten“ aus rein marktwirtschaftlichen Erwägungen ist einzudämmen. Es sollten sämtliche Möglichkeiten zur Vermeidung von Kurzstreckenflügen genutzt werden, um den Ausbau weiterer Kapazitäten unnötig zu machen. Sollte eine Erweiterung dennoch erforderlich sein, empfiehlt das Abgeordnetenhaus, den Ausbau des BER nur schrittweise bzw. kleinteiliger und bedarfsorientiert zu organisieren, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht valide eingeschätzt werden kann, wie sich der Flugverkehr nach der Coronapandemie entwickeln wird. Auch sollte geprüft werden, ob das Terminal T5 (Schönefeld-alt) erhalten bleiben könnte, anstatt ein neues Terminal (T3) zu bauen. Eine logische Konsequenz wäre damit auch die dauerhafte Nutzung des jetzigen Interimsterminals für den Regierungsflugbetrieb. Sind Ausbauten unvermeidlich, sind vom Ausbau betroffene Dritte (insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Gemeinden) unabhängig von der rechtlichen Pflicht mit einzubeziehen.

– Errichtung einer unabhängigen Projektgesellschaft für den Ausbau des Flughafens BER

Die Ergebnisse der Untersuchungsausschüsse zum BER in der aktuellen bzw. in der vergangenen Wahlperiode haben gezeigt, dass die FBB trotz erheblicher Umstrukturierungen innerhalb der Gesellschaft nie in der Lage war, eine vollumfängliche Bauherrenkompetenz wahrzunehmen. Für den Ausbau des BER sollte eine mit eigenem Budget ausgestattete Projektgesellschaft errichtet werden. Entgegen der Haltung der FBB sollte diese Projektgesellschaft nicht nur für den Bau, sondern auch für die Planung verantwortlich sein und somit alle Leistungsphasen der HAOI abbilden können. Als Folge der unzureichenden Entwurfs- und Bedarfsplanung der FBB bei der Errichtung des Terminals 2 sollte die Projektgesellschaft darüber hinaus auch die sogenannte Leistungsphase 0 übernehmen, welche die komplette Projektvorbereitung (Entwurfs- und Bedarfsplanung) beinhaltet, um unerwartete Kosten- und Terminüberschreitungen in Zukunft für das Land Berlin zu vermeiden.

- Umsetzung des Beschlusses zum Erwerb bzw. zur Gründung eines landeseigenen Bodenverkehrsdienstes

Der Untersuchungsausschuss stellte im Rahmen der Auseinandersetzung über den baulichen und betrieblichen Zustand der ehemaligen Flughäfen Schönefeld und Tegel fest, dass die Abfertigungsprozesse qualitativ bis heute nicht auf einem akzeptablen Niveau sind. Deshalb hat das Abgeordnetenhaus am 19. November 2020 den Beschluss gefasst, dass dem Senat bei künftigen Lizenzvergaben für Bodenverkehrsdienstleistungen umfangreiche und detaillierte Arbeitsschutz- und Qualifikationsvorgaben gemacht werden sollen, die in das Pflichtenheft aufgenommen werden. Soweit möglich, sollen auch einheitliche tarifvertragliche Mindestvorgaben gemacht werden. Darüber hinaus wurde der Senat aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass nach der nächsten Lizenzvergabe im Jahr 2022 die Flugzeugabfertigung auch wieder durch ein eigenes Unternehmen der FBB erbracht wird. Die FBB solle daher ein entsprechendes Bodenabfertigungsunternehmen erwerben oder gründen.

- Verfolgung übergeordneter Interessen

Es sind Anreize zu schaffen, damit Belange des Klima-, Natur- und Umweltschutzes beim Flughafenbetrieb und Luftverkehr eine hohe Priorität haben. Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner durch Fluglärm, Störung der Nachtruhe und Abgas/Feinstaub/Kerosin sind auf das mögliche Minimum zu reduzieren. Hier sind Anreizsysteme zu schaffen, die einen lärmarmen Betrieb und den Einsatz von alternativen, nicht fossilen, Treibstoffen beim Luftverkehr fördern. Die von der FBB erhobenen Lärmertgelte sind hier bereits ein guter Anfang. Dennoch empfiehlt das Abgeordnetenhaus, eine Erweiterung der Nachtruhe und die Einführung von Lärmobergrenzen – in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg – nach dem Vorbild des Flughafens Frankfurt am Main zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Parlamentarische Kontrolle

Schon im Ergebnis des Untersuchungsausschusses BER in der letzten Wahlperiode ist für eine stärkere Einbindung der parlamentarischen Gremien des Abgeordnetenhauses in die Kontrollaufgaben gegenüber der Flughafengesellschaft geworben worden. Im Rahmen dessen wurde die Implementierung eines weiteren Instruments zur Schaffung größerer Transparenz in der Ausübung parlamentarischer Kontrolle gegenüber der Flughafengesellschaft ins Spiel gebracht. Empfohlen wurde, dass das Parlament regelmäßig Risikoberichte der Flughafengesellschaft über die Beteiligungsverwaltung erhält. Die Erstellung der Risikoberichte sollte im Gesellschaftsvertrag der FBB GmbH verankert werden. Aufgrund der zunehmenden Terminstabilität und des Baufortschritts sowie der Fertigstellung des Flughafens im Untersuchungszeitraum wurde dieses Vorhaben seitens des Parlaments nicht weiterverfolgt.

- Fortsetzung der (öffentlichen) Anhörungen im Beteiligungsausschuss

Die Kontrollintensität ist in der 18. Wahlperiode durch das Parlament und seine Gremien erhöht bzw. gebündelt worden. Hier ist insbesondere der Beteiligungsausschuss des Abgeordnetenhauses zu nennen, welcher sich in regelmäßigen Anhörungen von der Geschäftsführung der FBB und den Sachverständigen zur wirtschaftlichen Lage der Flughafengesellschaft berichten ließ und im Rahmen seiner Kontrolltätigkeit Berichtsaufträge an den Senat auslöste, um einen detaillierteren Einblick in das Unternehmen zu erhalten. Dies sollte auch in der nächsten Legislaturperiode in dieser Form fortgesetzt werden.

- Einführung eines externen Gesellschaftercontrollings

Um die Kontrollintensität des Abgeordnetenhauses gegenüber der Flughafengesellschaft weiter zu stärken, empfiehlt das Abgeordnetenhaus die Einführung eines externen Controllings im Auftrag des Gesellschafters, welches Investitionen, Immobilienvermarktung und Ausbauvorhaben am Flughafen BER ab einer bestimmten Größe noch einmal analysiert. Der Gesellschafter soll in regelmäßigen Abständen dem Abgeordnetenhaus über die Ergebnisse berichten und einen Controllingbericht vorlegen.

- Frühzeitige Einbindung des Haushaltsgesetzgebers

Eine frühzeitige Einbindung des Haushaltsgesetzgebers zur Entscheidungsfindung, bei der Projektentwicklung, Planung (Ermittlung verlässlicher Projektkosten), Bauausführung und im Havariefall (rechtzeitige Information bei Kostensteigerungen) sollte ebenso selbstverständlich sein wie die routinemäßige Begleitung des Unternehmens durch zuständige Gremien des Parlaments.

- Umgang mit vertraulich eingestuftten Unterlagen

Die Einsichtnahme in vertrauliche Dokumente lediglich im dafür vorgesehenen Datenraum erschwert die Kontrollmöglichkeiten der Abgeordneten insbesondere bei umfangreichen Sachverhalten. Es ist zu prüfen, ob und inwiefern das Einsichtsrecht der Abgeordneten in vertrauliche Akten und amtliche Unterlagen der Verwaltung auch außerhalb des Datenraums ermöglicht werden kann. Hierfür sind ggf. auch rechtliche Bestimmungen anzupassen.

Fünfter Abschnitt – Verzeichnisse

A. Fundstellenübersicht

Die nachfolgende Übersicht dient dem Auffinden der einschlägigen Fundstellen:

A. Technik

- A.1. *Wie ist der aktuelle Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?*

Siehe 3. Abschn. A.I./II.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Brandschutzanlage 3. Abschn. G.II.1.

- A.2. *Welche Veränderungen wurden an der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, zwischen März 2014 und dem Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorgenommen?*

Welcher Kenntnisstand bezüglich weiterer Änderungen, die für eine Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung erforderlich sind, bestand seitens der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

Siehe 3. Abschn. A.II.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.

- A.3. *Welche Kosten wurde für die gesamte technische Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, ursprünglich geplant und von welchen Kosten wird derzeit ausgegangen?*

Siehe 3. Abschn. D.III.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Brandschutzanlage 3. Abschn. A.II.1.d., G.II.1.

- A.4. *Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?*

Siehe 3. Abschn. A.II. sowie D.II./III.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Brandschutzanlage 3. Abschn. G.II.1.

- A.5. *Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) haben sich aufgrund der technischen Gebäudeausstattung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlage, seit März 2014 ergeben?*

Siehe 3. Abschn. A.II. sowie B.IV./V.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Verzögerungen Fertigstellung 3. Abschn. A.III.2.ff., A.IV.2., B.I.1., C.III.3., D. II.1.a.

- A.6. *Welche Unternehmen sind seitens der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB) derzeit mit Planung, Errichtung und Veränderung der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“, insbesondere der Brandschutzanlage, beauftragt?*

Siehe 3. Abschn. A.II./III.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Beteiligte Unternehmen 3. Abschn. A.IV., A.VII., F.III.
 - Fa. Bosch 3. Abschn. A.II.1.a./b./d. A.III.1.c., A.III.3.
 - Fa. Brendel 3. Abschn. A.VI.2./3.
 - Fa. Caverion 3. Abschn. A.II.1./2., A.III.1./2./3., A.III.4.b., B.V.2.
 - Fa. GHMT 3. Abschn. A.II.3.c.
 - Fa. Honeywell 3. Abschn. A.II.6.
 - Fa. Imtech 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.3.c., A.III.1.a., A.III.4.
 - Fa. PUK 3. Abschn. A.II.5.
 - Fa. PwC 3. Abschn. C.III.4.b./c., C.IV.2., F.III.6.
 - Fa. Roland Berger 3. Abschn. A.V., B.IV.4.b., G.II.2., H.III.2.
 - Fa. ROM 3. Abschn. A.II.1.a., A.III.1.c., A.III.3.d., A.III.4.b.
 - Fa. Schulzendorf 3. Abschn. A.III.4.b.aa./bb.
 - Fa. Siemens 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.3.c., A.II.6., B.I.3.a.
 - Fa. T-Systems 3. Abschn. A.II.3.c.aa., A.III.3.
 - Fa. WSP 3. Abschn. A.II.3.c.aa., A.V., B.V.2., G.II., H.II.2./3.
 - Fa. ZECH Bau 3. Abschn. A.II.3.c.aa., C.III.1./2.

- A.7. *Wie sind die Vertragsverhältnisse der mit Planung, Errichtung und Veränderung der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, beauftragten Unternehmen konkret ausgestaltet und welche Maßnahmen wurden zur Beschleunigung der Fertigstellung der TGA verabredet?*

Siehe 3. Abschn. A.III.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Beschleunigung 3. Abschn. B.III.

- A.8. *Seit wann waren die Probleme mit der TGA, u.a. mangelnde/fehlende „As-Build-Dokumentation“, bekannt? Wann wurde der Aufsichtsrat, die Gesellschafter oder andere Akteure wie das Parlament, die Konsortialbanken oder die EU-Kommission darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. A.II./IV.6.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- EU-Kommission 3. Abschn. D.II.1.d.; D.II.2.

- A.9. *Wie war der Baustellenbetrug von Imtech und ggf. anderen konkret ausgestaltet? Welche Folgen hatte die Imtech-Pleite? Welche Konsequenzen hat die FBB daraus gezogen?*

Siehe 3. Abschn. A.III.4.

→ Siehe auch

- Imtech-Pleite/Insolvenz 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.2., B.IV.4.a.

- A.10. *Warum wurde bis heute kein Forensisches Gutachten erstellt?*

Siehe 3. Abschn. H.V.

- A.11. *Welche Baumaßnahmen (Fertigstellung, Umbau) und Baufortschritte sind bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode am BER erfolgt?*

Siehe 3. Abschn. A.I./II.

- a) *Welche Anlagen und Gebäude wurden auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit, Betriebssicherheit und Wirksamkeit nach BauOBrdbg und BbgSGPrüfV von den zuständigen Sachverständigen mit welchem Ergebnis geprüft? Bei welchen Anlagen stand eine Prüfung noch aus?*

Siehe 3. Abschn. A.VII.1./2.

- b) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den jeweiligen Baufortschritt*

(Fertigstellung und Umbau) am BER sowie die Prüfungsvorgänge gemäß „A.II.a“ seitens der FBB GmbH informiert?

Siehe allgemein 3. Abschn. A./B./H.

c) Wann lagen für sämtliche sicherheitsrelevante Anlagen abschließende TÜV-Prüfberichte vor, welche deren Freiheit von wesentlichen Mängeln sowie deren Funktionsfähigkeit auswiesen?

Siehe 3. Abschn. A.VII.

d) Gab es nach dem 23. TÜV-Statusbericht noch weitere TÜV-Statusberichte und welchen Zustand beschreiben diese?

Siehe 3. Abschn. A.VII.

A.12. Welche Strategie verfolgte die FBB GmbH, um die Kabelgewerke zu sanieren?

Siehe 3. Abschn. A.II.3.

→ Siehe auch

- | | |
|--|--|
| ▪ Kabelgewerke | 3. Abschn. A.II.5.a., B.V.2., B.V.3. |
| ▪ TÜV Rheinland Industrie Service GmbH | 3. Abschn. A.VIII., B.V.2, B.V.2.a.bb.
F.III.4. |
| ▪ Bauaufsichts-/ Bauordnungsbehörde | 3. Abschn. A.I., A.VIII., B.V.3.b. |

a) Welche konkreten Maßnahmen wurden geprüft und eingeleitet, ggf. in Absprache mit dem TÜV, um die Anlagengruppe AG06 (Sicherheitsstromversorgung / Sicherheitsbeleuchtung) einer erfolgreichen TÜV-Prüfung zuzuführen?

Siehe 3. Abschn. A.II./VII.

b) Konnte die Anlagengruppe AG 06 mit Einreichung der Baufertigstellungsanzeige gemäß § 76 BbgBO mangelfrei übergeben werden?

Siehe 3. Abschn. A.II./VII.

c) Gab es bei Nutzungsfreigabe der unteren Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald am 28.04.2020 Mängel in der Anlagengruppe AG06, die einer Nutzungsfreigabe (eventuell unter Auflagen) nicht entgegenstanden, jedoch einer Inbetriebnahme des BER und bis dahin zwingend zu beseitigen sind?

Siehe 3. Abschn. A.II./VII.

A.13. Aus welchen Gründen wurde seitens der FBB GmbH keine Ersatzvornahme für die noch ausstehenden Leistungen der Firma R.O.M. bzw. deren insolventer Vorgängerin Imtech Deutschland GmbH & Co. KG vorgenommen?

Siehe 3. Abschn. A.III.4.

→ Siehe auch

- Firma ROM 3. Abschn. A.II.1.a., A.III.1.c., A.III.3.d., A.III.4.b.
- Imtech-Pleite/Insolvenz 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.2., B.IV.4.a.

A.14. Wurden im Rahmen des Projekts BER seit 2014 Rückbauten notwendig?

Siehe 3. Abschn. A.II.6.

→ Siehe auch

- Rückbauten/Rückbau 3. Abschn. B.I.3.a.

a) Wenn ja, welche und wie begründete sich diese Notwendigkeit?

Siehe 3. Abschn. A.II.6.

b) Welche Kosten sind dadurch entstanden?

Siehe 3. Abschn. A.II.6.

c) Welche Auswirkungen hatten diese Rückbauten auf den Wert des Anlagevermögens?

Siehe 3. Abschn. A.II.6.

A.15. An welchen Schnittstellen zwischen den einzelnen Gewerken sind konkret Bauverzögerungen eingetreten? Mit welchen Maßnahmen ist die FBB GmbH dem entgegengetreten?

Siehe 3. Abschn. A.II.

→ Siehe auch

- Verzögerungen Fertigstellung 3. Abschn. A.III.2.ff., A.IV.2., B.I.1., C.III.3., D. II.1.a.
- Schnittstellen/-koordination A.VI.2., C.III.1.b.

A.16. Welche sicherheitstechnischen Anlagen oder Systeme wiesen nicht unwesentliche Abweichungen von ihrer Standardfunktion auf?

Siehe allgemein 3. Abschn. A.II.

→ Siehe auch

- Sicherheitstechnische/sicherheitsrelevante Anlagen 3. Abschn. A.VII.1., C.IV.3.a.

a) Welche dieser Anlagen oder Systeme bedurften sog. Zulassungen im Einzelfall (ZiE) oder ing.-technischer Nachweise?

Siehe 3. Abschn. A.II.5.

b) Wie gestalteten sich diesbezüglich die Nachweisführung und die Abstimmung mit dem Bauordnungsamt (BOA)?

Siehe allgemein 3. Abschn. A.II.

- c) *Hatten diese vorgenannten Sachverhalte Einfluss auf den Baufortschritt und die Fertigstellung der sicherheitstechnischen Anlagen?*

Siehe allgemein 3. Abschn. A.II.

- A.17. *In welcher Form und mit welcher Vertragsgestaltung waren die Tätigkeiten des TÜV Rheinland Industrie Service GmbH am Projekt BER ausgestaltet? Gab es Interessenkonflikte aufgrund der Tätigkeit des TÜV Rheinland Industrie Service GmbH als übergeordneter Sachverständiger?*

Siehe 3. Abschn. A.VII.

→ Siehe auch

- TÜV Rheinland Industrie Service GmbH 3. Abschn. B.V.2., B.V.2.a.bb., F.III.4.

- A.18. *Welche Maßnahmen hat die FBB GmbH geprüft und eingeleitet, ggf. in Absprache mit dem TÜV, um die schnellstmögliche Abarbeitung von Mängeln effizient zu organisieren?*

Siehe 3. Abschn. A.III.3./VII.

→ Siehe auch

- Mängelbeseitigung 3. Abschn. A.VI.3., B.I.3.b., E.II.2.

- A.19. *Hat die FBB GmbH geprüft, die folgenden Gewerke: Sicherheitsstromversorgung/Sicherheitsbeleuchtung; Brandmeldeanlagen; Feuerlöschanlagen; Entrauchungssteuerung von unabhängiger Seite begutachten zu lassen („second opinion“)?*

Siehe 3. Abschn. F.III.4.

→ Siehe auch

- Brandschutzanlage 3. Abschn. A.II.1.d., G.II.1.
- Sicherheitstechnische/sicherheitsrelevante Anlagen 3. Abschn. A.VII.1., C.IV.3.a.

- a) *Welche Firmen und externen Berater sind für eine unabhängige Begutachtung dieser Gewerke ggf. in Frage gekommen?*

Siehe 3. Abschn. F.III.4.

- b) *Zu welchen Ergebnissen kam die unabhängige und externe Begutachtung dieser Gewerke?*

Siehe 3. Abschn. F.III.4.

- c) *Inwieweit ist die TÜV-Rheinland Industrie Service GmbH an einer unabhängigen und externen Begutachtung dieser Gewerke beteiligt gewesen?*

Siehe 3. Abschn. F.III.4.

A.20. *Inwiefern erfolgte seitens der FBB GmbH eine Kommunikation (Gespräche, Schriftverkehr u.ä.) mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburgs sowie den Baubehörden Brandenburgs hinsichtlich einer Änderung von gesetzlichen Vorschriften, die im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau des BER stehen und welches Ergebnis hatten diese?*

Siehe 3. Abschn. A.VIII.

→ Siehe auch

- Bauaufsichts-/ Bauordnungsbehörde 3. Abschn. A.I., A.VIII., B.V.3.b.

A.21. *Mit welchen an der Errichtung der TGA beteiligten Firmen wurden Pauschalvereinbarungen der noch ausstehenden Leistungen zur Mängelbeseitigung getroffen und welchen Inhalt hatten diese?*

Siehe 3. Abschn. A.III.3.a.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Mängelbeseitigung 3. Abschn. A.VI.3., B.I.3.b., E.II.2.

A.22. *Wurden mit den an der Errichtung der TGA beteiligten Firmen vereinbarte Fertigstellungstermine nicht eingehalten und welche Konsequenzen hatte dies ggf. für die betroffenen Firmen?*

Siehe 3. Abschn. A.III.3.a.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeausstattung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.

A.23. *Hatten die bestehenden Verträge auf AVL-Basis mit den am Bau beteiligten Firmen Auswirkungen auf Baufortschritt und Baukosten?*

Siehe 3. Abschn. A.III.1.b.

→ Siehe auch

- AVL (Anordnung von Leistungen) 3. Abschn. A.II.1.b./d., A.II.3.c.aa.

A.24. *Wurde die Nutzungsfreigabe für das Terminal 1 des BER durch das Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald ohne Beanstandung erteilt oder wurden Auflagen erteilt?*

Siehe allgemein 3. Abschn. A.I., A.II.-IV., A.VII.

→ Siehe auch

- Terminal 1/Fluggastterminal 3. Abschn. C.I.2., C.II.5., C.II.8., C.III.1.
- Bauaufsichts-/ Bauordnungsbehörde 3. Abschn. A.I., A.VIII., B.V.3.b.

a) *Wie gestaltete sich der Prozess der Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt im Detail?*

Siehe allgemein 3. Abschn. A.

- b) *Bestand die Notwendigkeit zur Erteilung von Sondergenehmigungen o.ä. durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburgs oder der Baubehörden Brandenburgs, um eine erfolgreiche Baufertigstellung melden zu können sowie eine Nutzungsfreigabe zu ermöglichen?*

Siehe 3. Abschn. A.VIII.

- c) *Erfolgte eine Änderung von gesetzlichen Vorschriften, um die Baufertigstellungsanzeige gemäß § 76 BbgBO einreichen bzw. die Nutzungsfreigabe durch die untere Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald erteilen zu können?*

Siehe 3. Abschn. A.VIII.

B. Finanzierung

- B.1. *Welche Gründe führten zu dem im Juni 2014 im Aufsichtsrat beratenen zusätzlichen Finanzbedarf der FBB in Höhe von 1,1 Mrd. Euro?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

- a) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den Mittelbedarf seitens der FBB informiert?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.b.

- b) *Wie setzte sich der Finanzierungsbedarf konkret zusammen?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.a.

- c) *Aus welchen Gründen erfolgte eine Finanzierung durch die Gesellschafter und keine externe Kreditaufnahme seitens der FBB oder andere Finanzierungsformen?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.b.

- d) *Welche Daten und Prognosen wurden der Europäischen Kommission im Rahmen des, aufgrund der gewählten Finanzierung notwendigen, Notifizierungsverfahrens (Private Investor Check) genannt?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

- e) *Welche der Flughafengesellschaft bekannten Informationen wurden der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang vorenthalten?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

- f) *Auf welcher Grundlage sind diese Daten erhoben und Prognosen erstellt worden? Treffen diese objektiv zu? Falls nein, welche Auswirkungen hätte dies auf das Notifizierungsverfahren gehabt?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

- g) *Welche wirtschaftlichen Folgen hätten sich aus einer abweichenden Entscheidung der Europäischen Kommission für die FBB ergeben?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

- B.2. *Welche Gründe führten zu dem zusätzlichen Finanzbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro, für den im Januar 2016 ein Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission eingeleitet wurde?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

→ Siehe auch

- EU-Kommission 3. Abschn. D.II.1.d.; D.II.2.

- a) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den Mittelbedarf seitens der FBB informiert?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.c.

- b) *Wie setzte sich der Finanzierungsbedarf konkret zusammen?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.a.

- c) *Aus welchen Gründen erfolgte eine direkte Kreditvergabe an die FBB durch die Gesellschafter und nicht ausschließlich eine externe Kreditaufnahme seitens der FBB oder eine andere Form der Finanzierung?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.b.

- d) *Welche Fakten und Prognosen wurden der Europäischen Kommission im Rahmen des aus der geplanten Finanzierung folgenden Notifizierungsverfahrens (Private Investor Check) vorgetragen?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.d.

- e) *Welche der Flughafengesellschaft bekannten Informationen wurden der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang vorenthalten?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.d.

- f) *Ist ursprünglich ein höherer Finanzbedarf ermittelt worden und falls ja, von wem und auf Grundlage welcher von der Flughafengesellschaft oder dem Senat berechneten Szenarien, und warum erfolgte keine Finanzierung bzw. Notifizierung in der erforderlichen Höhe?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.

- B.3. *Wie stellt sich die finanzielle Situation der FBB zum Zeitpunkt des Einsetzungsbeschlusses dar (kurz- und mittelfristige Liquiditätsprognose, Aktiva, und Passiva und deren Bewertung) und wie hat sich diese seit 2006 entwickelt?*

Siehe 3. Abschn. D.V.

- B.4. *Welche Höhe hatten seit April 2014 die monatlichen Betriebskosten des noch nicht fertiggestellten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bzw. andere Akteure, wie z. B. der Deutschen Bahn für ungenutzte Eisenbahnverkehrsinfrastruktur, wie setzen sich diese zusammen und wie begründen sie sich jeweils?*

Siehe 3. Abschn. D.

→ Siehe auch

- Betriebskosten 3. Abschn. C.IV.b./c.
- Deutsche Bahn (DB) 3. Abschn. A.II.1.e.

- B.5. *Wie hoch waren seit April 2014 die der FBB jeweils monatlich entgehenden Umsätze anzusetzen, die durch die noch nicht erfolgte Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) entstanden, wie setzen sich diese zusammen und wie begründen sich diese jeweils bzw. wie hoch sind darüber hinaus die volkswirtschaftlichen Verluste insgesamt, die jeweils auf Berlin und Brandenburg entfielen?*

Siehe 3. Abschn. D.II.

- B.6. *Welche Vereinbarungen bestehen zwischen den Gesellschaftern und/oder zwischen den Gesellschaften und der FBB bezüglich der weiteren Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und welchen Inhalt haben diese Vereinbarungen?*

Siehe allgemein 3. Abschn. D.

- B.7. *Wie stellt sich die Situation des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) im Hinblick auf die Regelungen der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) der EU-Kommission dar, insbesondere im Hinblick darauf, dass Flughäfen mit mehr als 5 Mio. Fluggästen pro Jahr nach dieser Richtlinie in der Regel rentabel und in der Lage sind, „all ihre Kosten selbst zu tragen“?*

Siehe 3. Abschn. D.II.2.

→ Siehe auch

- EU-Kommission 3. Abschn. D.II.1.d.; D.II.2.
- Rentabilität 3. Abschn. D.IV.

- B.8. *Welche Auswirkungen hat die Insolvenz von Air Berlin auf den Finanzbedarf der FBB?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.4.

- B.9. *Wann und inwieweit haben sich die FBB, ihre Gremien und der Senat von Berlin mit den Möglichkeiten einer Teil- oder Vollprivatisierung der Flughafengesellschaft und/oder ihrer Tochtergesellschaften befasst und mit jeweils welchem Ergebnis?*

Siehe 3. Abschn. D.I.2.

→ Siehe auch

- Senat von Berlin 3. Abschn. C.IV.1.b., C.IV.1.c.aa.

- B.10. *Welche Ansätze von Erlösen aus dem Non-Aviation-Bereich gingen zu jeweils welchem Zeitpunkt in den Geschäftsplan der FBB ein und wie wurden diese Ansätze begründet; welche Überlegungen zum Non-Aviation-Bereich flossen in die Betrachtungen über die angebliche Unprofitabilität einer Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) ein?*

Siehe 3. Abschn. D.IV., insb. D.IV.3.

→ Siehe auch

- Non-Aviation-Bereich 3. Abschn. D.II.1.
- Flughafen Berlin-Tegel 3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8., C.IV., D.III.3.b., D.IV.

- B.11. *Wann wurde der Geschäftsplan für den Non-Aviation-Bereich das letzte Mal aktualisiert?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.3.

→ Siehe auch

- Non-Aviation-Bereich 3. Abschn. D.II.1.

- B.12. *Welche Politik hat die FBB hinsichtlich der Ausgestaltung der Flughafenengebühren verfolgt, welche Auswirkungen hatte dies insbesondere auf die Schätzungen und Annahmen zur Profitabilität einer dauerhaften oder temporären Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) und welche Rolle spielen bei der Genehmigung von Flughafenengebühren die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.2.

→ Siehe auch

- Flughafen Berlin-Tegel

3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8.,
C.IV., D.III.3.b., D.IV.

- B.13. *Wie begründete die EU-Kommission ihre Entscheidung vom 3. August 2016 zur Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg (C(2016) 4948)?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.d.

→ Siehe auch

- EU-Kommission

3. Abschn. D.II.1.d.; D.II.2.

- a) *Welche Szenarien legte die EU-Kommission ihrer Entscheidung vom 3. August 2016 zur Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg (C(2016) 4948) zugrunde?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.d.

- b) *Welches der zugrundeliegenden Szenarien ist tatsächlich eingetreten? Sind Szenarien eingetreten, die der Entscheidung der EU-Kommission nicht zugrunde liegen?*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.d.

- c) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin hierüber informiert*

Siehe 3. Abschn. D.II.1.d.

- B.14. *Gab es seit 2014 Umwidmungen von Gesellschafterdarlehen innerhalb der FBB GmbH vom Projekt BER für das Ausbauprogramm bzw. für den Masterplan 2040?*

Siehe 3. Abschn. D.II.3.

→ Siehe auch

- Masterplan BER 2040

3. Abschn. C., D.III.3.a., G.II.2.a.

- a) *Wenn ja, inwiefern wurden für diese Entscheidung europarechtliche Fragestellungen berücksichtigt?*

Siehe 3. Abschn. D.II.3.

- b) *Wurde die EU-Kommission vor der Entscheidung informiert bzw. ist eine Bewertung der EU-Kommission eingeholt worden?*

Siehe 3. Abschn. D.II.3.

- c) *Sind die Bürgschaften der Gesellschafter zu 100 % für die Banken verwertbar?*

Siehe 3. Abschn. D.II.

- d) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin hierüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. D.II.

- B.15. *Welche Szenarien, Risiken und Erwartungen lagen den von der FBB GmbH erstellten Businessplänen seit 2014 zugrunde?*

Siehe 3. Abschn. IV.1.

- a) *Welche Szenarien, Risiken und Erwartungen sind eingetroffen?*

Siehe 3. Abschn. IV.1.

- b) *Sind Risiken eingetreten, die in den Businessplänen nicht berücksichtigt waren?*

Siehe 3. Abschn. IV.1.

- B.16. *In welcher Höhe sind Risiken (Schallschutz, Inbetriebnahme, Nachträge) in den Bilanzen berücksichtigt worden?*

Siehe 3. Abschn. D.III.

→ Siehe auch

- Schallschutz

3. Abschn. J.

- B.17. *Welche Änderungen sah der Businessplan 2020 gegenüber dem Businessplan 2018 vor?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.

- a) *Wie erklärte sich die Erhöhung des Finanzbedarfs ab Inbetriebnahme von 508 Mio. EUR auf 792 Mio. EUR?*

Siehe 3. Abschn. D.II.4.

- b) *Was sollte laut Businessplan 2020 mit dem ermittelten Finanzbedarf von 792 Mio. EUR finanziert werden?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.1.

- c) *Von welchen Erlösen ging der Businessplan 2020 für den Aviation- und Non-Aviation-Bereich aus? Wie setzten sich die Erlöse aus dem Non-Aviation-Bereich zusammen? Gab es Nachlässe im Aviation-Bereich?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.1.

- d) *Gab es neben dem im Businessplan 2020 festgestellten Finanzbedarf eine weitere Finanzlücke? Wenn ja, wie setzte sich diese zusammen und wie sollte diese geschlossen werden?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.1.

- e) *Welche strategischen Überlegungen sind im Businessplan 2020 angestellt worden, um den Luftverkehrsstandort der Hauptstadtregion aufzubauen? Gab es Überlegungen hinsichtlich einer Änderung des Airline-Mixes?*

Siehe 3. Abschn. D.IV.1.

C. Kapazitätsplanung / Kapazitätserweiterung

- C.1. *Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?*

Siehe 3. Abschn. C.I.

→ Siehe auch

- Masterplan BER 2040

3. Abschn. C., D.III.3.a., G.II.2.a.

- a) *Auf welchen Prognosen für Passagiere und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?*

Siehe 3. Abschn. C.I.

- b) *Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?*

Siehe 3. Abschn. C.I.

- C.2. *Welche Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten haben hinsichtlich notwendiger Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses stattgefunden?*

Siehe 3. Abschn. C.I./II.

→ Siehe auch

- Kapazitätserweiterung

3. Abschn. C.VI., D.III.a.

- a) *Auf welchen Prognosen für Passagierzahlen und Flugbewegungen beruhten diese jeweils?*

Siehe 3. Abschn. C.I./II.

- b) *Welche Fluggastkapazität war diesen Planungen (siehe Frage 2) zufolge für jeweils welchen Zeitpunkt vorgesehen, wie wurden hierfür die erforderlichen Fluggastkapazitäten ermittelt und welche IATA-Standards wurden zugrunde gelegt?*

Siehe 3. Abschn. C.I./II.

- c) *Wie hoch war der Finanzbedarf für die Erweiterungsmaßnahmen, die sich diesen Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) ergaben, wie setzt sich der Finanzbedarf zusammen und wie war der Finanzbedarf gesichert?*

Siehe 3. Abschn. C.II.6.

- d) *Welche Prognosen im Hinblick auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinnsituation ergaben sich aus diesen Erweiterungsplanungen (siehe Frage 2) seitens der FBB?*

Siehe 3. Abschn. C.

- e) *Welche Gespräche mit den Betreibern von Fluglinien, dem Bundesverkehrsministerium und anderen Akteuren wurden in Zusammenhang mit der Erweiterung des BER und der potenziellen Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) wann, von wem und mit welchen Ergebnissen geführt?*

Siehe 3. Abschn. C.I.3.

- f) *Welchen Einfluss hatte die Insolvenz der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.I. (airberlin) auf den Erweiterungsbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), wie er den Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) zugrunde lag?*

Siehe 3. Abschn. C.I.4.

- g) *Mit welchen zusätzlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur war aufgrund der geplanten Kapazitätserweiterungen sowie der bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorliegenden Fluggastprognosen zu rechnen und von welchen dem Land Berlin entstehenden Kosten ging Senat bis zu diesem Zeitpunkt aus?*

Siehe 3. Abschn. C.II.4./6.

- C.3. *Wann, in welcher Form und mit welchem Ergebnis wurde seitens der FBB und seitens des Senats von Berlin geprüft, inwieweit der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) dazu dienen kann, Kapazitätsengpässe des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) vorübergehend oder dauerhaft zu kompensieren, welche Simulationsrechnungen wurden hierzu erstellt und welche Rolle spielte hierbei das sogenannte „PwC-Gutachten“?*

Siehe 3. Abschn. C.IV.1./2.

→ Siehe auch

- Flughafen Berlin-Tegel 3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8., C.IV., D.III.3.b., D.IV.
- Fa. PwC 3. Abschn. C.III.4.b./c., C.IV.2., F.III.6.

- C.4. *Wie hat sich der Senat in diesem Zusammenhang mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ vom 24. September 2017 auseinandergesetzt?*

Siehe 3. Abschn. C.IV.1.b./c.

→ Siehe auch

- Flughafen Berlin-Tegel 3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8., C.IV., D.III.3.b., D.IV.

- C.5. *Welche Kontakte und Gespräche haben mit welchem Ergebnis vor und seit dem Volksentscheid zwischen den Gesellschaftern und der FBB – sowie ggf. der FBB mit Drittdienstleistern oder des Senats mit Drittdienstleistern – stattgefunden, bei denen der Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) thematisiert wurde?*

Siehe 3. Abschn. C.IV.1.

→ Siehe auch

- Flughafen Berlin-Tegel 3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8., C.IV., D.III.3.b., D.IV.

- C.6. *Wann, von wem, in wessen Auftrag, mit welcher Zielstellung und mit welchem Zeitfenster wurde der sogenannte „Masterplan BER 2040“ der FBB erstellt?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

→ Siehe auch

- Masterplan BER 2040 3. Abschn. C., D.III.3.a., G.II.2.a.

- a) *Welche Annahmen zu Passagierzahlen, Frachtzahlen, Flugbewegungen, Fluggeräten etc. liegen diesem „Masterplan BER 2040“ zugrunde; wie, durch wen und in wessen Auftrag wurden diese Prognosen erstellt?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

- b) *Welche Organe bzw. Personen waren seitens der Gesellschafter oder der FBB an der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ und der zugrundeliegenden Prognosen beteiligt?*

Siehe 3. Abschn. C.II.2./3.

c) *Wann begann die Erstellung des „Masterplans BER 2040“?*

Siehe 3. Abschn. C.II.1.

d) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass ein „Masterplan BER 2040“ erstellt werden soll?*

Siehe 3. Abschn. C.II.3.

e) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass der „Masterplan BER 2040“ erstellt worden ist?*

Siehe 3. Abschn. C.II.3.

f) *Welchen Inhalt hat der „Masterplan BER 2040“ in seiner aktuellen Fassung?*

Siehe 3. Abschn. C.II.5.

g) *Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen vorgesehen? Wie werden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA-Standards werden zugrunde gelegt?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

h) *In welcher Form und mit welchen Daten sind Entwicklungen von Langstreckenflügen in diese Planung eingegangen?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

i) *Welche zusätzlichen operationellen Erweiterungen (beispielsweise hinsichtlich des Vorfelds, der Rollwege oder von Abstellpositionen) beinhaltet der „Masterplan BER 2040“ in seinen bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestehenden Fassungen?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

j) *Welche Reservekapazitäten waren im „Masterplan BER 2040“ in dessen Fassungen (siehe Frage 6i) vorgesehen?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

k) *Welche Bauabläufe wurden im „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) luft- und landseitig geplant?*
Siehe 3. Abschn. C.II.

l) *Welche Erweiterungen der Verkehrsanbindung auf Schiene und Straße waren nach dem „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) vorgesehen?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

m) *Welche konkreten Maßnahmen aus dem „Masterplan BER 2040“ befanden sich bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses in Vorplanung, Planung oder Umsetzung?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

n) *Welche Kosten sind durch die Umsetzung des „Masterplan BER 2040“ bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses entstanden und welche weiteren Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt für die Umsetzung weiterer Maßnahmen bis zum Jahr 2040 prognostiziert?*

Siehe 3. Abschn. C.II./D.III.

o) *Welcher zusätzliche Finanzierungsbedarf der FBB wurde für die Umsetzung des „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) von der Flughafengesellschaft berechnet?*

Siehe 3. Abschn. C.II./D.III.

C.7. *Welche technischen Mängel bzw. Verschleißerscheinungen bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses beim Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) und welche diesbezüglichen Risiken für die FBB und Berlin ergaben sich durch die Bauverzögerungen am BER?*

Siehe 3. Abschn. C.IV.

C.8. *Wie gestalteten sich Planung, Auftragsvergabe, Baufortschritt und Kosten für die FBB GmbH hinsichtlich des Terminals „T2“ bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode?*

Siehe allgemein 3. Abschn. C.III.

→ Siehe auch

- Terminal „T2“ 3. Abschn. A.I.3., C.I.2., C.II.5.a.
- Senat von Berlin 3. Abschn. C.IV.1.b., C.IV.1.c.aa.

- a) *Woraus ergab sich die Erhöhung des Finanzbedarfs auf 200 Mio. Euro anstelle ursprünglich veranschlagter 100 Mio. Euro für Planung und Bau des Terminals „T2“?*

Siehe 3. Abschn. C. III.4.

- b) *Wie hoch war der eingeplante Finanzbedarf für den Bau des Terminals „T2“ zum Zeitpunkt der Vergabe an die Zechbau GmbH?*

Siehe 3. Abschn. C.III.4.

- c) *Welche baulichen und planerischen Kriterien wurden dem Vergabeprozess und welche Zuschlagskriterien der Vergabeentscheidung zu Planung und Bau des Terminal „T2“ zugrunde gelegt?*

Siehe 3. Abschn. C.III.1.

- d) *Existierten zur Planung und Errichtung des Terminals „T2“ Zielvereinbarungen mit den Vertragspartnern hinsichtlich einer Kosten- und Termineinhaltung und wenn ja, wie wurden diese im Detail ausgestaltet?*

Siehe 3. Abschn. C.III.1./2.

- e) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über sämtliche vorgenannten Themenkomplexe aus Frage „C.8.“ seitens der FBB GmbH informiert?*

Siehe 3. Abschn. C.III.

- C.9. *Durch wen wurden Verträge (insbesondere Nutzungsverträge inklusive Ergänzungsvereinbarungen und MoU) bezüglich des zukünftigen Regierungsflughafens am BER (Hauptbaumaßnahme und Interimsflughafen) zwischen der FBB GmbH und dem Bund ausgestaltet und welchen Inhalt hatten diese? Welche Erkenntnisse hatte die FBB GmbH bezüglich der Kapazitätsplanungen am BER bei Vertragsabschluss?*

Siehe 3. Abschn. C.V.

→ Siehe auch

- Regierungsflughafen/Interimsterminal 3. Abschn. A.I.4., C.II.5.a.

- C.10. *Inwieweit wurde seitens der FBB GmbH untersucht, ob eine dauerhafte oder verlängerte Nutzung des Interimsterminals als Regierungsflughafen am BER möglich ist? Gab es Verhandlungen (Gespräche oder Schriftverkehr) zwischen der FBB GmbH oder deren Gesellschaftern mit dem Bund im Hinblick auf eine Nutzungsänderung des Interimsterminals und welchen Inhalt hatten diese ggf.?*

Siehe 3. Abschn. C.V.5.

→ Siehe auch

- Regierungsflughafen/Interimsterminal 3. Abschn. A.I.4., C.II.5.a.

- C.11. *Welche Veränderungen und Anpassungen wurden am „Masterplan BER 2040“ bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags vorgenommen und welche finanziellen Auswirkungen hatten diese?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

→ Siehe auch

- Masterplan BER 2040 3. Abschn. C., D.III.3.a., G.II.2.a.

- C.12. *Wurden in der Zeit zwischen Einsetzung des Untersuchungsausschusses durch das Abgeordnetenhaus von Berlin am 28.06.2018 und Beschlussfassung über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags durch das Abgeordnetenhaus von Berlin aktualisierte Prognosen zur Entwicklung von Passagierzahlen und Flugbewegungen an den Flughäfen der Flughafengesellschaft durch die FBB beauftragt? Wenn ja, wann, mit welchem Ergebnis und welche Schlussfolgerungen hat die Flughafengesellschaft im Hinblick auf die Kapazitätsplanung am BER daraus gezogen?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

D. Inbetriebnahme / Verschiebungen / Termine

- D.1. *Welche Gründe führten dazu, dass seitens der Flughafengesellschaft – entgegen der im Juni 2014 getroffenen Aussage – im Oktober 2014 kein Termin zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) genannt werden konnte?*

Siehe 3. Abschn. B.III.3.

→ Siehe auch

- Verzögerungen Fertigstellung 3. Abschn. A.III.2.ff., A.IV.2., B.I.1., C.III.3., D. II.1.a.

- a) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. B.III.3.

- b) *Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der Gremien der FBB erfolgt?*

Siehe 3. Abschn. B.III.3.

- D.2. *Welche Gründe führten dazu, dass im Dezember 2014 als Inbetriebnahmetermin für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), das zweite Halbjahr 2017 benannt wurde?*

Siehe allgemein 3. Abschn. B.IV.

- a) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. B.IV.

- b) *Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?*

Siehe 3. Abschn. B.IV.

- D.3. *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass eine Eröffnung des Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) im Jahr 2017 nicht mehr möglich ist?*

Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?

Siehe 3. Abschn. B.IV.4.

→ Siehe auch

- Senat von Berlin

3. Abschn. C.IV.1.b., C.IV.1.c.aa.

- D.4. *Welche Gründe führten dazu, dass im Dezember 2017 als Inbetriebnahmetermin für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) der Oktober des Jahres 2020 benannt wurde?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

- a) *Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

- b) *Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

- c) *Welche der FBB oder dem Land Berlin bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bekannten Tatsachen oder Erkenntnisse sprachen aus Sicht der Verantwortlichen dafür, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Oktober des Jahres 2020 möglich sein würde?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

- d) *Welche der FBB oder dem Land Berlin bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bekannten Tatsachen oder Erkenntnisse sprachen aus Sicht der Verantwortlichen dafür, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Oktober des Jahres 2020 nicht möglich sein würde?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

- D.5. *Welche konkreten Maßnahmen (Planungen, Bauvorhaben, Umbauten, Gutachten, Tests etc.) waren nach dem Kenntnisstand der FBB zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) erforderlich?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

- D.6. *Welche zeitlichen Zielvorgaben (Meilensteine, Projektplanungen, Zeitfenster für Bauvorhaben o.ä.) bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und in welcher Weise waren diese Zielvorgaben mit den an Bau und Planung beteiligten Unternehmen vertraglich fixiert?*

Siehe 3. Abschn. B.V.3.

→ Siehe auch

- | | |
|--------------------------|---|
| ▪ Beteiligte Unternehmen | 3. Abschn. A.IV., A.VII., F.III. |
| ▪ Fa. Bosch | 3. Abschn. A.II.1.a./b./d. A.III.1.c., A.III.3. |
| ▪ Fa. Brendel | 3. Abschn. A.VI.2./3. |
| ▪ Fa. Caverion | 3. Abschn. A.II.1./2., A.III.1./2./3., A.III.4.b., B.V.2. |
| ▪ Fa. GHMT | 3. Abschn. A.II.3.c. |
| ▪ Fa. Honeywell | 3. Abschn. A.II.6. |
| ▪ Fa. Imtech | 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.3.c., A.III.1.a., A.III.4. |
| ▪ Fa. PUK | 3. Abschn. A.II.5. |
| ▪ Fa. PwC | 3. Abschn. C.III.4.b./c., C.IV.2., F.III.6. |
| ▪ Fa. Roland Berger | 3. Abschn. A.V., B.IV.4.b., G.II.2., H.III.2. |
| ▪ Fa. ROM | 3. Abschn. A.II.1.a., A.III.1.c., A.III.3.d., A.III.4.b. |
| ▪ Fa. Schulzendorf | 3. Abschn. A.III.4.b.aa./bb. |

- Fa. Siemens 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.3.c., A.II.6., B.I.3.a.
- Fa. T-Systems 3. Abschn. A.II.3.c.aa., A.III.3.
- Fa. WSP 3. Abschn. A.II.3.c.aa., A.V., B.V.2., G.II., H.II.2./3.
- Fa. ZECH Bau 3. Abschn. A.II.3.c.aa., C.III.1./2.

D.7. *Welche konkreten Risiken bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)?*

Siehe 3. Abschn. B.V.3.

D.8. *Aus welchen Gründen war bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses noch keine Planung bezüglich einer dritten Start- und Landebahn für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) erfolgt?*

Siehe 3. Abschn. C.VI.

→ Siehe auch

- Startbahn/Landebahn 3. Abschn. A.I.2., A.II.6., C.IV.3.b., D.III.3.a.

D.9. *Welche zeitlichen Zielvorgaben (Meilensteine, Projektplanungen, Zeitfenster für Bauvorhaben o.Ä.) bestanden zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens „Willy Brandt“ (BER) und in welcher Weise waren diese Zielvorgaben mit den am Bau und der Planung der TGA beteiligten Unternehmen vertraglich fixiert? Wurden in Zielvereinbarungen Strafgeelder/Sanktionen für nicht eingehaltene Terminzusagen – individuell, durch Einbezug von eigenen AGB oder der VOB/B – vereinbart und im Falle des Verstoßes geltend gemacht?*

Siehe 3. Abschn. B.V.

→ Siehe auch

- Technische Gebäudeüberwachung (TGA) 3. Abschn. B.I.3.a., B.II., D.II.1.a.
- Beteiligte Unternehmen 3. Abschn. A.IV., A.VII., F.III.
 - Fa. Bosch 3. Abschn. A.II.1.a./b./d. A.III.1.c., A.III.3.
 - Fa. Brendel 3. Abschn. A.VI.2./3.
 - Fa. Caverion 3. Abschn. A.II.1./2., A.III.1./2./3., A.III.4.b., B.V.2.
 - Fa. GHMT 3. Abschn. A.II.3.c.
 - Fa. Honeywell 3. Abschn. A.II.6.
 - Fa. Imtech 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.3.c., A.III.1.a., A.III.4.
 - Fa. PUK 3. Abschn. A.II.5.
 - Fa. PwC 3. Abschn. C.III.4.b./c., C.IV.2., F.III.6.
 - Fa. Roland Berger 3. Abschn. A.V., B.IV.4.b., G.II.2., H.III.2.
 - Fa. ROM 3. Abschn. A.II.1.a., A.III.1.c., A.III.3.d., A.III.4.b.
 - Fa. Schulzendorf 3. Abschn. A.III.4.b.aa./bb.
 - Fa. Siemens 3. Abschn. A.II.1.a., A.II.3.c., A.II.6., B.I.3.a.
 - Fa. T-Systems 3. Abschn. A.II.3.c.aa., A.III.3.

- Fa. WSP 3. Abschn. A.II.3.c.aa., A.V., B.V.2., G.II., H.II.2./3.
- Fa. ZECH Bau 3. Abschn. A.II.3.c.aa., C.III.1./2.

D.10. Aus welchen Gründen erfolgte der zum September 2018 vorgesehene Beginn der Wirkprinzip-Prüfungen für die sicherheitsrelevanten Anlagen am Fluggastterminal des BER nicht termingerecht?

Siehe 3. Abschn. A.VII.1.

→ Siehe auch

- Sicherheitstechnische/sicherheitsrelevante Anlagen 3. Abschn. A.VII.1., C.IV.3.a.
- Terminal 1/Fluggastterminal 3. Abschn. C.I.2., C.II.5., C.II.8., C.III.1.

a) Welche Auswirkungen auf den Zeitplan zur Inbetriebnahme des BER haben sich daraus bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode ergeben?

Siehe 3. Abschn. A.VII.1.

b) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin hierüber informiert?

Siehe 3. Abschn. A.VII.1.

c) Wann konnte die Wirkprinzip-Prüfung beginnen, und wann wurde sie mit welchem Ergebnis beendet? Wann ist der Abschlussbericht vorgelegt worden?

Siehe 3. Abschn. A.VII.1.

D.11. Von welchen Szenarien, Prognosen und Risiken ist die FBB GmbH im Jahr 2014 bei der Festlegung des Eröffnungstermins 2. Halbjahr 2017 ausgegangen? Welche Szenarien, Prognosen und Risiken sind bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten? Sind weitere, vorher nicht aufgeführte Risiken bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten?

Siehe 3. Abschn. B.IV.

D.12. Von welchen Szenarien, Prognosen und Risiken ist die FBB GmbH am 15. Dezember 2017 bei der Festlegung des Eröffnungstermins Oktober 2020 ausgegangen? Welche Szenarien, Prognosen und Risiken sind bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten? Sind darüber hinaus Szenarien oder Risiken bis zur Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die Erweiterung des

Untersuchungsauftrages des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode eingetreten, die bei der Bestimmung des Termins unberücksichtigt geblieben sind?

Siehe 3. Abschn. B.V.

D.13. Welche Zeitpuffer wurden im Rahmenterminplan Dezember 2017 eingeplant, wie setzten sich diese zusammen und wie haben sie sich entwickelt? Welche Maßnahmen hat die FBB GmbH ergriffen, um den Rahmenterminplan für die geplante Inbetriebnahme des Flughafens BER im Oktober 2020 sicherzustellen?

Siehe 3. Abschn. B.V.

→ Siehe auch

- Rahmenterminplanung 3. Abschn. A.III.2., A.III.3., B.IV.3.

D.14. Hat die FBB GmbH externe Firmen beauftragt, um den Rahmenterminplan Dezember 2017 von unabhängiger Seite aus gutachterlich untersuchen zu lassen?

Siehe 3. Abschn. B.V.2.

→ Siehe auch

- Rahmenterminplanung 3. Abschn. A.III.2., A.III.3., B.IV.3.

a) In welchem zeitlichen Rahmen bestanden diesbezüglich vertragliche Beziehungen zwischen der FBB GmbH und diesen externen Firmen?

Siehe allgemein 3. Abschn. B.V.

b) Zu welchen Ergebnissen kamen diese externen Firmen ggf. bei der Prüfung bzw. Begutachtung des aufgestellten Rahmenterminplans?

Siehe 3. Abschn. B.V.2.

c) In welchen Bereichen kamen diese externen Firmen bei der Prüfung bzw. Begutachtung ggf. zu anderen zeitlichen Einschätzungen als der Projektsteuer bzw. die FBB GmbH?

Siehe allgemein 3. Abschn. B.V.2.

D.15. Wie und in welcher Form erfolgten seitens der TÜV-Rheinland Industrie Service GmbH Prüfungen und Begutachtungen von sicherheitsrelevanten Anlagen der TGA am Fluggastterminal des BER? Inwieweit und wenn ja, seit wann existiert eine Schematisierung nach inbetriebnahmerelevanten und nicht inbetriebnahmerelevanten Mängeln?

Siehe 3. Abschn. A.VIII.

→ Siehe auch

- TÜV Rheinland Industrie Service GmbH 3. Abschn. A.VIII., B.V.2, B.V.2.a.bb. F.III.4.
- Mängelbeseitigung 3. Abschn. A.VI.3., B.I.3.b., E.II.2.

E. Personal / Aufsichtsrat / Kontrollfunktion des Landes Berlin

E.1. Welche Gremien und Organe der FBB haben sich wann auf welcher – auch gesellschaftsrechtlichen – Grundlage mit welchem Ergebnis mit dem Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen TXL befasst?

Siehe 3. Abschn. B.I.2.

→ Siehe auch

- Flughafen Berlin-Tegel 3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8., C.IV., D.III.3.b., D.IV.

E.2. Welche Gründe haben dazu geführt, dass die im Jahr 2013 ausgesprochene Kündigung des damaligen Geschäftsführers der FBB, Herrn Rainer Schwarz, nicht wirksam war?

Siehe 3. Abschn. E.I.

a) Durch wen, wann und mit welchem Kündigungsgrund erfolgte die Kündigungserklärung gegenüber Herrn Schwarz?

Siehe 3. Abschn. E.I.

b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über die beabsichtigte Kündigung des Herrn Schwarz erfahren bzw. wurden darüber informiert?

Siehe 3. Abschn. E.I.

c) Wie und durch wen erfolgte die endgültige Entscheidung, Herrn Schwarz als Geschäftsführer der FBB zu kündigen und welche finanziellen Folgen hatte die Kündigung für die FBB?

Siehe 3. Abschn. E.I.

E.3. Welche konkreten Gründe haben dazu geführt, dass der damalige Geschäftsführer der FBB, Herr Hartmut Mehdorn, im Dezember 2014 erklärte, spätestens Mitte 2015 seinen Posten aufgeben zu wollen?

Siehe 3. Abschn. E.II.

a) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über die beabsichtigte Beendigung der Tätigkeit des Herrn Mehdorn erfahren bzw. wurden darüber informiert?

Siehe 3. Abschn. E.II.

- b) *Wurde nach dem Bekanntwerden der beabsichtigten Beendigung der Tätigkeit des Herrn Mehdorn seitens der Verantwortlichen diese Thematik mit Herrn Mehdorn besprochen und falls ja, welchen Inhalt und welchen Konsequenzen hatte dieses Gespräch / hatten diese Gespräche?*

Siehe 3. Abschn. E.II.

- c) *In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Mehdorn beendet?*

Siehe 3. Abschn. E.II.

- E.4. *Welche Gründe führten dazu, dass im März 2015 Herr Karsten Mühlenfeld Geschäftsführer der FBB wurde?*

Siehe 3. Abschn. E.III.

- a) *Wann, durch wen und in welcher Form erfolgte die Auswahl dieser Personalie?*

Siehe 3. Abschn. E.III.1.

- b) *Gab es außer Herrn Mühlenfeld weitere potentielle Kandidaten für die Position des Geschäftsführers der FBB und falls ja, welche Gründe führten dazu, dass die Stelle mit Herrn Mühlenfeld besetzt wurde?*

Siehe 3. Abschn. E.III.1.

- c) *Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin und die Gesellschafter davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. E.III.1.

- E.5. *Welche Gründe haben dazu geführt, dass der Regierende Bürgermeister Michael Müller im Juli 2015 Vorsitzender des Aufsichtsrates der FBB wurde und nicht – wie seitens der damaligen Regierung ursprünglich erwogen – der damalige Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup?*

Siehe 3. Abschn. F.I.3.

- E.6. *Welche Gründe führten dazu, dass das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und dem damaligen Technikchef, Herrn Jörg Marks, beendet wurde?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.1.

- a) *In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Marks beendet?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.1./3.

- b) *Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin und die Gesellschafter davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.1./3.

- E.7. *Welche Gründe führten dazu, dass das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und dem damaligen Geschäftsführer der FBB, Herrn Karsten Mühlenfeld, beendet wurde?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.1.

- a) *In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Mühlenfeld beendet?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.2.

- b) *Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.2.

- c) *Wann, durch wen und in welcher Form wurde der Auflösungsvertrag von Herrn Karsten Mühlenfeld mit der FBB GmbH verhandelt?*

Siehe 3. Abschn. E.IV.2.

- E.8. *Welche Gründe führten dazu, dass im März 2017 Herr Engelbert Lütke Daldrup Geschäftsführer der FBB wurde?*

Siehe 3. Abschn. E.V.1./2.

- a) *Wann, durch wen und in welcher Form erfolgte die Auswahl dieser Personalie?*

Siehe 3. Abschn. E.V.1./2.

- b) *Gab es außer Herrn Lütke Daldrup weitere potentielle Kandidaten für die Position des Geschäftsführers der FBB und falls ja, welche Gründe führten dazu, dass die Stelle mit Herrn Lütke Daldrup besetzt wurde?*

Siehe 3. Abschn. E.V.1./2.

- c) *Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?*

Siehe 3. Abschn. E.V.1./2.

- E.9. *Wann, durch wen, in welcher Form und aus welchen Gründen wurde entschieden, dass das Land Berlin Kultursenator Klaus Lederer und Justizsenator Dr. Dirk Behrendt als Mitglieder in den Aufsichtsrat der FBB entsendet?*

Siehe 3. Abschn. F.IV.4.a.

- a) *Welche Expertise konnte Kultursenator Klaus Lederer im Aufsichtsrat der FBB als Vertreter des Landes Berlin einbringen?*

Siehe 3. Abschn. F.IV.4.a.aa.

- b) *Welche Expertise konnte Justizsenator Dr. Dirk Behrendt im Aufsichtsrat der FBB als Vertreter des Landes Berlin einbringen?*

Siehe 3. Abschn. F.IV.4.a.bb.

- E.10. *Welche Gründe haben dazu geführt, dass das Land Berlin den Kultursenator Klaus Lederer und den Justizsenator Dr. Dirk Behrendt als Mitglieder im Aufsichtsrat der FBB abberufen hat?*

Siehe 3. Abschn. F.IV.4.b.

- E.11. *Welche Gründe haben dazu geführt, dass der Aufsichtsratsvorsitzende und Regierende Bürgermeister Michael Müller den Aufsichtsrat der FBB verlassen hat?*

Siehe 3. Abschn. E.V.3.

- E.12. *Welche Gründe haben dazu geführt, dass das Land Berlin die Staatssekretärin Frau Dr. Margaretha Sudhoff, den Staatssekretär Herrn Gerry Woop sowie Herrn Norbert Preuß als Mitglieder in den Aufsichtsrat der FBB entsandt hat?*

Siehe 3. Abschn. E.V.5.

E.13. Gab es Vorgaben der Gesellschafter, des Aufsichtsrats, dessen Gremien oder des Aufsichtsratsvorsitzenden im Hinblick auf Personalentscheidungen, Organisationsstruktur und Controlling der FBB GmbH?

Siehe allgemein 3. Abschn. F.II.

E.14. Gab es Bestrebungen seitens der Gesellschafter bzw. des Aufsichtsrates der FBB GmbH, das Projekt BER durch ein externes Gesellschaftercontrolling begleiten zu lassen?

Siehe 3. Abschn. F.III.

→ Siehe auch

- Controlling

3. Abschn. A.III.1.a., G.I.3.,
H.I./II./III.3./IV., I.II.1.

E.15. Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsführung und den Aufsichtsratsvorsitzenden seit 2014, insbesondere unter Berücksichtigung der Regelungen des Corporate Governance Codex für die Beteiligungen des Landes Brandenburg an privatrechtlichen Unternehmen?

Siehe allgemein 3. Abschn. G.

→ Siehe auch

- Corporate Governance Codex G.I.6.

E.16. Welche Auswirkungen hatten Entscheidungen des Aufsichtsrates auf den Baufortschritt des Projekts BER?

Siehe allgemein 3. Abschn. A./F.

E.17. Welche Maßnahmen hatte der Aufsichtsrat ergriffen, um seiner Kontrollfunktion nachzukommen?

Siehe 3. Abschn. F.II.

E.18. Ist der Aufsichtsrat über die Zeitpuffer im Rahmenterminplan seit Nennung des Eröffnungstermins im Oktober 2020 und über deren Veränderungen regelmäßig informiert worden?

Siehe 3. Abschn. E.V.

→ Siehe auch

- Rahmenterminplanung

3. Abschn. A.III.2., A.III.3., B.IV.3.

E.19. Zu welchem Zeitpunkt ist im Aufsichtsrat über strukturelle Veränderungen hinsichtlich der Aufstellung des Baubereiches der FBB GmbH beraten worden? Auf welchen Grundlagen ist dies erfolgt?

Siehe 3. Abschn. G.II.

→ Siehe auch

- Bau-Projektgesellschaft

3. Abschn. G.I.4.b.

E.20. Wann wurde über die Einstellung eines zusätzlichen Geschäftsführers für den Baubereich bzw. die Gründung einer Bau-Projektgesellschaft im Aufsichtsrat beraten und mit welchen Ergebnissen?

Siehe 3. Abschn. G.II.

→ Siehe auch

- Bau-Projektgesellschaft 3. Abschn. G.I.4.b.

F. Schallschutz

F.1. Welche Kosten sind für Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses konkret aufgelaufen, welche weiteren Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt seitens der FBB für die Zukunft prognostiziert und in welcher Höhe waren für diese künftigen Ausgaben Mittel bereits bereitgestellt?

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

→ Siehe auch

- Schallschutzmaßnahmen 3. Abschn. J.
- Bauaufsichts-/ Bauordnungsbehörde 3. Abschn. A.I., A.VIII., B.V.3.b.

F.2. Welche zusätzlichen Kosten für Schallschutzmaßnahmen wurden im Rahmen der Umsetzung des „Masterplans BER 2040“ in seinen bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestehenden Fassungen (siehe Frage 6i) jeweils prognostiziert?

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

→ Siehe auch

- Masterplan BER 2040 3. Abschn. C., D.III.3.a., G.II.2.a.
- Schallschutzmaßnahmen 3. Abschn. J.

F.3. In welcher Höhe wurde seitens der FBB bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses Vorsorge für Kosten getroffen, die durch Ansprüche auf Schallschutz – insbesondere unter Berücksichtigung der Regelung des § 4 VII des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – aufgrund des Betriebs des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL) bis zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) entstehen?

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

→ Siehe auch

- Schallschutzmaßnahmen 3. Abschn. J.
- Flughafen Berlin-Tegel 3. Abschn. B.I.2., C., C.II.1.b., C.II.8., C.IV., D.III.3.b., D.IV.

- F.4. *Welchen Abarbeitungsstand hatte das Schallschutzprogramm am Flughafen BER zum Stand der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags?*

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

→ Siehe auch

- Schallschutzmaßnahmen 3. Abschn. J.

- a) *Wie viele Anträge auf Schallschutzmaßnahmen im Tagschutzgebiet (beinhaltet auch Nachtschutz) und wie viele Anträge im reinen Naturschutzgebiet sind seit 2006 gestellt worden? Wie viele der gestellten Anträge sind vollständig abgearbeitet, wie viele abgelehnt worden und wie viele waren noch in Bearbeitung?*

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

- b) *Was waren Hinderungsgründe, dass gestellte Anträge im Sinne F.4a) zum Stand der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrages noch nicht abgearbeitet waren, welche durchschnittliche Bearbeitungsdauer hatten die Anträge?*

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

- c) *In wie vielen Wohneinheiten des Tagschutzgebietes (beinhaltet auch Nachtschutz) sowie des reinen Nachtschutzgebietes war der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen zum Stand der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über die 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrages komplett umgesetzt, teilweise umgesetzt, in wie vielen wurden Entschädigungen bewilligt und ausgezahlt?*

Siehe 3. Abschn. D.III.3.

G. Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft

- G.1. *Welche Hinweise gab es darauf, dass das Informations- und Kontrollsystem (IKS) und/oder Risikomanagement-System (RMS) der Flughafengesellschaft unzureichend war?*

Siehe 3. Abschn. H.III.

→ Siehe auch

- Risikomanagement 3. Abschn. D.III.3.b., H.II./III.

- a) *Welche konkreten Probleme wurden in diesem Zusammenhang von wem identifiziert?*

Siehe 3. Abschn. H.III.

b) *Welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?*

Siehe 3. Abschn. H.III.

G.2. *War die FBB zum Zeitpunkt der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ organisatorisch hinreichend gut aufgestellt, um die anvisierten Flughafen-Erweiterungs- und Ausbau-Maßnahmen zu bewerkstelligen?*

Siehe 3. Abschn. C.II.

→ Siehe auch

- Masterplan BER 2040

3. Abschn. C., D.III.3.a., G.II.2.a.

G.3. *Mit welchen Ergebnissen wurde seitens der FBB ein Tiefencontrolling bzw. eine Organisationsuntersuchung durchgeführt bzw. beauftragt und wurden diesbezüglich alle notwendigen Unterlagen bereitgestellt?*

Siehe 3. Abschn. F.III.5.

→ Siehe auch

- Controlling

3. Abschn. A.III.1.a., G.I.3.,
H.I./II./III.3./IV., I.II.1.

G.4. *Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit insbesondere zwischen den Abteilungen des Baubereichs und des kaufmännischen Bereichs?*

Siehe 3. Abschn. H.IV.

G.5. *Welche Verantwortlichkeiten und Genehmigungserfordernisse waren diesbezüglich definiert und existierte insbesondere eine sachgerechte Funktionstrennung zwischen unvereinbaren Tätigkeiten (z. B. Planung, Ausführung, Überwachung)?*

Siehe allgemein 3. Abschn. F./G.

G.6. *Waren die dezentralen Prozesse und Kontrollen sinnvoll aufeinander abgestimmt, wurden sie zentral koordiniert bzw. unterstützt und war das Berichtswesen sinnvoll ausgestaltet?*

Siehe allgemein 3. Abschn. F./G.

G.7. *Waren die Verträge zwischen der FBB und ihren Kerndienstleistern (z. B. Projektsteuerer) zielführend gestaltet und wie wurde die Leistungsfähigkeit dieser Dienstleister eingeschätzt, bestanden ggf. Interessenkollisionen oder konnten einzelne Dienstleister eine (Quasi-) Monopolstellung ausnutzen?*

Siehe 3. Abschn. III./IV./V./VI.

G.8. *Wie hat die FBB die Leistungserbringung kontrolliert, bestanden insbesondere Probleme oder wesentliche Rückstände beim Nachtragsmanagement?*

Siehe 3. Abschn. A.III.

G.9. *Verfügte die FBB bis einschließlich Juni 2018 über eine verlässliche Übersicht noch nicht abgeschlossener Bauleistungen und waren die diesbezüglichen Verträge inzwischen zielführend gestaltet und aufeinander abgestimmt?*

Siehe allgemein 3. Abschn. A.III.

G.10. *Wie war das Risikomanagement der FBB zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses organisiert, welche Risiken wurden bis dahin identifiziert, wie hatte die FBB den Begriff „Risiko“ definiert und agierte die Führungsebene diesbezüglich konsequent? Welche Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und Risikobewältigung waren implementiert? Wie war sichergestellt, dass Risiken aus den dezentralen Bereichen erfasst werden? Welche Wesentlichkeitsgrenzen / Meldeschwellen und Frühwarnindikatoren für die Berücksichtigung von Risiken waren definiert? Wonach haben sich die den einzelnen Risiken zugeordneten Eintrittswahrscheinlichkeiten und Schadenshöhen bemessen?*

Siehe 3. Abschn. H.III.

→ Siehe auch

- Risikomanagement

3. Abschn. D.III.3.b., H.II./III.

G.11. *Durch welche präventiven und detektiven Maßnahmen wurde bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses sichergestellt, dass im Unternehmen rechtliche Vorschriften eingehalten wurden? Führte die FBB regelmäßige Compliance Risk Assessments zu Gesetzesverstößen, Unregelmäßigkeiten und Rechtsstreitigkeiten durch? Wie wurden festgestellte Compliancevorfälle behandelt und dokumentiert?*

Siehe 3. Abschn. H.V.

G.12. *Wurde die Wirksamkeit des IKS/RMS unternehmensintern bis zu diesem Zeitpunkt regelmäßig evaluiert (z. B. durch die interne Revision, leitende Mitarbeiter und Gutachter) und weiterentwickelt? Mit welchen Themen befasste sich die interne Revision der FBB bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses, welche Ergebnisse hatten diese Prüfungen und wie wurde durch die FBB auf die Prüfungsergebnisse reagiert?*

Siehe 3. Abschn. H.III.

→ Siehe auch

- Risikomanagement
- Interne Revision

3. Abschn. D.III.3.b., H.II./III.

3. Abschn. A.II.2., A.III.1.b./2./4.b.bb.,
A.IV.1.b./3., A.VI.3.

G.13. *Inwieweit existierte eine schriftliche Dokumentation des IKS/RMS (z. B. Richtlinien und Handbücher), aus der die unternehmensspezifischen Anforderungen und Risiken, die eingerichteten Sicherungsmaßnahmen und -kontrollen und die festgestellten Schwächen hervorgingen?*

Siehe 3. Abschn. H.III.

→ Siehe auch

- Risikomanagement

3. Abschn. D.III.3.b., H.II./III.

G.14. Waren die Berichte der FBB zum IKS/RMS an den Aufsichtsrat als Grundlage für eine insoweit ordnungsgemäße Überwachung geeignet?

Siehe 3. Abschn. H.III.

→ Siehe auch

- Risikomanagement

3. Abschn. D.III.3.b., H.II./III.

G.15. Welche Ziel- und Anreizsysteme bestanden bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses und waren diese förderlich für ein wirksames IKS/RMS? – Wie war die Hinweis- und Fehlerkultur im Unternehmen ausgeprägt? Wie wurden insbesondere Mitteilungen oder Beschwerden über mutmaßliche Unregelmäßigkeiten im Unternehmen (Whistleblowing) behandelt?

Siehe 3. Abschn. H.III.

→ Siehe auch

- Risiko-Management

3. Abschn. D.III.3.b., H.II./III.

G.16. Wie verlief die Vergabe des von Herrn Hartmut Mehdorn aufgesetzten sogenannten „Sprint-Programmes“ durch die FBB?

Siehe 3. Abschn. B.III.2.

→ Siehe auch

- Sprint-Programm

3. Abschn. A.VI.3., G.II.

G.17. Welche organisatorischen Veränderungen wurden seit 2014 eingeführt, um den Baufortschritt sicherzustellen? Welche Auswirkungen hatten diese Veränderungen?

Siehe allgemein 3. Abschn. A./F.

G.18. Welche Pflichten oblagen der Objektüberwachung? Ist sie diesen Pflichten in ausreichender Weise nachgekommen?

Siehe 3. Abschn. A.VI.

→ Siehe auch

- Objektüberwachung

3. Abschn. A.II.2./3., A.III.1./4., A.IV.6., D.III.

H. Rolle der Rechnungshöfe

H.1. Welche Möglichkeiten bestanden für den Senat, sich bezüglich des BER vom Berliner Rechnungshof beraten zu lassen und warum wurden diese nicht genutzt?

Siehe 3. Abschn. I.I.

→ Siehe auch

- Berliner Rechnungshof
- Senat von Berlin

3. Abschn. I.II.

3. Abschn. C.IV.1.b., C.IV.1.c.aa.

H.2. *Warum konnte der Berliner Rechnungshof die mannigfachen Fehlentwicklungen beim Bau, der Konzeption und der Finanzierung des BER bzw. der Flughafengesellschaft nicht verhindern bzw. angemessen prüfen und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeben, u.a. durch Kontrollen der Rechnungen und der Vergaben von Bauleistungen sowie Lieferungen und Leistungen?*

Siehe 3. Abschn. I.I.2.

→ Siehe auch

- Berliner Rechnungshof 3. Abschn. I.II.

H.3. *Gab es kritische Anmerkungen von anderen Rechnungshöfen zum Bau des BER bzw. der diesbezüglichen Governance der Flughafengesellschaft?*

Siehe 3. Abschn. I.II.

→ Siehe auch

- Berliner Rechnungshof 3. Abschn. I.II.
- Bundesrechnungshof 3. Abschn. F.III., I.II.1.d./2.

a) *Was wurde wann aus welchem Grund geprüft und was waren die Ergebnisse?*

Siehe 3. Abschn. I.II.

b) *Welchen konkreten Schlussfolgerungen wurden daraus vom Senat und der Flughafengesellschaft gezogen?*

Siehe 3. Abschn. I.II.

B. Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
a. D.	außer Dienst
Abg.	Abgeordnete/r
Abghs	Abgeordnetenhaus von Berlin
Abghs-Drs.	Drucksache des Abgeordnetenhauses von Berlin
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
AfD	Alternative für Deutschland
AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AktG	Aktiengesetz
AG	Auftraggeber
AN	Auftragnehmer
ArGe	Arbeitsgemeinschaft
AR	Aufsichtsrat
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
BbgBO / BauOBrdbg BbgSGPrüfV	Brandenburgische Bauordnung Brandenburgische Sicherheitstechnische Gebäudeausrüstungs-Prüfverordnung
ber.	berichtigt
BER	Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“
betr.	betreffend
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Bl.	Blatt
Bm	Bürgermeister
BOA	Bauordnungsamt
BP	Beschlussprotokoll
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CEO	Chief Executive Officer
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
Drs.	Drucksache
ebd.	ebenda
ehm.	ehemalige/r
e.V.	eingetragener Verein
EASA	European Union Aviation Safety Agency
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
f. / ff.	folgende

Fa.	Firma
FBB	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
FDP	Freie Demokratische Partei
FGT	Fluggastterminal
FlulärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
FPA	Finanz- und Prüfungsausschuss
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GO Abghs	Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses von Berlin
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
IATA	International Air Transport Association
IBN	Inbetriebnahme
IKS	Informations- und Kontrollsystem
i.I.	in Insolvenz
inkl.	inklusive
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Kommanditgesellschaft
LG	Landgericht
LHO	Landeshaushaltsordnung
LRH	Landesrechnungshof
LT	Landtag
LT-Drs.	Landtags-Drucksache
Ltd.	Limited
LuBB	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
MdA	Mitglied des Abgeordnetenhauses
MdF	Ministerium der Finanzen
Min.	Minister/in
Mio.	Million(en)
MP	Ministerpräsident/in
Mrd.	Milliarde(n)
o.ä.	oder ähnliches
ORAT	Operational Readiness and Airport Transfer
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAX	Persons approximately
PLC	Public Limited Company
PrüfSV	Prüfsachverständige/r
PwC	PricewaterhouseCoopers GmbH
RMS	Risikomanagement-System
ROM	Rud. Otto Meyer Technik Ltd. & Co. KG
Rn.	Randnummer
s.	siehe
S.	Satz / Seite
Sen.	Senator/in
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenInn	Senatsverwaltung für Inneres und Sport

SenJustVA	Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung
SenKultEuropa	Senatsverwaltung für Kultur und Europa
SenWiEnBe	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
StS	Staatssekretär/in
stv.	stellvertretende/r
TGA	Technische Gebäudeausstattung
TÜV	Technischer Überwachungsverein
TXL	Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“
u.	und
u.a.	unter anderem
u.ä.	und ähnliches
UABmc	Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling
UntAG Bln	Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin
Urt.	Urteil
v.	vom / von
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VOB/B	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen – Teil B
VS-NfD	Verschlusssache–Nur für den Dienstgebrauch
VvB	Verfassung von Berlin
z. B.	zum Beispiel
WP	Wortprotokoll
WPP	Wirkprinzipprüfung
WPD	Wissenschaftlicher Parlamentsdienst
ZiE	Zulassung im Einzelfall

C. Personenverzeichnis

A

Abbou, Daniel	Ehm. Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, ehemals Pressesprecher
Adler, Gunther	Staatssekretär im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat von Mai 2018 bis März 2019; Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit von 2014 bis 2018
Amann, Horst	Technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft von August 2012 bis Oktober 2013, seit 2017 Geschäftsführer der RTW Planungsgesellschaft mbH
Arendt, Axel Joachim	Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft

B

Bangert, Sabine	MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied
Behrendt, Dirk	Senator für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung, Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin von 2006 bis 2016, Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft 2017
Bertram, Philipp	MdA, ordentliches Ausschussmitglied, ausgeschieden am 20. Februar 2020
Billig, Daniela	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Binker, Kristin	MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied, ausgeschieden am 26. September 2019
Bloch, Thomas	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Ingenieur der Elektrotechnik, Fachprojektleiter
Bobke-von Carmen, Manfred	Geschäftsführer Personal der Flughafengesellschaft vom Januar 2004 bis Dezember 2008
Bomba, Rainer	Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium von 2009 bis 2018, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft für den Bund zwischen 2010 und 2018
Borrmann, Dirk	Mitarbeiter des TÜV Rheinland, lokaler Geschäftsfeldleiter

des Bereichs Elektro- und Gebäudetechnik für Berlin und Brandenburg

- Bräuer, Ronald
Mitarbeiter der Fa. Caverion, u.a. verantwortlich für Lüftung und Entrauchung (Pier Nord und FGT Nord)
- Bretschneider, Rainer
Flughafenkoordinator in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg von 2013 bis 2018, Leiter der zuständigen Abteilung im Bau- und Verkehrsministerium des Landes Brandenburg als Planfeststellungsbehörde von 1999 bis 2008
- Bunde, Henner
Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe von 2012 bis 2019 (bis zum 8. Dezember 2016: Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung)

C

- Czaja, Sebastian
MdA, ordentliches Ausschussmitglied

D

- v. Damm, Carsten
Seit 2010 zunächst externer Mitarbeiter der Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft zur Prüfung baubetrieblicher Nachträge, seit 2012 Leiter der Nachtragsprüfung sowie seit 2013 der Rechnungsprüfung
- Domer, Bettina
MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied
- Dörstelmann, Florian
MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied
- Düsterhöft, Lars
MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied

E

- Evers, Stefan
MdA, ordentliches Ausschussmitglied, stellvertretender Vorsitzender
- Efler, Michael
MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied

F

- Fölster, Heike
Finanzgeschäftsführerin der Flughafengesellschaft zwischen 2013 und 2019
- Friederici, Oliver
MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied

G

Gatzer, Werner	Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft seit dem 11. März 2011
Gemünden, Hans Georg	Emeritierter Professor an der Technischen Universität Berlin, Fachbereich Technologie- und Innovationsmanagement
Geske, Ulrich	Hochschulprofessor a.D., Schallschutzexperte des Verbandes der Grundstücksnutzer
Göbel, Steffen	Mitarbeiter der WSP Deutschland AG, Projektleiter für das Fluggastterminal seit 2015
Gormanns, Friedrich	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, u.a. als Leiter Finanzmanagement
Gräff, Christian	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Günther, Regine	Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Gute, Solveig	Mitarbeiterin der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

H

Hansel, Christoph	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft seit März 2017, u.a. verantwortlich für den Flughafenentwicklungsplan („Masterplan“)
Hansel, Frank-Christian	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Henkel, Frank	Bürgermeister und Senator für Inneres und Sport a. D.
Herrmann, Peter	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Bauingenieur
Hoffmann, Tino	Mitarbeiter der Bosch Sicherheitssysteme GmbH, Projektleiter am Flughafen BER

J

Junker, Vera	Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Finanzen seit 2019
--------------	---

K

Karasch, Ralf	Senatsverwaltung für Finanzen, Jurist
---------------	---------------------------------------

Kleinert, Elmar	Geschäftsführer des Flughafens Bremen, zuvor seit 2013 Betriebsleiter Operations für die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld bei der Flughafengesellschaft
Körtgen, Manfred	Zunächst Bereichsleiter Planung und Bau, vom 1. September 2008 bis 1. Juni 2012 dann technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft
Krüger, Wolfgang	Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft für das Land Brandenburg von 2013 bis 2020, von 2008 bis 2018 Hauptgeschäftsführer der IHK Cottbus, zudem von 2004 bis 2008 Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg
Kühnapfel, Ingo	Mitarbeiter der BIB Brendel Ingenieurgesellschaft GmbH, Projektleiter, Objektüberwachung
Kühnemann-Grunow, Melanie	MdA, ordentliches Ausschussmitglied, Vorsitzende des Untersuchungsausschusses
L	
Lederer, Klaus	Bürgermeister und Senator für Kultur und Europa, Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin seit 2003, Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft 2017
Leschewitz, Franziska	MdA, ordentliches Ausschussmitglied ab 20. Februar 2020
Ludwig, Nicole	MdA, ordentliches Ausschussmitglied ab 29. August 2019
Lütke Daldrup, Engelbert	Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Staatssekretär für Strategien für Berlin und Flughafenpolitik in der Senatskanzlei a. D.; Staatssekretär für Bauen und Wohnen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt a. D., Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung a. D.
M	
Manninger, Christian	Mitarbeiter der WSP Deutschland AG, Projektleiter
Marks, Jörg	Früherer Bereichsleiter Region Ost bei Siemens, zuständig unter anderem für die Gebäudeautomation im Fluggastterminal.
Mehdorn, Hartmut	Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 11. März 2013 bis 31. März 2015.

Meinecke, Dirk	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Leiter der TGA-Mechanikgewerke von 2017 bis 2019
Moritz, Harald	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Mühlenfeld, Karsten	Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft von März 2015 bis März 2017.
Müller, Michael	Regierender Bürgermeister von Berlin seit 2014, Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin seit 1996
N	
Nelken, Michail	MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied
O	
Obladen, Frank	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Bauingenieur
P	
Paetow, Stefan	Richter am Bundesverwaltungsgericht a.D.
Peschka, Gunnar	Mitarbeiter der Fa. ROM, Projektleiter
Platzeck, Matthias	Ministerpräsident des Landes Brandenburg von 2002 bis 2013, Oberbürgermeister von Potsdam a. D., Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft von März 2003 bis August 2013 und zugleich Aufsichtsratsvorsitzender von Januar 2013 bis August 2013
Pop, Ramona	Bürgermeisterin von Berlin und Senatorin für Wirtschaft, Energie und Betriebe seit 2016
Preuß, Norbert	Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft für das Land Berlin, Experte im Bereich Projektmanagement und Inbetriebnahmemanagement
R	
Rommerskirchen, Jörg	Geschäftsführer Personal der Flughafengesellschaft von Februar bis Oktober 2003
Rößler, Holger	Gewerkschaftssekretär in der „Fachgruppe Luftverkehr“ der Gewerkschaft ver.di, Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft für die Seite der Arbeitnehmer

S

Sapp, Carlo	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Leiter des Controllingbereichs seit 2014
Sautter, Jürgen	Geschäftsführer der Fa. ROM Technik
Schatz, Carsten	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Schlömer, Bernd	MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied
Scholtyssek, Frank	MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied ab 26. September 2019
Schopf, Tino	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Schucht, Boris	Ehm. Vorsitzender der Geschäftsführung der 50Hertz Transmission GmbH, Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft für das Land Berlin
Schultz, Axel	Mitarbeiter der Fa. Siemens, Verantwortlich für den Bereich Smart Infrastructure Region Ost
Schwarz, Rainer	Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 1. Juni 2006 bis 16. Januar 2013
Seidel, Thorsten	Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, Partner der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Seidemann, Holger	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, ehemals zuständig für Strategie (Vorgänger von Herrn Christoph Hansel)
Spier, Antonius	Prokurist der TÜV Rheinland AG
Stroedter, Jörg	MdA, ordentliches Ausschussmitglied
Struck, Ralph	Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, Bereich Facility Management; Mitglied des Aufsichtsrat für die Arbeitnehmerseite seit 2017
Sudhof, Margaretha	Staatssekretärin im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz seit 2019; zuvor seit 2012 Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Finanzen
Süffert, Uta	Mitarbeiterin der Flughafengesellschaft, Finanz- und Liquiditätsplanung

T

Teschner, Bertram Geschäftsführender Gesellschafter der SPV Spreepfan
Verkehr GmbH

Töpel, Nico Mitarbeiter der Fa. Duba, Projektüberwachung Löschanlagen

U

Urbatsch, Marc MdA, ordentliches Ausschussmitglied, ausgeschieden aus
dem Abghs zum 31. Juli 2019

V

Vogel, Kathrin MdA, stellvertretendes Ausschussmitglied

Verlohren, Urte Mitarbeiterin der Flughafengesellschaft, Baubeauftragte der
Geschäftsführung

W

Wagner, Ralf Mitarbeiter der Flughafengesellschaft seit 2009, Dipl. Ing.
Luft- und Raumfahrttechnik, Diplomwirtschaftsingenieur
Logistikmanagement, seit August 2013 Leiter Schallschutz,
seit Januar Leiter Schallschutz und Umwelt

Wilk, Jürgen Mitarbeiter der Fa. b.i.g. bechtold Ingenieurgesellschaft
mbH, Projektleiter

Wilmsen, Carsten Betriebsleiter Bau und Technik bei der Flughafengesellschaft
von November 2018 bis Mai 2020

Woidke, Dietmar Ministerpräsident des Landes Brandenburg seit August 2013,
Innenminister des Landes Brandenburg a. D.

Woop, Gerry Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Kultur und
Europa seit 2017, zugleich Mitglied des Aufsichtsrats der
Flughafengesellschaft für das Land Berlin seit 2017

Wowereit, Klaus Regierender Bürgermeister a.D., Mitglied im Aufsichtsrat
der Flughafengesellschaft von 2001 bis 2014, zugleich
Vorsitzender des Aufsichtsrats vom 11. Oktober 2003 bis
25. August 2008 sowie vom 23. September 2008 bis
16. Januar 2013 und vom 13. Dezember 2013 bis
12. Dezember 2014

Z

Zacher, David	Leiter Projektcontrolling der Flughafengesellschaft
Zehden, Michael	Geschäftsführer von Albeck & Zehden Hotels und Gastronomie, Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von 2003 bis 2016
Ziekow, Jan	Direktor des Deutschen Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung
Zimmermann, Hartmut	Mitarbeiter des Landkreisamts Dahme-Spreewald seit 1994, verantwortlich für den Brandschutz bei Sonderbauten

D. Aktenplan

Übersicht über die herausgebende Stelle			Bände	VS
I	FBB	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	255	9
II	LV SPD, LINKE, GRÜNE	Landesverbände von SPD, Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen	1	0
III	BT	Deutscher Bundestag	8	0
IV	SenKultEuropa	Senatsverwaltung für Kultur und Europa	41	38
V	Abghs	Abgeordnetenhaus von Berlin	38	8
VI	SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	1	0
VII	SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen	506	506
VIII	WSP	WSP Deutschland AG	8	1
IX	PwC	PricewaterhouseCoopers GmbH	4	4
X	SenInn	Senatsverwaltung für Inneres und Sport	19	19
XI	LT Bbg	Landtag Brandenburg	7	1
XII	LRH Bbg	Landesrechnungshof Brandenburg	1	0
XIII	TÜV	TÜV Rheinland	1	0
XIV	BDO	BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	5	0
XV	Siemens	Siemens AG	1	0
XVI	Borchardt	Insolvenzverwalter RA Borchardt	1	0
XVII	KAG DF	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport	1	0
XVIII	LK DS	Landkreis Dahme-Spreewald	1	0
XIX	OVG BB	Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg	2	2
XX	LuBB	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	2	0
XXI	BRH	Bundesrechnungshof	1	1
Gesamtbestand			904	589

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	16.08.2018	Fünf Geschäftsberichte der FBB GmbH ab dem Geschäftsjahr 2013	grds. offen
Bd. 2	30.08.2018	Erläuterungsbericht zur Masterplanung für die Aufsichtsratssitzung am 17.11.2017	grds. offen
Bd. 3	30.08.2018	Übersichten zur Beteiligungsstruktur sowie Organigramme der FBB GmbH seit 2014	§ 53 GO Abghs
Bd. 4	05.09.2018	Aufsichtsratsprotokolle der FBB GmbH der Aufsichtsratssitzungen von 2014 bis Mai 2018 – hier: Tagesordnungen AR 121-146	§ 53 GO Abghs
Bd. 5	05.09.2018	Aufsichtsratsprotokolle der FBB GmbH der Aufsichtsratssitzungen von 2014 bis Mai 2018 – hier: Protokolle AR 121-135	§ 53 GO Abghs
Bd. 6	05.09.2018	Aufsichtsratsprotokolle der FBB GmbH der Aufsichtsratssitzungen von 2014 bis Mai 2018 – hier: Protokolle AR 136-143	§ 53 GO Abghs
Bd. 7	05.09.2018	Aufsichtsratsprotokolle der FBB GmbH der Aufsichtsratssitzungen von 2014 bis Mai 2018 – hier: Protokolle AR 144-146	§ 53 GO Abghs
Bd. 8	07.09.2018	Zwei Präsentationen der FBB GmbH, die in der Sitzung des Koalitionsausschusses am 13.06.2018 zur Vorführung gekommen sind	grds. offen
Bd. 9	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: TO und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses 89-109	§ 53 GO Abghs
Bd. 10	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: TO und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses 110-114	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 11	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: Projektausschuss 41-58	§ 53 GO Abghs
Bd. 12	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: Projektausschuss 59-66	§ 53 GO Abghs
Bd. 13	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: vorbereitende Unterlagen des Finanz- und Prüfungsausschusses 89-100	§ 53 GO Abghs
Bd. 14	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: vorbereitende Unterlagen des Finanz- und Prüfungsausschusses 101-110	§ 53 GO Abghs
Bd. 15	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: vorbereitende Unterlagen des Finanz- und Prüfungsausschusses 111-114	§ 53 GO Abghs
Bd. 16	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: vorbereitende Unterlagen des Projektausschusses 41-57	§ 53 GO Abghs
Bd. 17	24.09.2018	Tagesordnungen und Protokolle des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses von 2014 bis Mai 2018 – hier: vorbereitende Unterlagen des Projektausschusses 58-66	§ 53 GO Abghs
Bd. 18	24.09.2018	Kartenmaterial / Pläne	§ 53 GO Abghs
Bd. 19	24.09.2018	Bericht – Projektgrundlagen	§ 53 GO Abghs
Bd. 20	24.09.2018	Bericht – Technischer Endbericht (AP C) Teilprojekt 1-2: Luftseitige Flughafenentwicklung	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 21	24.09.2018	Bericht – Technischer Endbericht Teilprojekt 3: Landseitige Immobilienentwicklung	§ 53 GO Abghs
Bd. 22	24.09.2018	Bericht – Technischer Endbericht Teilprojekt 4a: Verkehrliche Infrastruktur	§ 53 GO Abghs
Bd. 23	24.09.2018	Bericht – Technischer Endbericht Teilprojekt 4b: Infrastrukturelle Erschließung/Medien	§ 53 GO Abghs
Bd. 24	24.09.2018	Bericht – Technischer Endbericht (AP C) Teilprojekt 5: Ökonomische Entwicklungsprognose	§ 53 GO Abghs
Bd. 25	24.09.2018	Bericht – Varianten Terminal 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 26	02.10.2018	Sachstandsberichte zum BER seit 2014	grds. offen
Bd. 27	09.10.2018	Austausch mit Flughafen Zürich	§ 53 GO Abghs
Bd. 28	09.10.2018	Protokolle des Lenkungskreises für das Projekt Masterplanung BER	§ 53 GO Abghs
Bd. 29	09.10.2018	Fortschrittsbericht 2014	§ 53 GO Abghs
Bd. 30	09.10.2018	Fortschrittsbericht 2015	§ 53 GO Abghs
Bd. 31	09.10.2018	Fortschrittsberichte 2016 bis 2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 32	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 121	§ 53 GO Abghs
Bd. 33	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 122	§ 53 GO Abghs
Bd. 34	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 123	§ 53 GO Abghs
Bd. 35	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 124	§ 53 GO Abghs
Bd. 36	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 125	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 37	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 127	§ 53 GO Abghs
Bd. 38	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 128	§ 53 GO Abghs
Bd. 39	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 129	§ 53 GO Abghs
Bd. 40	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 130	§ 53 GO Abghs
Bd. 41	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 131	§ 53 GO Abghs
Bd. 42	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 132	§ 53 GO Abghs
Bd. 43	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 133	§ 53 GO Abghs
Bd. 44	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 134	§ 53 GO Abghs
Bd. 45	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 135	§ 53 GO Abghs
Bd. 46	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 136	§ 53 GO Abghs
Bd. 47	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 137	§ 53 GO Abghs
Bd. 48	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 139	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 49	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 140 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 50	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 140 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 51	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 141	§ 53 GO Abghs
Bd. 52	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 142	§ 53 GO Abghs
Bd. 53	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 143 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 54	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 143 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 55	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 144	§ 53 GO Abghs
Bd. 56	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 145	§ 53 GO Abghs
Bd. 57	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 146 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 58	09.10.2018	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB von 2014 bis Mai 2018 – hier: AR-Sitzung 146 – Teil 2	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 59	19.10.2018	Schreiben mit dem Titel: „Beantwortung der Fragen des Aufsichtsrates“	§ 53 GO Abghs
Bd. 60	19.10.2018	Die dem Masterplan 2040 zugrundeliegende Luftverkehrsprognose des Beratungsunternehmens Steer, Davies & Gleave Ltd.	§ 53 GO Abghs
Bd. 61	09.10.2018	Protokolle des Präsidialausschusses zur Vorbereitung auf die Ausschussratssitzungen vom 22.05.2017, 07.07.2017 und 15.12.2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 62	07.11.2018	Projektorganisation BER in allen Fassungen seit 2014 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 62a	06.08.2019	Projektorganisation BER in allen Fassungen seit 2014 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Erweiterung: Zeitraum nach dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 63	07.11.2018	Dynamischer Anlagespiegel mit detaillierter Aufführung sämtlicher Rückbauten und Wertberichtigungen zum Projekt BER im Zeitraum von 2013 bis 2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 63a	06.08.2019	Dynamischer Anlagespiegel mit detaillierter Aufführung sämtlicher Rückbauten und Wertberichtigungen zum Projekt BER – Erweiterung: Zeitraum nach dem 28.06.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 64	15.11.2018	Unterlagen zu den Vorüberlegungen, zum Projektmanagement sowie Kommunikationsunterlagen bezüglich des „Masterplan BER 2040“	§ 53 GO Abghs
Bd. 65	15.11.2018	Unterlagen zu den Vorüberlegungen, zum Projektmanagement sowie Kommunikationsunterlagen bezüglich des „Masterplan BER 2040“	§ 53 GO Abghs
Bd. 66	15.11.2018	Unterlagen zu den Vorüberlegungen, zum Projektmanagement sowie Kommunikationsunterlagen bezüglich des „Masterplan BER 2040“	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 67	15.11.2018	Unterlagen zu den Vorüberlegungen, zum Projekt-management sowie Kommunikationsunterlagen bezüglich des „Masterplan BER 2040“	§ 53 GO Abghs
Bd. 68	21.11.2018	Zwischen- und Endbericht der „Task Force Korruption“	§ 53 GO Abghs
Bd. 69	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 70	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 71	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 72	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 73	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 74	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 6	§ 53 GO Abghs
Bd. 75	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 7	§ 53 GO Abghs
Bd. 76	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 8	§ 53 GO Abghs
Bd. 76a	27.03.2019	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – hier: Ergänzung zu Bd. 76	§ 53 GO Abghs
Bd. 77	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 9	§ 53 GO Abghs
Bd. 78	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 10	§ 53 GO Abghs
Bd. 79	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 11	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 80	26.11.2018	TÜV-Berichte im Zusammenhang mit der Errichtung des BER – Teil 12	§ 53 GO Abghs
Bd. 81	18.12.2018	Protokoll und sämtliche vorbereitende Unterlagen der Aufsichtsratssitzung vom 07.12.2012	§ 53 GO Abghs
Bd. 82	17.01.2019	Vergabeakten für das Projektmanagement-Office im Rahmen des „Sprint“-Programms – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 83	17.01.2019	Vergabeakten für das Projektmanagement-Office im Rahmen des „Sprint“-Programms – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 84	17.01.2019	Vergabeakten für das Projektmanagement-Office im Rahmen des „Sprint“-Programms – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 85	17.01.2019	Vergabeakten für das Projektmanagement-Office im Rahmen des „Sprint“-Programms – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 86	17.01.2019	Vergabeakten für das Projektmanagement-Office im Rahmen des „Sprint“-Programms – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 87	17.01.2019	Vergabeakten für das Projektmanagement-Office im Rahmen des „Sprint“-Programms – Teil 6	§ 53 GO Abghs
Bd. 88	14.02.2019	Anonymes Schreiben an die FBB GmbH vom 11.06.2013 bzgl. Korruptionsvorwürfe inklusive nachfolgender Korrespondenz	§ 53 GO Abghs
Bd. 89	04.03.2019	Gutachten der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zur Wirtschaftlichkeit eines Weiterbetriebs des Flughafens Berlin-Tegel (TXL)	§ 53 GO Abghs
Bd. 90	28.02.2019	Grundverträge und Vertragsänderung der FBB mit den Baufirmen – hier: Fa. Bosch Sicherheits-technik GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 91	28.02.2019	Grundverträge und Vertragsänderung der FBB mit den Baufirmen – hier: Fa. Bosch Sicherheits-technik GmbH	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 91a	26.08.2019	Der den Ergänzungsvereinbarungen zwischen der Fa. Bosch Sicherheitssysteme GmbH und der FBB zugrundeliegende Generalunternehmer-vertrag „Ausführung Sicherheitstechnik Fluggastterminal und Betriebsspezifische Gebäude Vergabepaket 7.4“ sowie die Unterlagen zum Vergabeverfahren zu benanntem Generalunternehmervertrag	§ 53 GO Abghs
Bd. 92	28.02.2019	Grundverträge und Vertragsänderung der FBB mit den Baufirmen – hier: Fa. Caverion Deutschland GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 93	28.02.2019	Grundverträge und Vertragsänderung der FBB mit den Baufirmen – hier: Fa. Caverion Deutschland GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 94	28.02.2019	Grundverträge und Vertragsänderung der FBB mit den Baufirmen – hier: Fa. Rud. Otto Meyer Technik Ltd. und Co. KG sowie Fa. Siemens AG	§ 53 GO Abghs
Bd. 95	28.02.2019	Von der Fa. Imtech Deutschland GmbH und Co. KG zur Sicherung der am 07.12.2012 vom Aufsichtsrat der FBB GmbH bewilligten Nachtragszahlungen vorgelegten Bürgschaftserklärungen	§ 53 GO Abghs
Bd. 95a	26.08.2019	Der den Ergänzungsvereinbarungen zwischen dem Insolvenzverwalter Peter-Alexander Borchardt und der FBB zugrundeliegende Generalunternehmervertrag „Ausführungsleistungen Sanitär-, Heizungs-, Kälte-, Lüftungs- und Klimaanlage VE 5.0“ sowie die Unterlagen zum Vergabeverfahren zu benanntem Generalunternehmervertrag – Teil 1	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 95b	26.08.2019	Der den Ergänzungsvereinbarungen zwischen dem Insolvenzverwalter Peter-Alexander Borchardt und der FBB zugrundeliegende Generalunternehmervertrag „Ausführungsleistungen Sanitär-, Heizungs-, Kälte-, Lüftungs- und Klimaanlage VE 5.0“ sowie die Unterlagen zum Vergabeverfahren zu benanntem Generalunternehmervertrag – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 95c	26.08.2019	Der den Ergänzungsvereinbarungen zwischen dem Insolvenzverwalter Peter-Alexander Borchardt und der FBB zugrundeliegende Generalunternehmervertrag „Ausführungsleistungen Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vergabepaket 7.2 – Lose 1-3“ sowie die Unterlagen zu benanntem Generalunternehmervertrag	§ 53 GO Abghs
Bd. 96	07.03.2019	FBB-Business Plan 2014	§ 53 GO Abghs
Bd. 97	13.03.2019	Geschäftsordnung für die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH in der Fassung vom 15.02.2016	§ 53 GO Abghs
Bd. 98	13.03.2019	Geschäftsweisung für die Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 07.12.2012	§ 53 GO Abghs
Bd. 99	19.03.2019	Präsentation zum FBB-Businessplan 2016	§ 53 GO Abghs
Bd. 100	19.03.2019	Protokolle der Sitzungen der FBB-Geschäftsführung 2014 bis 2016	§ 53 GO Abghs
Bd. 101	26.03.2019	Schreiben der Fa. Bosch Sicherheitssysteme GmbH an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 31.05.2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 102	27.03.2019	Protokolle der Sitzungen der FBB-Geschäftsführung 2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 103	27.03.2019	Protokolle der Sitzungen der FBB-Geschäftsführung vom 01.01.2018 bis zum 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 104	16.04.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ 2014 bis 2018 – Teil 1	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 105	16.04.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ 2014 bis 2018 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 106	16.04.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ 2014 bis 2018 – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 107	16.04.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ 2014 bis 2018 – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 108	16.04.2019	„OFK“-Protokolle 2016/17 sowie „STK“-Protokolle 2017/18	§ 53 GO Abghs
Bd. 109	16.05.2019	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 110	16.05.2019	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 111	16.05.2019	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 111a	15.08.2019	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Ergänzung: Zeitraum seit dem 28.06.2018 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 111b	15.08.2019	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Ergänzung: Zeitraum seit dem 28.06.2018 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 111c	06.09.2019	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Ergänzung: Zeitraum seit dem 28.06.2018 – Teil 3	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 112	16.05.2019	Grundverträge und Vertragsänderungen zwischen der FBB GmbH und dem Projektsteuerer WSP	§ 53 GO Abghs
Bd. 112a	06.09.2019	Grundverträge und Vertragsänderungen zwischen der FBB GmbH und dem Projektsteuerer WSP – Ergänzende Nachübersendung	§ 53 GO Abghs
Bd. 113	13.06.2019	Bericht der internen Revision 2016-027/-031 „Sicherstellung und Stärkung der Bauherrnfunktion“ vom 05.05.2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 114	06.08.2019	Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH zu Ursachen der Kostensteigerung von Planung und Bau des Zusatzterminals T2 (vormals TI-E)	§ 53 GO Abghs
Bd. 115	06.08.2019	Schreiben des Deutschen Instituts für Bautechnik (DIBT) vom 25.08.2018 betreffend die Dübelthematik im brandschutzrelevanten Bereich	grds. offen
Bd. 116	06.08.2019	Protokolle des Präsidialausschusses der FBB GmbH seit dem 01.07.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 117	06.08.2019	Sämtliche Protokolle und Aufzeichnungen des Lenkungskreises BOA, Baurecht, Brandschutz, Auflagen von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 118	06.08.2019	Sämtliche Protokolle und Aufzeichnungen des Lenkungskreises BOA, Baurecht, Brandschutz, Auflagen von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 119	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 147	§ 53 GO Abghs
Bd. 120	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 148	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 121	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 149	§ 53 GO Abghs
Bd. 122	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 150	§ 53 GO Abghs
Bd. 123	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 151	§ 53 GO Abghs
Bd. 124	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 152 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 125	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 152 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 126	26.08.2019	Vorbereitende Unterlagen und Präsentationen zu den Aufsichtsratssitzungen der FBB seit dem 28.06.2018 – AR 152 – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 127	30.08.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle des Lenkungskreises IBN – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 128	30.08.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle des Lenkungskreises IBN – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 129	30.08.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle des Lenkungskreises IBN – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 130	30.08.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle des Lenkungskreises IBN – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 131	06.09.2019	Entscheidungen der Europäischen Kommission in Sachen Finanzierung des BER vom 19.12.2012 und vom 03.08.2016	VS-Vertraulich
Bd. 131a	27.09.2019	Mitteilungen der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission i.S. EU-Notifizierungsverfahren in den Jahren 2012 und 2016 – Teil 1	VS-Vertraulich

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 131b	27.09.2019	Mitteilungen der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission i.S. EU-Notifizierungsverfahren in den Jahren 2012 und 2016 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 132	06.09.2019	Grundverträge und Vertragsänderungen zwischen der FBB und Bosch, Siemens, Caverion, Rud. Otto Meyer Technik und Imtech seit 2012	§ 53 GO Abghs
Bd. 133	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 134	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 135	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 136	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 137	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 138	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 6	§ 53 GO Abghs
Bd. 139	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 7	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 140	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 8	§ 53 GO Abghs
Bd. 141	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 9	§ 53 GO Abghs
Bd. 142	12.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 10	§ 53 GO Abghs
Bd. 143	12.09.2019	Prüfpläne der TÜV Rheinland Industrie Service GmbH (TIS) seit 2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 144	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 11	§ 53 GO Abghs
Bd. 145	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 12	§ 53 GO Abghs
Bd. 146	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 13	§ 53 GO Abghs
Bd. 147	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 14	§ 53 GO Abghs
Bd. 148	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 15	§ 53 GO Abghs
Bd. 149	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 16	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 150	19.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 17	§ 53 GO Abghs
Bd. 150a	22.11.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 17a (Nachlieferung)	§ 53 GO Abghs
Bd. 151	19.09.2019	Detaillierte Bauphasenplanung des Regierungs-flughafens zwischen BlmA FBB seit 2016	§ 53 GO Abghs
Bd. 152	19.09.2019	Behinderungsanzeigen der TÜV Rheinland Industrie Service GmbH (TIS) seit 2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 153	27.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 18	§ 53 GO Abghs
Bd. 154	27.09.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 19	§ 53 GO Abghs
Bd. 155	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 20	§ 53 GO Abghs
Bd. 156	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 21	§ 53 GO Abghs
Bd. 157	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 22	§ 53 GO Abghs
Bd. 158	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 23	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 159	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 24	§ 53 GO Abghs
Bd. 160	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 25	§ 53 GO Abghs
Bd. 161	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 26	§ 53 GO Abghs
Bd. 162	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 27	§ 53 GO Abghs
Bd. 163	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 28	§ 53 GO Abghs
Bd. 164	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 29	§ 53 GO Abghs
Bd. 165	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 30	§ 53 GO Abghs
Bd. 166	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 31	§ 53 GO Abghs
Bd. 167	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 32	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 168	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 33	§ 53 GO Abghs
Bd. 169	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 34	§ 53 GO Abghs
Bd. 170	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 35	§ 53 GO Abghs
Bd. 171	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 36	§ 53 GO Abghs
Bd. 172	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 37	§ 53 GO Abghs
Bd. 173	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 38	§ 53 GO Abghs
Bd. 174	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 39	§ 53 GO Abghs
Bd. 175	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 40	§ 53 GO Abghs
Bd. 176	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 41	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 177	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 42	§ 53 GO Abghs
Bd. 178	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 43	§ 53 GO Abghs
Bd. 179	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 44	§ 53 GO Abghs
Bd. 180	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 45	§ 53 GO Abghs
Bd. 181	09.10.2019	Sämtliche Monatsberichte der Objektüberwachung zum gegenwärtigen Leistungsstand von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 46	§ 53 GO Abghs
Bd. 182	18.10.2019	Unterlagen der FBB, die PWC zur Verfügung gestellt wurden, zur Erstellung des Gutachtens Ursachen-ermittlung der Kostensteigerung Terminal 2 im Projekt 4 des Ausbauprogramms BER	§ 53 GO Abghs
Bd. 183	18.10.2019	Machbarkeitsstudie des Bundesamts für Bauwesen zu Risiken der Trassenverlegung bei laufendem Betrieb des Flughafens SXF/alten Terminals des Flughafens SXF	§ 53 GO Abghs
Bd. 184	18.10.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle bzgl. Termintracking von Restleistungen der Fa.Bosch und der R.O.M. – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 185	18.10.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle bzgl. Termintracking von Restleistungen der Fa.Bosch und der R.O.M – Teil 2	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 186	18.10.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle des Lenkungskreises BOA, Baurecht, Brandschutz, Auflagen von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 187	18.10.2019	Sämtliche Aufzeichnungen und Protokolle des Lenkungskreises BOA, Baurecht, Brandschutz, Auflagen von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 188	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 189	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 6	§ 53 GO Abghs
Bd. 190	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 7	§ 53 GO Abghs
Bd. 191	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 8	§ 53 GO Abghs
Bd. 192	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 9	§ 53 GO Abghs
Bd. 193	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 10	§ 53 GO Abghs
Bd. 194	18.10.2019	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 11	§ 53 GO Abghs
Bd. 195	05.11.2019	Sämtliche monatliche Statusberichte der Objekt- bzw. Generalplaner zur Planung im Rahmen des Projekts BER (Berichterstattung zum Planungs-fortschritt) von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 196	05.11.2019	Sämtliche monatliche Statusberichte der Objekt- bzw. Generalplaner zur Planung im Rahmen des Projekts BER (Berichterstattung zum Planungs-fortschritt) von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 2	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 197	05.11.2019	Sämtliche monatliche Statusberichte der Objekt- bzw. Generalplaner zur Planung im Rahmen des Projekts BER (Berichterstattung zum Planungs-fortschritt) von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 198	05.11.2019	Sämtliche monatliche Statusberichte der Objekt- bzw. Generalplaner zur Planung im Rahmen des Projekts BER (Berichterstattung zum Planungs-fortschritt) von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 199	05.11.2019	Sämtliche monatliche Statusberichte der Objekt- bzw. Generalplaner zur Planung im Rahmen des Projekts BER (Berichterstattung zum Planungs-fortschritt) von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 200	05.11.2019	Sämtliche monatliche Statusberichte der Objekt- bzw. Generalplaner zur Planung im Rahmen des Projekts BER (Berichterstattung zum Planungs-fortschritt) von April 2014 bis Mai 2019 – Teil 6	§ 53 GO Abghs
Bd. 201	07.11.2019	Sämtliche Unterlagen und Korrespondenzen bezüglich Auftragsübernahmen und wahrgenommener Aufträge der Fa. beton & rohrbau 2.0 GmbH am BER – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 202	07.11.2019	Sämtliche Unterlagen und Korrespondenzen bezüglich Auftragsübernahmen und wahrgenommener Aufträge der Fa. beton & rohrbau 2.0 GmbH am BER – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 203	07.11.2019	Die dem Projektsteuerungsvertrag in der Fassung vom 17.09.2004 zugrundeliegenden Vergabe-unterlagen mit der Cronauer Beratung Planung, beratende Ingenieure GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 204	15.11.2019	Sämtliche Verträge bzgl. Generalunternehmer T2 / Errichtung Gepäckförderlage T2 / Schüßler Plan / ARGE_ATP Frankfurt sowie Status-berichte T2 und Mängel- und Behinderungs-anzeigen T2	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 205	11.12.2019	Führungshandbuch in seiner jeweils gültigen Fassung seit 11/2018 / Funktionsprofile in ihrer jeweils gültigen Fassung seit 11/2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 206	10.01.2020	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Ergänzung: Zeitraum seit dem 28.06.2018 – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 207	10.01.2020	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland über die Abnahme des FGT sowie des Piers Nord und Süd – Ergänzung: Zeitraum seit dem 28.06.2018 – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 208	10.01.2020	Protokolle der Sitzungen der Geschäftsführung seit dem 28.06.2018 sowie Protokolle der Sitzungen des Steuerkreises Geschäftsführung	§ 53 GO Abghs
Bd. 209	10.01.2020	Protokolle der Sitzungen des Projektausschusses, des Finanz- und Prüfungsausschusses einschließlich aller Anlagen seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 210	17.01.2020	Sämtliche Verträge der Fa. BIB Brendel Ingenieure GmbH mit der FBB seit 2013	§ 53 GO Abghs
Bd. 211	30.01.2020	Schriftverkehr im Zusammenhang mit dem dauerhaften Verbleib des Protokollbereichs im Interims-Regierungsterminal zwischen FBB und Bund	VS-NfD
Bd. 212	30.01.2020	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 12: Seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 213	20.02.2020	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 13: Ergänzung: Protokolle zwischen dem 28.06.2018 und dem 14.03.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 214	20.02.2020	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 14: Ergänzung: Weitere Anlagen seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 215	20.02.2020	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 15: Ergänzung: Weitere Anlagen seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 216	20.02.2020	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 16: Ergänzung: Weitere Anlagen seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 217	20.02.2020	Protokolle der Sitzungen des „LK Bau“ ab März 2014 – Teil 17: Ergänzung: Weitere Anlagen seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 218	28.02.2020	Sämtliche Protokolle bzw. Wochenberichte des AK Sprinkler und der Task Force Sprinkler seit 2016 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 219	11.03.2020	Sämtliche Protokolle bzw. Wochenberichte des AK Sprinkler und der Task Force Sprinkler seit 2016 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 220	12.06.2020	Das insolvenzrechtliche Gutachten der Kanzlei Heuking	VS-Vertraulich
Bd. 221	11.12.2020	Entgeltordnungen der FBB für ihre Flughäfen seit 2011, inkl. der dazugehörigen Genehmigungsbescheide und Begründung der zuständigen Behörden der Länder BB	grds. offen
Bd. 222	18.12.2020	Sämtliche Protokolle des AR, des Projektausschusses sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses der FBB zzgl. vorbereitender Unterlagen seit dem 23.05.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 223	18.12.2020	Die Schreiben des Bauordnungsamtes des Landkreises Dahme-Spreewald an die FBB vom 28.04.2020 und vom 23.07.2020	grds. offen
Bd. 224	18.12.2020	Freigabebescheinigung des TÜVAnzeige der FBB zur anstehenden Nutzungsaufnahme des Fluggastterminals Fertigstellungsanzeige der FBB mit Erklärung und Bescheinigungen	§ 53 GO Abghs
Bd. 225a	06.01.2021	Konsultationsunterlagen zur Entgeltordnung 2020 des BER nach dem LuftVG	VS-Vertraulich

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 225b	06.01.2021	Studie/Begutachtung des Prüfungsunternehmens Mazar vom 28.8.2020 über die Luftverkehrs-entgelte und Erlösplanung	VS-NfD
Bd. 226	08.01.2021	Zuarbeit der Flughafengesellschaft zur Beantwortung der kleinen Anfrage Abghs-Drs. 18/25856	grds, offen
Bd. 227	08.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses im Zeitraum vom 23.05.2019 bis 31.12.2019 – Teil 1	§ 53 GO Abghs
Bd. 228	08.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses im Zeitraum vom 23.05.2019 bis 31.12.2019 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 229	08.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses im Zeitraum vom 23.05.2019 bis 31.12.2019 – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 230	08.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses im Zeitraum vom 23.05.2019 bis 31.12.2019 – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 231	22.01.2021	Stellungnahme des Ausbaus-Fachbereich TA an die Geschäftsführung bzgl. des Gutachtens der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers GmbH zu Kostensteigerungen am Terminal 2	VS-NfD
Bd. 232	22.01.2021	Monatliche Statusberichte des übergeordneten Sachverständigen des TÜV Rheinland – hier: Seit dem 23.05.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 233	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 1	§ 53 GO Abghs

I	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 234	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 2	§ 53 GO Abghs
Bd. 235	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 3	§ 53 GO Abghs
Bd. 236	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 4	§ 53 GO Abghs
Bd. 237	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 5	§ 53 GO Abghs
Bd. 238	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 6	§ 53 GO Abghs
Bd. 239	22.01.2021	Sitzungsunterlagen und Protokolle des Aufsichtsrats sowie des Finanz- und Prüfungsausschusses – hier: Seit dem 23.05.2019 – Teil 7	§ 53 GO Abghs
Bd. 240	11.02.2021	Dokumentation aller Aktenzeichen aus dem Tag- und Nachtschutzgebiet, nebst Antragsdatum, Versand-datum und Anspruchsermittlung	VS-NfD

II	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	11.09.2018	Teilnehmerliste der Sitzung des Koalitions- ausschusses am 13.06.2018	grds. offen

III	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	16.10.2018	Schriftliche, mündliche und Kleine Anfragen der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages	grds. offen
Bd. 2	16.10.2018	Schriftliche, mündliche und Kleine Anfragen der 19. Wahlperiode des Deutschen Bundestages	grds. offen
Bd. 3	16.10.2018	Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages mit Bezug zum BER seit der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 4	13.02.2019	Protokollnotizen des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages mit Bezug zum BER seit der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 4a	23.08.2019	Protokollnotizen des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages mit Bezug zum BER seit der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2018	grds. offen
Bd. 5	14.02.2019	Protokollnotizen des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages mit Bezug zum BER seit der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 6	18.02.2019	Protokollnotizen des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Deutschen Bundestages seit der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 7	03.04.2019	Protokollnotizen des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages seit der 18. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 7a	09.10.2019	Protokolle des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages aus der 19. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs

IV	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	08.11.2018	Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder (Hinweise für die auf Veranlassung Berlins gewählten oder entsandten Mitglieder von Aufsichtsorganen in Unternehmen, an denen das Land Berlin beteiligt ist)	grds. offen
Bd. 2	08.11.2018	Kompendium zu den Rechtsgrundlagen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	grds. offen
Bd. 3	08.11.2018	Presseschau hinsichtlich der Aufsichtsratssitzung vom 07.02.2017	grds. offen
Bd. 4	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 07.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 5	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 01.03.2017 und 06.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 6	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 17.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 7	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 22.05.2017	VS-Vertraulich
Bd. 8	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 07.07.2017	VS-Vertraulich
Bd. 9	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 15.09.2017	VS-Vertraulich
Bd. 10	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 17.11.2017	VS-Vertraulich
Bd. 11	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 15.12.2017	VS-Vertraulich
Bd. 12	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 02.03.2018	VS-Vertraulich

IV	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 13	08.11.2018	Unterlagen zur Sitzung des AR am 04.05.2018	VS-Vertraulich
Bd. 14	08.11.2018	Schulung der Berliner Mitglieder des AR am 09.08.2017	VS-Vertraulich
Bd. 15	08.11.2018	Rechtsgrundlagen, Jahresplanung 2017, Kontaktdaten, Wirtschaftsplan 2017, Nutzung digitaler Datenraum	VS-Vertraulich
Bd. 16	08.11.2018	Kompendium zu den Rechtsgrundlagen der FBB GmbH	VS-Vertraulich
Bd. 17	08.11.2018	Onboarding Finanzen Staatssekretär G. Woop / Mai 2017	VS-Vertraulich
Bd. 18	08.11.2018	Sonstige Vermerke	VS-Vertraulich
Bd. 19	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 13.07.2018	VS-Vertraulich
Bd. 20	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 31.08.2018	VS-Vertraulich
Bd. 21	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 30.11.2018	VS-Vertraulich
Bd. 22	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 25.01.2019	VS-Vertraulich
Bd. 23	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 08.03.2019	VS-Vertraulich
Bd. 24	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 17.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 25	18.07.2019	Unterlagen zur Sitzung des AR am 24.05.2019	VS-Vertraulich

IV	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 26	18.07.2019	Unterlagen zum Präsidialausschuss vom 17.10.2018	VS-Vertraulich
Bd. 27	18.07.2019	Unterlagen zur Referentenrunde von 07-18 bis 05-19	VS-Vertraulich
Bd. 28	18.07.2019	Vermerke	VS-Vertraulich
Bd. 29	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 17.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 30	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 24.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 31	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 05.08.2019	VS-Vertraulich
Bd. 32	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 27.09.2019	VS-Vertraulich
Bd. 33	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 29.11.2019	VS-Vertraulich
Bd. 34	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 19.03.2020	VS-Vertraulich
Bd. 35	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 30.03.2020	VS-Vertraulich
Bd. 36	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 29.04.2020	VS-Vertraulich
Bd. 37	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 15.05.2020	VS-Vertraulich
Bd. 38	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 10.07.2020	VS-Vertraulich
Bd. 39	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 28.08.2020	VS-Vertraulich

IV	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 40	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 09.10.2020	VS-Vertraulich
Bd. 41	16.03.2021	Unterlagen zur Sitzung des AR am 27.11.2020	VS-Vertraulich

V	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	21.11.2018	Wortprotokolle des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode ("BER"), soweit nicht Verschlussachen	§ 53 GO Abghs
Bd. 2	21.11.2018	Als „VS-Vertraulich“ eingestufte Teile der Wortprotokolle des 1. UntA der 17. WP ("BER")	VS-Vertraulich
Bd. 3	13.11.2018	Kleine/Mündliche/Schriftliche Anfragen beim Abgeordnetenhaus von Berlin betreffend den „BER“	grds. offen
Bd. 4	04.12.2018	Unterlagen des Ausschusses Europa- und Bundesangelegenheiten, Medien der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 4a	03.09.2019	Unterlagen des Ausschusses Europa- und Bundesangelegenheiten, Medien der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2018	grds. offen
Bd. 5	04.12.2018	Unterlagen des Ausschusses Stadtentwicklung und Wohnen der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 5a	03.09.2019	Unterlagen des Ausschusses Stadtentwicklung und Wohnen der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2018	grds. offen
Bd. 6	04.12.2018	Unterlagen des Ausschusses Umwelt, Verkehr, Klimaschutz der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 6a	03.09.2019	Unterlagen des Ausschusses Umwelt, Verkehr, Klimaschutz der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2019	grds. offen
Bd. 7	04.12.2018	Unterlagen des Ausschusses Wirtschaft, Energie, Betriebe der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 8	04.12.2018	Offene Vorgänge des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode	grds. offen

V	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 8a	29.01.2019	Vertrauliche Vorgänge des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 8b	29.01.2019	Offene Protokolle des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 8c	29.01.2019	Vertrauliche Protokolle des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 8d -	29.01.2019	Dokumente des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“	VS-Vertraulich
Bd. 8e	03.09.2019	Offene Protokolle des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2018	grds. offen
Bd. 8f	03.12.2020	Offene Protokolle und Vorgänge des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 23.05.2019	grds. offen
Bd. 8g	03.12.2020	Vertrauliche Protokolle und Vorgänge des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 23.05.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 8h	04.12.2020	Dokumente des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“ – Ergänzung: Seit dem 23.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 9	04.12.2018	Unterlagen des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling der 18. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 9a	08.02.2019	Dokumente des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling der 18. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“	VS-Vertraulich
Bd. 9b	02.09.2019	Unterlagen des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling der 18. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 9c	02.09.2019	Dokumente des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling der 18. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“ – Ergänzung: Seit dem 28.06.2019	VS-Vertraulich

V	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 9d	30.11.2020	Unterlagen des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling der 18. Wahlperiode – Weitere Ergänzung: Seit dem 23.05.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 9e	30.11.2020	Dokumente des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling der 18. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“ – Ergänzung: Seit dem 23.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 10	06.02.2019	Unterlagen des Ausschusses für Bau, Wohnen und Verkehr der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 11	06.02.2019	Unterlagen des Ausschusses für Europa- und Bundesangelegenheiten, Medien der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 12	06.02.2019	Unterlagen des Ausschusses für Gesundheit und Soziales der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 13	06.02.2019	Unterlagen des Ausschusses für Inneres, Sicherheit und Ordnung der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 14	06.02.2019	Unterlagen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 15	06.02.2019	Unterlagen des Ausschusses für Wirtschaft, Forschung und Technologie der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 16	06.02.2019	Offene Vorgänge des Hauptausschusses der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 16a	08.02.2019	Vertrauliche Vorgänge des Hauptausschusses der 17. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 16b	08.02.2019	Offene Protokolle des Hauptausschusses der 17. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 16c	08.02.2019	Vertrauliche Protokolle des Hauptausschusses der 17. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 16d	08.02.2019	Dokumente des Hauptausschusses der 17. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“	VS-Vertraulich

V	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 17	08.02.2019	Unterlagen des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling der 17. Wahlperiode	§ 53 GO Abghs
Bd. 17a	08.02.2019	Dokumente des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling der 17. Wahlperiode mit der Einstufung „VS-Vertraulich“	VS-Vertraulich

VI	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	20.11.2018	Zuarbeit zu zwei Voten in Zusammenarbeit mit SenKultEuropa zur Vorbereitung der AR-Sitzung vom 17.11.2017	§ 53 GO Abghs

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	21.11.2018	Umlaufverfahren AR vom 18.03.2014	VS-Vertraulich
Bd. 2	21.11.2018	AR 11.04.2014 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 3	21.11.2018	AR 11.04.2014 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 4	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 11.04.2014	VS-Vertraulich
Bd. 5	21.11.2018	FPA 13.05.2014	VS-Vertraulich
Bd. 6	21.11.2018	a.o. AR 02.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 7	21.11.2018	FPA 26.06. und AR 30.06.14 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 8	21.11.2018	FPA 26.06. und AR 30.06.14 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 9	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 30.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 10	21.11.2018	AR 19.09.2014	VS-Vertraulich
Bd. 11	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 19.09.2014	VS-Vertraulich
Bd. 12	21.11.2018	FPA 01.12.14, PA 05.12.14, AR 12.12.14 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 13	21.11.2018	FPA 01.12.14, PA 05.12.14, AR 12.12.14 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 14	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 12.12.2014	VS-Vertraulich
Bd. 15	21.11.2018	AR 20.02.15	VS-Vertraulich
Bd. 16	21.11.2018	PA 06.03.15, FPA 12.03.15, AR 13.03.15 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 17	21.11.2018	PA 06.03.15, FPA 12.03.15, AR 13.03.15 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 18	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 13.03.15	VS-Vertraulich
Bd. 19	21.11.2018	FPA 29.04.15 (TOP 4.1)	VS-Vertraulich
Bd. 20	21.11.2018	FPA 29.04.15, PA 30.04.15	VS-Vertraulich
Bd. 21	21.11.2018	PA 24.06.15, FPA 22.06.15, AR 03.07.15	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 22	21.11.2018	FPA 22.06.15, AR 03.07.15 (TOP 4.1)	VS-Vertraulich
Bd. 23	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 03.07.15	VS-Vertraulich
Bd. 24	21.11.2018	PA 17.08. & 18.09., FPA 04.& 21.09., AR 25.09.15 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 25	21.11.2018	PA 17.08. & 18.09., FPA 04.& 21.09., AR 25.09.15 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 26	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 25.09.15	VS-Vertraulich
Bd. 27	21.11.2018	Umlaufverfahren AR 16.10.15	VS-Vertraulich
Bd. 28	21.11.2018	PA 11.12.15, FPA 30.11.15, AR 18.12.15 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 29	21.11.2018	AR 18.12.15 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 30	21.11.2018	Controllingbericht zu AR 18.12.15	VS-Vertraulich
Bd. 31	21.11.2018	Aufsichtsrats FBS, 16.12.11 bis 31.01.12	VS-Vertraulich
Bd. 32	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 01.02.12 bis 20.04.12, inkl. 1. Teil AR 20.04.12	VS-Vertraulich
Bd. 33	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 20.04.12, inkl. 2. Teil AR 20.04.12	VS-Vertraulich
Bd. 34	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 20.04.12 bis 10.06.12, inkl. 3. Teil AR 20.04.12	VS-Vertraulich
Bd. 35	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.06.12 bis 21.06.12	VS-Vertraulich
Bd. 36	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.06.12, inkl. 1. Teil AR 22.06.12	VS-Vertraulich
Bd. 37	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.06.12 bis 29.06.12, inkl. 2. Teil AR 22.06.12	VS-Vertraulich
Bd. 38	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 29.06.12 bis 16.08.12, inkl. 1. Teil AR 16.08.12	VS-Vertraulich
Bd. 39	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 16.08.12, inkl. 2. Teil AR 16.08.12	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 40	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 17.08.12 bis 07.09.12, inkl. 1. Teil AR 07.09.12	VS-Vertraulich
Bd. 41	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.09.12, inkl. 2. Teil AR 07.09.12	VS-Vertraulich
Bd. 42	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.09.12 bis 11.10.12	VS-Vertraulich
Bd. 43	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.10.12 bis 01.11.12, inkl. 1. Teil AR 01.11.12	VS-Vertraulich
Bd. 44	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 01.11.12 bis 06.11.12, inkl. 2. Teil AR 01.11.12	VS-Vertraulich
Bd. 45	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 06.11.12 bis 06.12.12	VS-Vertraulich
Bd. 46	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.12.12, inkl. 1. Teil AR	VS-Vertraulich
Bd. 47	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.12.12, inkl. 2. Teil AR 07.12.12	VS-Vertraulich
Bd. 48	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.12.12, inkl. 3. Teil AR 07.12.12	VS-Vertraulich
Bd. 49	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.12.12 bis 16.01.13, inkl. AR 16.01.13	VS-Vertraulich
Bd. 50	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 17.01.13 bis 13.02.13	VS-Vertraulich
Bd. 51	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.02.13, inkl. AR 13.02.13	VS-Vertraulich
Bd. 52	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.02.13 bis 07.03.13	VS-Vertraulich
Bd. 53	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.03.13, inkl. 1. Teil AR 08.03.13	VS-Vertraulich
Bd. 54	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.03.13, inkl. 2. Teil AR 08.03.13	VS-Vertraulich
Bd. 55	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.03.13 bis 12.04.13, inkl. 1. Teil AR 12.04.13	VS-Vertraulich
Bd. 56	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.04.13, inkl. 2. Teil AR 12.04.13	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 57	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.04.13, inkl. 3. Teil AR 12.04.13	VS-Vertraulich
Bd. 58	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.04.13 bis 03.06.13, inkl. AR 08.05.13	VS-Vertraulich
Bd. 59	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 04.06.13, inkl. 1. Teil AR 04.06.13	VS-Vertraulich
Bd. 60	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 01.11.13 bis 13.12.13	VS-Vertraulich
Bd. 61	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.12.13, inkl. 1. Teil AR 13.12.13	VS-Vertraulich
Bd. 62	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.12.13, inkl. 2. Teil AR 13.12.13	VS-Vertraulich
Bd. 63	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.12.13 bis 10.02.14, inkl. 3. Teil AR 13.12.13	VS-Vertraulich
Bd. 64	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.02.14 bis 06.04.14	VS-Vertraulich
Bd. 65	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.04.14 bis 10.04.14	VS-Vertraulich
Bd. 66	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.04.14, inkl. 1. Teil AR 11.04.14	VS-Vertraulich
Bd. 67	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.04.14, inkl. 2. Teil AR 11.04.14	VS-Vertraulich
Bd. 68	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.04.14, inkl. 3. Teil AR 11.04.14	VS-Vertraulich
Bd. 69	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.04.14 bis 10.06.14	VS-Vertraulich
Bd. 70	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.06.14 bis 30.06.14, inkl. 1. Teil AR 30.06.14	VS-Vertraulich
Bd. 71	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 30.06.14, inkl. 2. Teil AR 30.06.14	VS-Vertraulich
Bd. 72	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 01.07.14 bis 31.07.14	VS-Vertraulich
Bd. 73	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 01.08.14 bis 17.09.14, inkl. PA 21.08.14 und 1. Teil PA 17.09.14	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 74	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 17.09.14 bis 19.09.14, inkl. 2. Teil PA 17.09.14 und 1. Teil AR 19.09.14	VS-Vertraulich
Bd. 75	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 19.09.14, inkl. 2. Teil AR 19.09.14	VS-Vertraulich
Bd. 76	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 19.09.14 bis 10.10.14, inkl. 3. Teil AR 19.09.14	VS-Vertraulich
Bd. 77	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.10.14 bis 19.11.14	VS-Vertraulich
Bd. 78	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 20.11.14 bis 12.12.14	VS-Vertraulich
Bd. 79	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.12.14, inkl. 1. Teil AR 12.12.14	VS-Vertraulich
Bd. 80	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.12.14, inkl. 2. Teil AR 12.12.14	VS-Vertraulich
Bd. 81	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.12.14, inkl. 3. Teil AR 12.12.14	VS-Vertraulich
Bd. 82	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 12.12.14 bis 16.02.15	VS-Vertraulich
Bd. 83	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 17.02.15 bis 03.03.15, inkl. AR 20.02.15	VS-Vertraulich
Bd. 84	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 04.03.15 bis 12.03.15	VS-Vertraulich
Bd. 85	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.03.15, inkl. 1. Teil AR 13.03.15	VS-Vertraulich
Bd. 86	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.03.15, inkl. 2. Teil AR 13.03.15	VS-Vertraulich
Bd. 87	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.03.15 bis 02.04.15, inkl. 3. Teil AR 13.03.15	VS-Vertraulich
Bd. 88	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 03.04.15 bis 30.04.15	VS-Vertraulich
Bd. 89	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 30.04.15 bis 15.05.15, inkl. PA 30.04.15	VS-Vertraulich
Bd. 90	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 16.05.15 bis 23.06.15	VS-Vertraulich
Bd. 91	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 24.06.15 bis 02.07.15	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 92	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 03.07.15, inkl. 1. Teil AR 03.07.15	VS-Vertraulich
Bd. 93	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 03.07.15, inkl. 2. Teil AR 03.07.15	VS-Vertraulich
Bd. 94	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 03.07.15 bis 10.07.15, inkl. 3. Teil AR 03.07.15	VS-Vertraulich
Bd. 95	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 11.07.15 bis 15.07.15	VS-Vertraulich
Bd. 96	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 16.07.15 bis 31.07.15	VS-Vertraulich
Bd. 97	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 01.08.15 bis 09.04.15, inkl. PA 17.08.15	VS-Vertraulich
Bd. 98	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 04.09.15, inkl. 1. Teil FPA 04.09.15	VS-Vertraulich
Bd. 99	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 04.09.15 bis 25.09.15, inkl. 1. Teil FPA 04.09.15	VS-Vertraulich
Bd. 100	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 25.09.15, inkl. 1. Teil AR 25.09.15	VS-Vertraulich
Bd. 101	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 25.09.15, inkl. 2. Teil AR 25.09.15	VS-Vertraulich
Bd. 102	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 25.09.15 bis 12.11.15, inkl. 3. Teil AR 25.09.15	VS-Vertraulich
Bd. 103	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 13.11.15 bis 19.11.15	VS-Vertraulich
Bd. 104	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 19.11.15 bis 30.11.15, inkl. 1. Teil FPA 30.11.15	VS-Vertraulich
Bd. 105	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 19.11.15 bis 30.11.15, inkl. 2. Teil FPA 30.11.15	VS-Vertraulich
Bd. 106	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 15.12.15 bis 17.12.15	VS-Vertraulich
Bd. 107	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 18.12.15, inkl. 1. Teil AR 18.12.15	VS-Vertraulich
Bd. 108	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 18.12.15, inkl. 2. Teil AR 18.12.15	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 109	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 18.12.15, inkl. 3. Teil AR 18.12.15	VS-Vertraulich
Bd. 110	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 18.12.15 bis 09.02.16	VS-Vertraulich
Bd. 111	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 10.02.16 bis 15.02.16	VS-Vertraulich
Bd. 112	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 15.02.16, inkl. 1. Teil AR 15.02.16	VS-Vertraulich
Bd. 113	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 15.02.16 bis 20.02.16, inkl. 2. Teil AR 15.02.16	VS-Vertraulich
Bd. 114	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 21.02.16 bis 07.03.16	VS-Vertraulich
Bd. 115	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.03.16 bis 15.03.16	VS-Vertraulich
Bd. 116	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 16.03.16 bis 21.04.16	VS-Vertraulich
Bd. 117	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.04.16, inkl. PräsiA 22.04.16	VS-Vertraulich
Bd. 118	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.04.16, inkl. 1. Teil AR 22.04.16	VS-Vertraulich
Bd. 119	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.04.16, inkl. 2. Teil AR 22.04.16	VS-Vertraulich
Bd. 120	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.04.16, inkl. 3. Teil AR 22.04.16	VS-Vertraulich
Bd. 121	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 22.04.16 bis 07.06.16, inkl. PA 30.05.16	VS-Vertraulich
Bd. 122	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.06.16 bis 08.07.16	VS-Vertraulich
Bd. 123	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.07.16, inkl. 1. Teil AR 08.07.16	VS-Vertraulich
Bd. 124	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.07.16, inkl. 2. Teil AR 08.07.16	VS-Vertraulich
Bd. 125	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.07.16 bis 24.08.16	VS-Vertraulich
Bd. 126	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 25.08.16 bis 06.10.16	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 127	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.10.16, inkl. PräsiA 07.10.16, PA und FPA ohne TN RBm	VS-Vertraulich
Bd. 128	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.10.16, inkl. 1. Teil AR 07.10.16	VS-Vertraulich
Bd. 129	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.10.16, inkl. 2. Teil AR 07.10.16	VS-Vertraulich
Bd. 130	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.10.16 bis 01.12.16	VS-Vertraulich
Bd. 131	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, inkl. PA 21.11.16, FPA 25.11.16	VS-Vertraulich
Bd. 132	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 02.12.16, inkl. 1. Teil AR 02.12.16	VS-Vertraulich
Bd. 133	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 02.12.16, inkl. 2. Teil AR 02.12.16	VS-Vertraulich
Bd. 134	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 02.12.16 bis 07.02.17	VS-Vertraulich
Bd. 135	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.02.17, inkl. 1. Teil AR 07.02.17	VS-Vertraulich
Bd. 136	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 07.02.17 bis 14.02.17, inkl. 2. Teil AR 07.02.17	VS-Vertraulich
Bd. 137	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 15.02.17 bis 01.03.17, inkl. PräsiA 22.02.17, AR 01.03.17	VS-Vertraulich
Bd. 138	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 02.03.17 bis 07.03.17, inkl. AR 06.03.17	VS-Vertraulich
Bd. 139	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 08.03.17 bis 17.03.17, inkl. 1. Teil AR 17.03.17 ohne TN RBm	VS-Vertraulich
Bd. 140	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 17.03.17, inkl. 2. Teil AR 17.03.17 ohne TN RBm	VS-Vertraulich
Bd. 141	21.11.2018	Aufsichtsrat FBB, 17.03.17, inkl. 3. Teil AR 17.03.17 ohne TN RBm	VS-Vertraulich
Bd. 142	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBS 31.05.2012 bis 31.08.2012	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 143	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 01.09.2012 bis 20.03.2014	VS-Vertraulich
Bd. 144	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBS 07.12.2011 bis 30.05.2012	VS-Vertraulich
Bd. 145	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 31.03.2014 bis 20.07.2014	VS-Vertraulich
Bd. 146	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 21.07.2014 bis 07.12.2014	VS-Vertraulich
Bd. 147	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 08.12.2014 bis 18.06.2015	VS-Vertraulich
Bd. 148	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 19.06.2015 bis 24.07.2015	VS-Vertraulich
Bd. 149	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 25.07.2015 bis 15.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 150	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 16.01.2016 bis 01.07.2016	VS-Vertraulich
Bd. 151	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 02.07.2016 bis 14.07.2016	VS-Vertraulich
Bd. 152	21.11.2018	Gesellschafterversammlung FBB 15.07.2016 bis 13.02.2016	VS-Vertraulich
Bd. 153	06.12.2018	Rechtsgutachten der Kanzlei Hengeler-Müller vom 04.06.2013	VS-Vertraulich
Bd. 154	21.12.2018	PA 08.02., FPA 12.02., AR 15.02.16	VS-Vertraulich
Bd. 155	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 15.02.16	VS-Vertraulich
Bd. 156	21.12.2018	PräsA, AR 11.03.16, PA 21.03.16	VS-Vertraulich
Bd. 157	21.12.2018	PA 11.04., FPA 15.04., PräsA, AR 22.04.16 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 158	21.12.2018	AR 22.04.16 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 159	21.12.2018	AR 22.04.16 – Anlagen zu TOP 4.1	VS-Vertraulich
Bd. 160	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 22.04.16	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 161	21.12.2018	PA 30.05.16, 27.06.16, FPA 29.06.16, AR, PräsA 08.07.16	VS-Vertraulich
Bd. 162	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 08.07.16	VS-Vertraulich
Bd. 163	21.12.2018	PA 26.09.16, FPA 04.10.16, AR, PräsA 07.10.16 (bis einschl. TOP 3.5)	VS-Vertraulich
Bd. 164	21.12.2018	AR 07.10.16 (ab TOP 4.1)	VS-Vertraulich
Bd. 165	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 07.10.16	VS-Vertraulich
Bd. 166	21.12.2018	PA 21.11.16, FPA 25.11.16, AR 02.12.16 (bis einschl. TOP 4.1)	VS-Vertraulich
Bd. 167	21.12.2018	AR 02.12.16 (ab TOP 4.2)	VS-Vertraulich
Bd. 168	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 02.12.16	VS-Vertraulich
Bd. 169	21.12.2018	AR 23.01.17 (ausgefallen), PA 27.01.17 (ausgefallen), AR 07.02.17	VS-Vertraulich
Bd. 170	21.12.2018	AR 01.03.17, fortgesetzt am 06.03.17	VS-Vertraulich
Bd. 171	21.12.2018	a.o. AR 01.03.17	VS-Vertraulich
Bd. 172	21.12.2018	P.A. 10.03.2017, FPA 13.03.17, PräsA & AR 17.03.17 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 173	21.12.2018	AR 17.03.17 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 174	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 17.03.17	VS-Vertraulich
Bd. 175	21.12.2018	PräsA 03. & 22.05.17	VS-Vertraulich
Bd. 176	21.12.2018	PA 12.05.17, FPA 15.05.17, AR 22.05.17 – Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 177	21.12.2018	AR 22.5.17 – Teil 2	VS-Vertraulich
Bd. 178	12.12.2018	AR 22.5.17, TOP 5.1, FBB Konzern, FBB GmbH, BFG, FEW, FAP, Bezugsbericht, Geschäftsbericht	VS-Vertraulich
Bd. 179	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 22.05.17	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 180	21.12.2018	AR Umlauf 29.06.17, FPA 03.07.17, PräsA/AR 07.07.17	VS-Vertraulich
Bd. 181	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 07.07.17	VS-Vertraulich
Bd. 182	21.12.2018	PräsA 16.08.17	VS-Vertraulich
Bd. 183	21.12.2018	FPA 17.08.17, PA 08.09.17, FPA 11.09.17, PräsA & AR (bis TOP 2.3.) 15.09.17	VS-Vertraulich
Bd. 184	21.12.2018	AR 15.09.17 (ab TOP 2.4)	VS-Vertraulich
Bd. 185	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 15.09.17	VS-Vertraulich
Bd. 186	21.12.2018	PräsA 19.10.17	VS-Vertraulich
Bd. 187	21.12.2018	PA 10.11.17, FPA 13.11.17 AR (außer TOP 3-7) & PräsA 17.11.17	VS-Vertraulich
Bd. 188	21.12.2018	AR (TOP 3-7) 17.11.17	VS-Vertraulich
Bd. 189	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 17.11.17	VS-Vertraulich
Bd. 190	21.12.2018	PräsA & FPA 15.12.17, PräsA 17.01.18	VS-Vertraulich
Bd. 191	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 15.12.17	VS-Vertraulich
Bd. 192	21.12.2018	PräsA 06.02.18, PA 23.02.18	VS-Vertraulich
Bd. 193	21.12.2018	FPA 26.02.18, AR 02.02.18	VS-Vertraulich
Bd. 194	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 02.03.18	VS-Vertraulich
Bd. 195	21.12.2018	PräsA 02.03.18 & 19.04.18	VS-Vertraulich
Bd. 196	21.12.2018	AR 04.05.2018 (TOP 5.1) 04.05.18, FBB Konzern, FBB GmbH, BFG, FEW, FAA Bezugsberichte, Geschäftsberichte	VS-Vertraulich
Bd. 197	21.12.2018	Controllingbericht zu AR 04.05.18	VS-Vertraulich
Bd. 198	21.12.2018	FPA 02.05.2018, PräsA/AR 04.05.18, PA 27.04.18	VS-Vertraulich
Bd. 199	21.12.2018	Zwischenberichtserstattung – Bankenmeeting 13.05.15	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 200	21.12.2018	Vorlage für den Bürgerschaftsausschuss 20.05.16	VS-Vertraulich
Bd. 201	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 11.12.2011 bis 15.01.2012	VS-Vertraulich
Bd. 202	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 16.01.2012 bis 31.01.2012	VS-Vertraulich
Bd. 203	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 01.02.2012 bis 16.02.2012	VS-Vertraulich
Bd. 204	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 16.02.2012 bis 29.02.2012	VS-Vertraulich
Bd. 205	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 01.03.2012 bis 10.04. 2012	VS-Vertraulich
Bd. 206	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 11.04.2012 bis 09.05.2012	VS-Vertraulich
Bd. 207	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 09.05.2012 bis 14.04.2012	VS-Vertraulich
Bd. 208	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 14.05.2012 bis 22.05.2012	VS-Vertraulich
Bd. 209	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 23.05.2012 bis 07.06.2012	VS-Vertraulich
Bd. 210	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 08.06.2012 bis 18.06.2012	VS-Vertraulich
Bd. 211	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 19.06.2012 bis 03.07.2012	VS-Vertraulich
Bd. 212	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 07.05.2012 bis 20.06.2012	VS-Vertraulich
Bd. 213	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 20.06.2012 bis 04.07.2012	VS-Vertraulich
Bd. 214	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 03.07.2012 bis 03.07.2012	VS-Vertraulich
Bd. 215	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 04.07.2012 bis 20.07.2012	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 216	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 21.07.2012 bis 14.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 217	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 14.08.2012 bis 19.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 218	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 20.08.2012 bis 29.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 219	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 29.08.2012 bis 10.09.2012	VS-Vertraulich
Bd. 220	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 11.09.2012 bis 12.09.2012	VS-Vertraulich
Bd. 221	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 13.09.2012 bis 18.09.2012	VS-Vertraulich
Bd. 222	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 19.09.2012 bis 22.10.2012	VS-Vertraulich
Bd. 223	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 23.10.2012 bis 22.11.2012	VS-Vertraulich
Bd. 224	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 23.11.2012 bis 10.12.2012	VS-Vertraulich
Bd. 225	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 11.12.2012 bis 07.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 226	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 08.01.2013 bis 14.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 227	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 14.01.2013 bis 22.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 228	21.12.2018	BBI Planung, LEP, LEP FS, 23.01.2013 bis 23.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 229	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 20.01.2013 bis 31.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 230	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.02.2013 bis 20.02.2013	VS-Vertraulich
Bd. 231	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 21.02.2013 bis 28.02.2013	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 232	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.03.2013 bis 31.03.2013	VS-Vertraulich
Bd. 233	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.04.2013 bis 12.04.2013	VS-Vertraulich
Bd. 234	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 13.04.2013 bis 08.05.2013	VS-Vertraulich
Bd. 235	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 09.05.2013 bis 05.06.2013	VS-Vertraulich
Bd. 236	21.12.2018	BER Planung, LEP, LEP FS, 06.06.2013 bis 29.07.2013	VS-Vertraulich
Bd. 237	21.12.2018	Hinweise des Bundesrechnungshofs an den Gesellschafter Bund vom 30.04.2018	VS-Vertraulich
Bd. 238	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 30.07.2013 bis 31.08.2013	VS-Vertraulich
Bd. 239	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.09.2013 bis 04.10.2013	VS-Vertraulich
Bd. 240	13.03.2019	BER Planung – Sonderband I zu Nachtflugregelungen – 13.05.2013 bis 30.09.2013	VS-Vertraulich
Bd. 241	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 05.10.2013 bis 31.10.2013	VS-Vertraulich
Bd. 242	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.11.2013 bis 30.11.2013	VS-Vertraulich
Bd. 243	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.12.2013 bis 31.01.2014	VS-Vertraulich
Bd. 244	13.03.2019	BER Planung – Sonderband II zu Nachtflugregelungen – 01.10.2013 bis 31.01.2014	VS-Vertraulich
Bd. 245	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.02.2014 bis 28.02.2014	VS-Vertraulich
Bd. 246	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.03.2014 bis 19.03.2014	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 247	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 20.03.2014 bis 25.03.2014	VS-Vertraulich
Bd. 248	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 26.03.2014 bis 23.04.2014	VS-Vertraulich
Bd. 249	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 24.04.2014 bis 06.05.2014	VS-Vertraulich
Bd. 250	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 07.05.2014 bis 15.05.2014	VS-Vertraulich
Bd. 251	13.03.2019	BER Planung – Sonderband III zu Nachtflugregelungen – 01.02.2014 bis 08.05.2015	VS-Vertraulich
Bd. 252	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 16.05.2014 bis 27.05.2014	VS-Vertraulich
Bd. 253	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 28.05.2014 bis 19.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 254	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 20.06.2014 bis 26.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 255	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 26.06.2014 bis 14.07.2014	VS-Vertraulich
Bd. 256	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 14.07.2014 bis 25.08.2014	VS-Vertraulich
Bd. 257	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 26.08.2014 bis 19.09.2014	VS-Vertraulich
Bd. 258	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 20.09.2014 bis 30.10.2014	VS-Vertraulich
Bd. 259	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.11.2014 bis 10.12.2014	VS-Vertraulich
Bd. 260	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 11.12.2014 bis 14.01.2015	VS-Vertraulich
Bd. 261	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 15.01.2015 bis 28.02.2015	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 262	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.03.2015 bis 20.04.2015	VS-Vertraulich
Bd. 263	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 21.04.2015 bis 25.05.2015	VS-Vertraulich
Bd. 264	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 26.05.2015 bis 12.06.2015	VS-Vertraulich
Bd. 265	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 13.06.2015 bis 23.07.2015	VS-Vertraulich
Bd. 266	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 24.07.2015 bis 19.08.2015	VS-Vertraulich
Bd. 267	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 20.08.2015 bis 20.09.2015	VS-Vertraulich
Bd. 268	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 21.09.2015 bis 30.09.2015	VS-Vertraulich
Bd. 269	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.10.2015 bis 27.10.2015	VS-Vertraulich
Bd. 270	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 27.10.2015 bis 25.11.2015	VS-Vertraulich
Bd. 271	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 26.11.2015 bis 20.12.2015	VS-Vertraulich
Bd. 272	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 21.12.2015 bis 13.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 273	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 14.01.2016 bis 21.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 274	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 21.01.2016 bis 16.02.2016	VS-Vertraulich
Bd. 275	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 17.02.2016 bis 15.03.2016	VS-Vertraulich
Bd. 276	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 16.03.2016 bis 13.04.2016	VS-Vertraulich
Bd. 277	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 14.04.2016 bis 30.04.2016	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 278	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.05.2016 bis 17.05.2016	VS-Vertraulich
Bd. 279	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 17.05.2016 bis 08.06.2016	VS-Vertraulich
Bd. 280	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 09.06.2016 bis 27.06.2016	VS-Vertraulich
Bd. 281	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 28.06.2016 bis 18.07.2016	VS-Vertraulich
Bd. 282	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 19.07.2016 bis 04.08.2016	VS-Vertraulich
Bd. 283	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 05.08.2016 bis 31.08.2016	VS-Vertraulich
Bd. 284	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 01.09.2016 bis 29.09.2016	VS-Vertraulich
Bd. 285	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 29.09.2016 bis 22.10.2016	VS-Vertraulich
Bd. 286	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 23.10.2016 bis 01.12.2016	VS-Vertraulich
Bd. 287	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 02.12.2016 bis 20.01.2017	VS-Vertraulich
Bd. 288	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 21.01.2017 bis 01.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 289	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 02.02.2017 bis 08.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 290	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 08.02.2017 bis 23.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 291	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 23.02.2017 bis 08.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 292	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 09.03.2017 bis 24.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 293	13.03.2019	BER Planung, LEP, LEP FS, 25.03.2017 bis 07.04.2017	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 294	13.03.2019	FBB – FinA 18.04.2012; AR 20.04.2012	VS-Vertraulich
Bd. 295	13.03.2019	FBB – a.o. AR & ProjektA 16.05.2012; a.o. FinA 24.05.2012	VS-Vertraulich
Bd. 296	13.03.2019	FBB – FinA 20.06.2012; AR 22.06.2012	VS-Vertraulich
Bd. 297	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 22.06.2012	VS-Vertraulich
Bd. 298	13.03.2019	FBB – FinA 10.08.2012; AR 16.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 299	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 16.08.2012 – Teil I	VS-Vertraulich
Bd. 300	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 16.08.2012 – Teil II	VS-Vertraulich
Bd. 301	13.03.2019	FBB – FinA 05.09.2012; AR 14.09.2012	VS-Vertraulich
Bd. 302	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 14.09.2012	VS-Vertraulich
Bd. 303	13.03.2019	FBB – 17.10.2012; AR 01.11.2012	VS-Vertraulich
Bd. 304	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 01.11.2012	VS-Vertraulich
Bd. 305	13.03.2019	FBB – FinA 01.11.2012; AR 07.12.2012	VS-Vertraulich
Bd. 306	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 07.12.2012	VS-Vertraulich
Bd. 307	13.03.2019	FBB – AR 16.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 308	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 16.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 309	13.03.2019	FBB – Umlaufverfahren 05.02.2013; FinA 08.02.2013; AR 13.02.2013	VS-Vertraulich
Bd. 310	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 13.02.2013 – Teil I	VS-Vertraulich
Bd. 311	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 13.02.2013 – Teil II	VS-Vertraulich
Bd. 312	13.03.2019	FBB – FinA 06.03.2013; AR 08.03.2013	VS-Vertraulich
Bd. 313	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 08.03.2013	VS-Vertraulich
Bd. 314	13.03.2019	FBB – FinA 10.04.2013; AR 12.04.2013	VS-Vertraulich
Bd. 315	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 12.04.2013	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 316	13.03.2019	FBB – AR 08.05.2013; FinA 10.06.2013; AR 12.06.2013	VS-Vertraulich
Bd. 317	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 08.5.2013	VS-Vertraulich
Bd. 318	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 12.06.2013	VS-Vertraulich
Bd. 319	13.03.2019	FBB – FinA 12.08.2013; AR 16.08.2013; a.o. AR 27.09.2013	VS-Vertraulich
Bd. 320	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 16.08.2013 – Teil I	VS-Vertraulich
Bd. 321	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 16.08.2013 – Teil II	VS-Vertraulich
Bd. 322	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 27.09.2013	VS-Vertraulich
Bd. 323	13.03.2019	FBB – FinA 21.10.2013; AR 23.10.2013	VS-Vertraulich
Bd. 324	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 23.10.2013 – Teil I	VS-Vertraulich
Bd. 325	13.03.2019	Controllingbericht zu AR 23.10.2013 – Teil II	VS-Vertraulich
Bd. 326	13.03.2019	FPA 06.07.2018, PräsA / AR 13.07.2018	VS-Vertraulich
Bd. 327	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 03.01.2011 bis 12.07.2012	VS-Vertraulich
Bd. 328	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 13.07.2012 bis 31.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 329	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 01.09.2012 bis 22.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 330	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 23.01.2013 bis 22.08.2013	VS-Vertraulich
Bd. 331	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 23.08.2013 bis 10.05.2014	VS-Vertraulich
Bd. 332	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 11.05.2014 bis 31.05.2014	VS-Vertraulich
Bd. 333	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 01.06.2014 bis 26.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 334	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 26.06.2014 bis 09.09.2014	VS-Vertraulich
Bd. 335	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 10.09.2014 bis 15.10.2014	VS-Vertraulich
Bd. 336	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 16.10.2014 bis 20.11.2014	VS-Vertraulich
Bd. 337	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 21.11.2014 bis 27.11.2014	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 338	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 27.11.2014 bis 12.12.2014	VS-Vertraulich
Bd. 339	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 13.12.2014 bis 20.01.2015	VS-Vertraulich
Bd. 340	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 21.01.2015 bis 22.01.2015	VS-Vertraulich
Bd. 341	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 23.01.2015 bis 11.03.2015	VS-Vertraulich
Bd. 342	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 12.03.2015 bis 22.04.2015	VS-Vertraulich
Bd. 343	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 23.04.2015 bis 22.06.2015	VS-Vertraulich
Bd. 344	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 23.06.2015 bis 14.07.2015	VS-Vertraulich
Bd. 345	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 15.07.2015 bis 15.08.2015	VS-Vertraulich
Bd. 346	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 16.08.2015 bis 31.10.2015	VS-Vertraulich
Bd. 347	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 01.11.2015 bis 31.12.2015	VS-Vertraulich
Bd. 348	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 01.01.2016 bis 18.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 349	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 19.01.2016 bis 21.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 350	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 22.01.2016 bis 17.12.2016	VS-Vertraulich
Bd. 351	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 18.02.2016 bis 18.05.2016	VS-Vertraulich
Bd. 352	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 19.05.2016 bis 13.06.2016	VS-Vertraulich
Bd. 353	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 14.06.2016 bis 30.06.2016	VS-Vertraulich
Bd. 354	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 01.07.2016 bis 04.08.2016	VS-Vertraulich
Bd. 355	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 05.08.2016 bis 29.11.2016	VS-Vertraulich
Bd. 356	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 30.11.2016 bis 26.01.2017	VS-Vertraulich
Bd. 357	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 27.01.2017 bis 23.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 358	13.03.2019	FBB-Finanzierung, 24.02.2017 bis 27.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 359	16.09.2019	FBB – Gesellschafterversammlungen 03/2012 bis 10/2013	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 360	16.09.2019	FBB – Gesellschafterversammlungen 02/2014 bis 12/2014	VS-Vertraulich
Bd. 361	16.09.2019	FBB – Gesellschafterversammlungen 03/2015 bis 09/2015	VS-Vertraulich
Bd. 362	16.09.2019	FBB – Gesellschafterversammlungen 10/2015 bis 18.05.2016	VS-Vertraulich
Bd. 363	16.09.2019	FBB – Gesellschafterversammlungen 14.07.2016 bis 07.07.2017	VS-Vertraulich
Bd. 364	16.09.2019	FBB – Gesellschafterversammlungen 18.08.2017 bis 06.02.2018	VS-Vertraulich
Bd. 365	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.01.2011 bis 14.12.2011	VS-Vertraulich
Bd. 366	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 09.01.2012 bis 15.05.2012	VS-Vertraulich
Bd. 367	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 21.06.2012 bis 30.06.2012	VS-Vertraulich
Bd. 368	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.07.2012 bis 39.07.2012	VS-Vertraulich
Bd. 369	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.08.2012 bis 19.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 370	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 20.08.2012 bis 31.08.2012	VS-Vertraulich
Bd. 371	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 03.09.2012 bis 17.09.2012	VS-Vertraulich
Bd. 372	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 18.09.2012 bis 30.11.2012	VS-Vertraulich
Bd. 373	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.12.2012 bis 31.12.2012	VS-Vertraulich
Bd. 374	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.01.2012 bis 31.01.2013	VS-Vertraulich
Bd. 375	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.02.2013 bis 26.03.2013	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 376	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 04.04.2013 bis 24.05.2013	VS-Vertraulich
Bd. 377	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 27.05.2013 bis 31.07.2013	VS-Vertraulich
Bd. 378	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 07.03.2012 bis 18.03.2012	VS-Vertraulich
Bd. 379	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 20.12.2012 bis 04.02.2013	VS-Vertraulich
Bd. 380	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 11.02.2013 bis 27.07.2013	VS-Vertraulich
Bd. 381	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.08.2013 bis 30.09.2013	VS-Vertraulich
Bd. 382	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.10.2012 bis 31.10.2013	VS-Vertraulich
Bd. 383	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 01.11.2013 bis 27.11.2013	VS-Vertraulich
Bd. 384	16.09.2019	Angelegenheiten des Gesellschafters, 28.11.2013 bis 20.12.2013	VS-Vertraulich
Bd. 385	16.09.2019	Controllingbericht zu AR 13.07.2018	VS-Vertraulich
Bd. 386	16.09.2019	PA 23.08.2018; FPA 27.08.2018; PräsA & AR 31.08.2018	VS-Vertraulich
Bd. 387	16.09.2019	Controllingbericht zu AR 31.08.2018	VS-Vertraulich
Bd. 388	16.09.2019	PA 23.11.2018; FPA 26.11.2018; PräsA 30.11.2018; AR 30.11.2018	VS-Vertraulich
Bd. 389	16.09.2019	Controllingbericht zu AR 30.11.2018	VS-Vertraulich
Bd. 390	16.09.2019	PräsA 25.01.2019	VS-Vertraulich
Bd. 391	16.09.2019	PA 01.03.2019; FPA 04.03.2019 (Teil 1); PräsA 08.03.2019; AR 08.03.2019 (Teil 2)	VS-Vertraulich
Bd. 392	16.09.2019	FPA 04.03.2019 (Teil 2); AR 08.03.2019 (Teil 2)	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 393	16.09.2019	Controllingbericht zu AR 08.03.2019	VS-Vertraulich
Bd. 394	16.09.2019	AR Fortbildung FBB 15. & 16.03.2019	VS-Vertraulich
Bd. 395	16.09.2019	PräsA 10.05.2019; PA 10.05.2019; FPA 13.05.2019; PräsA 17.05.2019; AR 17.05.2019 (Teil 1)	VS-Vertraulich
Bd. 396	16.09.2019	AR 17.05.2019 (Teil 2)	VS-Vertraulich
Bd. 397	16.09.2019	AR 17.05.2019 (Jahresabschluss zu TOP 3.1)	VS-Vertraulich
Bd. 398	16.09.2019	Controllingbericht zu 17.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 399	16.09.2019	AR 24.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 400	16.09.2019	Controllingbericht zu AR 24.05.2019	VS-Vertraulich
Bd. 401	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.01.2014 bis 31.01.2014	VS-Vertraulich
Bd. 402	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.02.2014 bis 25.02.2014	VS-Vertraulich
Bd. 403	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 26.02.2014 bis 18.03.2014	VS-Vertraulich
Bd. 404	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 20.03.2014 bis 09.04.2014	VS-Vertraulich
Bd. 405	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 24.07.2014 bis 15.09.2014	VS-Vertraulich
Bd. 406	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 10.04.2014 bis 30.04.2014	VS-Vertraulich
Bd. 407	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 02.05.2014 bis 17.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 408	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 15.01.2015 bis 13.02.2015	VS-Vertraulich
Bd. 409	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 18.02.2015 bis 14.04.2015	VS-Vertraulich
Bd. 410	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 22.04.2015 bis 12.05.2015	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 411	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 13.05.2015 bis 19.06.2015	VS-Vertraulich
Bd. 412	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 23.06.2015 bis 31.08.2015	VS-Vertraulich
Bd. 413	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 06/2015 bis 04/2017	VS-Vertraulich
Bd. 414	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.09.2015 bis 20.11.2015	VS-Vertraulich
Bd. 415	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.10.2015 bis 16.11.2015	VS-Vertraulich
Bd. 416	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 11/2015 bis 06/2016	VS-Vertraulich
Bd. 417	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 17.11.2015 bis 01.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 418	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 05.01.2016 bis 31.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 419	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.02.2016 bis 19.02.2016	VS-Vertraulich
Bd. 420	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 22.02.2016 bis 20.04.2016	VS-Vertraulich
Bd. 421	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 21.04.2016 bis 18.05.2016	VS-Vertraulich
Bd. 422	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 19.05.2016 bis 31.05.2016	VS-Vertraulich
Bd. 423	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 06/2016 bis 11/2017	VS-Vertraulich
Bd. 424	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.06.2016 bis 12.06.2016	VS-Vertraulich
Bd. 425	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 13.06.2016 bis 19.07.2016	VS-Vertraulich
Bd. 426	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 21.07.2016 bis 16.09.2016	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 427	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 23.09.2016 bis 09.11.2016	VS-Vertraulich
Bd. 428	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 10.11.2016 bis 17.11.2016	VS-Vertraulich
Bd. 429	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 18.11.2016 bis 11.01.2017	VS-Vertraulich
Bd. 430	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 12.01.2016 bis 06.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 431	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 06.02.2017 bis 21.02.2017	VS-Vertraulich
Bd. 432	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 22.02.2017 bis 13.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 433	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 14.03.2017 bis 28.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 434	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 24.03.2017 bis 31.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 435	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.04.2017 bis 02.05.2017	VS-Vertraulich
Bd. 436	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 03.05.2017 bis 26.06.2017	VS-Vertraulich
Bd. 437	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 03.07.2017 bis 31.08.2017	VS-Vertraulich
Bd. 438	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.09.2017 bis 07.09.2017	VS-Vertraulich
Bd. 439	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.09.2017 bis 30.09.2017	VS-Vertraulich
Bd. 440	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.10.2017 bis 31.10.2017	VS-Vertraulich
Bd. 441	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.11.2017 bis 30.11.2017	VS-Vertraulich
Bd. 442	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.12.2017 bis 31.12.2017	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 443	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 01.01.2018 bis 28.05.2018	VS-Vertraulich
Bd. 444	19.12.2019	Arbeitsgruppe FK 11.05.2015 bis 30.11.2015	VS-Vertraulich
Bd. 445	19.12.2019	Angelegenheit des Gesellschafters, 29.05.2018 bis 30.11.2018	VS-Vertraulich
Bd. 446	19.12.2019	Arbeitsgruppe FK 25.11.2015 bis 25.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 447	19.12.2019	Arbeitsgruppe FK 16.12.2015 bis 14.09.2016	VS-Vertraulich
Bd. 448	19.12.2019	Arbeitsgruppe FK 15.09.2016 bis 31.01.2017	VS-Vertraulich
Bd. 449	19.12.2019	Arbeitsgruppe FK 01.02.2017 bis 29.03.2017	VS-Vertraulich
Bd. 450	19.12.2019	Abgeordnetenhaus 11/2017 bis 01/2018	VS-Vertraulich
Bd. 451	19.12.2019	Abgeordnetenhaus 02/2018 bis 04/2018	VS-Vertraulich
Bd. 452	19.12.2019	Abgeordnetenhaus 05/2018	VS-Vertraulich
Bd. 453	19.12.2019	FBB TXL 1 – 27.04.2017 bis 25.07.2017	VS-Vertraulich
Bd. 454	19.12.2019	FBB TXL 2 – 02.08.2017 bis 27.09.2017	VS-Vertraulich
Bd. 455	19.12.2019	FBB TXL 3 – 03.10.2017 bis 26.10.2017	VS-Vertraulich
Bd. 456	19.12.2019	FBB TXL 4 – 06.11.2017 bis 12.07.2018	VS-Vertraulich
Bd. 457	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 06.02.2018	VS-Vertraulich
Bd. 458	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 06.02.2018 – Ergänzung: Nachbereitung	VS-Vertraulich
Bd. 459	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 16.02.2018	VS-Vertraulich
Bd. 460	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 26.02.2018	VS-Vertraulich
Bd. 461	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 19.03.2018	VS-Vertraulich
Bd. 462	19.12.2019	FBB – Gesellschaftergespräch 13.04.2018	VS-Vertraulich
Bd. 463	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 04.05.2018	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 464	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 04.05.2018 – Ergänzung: Protokoll	VS-Vertraulich
Bd. 465	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 06.06.2018	VS-Vertraulich
Bd. 466	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 26.06.2018	VS-Vertraulich
Bd. 467	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 05.07.2018	VS-Vertraulich
Bd. 468	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung Umlauf- beschluss Jahresabschlussprüfer 2018 / 05.09.2018	VS-Vertraulich
Bd. 469	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 19.12.2018	VS-Vertraulich
Bd. 470	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 12.02.2019	VS-Vertraulich
Bd. 471	19.12.2019	FBB – Gesellschaftertreffen Projektgesellschaft 20.02.2019	VS-Vertraulich
Bd. 472	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 18.03.2019	VS-Vertraulich
Bd. 473	19.12.2019	FBB – Gesellschafterversammlung 02.04.2019	VS-Vertraulich
Bd. 474	26.06.2020	Gesellschafterdarlehen, Anträge 2017 bis 2019, Vorlagen Hauptausschuss	VS-Vertraulich
Bd. 475	26.06.2020	FBB – Gesellschafter Jour Fixe 2018	VS-Vertraulich
Bd. 476	26.06.2020	FBB – Gesellschafter Jour Fixe 2019 (bis April 2019)	VS-Vertraulich
Bd. 477	26.06.2020	2018-11-23 Schreiben RegBm an BMin Scholz	VS-Vertraulich
Bd. 478	15.02.2021	PräsA-FBB 05.08.2019	VS-Vertraulich
Bd. 479	15.02.2021	AR-FBB 05.08.2019	VS-Vertraulich
Bd. 480	15.02.2021	AR-FBB 05.08.2019 - Controllingbericht PwC	VS-Vertraulich
Bd. 481	15.02.2021	PA-FBB 20.09., FPA-FBB 23.09., PräsA-FBB 27.09., AR-FBB 27.09.2019 (Fortsetzung am 18.10.2019) - Teil 1	VS-Vertraulich
Bd. 482	15.02.2021	PA-FBB 20.09., FPA-FBB 23.09., PräsA-FBB 18.10., AR-FBB 27.09.2019 (Fortsetzung am 18.10.2019) – Teil 2	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 483	15.02.2021	AR-FBB 27.09.2019 – Controllingbericht PwC	VS-Vertraulich
Bd. 484	15.02.2021	PräsA-FBB 04.11., PA-FBB 22.11., FPA-FBB 25.11.2019	VS-Vertraulich
Bd. 485	15.02.2021	PräsA/AR-FBB 29.11.2019	VS-Vertraulich
Bd. 486	15.02.2021	AR-FBB 29.11.2019 - Controllingbericht PwC	VS-Vertraulich
Bd. 487	15.02.2021	PräsA-FBB 27.01.2020	VS-Vertraulich
Bd. 488	15.02.2021	AR-FBB 30.01.2020 (Strategieklausur)	VS-Vertraulich
Bd. 489	15.02.2021	AR-FBB 30.01.2020 (Strategieklausur) – Controllingbericht PwC	VS-Vertraulich
Bd. 490	15.02.2021	AR-FBB Umlaufbeschluss 06.02.2020	VS-Vertraulich
Bd. 491	15.02.2021	PräsA-FBB 25.02.2020	VS-Vertraulich
Bd. 492	15.02.2021	PräsA-FBB 19.03.2020	VS-Vertraulich
Bd. 493	15.02.2021	FPA-AR 16.03., AR-FBB 19./20.03.2020	VS-Vertraulich
Bd. 494	15.02.2021	AR-FBB 19./20.03.2020 - Controllingbericht PwC	VS-Vertraulich
Bd. 495	15.02.2021	a.o. AR-FBB 30.03.2020	VS-Vertraulich
Bd. 496	15.02.2021	AR-FBB Umlaufbeschluss 31.03.2020	VS-Vertraulich
Bd. 497	15.02.2021	AR-FBB 29.04.2020	VS-Vertraulich
Bd. 498	15.02.2021	FPA-FBB 11.05., PräsA-FBB 15.05., AR-FBB 15.05.2020	VS-Vertraulich
Bd. 499	15.02.2021	AR-FBB 15.05.2020 – Controllingbericht Businessplan 2020	VS-Vertraulich
Bd. 500	15.02.2021	PräsA-FBB 12.06.2020	VS-Vertraulich
Bd. 501	15.02.2021	PräsA-FBB 10.07.2020	VS-Vertraulich
Bd. 502	15.02.2021	AR-FBB 10.07.2020	VS-Vertraulich
Bd. 503	15.02.2021	FPA-FBB 24.08., AR-FBB 28.08.2020	VS-Vertraulich

VII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 504	15.02.2021	PräsA-FBB 28.08.2020	VS-Vertraulich
Bd. 505	15.02.2021	FPA-FBB 05.10., AR-FBB 09.10.2020	VS-Vertraulich
Bd. 506	15.02.2021	PräsA-FBB 09.10.2020	VS-Vertraulich

VIII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	23.11.2018	Projekthandbuch BER – Stand 2014	§ 53 GO Abghs
Bd. 2	23.11.2018	Projekthandbuch BER – Stand 2015	§ 53 GO Abghs
Bd. 3	23.11.2018	Projekthandbuch BER – Stand 2016	§ 53 GO Abghs
Bd. 4	23.11.2018	Projekthandbuch BER – Stand 2017	§ 53 GO Abghs
Bd. 5	23.11.2018	Projekthandbuch BER – Stand 2018	§ 53 GO Abghs
Bd. 6	27.05.2019	Monatliche Statusberichte	§ 53 GO Abghs
Bd. 7	24.07.2019	Aktualisierte Projektbeteiligtenliste mit Stand 24.05.2019	§ 53 GO Abghs
Bd. 8	10.01.2020	Sämtliche Wochenberichte zur AG 06: Sicherheitsbeleuchtung und Sicherheitsstromversorgung des Projektsteuerers WSP seit 2017	VS-NfD

IX	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	25.02.2019	Bericht zur Überprüfung der Kalkulation der Luftverkehrsentsgelte BER 2018 vom 17. Februar 2017	VS-Vertraulich
Bd. 2	25.02.2019	Gutachten zu ausgewählten Fragen bei der Berechnung der entgeltrelevanten Kapital- und Kostenbasis der Berliner Flughäfen vom 25. Mai 2018	VS-Vertraulich
Bd. 3	03.09.2019	Methodisches Gutachten zur Berücksichtigung von im Bau befindlichen Infrastrukturen des BER für die entgeltrelevante Kostenbasis vom 11. Februar 2019	VS-Vertraulich
Bd. 4	03.09.2019	"Side Letter" zur Ergänzung des methodischen Gutachtens im Hinblick auf die Kosten des Terminals T1 am BER vom 18. Februar 2019	VS-Vertraulich

X	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	27.02.2019	Unterlagen zur 121. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 11.04.2014	VS-Vertraulich
Bd. 2	27.02.2019	Unterlagen zur 122. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 02.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 3	27.02.2019	Unterlagen zur 123. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 30.06.2014	VS-Vertraulich
Bd. 4	27.02.2019	Unterlagen zur 124. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 19.09.2014	VS-Vertraulich
Bd. 5	27.02.2019	Unterlagen zur 125. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 12.12.2014	VS-Vertraulich
Bd. 6	27.02.2019	Unterlagen zur 126. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 20.02.2015	VS-Vertraulich
Bd. 7	27.02.2019	Unterlagen zur 127. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 13.03.2015	VS-Vertraulich
Bd. 8	27.02.2019	Unterlagen zur 128. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 03.07.2015	VS-Vertraulich
Bd. 9	27.02.2019	Unterlagen zur 129. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 25.09.2015	VS-Vertraulich
Bd. 10	27.02.2019	Unterlagen zur 130. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 18.12.2015	VS-Vertraulich
Bd. 11	27.02.2019	Unterlagen zur 131. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 15.01.2016	VS-Vertraulich
Bd. 12	27.02.2019	Unterlagen zur 132. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 11.03.2016	VS-Vertraulich
Bd. 13	27.02.2019	Unterlagen zur 133. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 22.04.2016	VS-Vertraulich
Bd. 14	27.02.2019	Unterlagen zur 134. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 08.07.2016	VS-Vertraulich
Bd. 15	27.02.2019	Unterlagen zur 135. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 07.10.2016	VS-Vertraulich

X	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 16	27.02.2019	Unterlagen zur 136. Sitzung des Aufsichtsrates FBB am 02.12.2016	VS-Vertraulich
Bd. 17	27.02.2019	Ordner „Schlussbericht Externes Gutachten zur Überprüfung der Effektivität der bei der FBB bestehenden Controlling- und Berichts sowie der Auftragsvergabesysteme“	VS-Vertraulich
Bd. 18	27.02.2019	Ordner „Schreiben, Grundsatzvermerke, Sonstiges“	VS-Vertraulich
Bd. 19	27.02.2019	Ordner „Schallschutz, UA, Plenum, Umlaufbeschlüsse, Schriftverkehr Siegle“	VS-Vertraulich

XI	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	05.03.2019	Drucksachen der 6. Wahlperiode des Landtags Brandenburg mit Bezug zum BER	grds. offen
Bd. 2	05.03.2019	Gutachten der 6. Wahlperiode des Landtags Brandenburg mit Bezug zum BER	grds. offen
Bd. 3	05.03.2019	Informationen der 6. Wahlperiode des Landtags Brandenburg mit Bezug zum BER	grds. offen
Bd. 4	05.03.2019	Plenarprotokolle der 6. Wahlperiode des Landtags Brandenburg mit Bezug zum BER	grds. offen
Bd. 5	05.03.2019	Offene Protokolle des Sonderausschusses BER des Landtags Brandenburg der 5. und 6. Wahlperiode	grds. offen
Bd. 6	05.03.2019	Vertrauliche Protokolle des Sonderausschusses BER des Landtags Brandenburg der 5. und 6. Wahlperiode	VS-NfD
Bd. 7	19.11.2019	Vertrauliche Protokolle des Sonderausschusses BER des Landtags Brandenburg der 6. Wahlperiode – Ergänzung: Seit dem 28.06.2018	§ 53 GO Abghs

XII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	07.03.2019	Prüfungsunterlagen und Schriftverkehr zum BER	grds. offen

XIII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	29.03.2019	Kopie des Schreibens der unteren Bauaufsichts- behörde an die Flughafengesellschaft vom 10.11.2014	grds. offen

XIV	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	23.04.2019	Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 2	23.04.2019	Bericht über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2014 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 3	23.04.2019	Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2015 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 4	23.04.2019	Bericht über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2015 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	§ 53 GO Abghs
Bd. 5	23.04.2019	Bericht über die Sonderprüfung bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	§ 53 GO Abghs

XV	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	14.08.2020	Siemens AG Region OST Struktur BER VE 7.5	grds. offen

XVI	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	25.08.2020	Nachunternehmervertrag bzgl. des Bauvorhabens Starkstromanlagen Fluggastterminal BBI Vertrag vom 19.05.2009	§ 53 GO Abghs

XVII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	01.12.2020	Sitzungsprotokolle und Beschlüsse des Großen Dialogforums (Mitgliederversammlung) sowie der "AG Lärm" der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG DF) seit dem 01.01.2018	§ 53 GO Abghs

XVIII	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	21.12.2020	Schriftverkehr bzgl. BbgBO und Schreiben des Bauordnungsamtes vom 28.04.2020 und vom 23.07.2020	grds. offen

XIX	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	23.12.2020	Verwaltungsprozessakte Az. 6 A 1.17	VS-NfD
Bd. 2	23.12.2020	Verwaltungsprozessakte Az. 6 A 3.17	VS-NfD

XX	Eingang	Gegenstand	Status
Bd. 1	22.03.2021	Dokumentation zum Vollzug der Schallschutzauflagen zum 04.05.2020	§ 53 GO Abghs
Bd. 2	22.03.2021	Ergebnis Stichprobenkontrolle u.a.	§ 53 GO Abghs

XXI	Eingang	Gegenstand	Gegenstand	Status
Bd. 1	03.05.2021	Bericht an das Bundesfinanzierungsgremium nach § 88 Abs. 2 BHO zur wirtschaftlichen Lage der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH		VS-NfD

Anlage

Gutachten¹⁹⁷⁰

zur Zulässigkeit des Antrags der Fraktionen von CDU und FDP
auf eine zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags des
2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode („BER“)

I. Auftrag

Der Präsident des Abgeordnetenhauses von Berlin hat den Wissenschaftlichen Parlamentsdienst auf Grund einer Bitte des Rechtsausschusses mit der Erstellung eines Gutachtens zur Zulässigkeit des Antrags der Fraktionen der CDU und der FDP auf eine zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode (Abghs-Drs. 18/2735) beauftragt. Es sollen folgende Fragen geprüft werden:

- I. Anforderungen an eine Erweiterung des Untersuchungsauftrages eines Untersuchungsausschusses
 1. Inwieweit sind der grundsätzlich möglichen, nachträglichen Erweiterung des Untersuchungsauftrages von Untersuchungsausschüssen Grenzen dahingehend gesetzt, dass diese nicht zu de facto verfahrensbegleitenden Kontrollausschüssen werden?
 2. Inwieweit nimmt der Untersuchungsausschuss BER II vor diesem Hintergrund durch die hier beantragte erneute Erweiterung seines Untersuchungsauftrages (Drs. 18/2735) den Charakter eines verfahrensbegleitenden Kontrollausschusses an?
 3. Inwieweit nimmt der Untersuchungsausschuss BER II vor diesem

¹⁹⁷⁰ Rechtlicher Hinweis: Die Gutachten des Wissenschaftlichen Parlamentsdienstes sind urheberrechtlich geschützt. Die weitere Verarbeitung, Verbreitung oder Veröffentlichung – auch auszugsweise – ist nur unter Angabe der Quelle zulässig. Jede Form der kommerziellen Nutzung ist untersagt. Die Gutachten geben nicht die Auffassung des Abgeordnetenhauses, eines seiner Organe oder der Abgeordnetenhausverwaltung wieder. Sie liegen allein in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Leitung der Abteilung Wissenschaftlicher Dienst.

Hintergrund durch die hier beantragte erneute Erweiterung seines Untersuchungsauftrages (Drs. 18/2735) den Charakter eines verfahrensbegleitenden Kontrollausschusses an?

4. Muss eine Erweiterung des Untersuchungsauftrages eines Untersuchungsausschusses zwingend inhaltlicher Natur sein, oder kann sich diese lediglich auf eine entsprechende Ausdehnung des zu untersuchenden Zeitraumes beziehen?
5. Sind dementsprechende „Generalklauseln“ (wie die hier im Antrag aufgeführte) zulässig, welche den zu untersuchenden Zeitraum für Sachverhalte, die sich aus dem Einsetzungsbeschluss (Drs. 18/1191) sowie dem ersten Erweiterungsantrag (Drs. 18/1926) ergeben, bis zum Tag der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses von Berlin über den hier gegenständlichen Antrag, ausdehnen?

II. Inhaltliche Fragen zur Erweiterung des Untersuchungsauftrags

1. Welche der im Erweiterungsantrag (Drs. 18/2735) aufgeführten Einzelfragen entsprechen nicht den Anforderungen an das inhaltliche Bestimmtheitsgebot und dem Gebot der Ex-post-Kontrolle, oder berühren den verfassungsrechtlich geschützten Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung, und wären daher nicht von der Kontrollkompetenz des Untersuchungsausschusses gedeckt?
2. Stellen Sie bitte dar, inwieweit Sachverhalte, die nach dem gegenständlichen Erweiterungsantrag (Drs. 18/2735) zu behandeln sind, bereits durch den Einsetzungsbeschluss vom 28. Juni 2018 (Drs. 18/1191) sowie den ersten Erweiterungsantrag vom 23. Mai 2019 (Drs. 18/1926) des Untersuchungsausschusses Gegenstand waren. Inwieweit ist die Behandlung solcher Fragen oder Frageteile zulässig?

II. Gutachten

A. Begrenzung der Erweiterung eines Untersuchungsauftrages (Frage I. 1.)

Es ist davon auszugehen, dass die nachträgliche Erweiterung des Untersuchungsauftrages eines Untersuchungsausschusses durch einen Beschluss des Parlaments grundsätzlich zulässig ist (vgl. dazu auch das Gutachten des WPD vom 10. Juni 2014, S. 4 ff.).

Zu prüfen ist, inwieweit einer solchen Erweiterung Grenzen gesetzt sind, die verhindern, dass ein Untersuchungsausschuss zu einem Sonderausschuss wird, der in verfahrensbegleitender Weise laufende Vorgänge kontrolliert.

Die Zulässigkeit von Erweiterungsanträgen ist insoweit in gleicher Weise eingeschränkt wie bei den ursprünglichen Untersuchungsaufträgen. Die herrschende Meinung in Rechtsprechung und Literatur geht übereinstimmend davon aus, dass sich die Kontrollkompetenz eines Parlaments gegenüber der jeweiligen Regierung grundsätzlich nur auf bereits abgeschlossene Vorgänge bezieht. Das Prüfungsrecht des Parlaments umfasst nicht die Befugnis, in laufende Verhandlungen und Entscheidungsvorbereitungen einzugreifen.¹⁹⁷¹

Diese Einschränkung folgt aus dem Grundsatz der Gewaltenteilung (Artikel 20 Abs. 2 Satz 2 GG): Weil die Regierung nur für ihre eigenen Entscheidungen verantwortlich gemacht werden kann, muss ihr auch ein Bereich selbstständiger Entscheidungsgewalt zustehen. Parlamentarische Untersuchungen dürfen deshalb nur im Rahmen einer ex-post-Kontrolle durchgeführt werden. Im Stadium der Vorbereitung, Planung und Abwägung von Entscheidungen muss die dafür zuständige Exekutive frei von äußeren Einflussnahmen sein. Untersuchungsausschüsse zum Zweck verfahrensbegleitender oder vorbeugender Kontrolle sind unzulässig. Dem Parlament kommt nicht die Befugnis zu, die einzelnen Verfahrensschritte der Exekutive vor Erlass einer bestimmten Entscheidung zu untersuchen. Andernfalls würde die Untersuchung zur Mitbeteiligung führen.¹⁹⁷²

Fraglich könnte sein, ob diese Einschränkungen auch dann gelten, wenn die Untersuchung nicht die unmittelbare Landesverwaltung zum Gegenstand hat, sondern sich – wie hier –

¹⁹⁷¹ BVerfGE 67, 100, 139; 110, 199, 215; 124, 78, 121; Glauben/Brocker, Das Recht der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse in Bund und Ländern, 3. Aufl. 2016, S. 66 f.; Peters, Untersuchungsausschussrecht, 2. Aufl. 2020, S. 64 ff.; Wiefelspütz, Das Untersuchungsausschussgesetz, 2003, S. 70 f. m.w.N.

¹⁹⁷² BVerfGE 67, 100, 139; 110, 199, 215; 124, 78, 121.

schwerpunktmäßig auf eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft, die „Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH“ (FBB) bezieht, an der das Land Berlin als einer von drei Gesellschaftern beteiligt ist. Denkbar wäre, dass eine solche formell privatwirtschaftliche Tätigkeit des Staates ein weiterreichendes Untersuchungsrecht des Parlaments zur Folge haben könnte.

Rechtsprechung und Literatur bewerten dies – soweit ersichtlich – jedoch nicht anders als die unmittelbare Staatsverwaltung. Dafür spricht, dass sich die parlamentarische Kontrolle grundsätzlich auf jegliche Staatstätigkeit erstreckt, auch soweit sie sich privater Unternehmensformen bedient.¹⁹⁷³ Hinzu kommt, dass im Fall der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH alle drei Gesellschafter Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts, mithin staatliche Organisationseinheiten sind.¹⁹⁷⁴ Sachliche Gründe für eine abweichende Behandlung des parlamentarischen Kontrollrechts sind jedenfalls für den hier zu beurteilenden Sachverhalt nicht ersichtlich.

Entscheidend für die Beurteilung der Abgeschlossenheit der mit dem hier zu behandelnden Erweiterungsantrag der Minderheit „nachgeschobenen“ Sachverhalte ist demnach die Frage, ob die Untersuchung zur Vorabkontrolle der einzelnen Handlungsschritte der Exekutive und damit zu einer Mitbeteiligung am Regierungshandeln führen könnte.¹⁹⁷⁵

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Zulässigkeit des Erweiterungsantrags unter dem Gesichtspunkt der Abgeschlossenheit ist das Datum des hier noch ausstehenden entsprechenden Plenarbeschlusses.¹⁹⁷⁶

B. Bewertung des Erweiterungsantrags (Frage I. 2.)

Zu erörtern ist, ob der hier zu prüfende Erweiterungsantrag unter Berücksichtigung der oben dargestellten Kriterien als zulässig anzusehen ist, oder ob er eine unzulässige verfahrensbegleitende Kontrolle zum Inhalt hat.

¹⁹⁷³ Vgl. Glauben/Brocker (Fn. 1), S. 127, unter Hinweis auf NWVerfGH, NVwZ-RR 2009, S. 41, 43; BayVerfGH, NVwZ 2007, S. 204, 206; vgl. weiter Glauben, in: Bonner Kommentar zum Grundgesetz, Stand 2020, Art. 44 Rn. 65 m.w.N.

¹⁹⁷⁴ Die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sind die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland (vgl. www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php).

¹⁹⁷⁵ BadWürttStGH, Urteil vom 26. Juli 2007 – GR 2/07, Rn. 96, juris.de.

¹⁹⁷⁶ Vgl. dazu BayVerfGH, NVwZ 1986, S. 822, 825.

Der Erweiterungsantrag hat Berichte, Nutzungsfreigaben sowie Pläne und sonstige Daten zum Gegenstand. Er enthält auch eine zeitliche Begrenzung für die Untersuchung, nämlich den Tag der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses über den Antrag als Stichdatum. Damit soll erkennbar eine fortlaufende verfahrensbegleitende Kontrolle ausgeschlossen werden. Allerdings bilden die Untersuchungsgegenstände Teile des fortlaufenden Prozesses der Planung und Fertigstellung des Flughafens BER. Auch ein solches langfristiges und mehrstufiges Verfahren kann aber nicht gänzlich der parlamentarischen Kontrolle entzogen sein. Entscheidend für die Zulässigkeit der Untersuchung ist in solchen Fällen, ob abgrenzbare Tatbestände vorliegen. Dies kann auch bei einzelnen Verfahrensschritten der Fall sein, wenn sie als in sich geschlossene Vorgänge eingeschätzt werden können, die unabhängig von abschließenden Entscheidungen oder Endpunkten eines Planungsprozesses bestehen.¹⁹⁷⁷ Soweit die Gegenstände des Erweiterungsantrags solche im Zeitpunkt der Beschlussfassung durch das Plenum bereits abgeschlossene Vorgänge betreffen, liegen sie noch innerhalb der Grenzen einer zulässigen ex-post-Kontrolle. Da dies hier weitgehend gegeben ist, erhält der 2. Untersuchungsausschuss der 18. WP durch den zweite Erweiterungsantrag nicht die Funktion eines verfahrensbegleitenden Kontrollausschusses.

Dabei ist nicht zu verkennen, dass eine Vorgehensweise des Parlaments, die jeden als eigenständig zu bewertenden Planungsschritt einer Kontrolle unterzieht, theoretisch geeignet ist, die Entscheidungsfreiheit der Exekutive zu tangieren. Bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte wäre daher zu erwägen, ob eine ständige, womöglich kurz hintereinander erfolgende Erweiterung von Untersuchungsgegenständen durch neue Anträge einen unzulässigen Missbrauch des parlamentarischen Untersuchungsrechts darstellt. Im vorliegenden Fall jedoch wurde der 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode durch Beschluss vom 28. Juni 2018 (Drs. 18/1191) eingesetzt. Eine erste Erweiterung wurde 2019 beantragt (Drs. 18/1894 vom 14. Mai 2019). Der zweite Erweiterungsantrag erfolgte erst ein Jahr später (Drs. 18/2735 vom 27. Mai 2020). Angesichts dieser großen zeitlichen Abstände kann hier nicht von einem Missbrauch des Untersuchungsrechts ausgegangen werden.

¹⁹⁷⁷ Vgl. Glauben/Brocker (Fn. 1), S. 69 m.w.N.; BayVerfGH, NVwZ 1986, S. 822, 824; vgl. dazu auch das Gutachten des WPD vom 10. Juni 2014, S. 12.

C. Ausdehnung des zu untersuchenden Zeitraums als Inhalt eines Erweiterungsantrags (Frage I. 3. und 4.)

Es stellt sich die Frage, ob die bloße Ausdehnung des zu untersuchenden Zeitraumes ein zulässiger Inhalt eines Erweiterungsantrages sein kann.

Hierbei ist zunächst festzuhalten, dass der Gegenstand eines Untersuchungsauftrages aus bestimmten Vorgängen bzw. Sachverhalten besteht. Der Untersuchungsgegenstand ist rechtlichen Grenzen unterworfen, wie zum Beispiel der Unzulässigkeit einer verfahrensbegleitenden Kontrolle (s. o.). Diese Beschränkungen gelten auch für den Inhalt von Erweiterungsanträgen. Zusätzliche Beschränkungen für solche Anträge sind nicht ersichtlich. Es gibt insbesondere keinen – etwa aus der Natur des Erweiterungsantrags abzuleitenden – rechtlichen Grundsatz, wonach ein solcher Antrag neue Gegenstände oder Sachverhalte in die parlamentarische Untersuchung einführen muss. Die Materie des ursprünglichen Untersuchungsauftrags kann sich nach dem Einsetzungsbeschluss in einer Weise verändern und weiter entwickeln, die eine Ausdehnung der Untersuchungen auf diese neuen Entwicklungen sinnvoll macht. Das notwendige Maß an inhaltlicher Bestimmtheit des Antrags ergibt sich dabei durch die Bestimmtheit der Gegenstände des ursprünglichen Einsetzungsantrags. Soweit der vorliegende Erweiterungsantrag die weitere Entwicklung dieser Gegenstände zum Inhalt hat, bestehen gegen seine Zulässigkeit keine Bedenken.

D. Bewertung der Einzelfragen im zweiten Erweiterungsantrags (Frage II. 1.)

1. Wahrung des Kernbereichs der exekutiven Eigenverantwortung

Der Grundsatz der parlamentarischen Verantwortlichkeit der Regierung setzt notwendigerweise einen Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung voraus. Dieser Kernbereich schließt einen auch von parlamentarischen Untersuchungsausschüssen grundsätzlich nicht ausforschbaren Initiativ-, Beratungs- und Handlungsbereich ein.¹⁹⁷⁸ Im Hinblick auf mögliche Verletzungen des Kernbereichs der exekutiven Eigenverantwortung durch die im vorliegenden Erweiterungsantrag enthaltenen Fragen ist festzustellen, dass sie sich im Wesentlichen nicht auf die Regierung oder die unmittelbare Landesverwaltung und deren Willensbildung beziehen, sondern die Tätigkeit einer

¹⁹⁷⁸ BVerfGE 67, 100, 139; 110, 199, 215; 124, 78, 121.

privatrechtlich organisierten Gesellschaft mit öffentlich-rechtlichen Anteilseignern, der „Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“, zum Gegenstand haben. Die Annahme, dass der Erweiterungsantrag in unzulässiger Weise in den Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung eingreift, ist hier somit eher fernliegend.

2. Gebot der ex-post-Kontrolle

Es ist zu untersuchen, inwieweit die im zweiten Erweiterungsantrag enthaltenen Fragen dem Gebot der ex-post-Kontrolle genügen, sich also auf abgeschlossene Vorgänge beschränken.

a. Erweiterung des Fragenkomplexes A. „Technik“

Diese Erweiterung bezieht sich auf TÜV-Prüfberichte und Statusberichte, auf die TÜV-Prüfung und die Nutzungsfreigabe der Anlagengruppe AG 06 sowie auf die Nutzungsfreigabe des Terminals 1 des BER durch das Bauordnungsamt. Hierbei handelt es sich offensichtlich um abgeschlossene Vorgänge. Das Gebot der ex-post-Kontrolle ist damit eingehalten. Die Erweiterung ist damit zulässig.

b. Erweiterung des Fragenkomplexes B. „Finanzierung“

Die Frage B. 3 a. betrifft die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft. Hierbei handelt es sich um eine fortlaufende Problematik, die sich bis in die Gegenwart erstreckt. Durch die Begrenzung auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung durch das Plenum wird aber ein Stichtag festgesetzt, der eine Einstufung als abgeschlossener Vorgang zulässt. Die Frage ist so auszulegen, dass sie laufende, noch nicht abgeschlossene Aktivitäten, wie etwa gegenwärtige Verhandlungen, die Auswirkungen auf die Finanzlage der Flughafengesellschaft haben, nicht erfasst.

Die Frage B. 17 behandelt den Businessplan 2020. Auch wenn man davon ausgeht, dass ein solcher Plan der Fortentwicklung und Änderung bedarf¹⁹⁷⁹, so ergibt sich daraus noch nicht die Unzulässigkeit der Frage, soweit die Untersuchung auf den Inhalt des Plans im

¹⁹⁷⁹ Vgl. hierzu Tagesspiegel vom 10. Oktober 2020, S. 11.

Zeitpunkt des Plenarbeschlusses über die Erweiterung begrenzt bleibt. Allerdings können bei dieser Auslegung der Frage etwaige Überlegungen zur Schließung der Finanzlücke gemäß Frage B. 17 d. und zum Aufbau als Luftverkehrsstandort gemäß Frage B. 17 e. nicht Gegenstand der Untersuchung sein, soweit diese Überlegungen noch andauern und keine abgeschlossenen Resultate vorliegen.

c. Erweiterung des Fragenkomplexes C. „Kapazitätsplanung/Kapazitätserweiterung“

Die Frage C. 11 betrifft Änderungen am „Masterplan BER 2040“. Hierbei handelt es sich um ein fertiggestelltes Konzept, das bereits der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Der Masterplan ist allerdings nicht auf Dauer festgeschrieben und unveränderlich, sondern eine Leitlinie, die einer ständigen Überarbeitung unterliegt. Durch die Bezugnahme der Frage auf bereits durchgeführte Veränderungen und Anpassungen und auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung durch das Plenum dürfte jedoch sichergestellt sein, dass gegenwärtig laufende Planungsprozesse nicht berücksichtigt werden. Somit ist diese Frage als zulässig zu beurteilen.

Bei der Auftragserteilung zur Erstellung von Prognosen über die Entwicklung von Passagierzahlen und Flugbewegungen und zu den entsprechenden Ergebnissen gemäß Frage C. 12 handelt es sich um abgeschlossene Vorgänge. Problematischer erscheint die Frage nach den Schlussfolgerungen der Flughafengesellschaft. Insoweit könnte noch ein fortlaufender Bewertungsprozess durch die Flughafengesellschaft erfolgen. Die Frage ist daher nur in Bezug auf eine zum Stichtag abgeschlossene und entsprechend dokumentierte Bewertung der Prognosen zulässig und daher so auszulegen, dass sie sich nicht auf die Erforschung gegenwärtiger laufender Überlegungen und Planungen zur Kapazitätsentwicklung erstreckt.

d. Erweiterung des Fragenkomplexes D. „Inbetriebnahme/Verschiebungen/Termine“

Die Erweiterung D. 10 c. betrifft eine Prüfung und den dazu gehörenden Abschlussbericht. Hierbei handelt es sich um abgeschlossene Vorgänge. Das Gebot der ex-post-Kontrolle wird daher eingehalten.

e. Erweiterung des Fragenkomplexes F. „Schallschutz“

Die Erweiterung F. 4 a. bis c. betrifft die Bearbeitung von Anträgen auf Schallschutzmaßnahmen. Hierbei ist zu beachten, dass nur abgeschlossene Bearbeitungsvorgänge überprüfbar sind, also nicht die noch laufende Bearbeitung von Anträgen. Unter Berücksichtigung dieser Einschränkung erscheint die Erweiterung als zulässig.

3. Das Gebot der inhaltlichen Bestimmtheit

Nach herrschender Auffassung muss der Gegenstand einer parlamentarischen Untersuchung inhaltlich hinreichend bestimmt sein.¹⁹⁸⁰ In Berlin ist dieser Grundsatz ausdrücklich in § 2 Abs. 1 Satz 1 und 3 des Untersuchungsausschussgesetzes (UntAG)¹⁹⁸¹ normiert. Demnach kann der Untersuchungsausschuss nur für einen bestimmten Untersuchungsauftrag eingesetzt werden. Außerdem muss der Antrag und Beschluss über die Einsetzung und über die nachträgliche Auftragserteilung den Untersuchungsauftrag genau beschreiben (§ 2 Abs. 1 Satz 3). Bei der inhaltlichen Bestimmtheit handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der abstrakt kaum definiert werden kann, so dass seine Bedeutung durch Auslegung am konkreten Einzelfall zu ermitteln ist. Dabei ist zu beachten, dass an den Grad der Bestimmtheit nicht zu hohe Anforderungen gestellt werden dürfen. Das folgt aus der Annahme, dass die Antragsteller, während sie den Einsetzungsantrag erarbeiten, regelmäßig nur über lückenhafte Tatsachengrundlagen verfügen, sie aber dennoch die Möglichkeit haben müssen, ihr Untersuchungsrecht wirksam wahrzunehmen.¹⁹⁸²

Insofern ist es ausreichend, wenn – wie hier – rahmenhaft der Umfang der Auskunftspflicht umschrieben wird und durch Auslegung ermittelt werden kann.¹⁹⁸³

¹⁹⁸⁰ Waldhoff/Gärditz, Untersuchungsausschussgesetz, Kommentar, 2015, § 3 Rn. 7 ff.; Wiefelspütz (Fn. 1), S. 65; Peters (Fn. 1), S. 91.

¹⁹⁸¹ Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin vom 13. Juli 2011 (GVBl. S. 330), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. April 2016 (GVBl. S. 150).

¹⁹⁸² Peters (Fn. 1), S. 93 m.w.N.

¹⁹⁸³ Glauben, in: Bonner Kommentar, Stand 2020, Art. 44 Rn. 78 f.

E. Wiederholung von Fragen (Frage II. 2.)

Nach allgemeiner Auffassung löst ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss für die Einsetzung eines weiteren Untersuchungsausschusses zu dem gleichen Untersuchungsgegenstand keine Sperrwirkung aus. Ein „Verbrauch“ der Untersuchungskompetenz tritt insoweit nicht ein; es können grundsätzlich beliebig viele Untersuchungsausschüsse parallel gebildet werden.¹⁹⁸⁴ Eine Obliegenheit zur Einigung wird man aber wohl für den Fall annehmen können, dass weitgehend identische Untersuchungsgegenstände die Qualität einer unzulässigen Obstruktion erreichen und dadurch die Funktionsfähigkeit des Parlaments gefährdet wird.¹⁹⁸⁵

Vorliegend geht es zwar nicht um parallele Verfahren, sondern um die Doppelung von Fragen. Wenn jedoch sogar parallele Untersuchungsverfahren grundsätzlich zulässig sind, dann muss dies auch für die Doppelung von Fragen gelten. Dies folgt auch daraus, dass sich in der Zwischenzeit neue Erkenntnisse ergeben haben können. Daher führen auch Fälle einer Doppelung von Fragen nicht zur Unzulässigkeit einer erneuten Befassung. Zwischen dem ersten und dem zweiten Erweiterungsantrag liegt ein Zeitraum von rund einem Jahr. Insoweit hat bislang noch keine parlamentarische Untersuchung stattgefunden. Würde ein „Frageverbrauch“ einer weitergehenden Untersuchung entgegenstehen, so würde dies eine unangemessene Einschränkung der Untersuchungskompetenz des Parlaments bedeuten.

Anhaltspunkte für einen möglichen Missbrauch des Untersuchungsrechts sind angesichts des Zeitraums, der zwischen dem ersten und dem zweiten Erweiterungsantrag liegt, nicht gegeben. Eine Überprüfung der Untersuchungsaufträge auf Doppelungen erübrigt sich damit.¹⁹⁸⁶

¹⁹⁸⁴ Glauben/Brockner (Fn. 1), S. 4 f., Glauben, Parlamentarische Aufarbeitung mutmaßlichen politischen und rechtlichen Fehlverhaltens von Regierungs- und Parlamentsmitgliedern, DVBl. 2014, S. 894, 901 m.w.N.

¹⁹⁸⁵ Glauben/Brockner (Fn. 1), S. 4 f.

¹⁹⁸⁶ Vgl. zum Ganzen auch das Gutachten des WPD vom 11. Juni 2018, S. 23 f.

F. Ergebnisse

Zum Fragenkomplex I:

Erweiterungsanträge zu Untersuchungsaufträgen von Untersuchungsausschüssen dürfen sich ebenso wie die ursprünglichen Untersuchungsaufträge nur auf abgeschlossene Vorgänge beziehen, also lediglich eine ex-post-Kontrolle zum Ziel haben. Der hier zu prüfende zweite Erweiterungsantrag (Abgs-Drs. 18/2735) zum 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode hat Vorgänge zum Inhalt, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Plenums über diesen Antrag im Wesentlichen abgeschlossen sind. Außerdem bildet der Zeitpunkt der Beschlussfassung selbst eine abschließende Zäsur. Daher erhält der 2. Untersuchungsausschuss durch den Erweiterungsantrag nicht die Funktion eines verfahrens- begleitenden Kontrollausschusses. Die Erweiterung des Untersuchungsauftrages durch eine zeitliche Ausdehnung des zu untersuchenden Zeitraums erscheint daher als zulässig.

Zum Fragenkomplex II:

Hier war zu prüfen, inwieweit die einzelnen Erweiterungen der Fragenkomplexe des Untersuchungsauftrags dem Gebot der ex-post-Kontrolle genügen. Dies ist bei entsprechender Auslegung des Fragewortlauts zu bejahen. In Bezug auf einige Einzelfragen werden folgende Auslegungshinweise gegeben:

Im Hinblick auf die Frage B. 3 a. ist zu beachten, dass Aktivitäten der Flughafengesellschaft bezüglich ihrer Finanzlage, die zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über den zweiten Erweiterungsantrag noch nicht abgeschlossen sind, nicht Gegenstand der parlamentarischen Untersuchung sein können. Entsprechend sind auch Überlegungen zur Schließung der Finanzlücke gemäß Frage B. 17 d. und zum Ausbau des Luftverkehrsstandorts gemäß Frage B. 17 e. zu beurteilen. Auch die Überprüfung des „Masterplan BER 2040“ gemäß Frage C. 11 darf sich nur auf seine Fassung im Zeitpunkt der Beschlussfassung des Plenums über den Erweiterungsantrag beziehen. Die in Frage C. 12 angesprochenen Schlussfolgerungen der Flughafengesellschaft aus Prognosen über die Entwicklung von Passagierzahlen und Flugbewegungen dürfen nur Gegenstand der Untersuchung sein, soweit abschließende und entsprechend dokumentierte Bewertungen vorliegen. Die in Frage F. 4 a. bis c. angesprochenen Schallschutzmaßnahmen dürfen nur untersucht werden, soweit die entsprechenden Bearbeitungsvorgänge von Anträgen abgeschlossen sind.

Bei Berücksichtigung dieser Begrenzungen erscheinen die Fragen des Erweiterungsantrages im Hinblick auf das Gebot der ex-post-Kontrolle unbedenklich.

Ein unzulässiger Eingriff in den Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung liegt nicht vor. Das Gebot der inhaltlichen Bestimmtheit ist gewahrt.

Eine Wiederholung von Fragen führt nicht zur Unzulässigkeit einer erneuten Untersuchung. Da zwischen dem ersten und dem zweiten Erweiterungsantrag ein Zeitraum von rund einem Jahr liegt, ist nicht davon auszugehen, dass der neue Erweiterungsantrag einen Missbrauch des parlamentarischen Untersuchungsrechts darstellt. Eine Überprüfung der Untersuchungsaufträge auf Doppelungen erübrigt sich daher.

Zweiter Komplex

– Sondervoten gemäß § 33 Abs. 2 UntAG Bln –

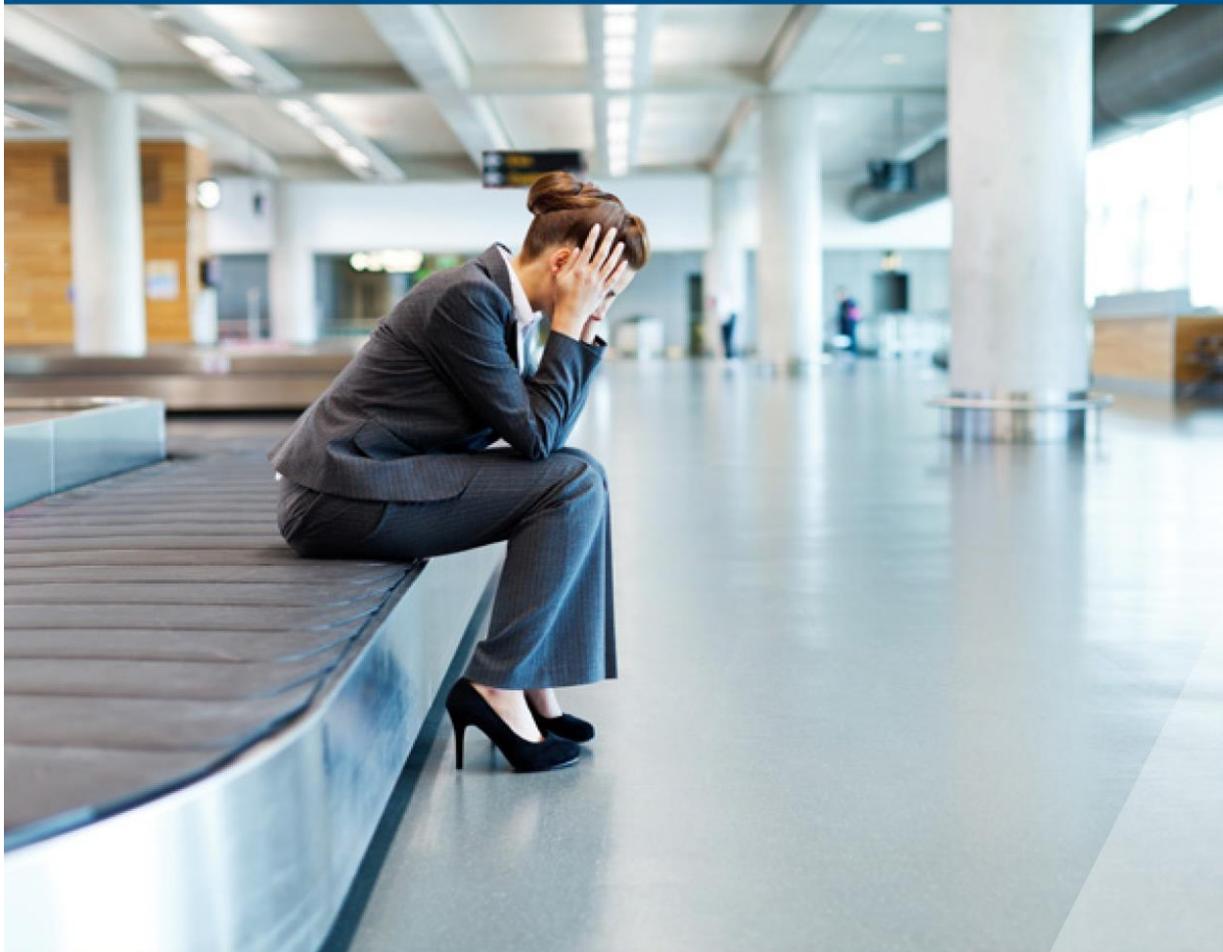
A. Sondervotum der Fraktion der CDU

Sondervotum der CDU-Fraktion

zum Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses „BER II“

Die endlose Geschichte geht weiter – das Finanzdesaster weitet sich aus!

30. Juni 2021



Sondervotum der CDU-Fraktion zum Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses „BER II“

„Die endlose Geschichte geht weiter – das Finanzdesaster weitet sich aus!“

*Vorwort des Abgeordneten Christian Gräff,
Obmann der CDU-Fraktion im Untersuchungsausschuss*

Wohl kaum jemand wird sich heute noch an den geplanten Eröffnungstermin des BER im Jahr 2017 erinnern. Nach der für die Hauptstadtregion und das gesamte Land lange ersehnten Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg werden uns aber einige Punkte schmerzlich im Gedächtnis bleiben: das chaotische Management auf der größten deutschen Baustelle der letzten Jahrzehnte und insbesondere: Milliarden Euro, die kommende Generationen werden abzahlen müssen.

Und wer hätte sich je träumen lassen, dass ein Berliner Senat wie der aus SPD, Grünen und Linken so intensiv versucht, alles Unangenehme „wegzubügeln“ und alles zu unternehmen, um die wahren finanziellen Auswirkungen für die kommenden Jahrzehnte unter dem Deckmantel der Corona-Krise zu verstecken.

Auch unter der Geschäftsführung, die zur Eröffnung im Oktober 2020 im Amt gewesen ist, hat es eklatantes Missmanagement gegeben und gelang keine nachhaltige Änderung von Prozessstrukturen, die eine frühere Inbetriebnahme als Oktober 2020 zugelassen hätten. Bis zuletzt gab es oft keine vollständigen Planungsunterlagen, nach denen Firmen hätten bauen können. Übertüncht wurde dies mit weiteren circa. 1,73 Milliarden Euro, die allein von 2018 bis 2020 über Darlehen und Zuschüsse in das Projekt BER „gestopft“ worden sind. Probleme wurden mit Geld zugekleistert, ohne sie zu lösen.

Dabei liegen den Aufsichtsratsmitgliedern bis heute offenbar nicht alle Kalkulationstabellen und Grundlagen vor und noch immer ist nicht klar,

wie viel der Bau den Steuerzahler in den nächsten Jahren unabhängig vom zukünftigen Betrieb, noch genau kosten wird.

Was allerdings den Lärmschutz für die direkt betroffenen Anwohner angeht: da haben die Flughafengesellschaft und der Senat von Berlin alles getan, um die Kosten zumindest bis zur Inbetriebnahme klein zu halten. Zur Eröffnung des BER waren in lediglich 7 Prozent (!) der Fälle die baulichen Maßnahmen für den Schallschutz in den Tagschutzgebieten tatsächlich vollständig umgesetzt und unter Einbezug von Teilumsetzungen nur in gesamt 36 Prozent der Fälle.

Wo auch immer die derzeit regierende Koalition im Berliner Abgeordnetenhaus konnte, hat sie die Opposition blockiert: sei es bei der notwendigen zweiten Erweiterung des Untersuchungsauftrags und bei der Offenlegung des Finanzgebarens oder der Reihenfolge der Zeugenbefragung.

Im Wesentlichen werfen wir diesem Senat daher Versagen in sechs Problembereichen vor:

1. Das Problem der chaotischen Projektstruktur blieb ungelöst.
2. Mangelnde Transparenz im Umgang mit bestehenden Problemen.
3. Ineffiziente Kostenkontrolle und Mittelverschwendung.
4. Fehlende strategische Unternehmensplanung.
5. Verschleppung des Lärmschutzes für die Anwohner.
6. Umfangreiche Blockade der kontrollierenden Opposition.

Mit diesem Sondervotum möchten wir den Bürgern Berlins und allen Interessierten einen Überblick über das strukturelle Versagen während des Baus im Zeitraum von 2017 bis zum Jahr 2020 und die politische Einflussnahme des Senats auf die Flughafengesellschaft geben.

Außerdem versuchen wir, die bereits heute absehbaren finanziellen Folgen abzuschätzen und haben deshalb ein eigenes Modell erarbeitet, um diese Folgen für die heutigen und kommenden Steuerzahler abzufedern.

Christian Gräff MdB

Inhalt

A.	Kurzzusammenfassung	619
B.	Einleitung	624
	I. Gründe für die Einleitung und Erweiterungen des Untersuchungsausschussauftrags	624
	II. Verzögerung der zweiten Erweiterung durch die Regierungskoalition	626
	III. Verhalten der Flughafengesellschaft während des Untersuchungsverlaufs.....	627
C.	Untersuchungsergebnisse im Einzelnen	628
	I. Ursachen der Verzögerung im Bau	628
	1. Fortwirkende Grundprobleme	629
	2. Geringer Anteil der Firmen an weiterer Kostenexplosion und Verzögerung.....	630
	3. Weitere Projektorganisationsprobleme.....	639
	II. Volle Transparenz zum Fortschritt der Fertigstellung des Fluggastterminals?	642
	1. Der „24. Statusbericht“ des TÜV	643
	2. Zeitmomente der Wirk-Prinzip-Prüfung	647
	3. Nutzungsfreigabeerklärungen des Bauordnungsamts zum Start „ORAT“?.....	648
	III. Die Finanzsituation der Flughafengesellschaft	656
	1. Mangelhafte Unternehmensplanung der FBB oder <i>Ist das alles?!</i>	657
	2. Kein Businessplan 2019	661
	3. Aussagen der Businessplanung 2020	662
	4. Steigerung der Einnahmeerwartungen am BER	668
	5. Plausibilisierungen/ Schlussfolgerungen von Bundesrechnungshof und Deloitte	672
	6. Intransparente Finanzrisiken und Fertigstellung, „ <i>koste es was es wolle</i> “	674
	7. Flug- und Passagierkapazität versus planfestgestellte Gestattungsgrenzen	677
	8. Strittige Bilanzierungsfragen.....	678
	IV. Die finanzielle Zukunft der FBB.....	683
	1. Fehlende Zukunftsstrategien	683
	2. Refinanzierung der Baukosten des BER.....	685
	3. Jährlicher Reinvestitionsbedarf	686
	4. Entwicklung des künftigen Finanzbedarfs und Zahlungsfähigkeit der FBB.....	686
	V. Schallschutz – Die vergebliche Suche nach dem „ <i>besten Schallschutz der Welt</i> “	692
	1. Einleitende Worte.....	693
	2. Rechtliche Grundlagen.....	694
	3. Tatsächlicher Umsetzungsstand.....	694
	4. Entschädigungsfälle als praktischer Regelfall.....	699

5. Verfahrensweise – kein „Schallschutzfrieder“ am BER	700
6. Was hindert die Anwohner daran, korrekte ASE-B zeitnah umzusetzen?.....	703
7. Gestattung der Inbetriebnahme des BER ohne bauliche Umsetzung des Schallschutzes?.....	705
8. Berliner Schallschutz-Betroffene: keine „Lobby“ im Senat und benachteiligt	708
9. Mittelfluss.....	710
10. Schallschutzkostenbudget/ Prognose.....	711
VI. Verkehrsinfrastruktur	713
VII. Weitere Untersuchungsfragen.....	718
1. Die Rolle der Personalie Marks im Geschäftsführungswechsel Dr. Mühlenfeld – Prof. Dr. Lütke Daldrup – oder ein „Treppenwitz der Geschichte“.....	718
2. Gutachten über die Rentabilität von TXL: unsinnig, teuer, abgenommen und bezahlt.....	720
3. Nicht umgesetzte Empfehlungen des Landesrechnungshofs Brandenburg	721
D. Das Verzögerungsgebaren der Regierungskoalition im Rahmen der zweiten Erweiterung	722
E. EMPFEHLUNGEN und LÖSUNGSVORSCHLÄGE der CDU-Fraktion	725
1. Finanzen – Effizienter Betrieb simultan mit langfristigem staatlichem Einfluss: Konzessionsmodel	725
2. Schallschutz	728
3. Reform des UntAG Berlin	728
4. Verkehrsanbindung.....	729
5. Schaffung eines Parlamentsausschusses für Großvorhaben – ein „Unterausschuss Bau“	729

A. Kurzzusammenfassung

Nachfolgend fassen wir unsere wesentlichen Untersuchungsergebnisse und Bewertungen zusammen, soweit sie sich nicht mit dem Abschlussbericht der Mehrheit des Ausschusses decken oder dort nicht wiedergegeben sind:

1. Das Problem der chaotischen Projektstruktur blieb ungelöst.

- Im gesamten Verlauf des Projekts gelang es keiner **Geschäftsführung, eine wahrnehmbare positive Veränderung in der Struktur und Prozessorganisation der Baustelle** durchzusetzen – auch der aktuellen Geschäftsführung nicht. Bis zuletzt gab es **keine erfolgreiche Plan- und Schnittstellenkoordinierung**.
- Das **Fehlen finalisierter Ausführungsplanungen** und die **Vielzahl der (gleitenden) Planungsänderungen** stellten **durchgehend** den Hauptproblemgrund am Fluggastterminal dar. Pläne wurden nach dem „as-built“ der Firmen erstellt, so dass der Ablauf „auf den Kopf gestellt“ war.
- Es gelang der FBB nicht, ein konkretes Bausoll zu beschreiben. Die Arbeit auf Basis sogenannter Anordnungen von Leistungen blieb deshalb die Regel. **Das unveränderte Organisations- und Leitungsversagen der Flughafengesellschaft selbst führte zur bekannten fortgesetzten Kostenexplosion erschreckenden Ausmaßes.**

2. Mangelnde Transparenz im Umgang mit bestehenden Problemen.

Die Flughafengesellschaft ging auch unter der aktuellen Geschäftsführung mit den Parlamenten nicht immer vollständig **„wahrheitsgemäß und transparent“** um.

- Der 24. Statusbericht des TÜV vom Mai 2019 spiegelte keine Verbesserung der Mängelzahl in der Anlage 06 gegenüber dem 23. Statusbericht vom März 2019 wider. Er wurde der Geschäftsführung spätestens im Juli 2019 persönlich übergeben.
- Über das Vorliegen und seine persönliche Kenntnis zu diesem Bericht berichtete der Vorsitzende Geschäftsführer August 2019 gegenüber Mitgliedern des Abgeordnetenhauses nach unserer Bewertung nicht wahrheitsgemäß.
- Tatsächlicher Prüfbeginn der Wirkprinzipprüfung (WPP) war am **1. August 2019**. Der Abschlussbericht hierüber lag schlussendlich erst Ende März 2020 vor. Darin wurden Mängel festgestellt, die schriftlich bis zur Fertigstellungsanzeige abzustellen waren.

- Die Fertigstellungsanzeige und damit auch den Start des Komparsenbetriebs nahm die Flughafengesellschaft am 1. April 2020 nach unserer Bewertung **verfrüht** vor. In der Öffentlichkeit und gegenüber dem Parlament wurde mit Start des Komparsenbetriebs Ende April 2020 der unzutreffende Eindruck erweckt, dass das Bauordnungsamt Dahme-Spreewald am 28. April 2020 eine „behördliche Nutzungsfreigabe“ erteilt habe und die Anlagen frei von wesentlichen Mängeln seien. Dieses erklärte aber erst am **23. Juli 2020**, dass zum 22. Juni alle nötigen Nachweise im Sinne des § 76 Abs.1 BrdBO (2008) vorgelegen hätten und keine Bedenken gegen eine Nutzung des Fluggastterminals bestünden.

3. Invalide und intransparente Finanzplanung, fehlende strategische Unternehmensplanung,

Die von der FBB vor sich hergeschobene Bugwelle der Projektkosten hat sich zu einem wahren Tsunami für die Gesellschafterhaushalte aufgetürmt. Das Ende der finanziellen Katastrophe scheint noch immer nicht erreicht.

- Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass die eigentlichen Finanzprobleme der Flughafengesellschaft weit vor der Corona- Pandemie begründet sind und bei **anderweitiger Bilanzierung** schon früher in ihrer Schärfe **offener sichtbar** gewesen wären.
- Für uns wurde im Untersuchungsausschuss deutlich, dass bei der FBB **keine verlässliche, in die weite Zukunft gerichtete Finanz-/Unternehmensplanung vorhanden war**. Dies zeigte sich u.a. an den durch sie vorgelegten „Businessplänen“- es handelte sich um reine PowerPoint-Präsentationen, die nach unserer Bewertung hinsichtlich Form und Inhalt weder dem Verschuldensgrad noch der Größe des Projekts gerecht wurden.
- Die FBB war zum einen in ihren **Annahmen zur künftigen Erlössituation zu ambitioniert**, bewertete diese zu positiv und ließ **Risiken unbeachtet** bzw. stellte diese nicht dar. Zum anderen **bewertete sie die künftige Ausgabensituation** im Hinblick auf den entstehenden Personalaufwand zu gering.
- Bei Vergabe der Gesellschafterdarlehen war eine Tilgung dieser ab 2026 das Ziel. **Bereits Anfang 2020 und vor der Coronapandemie war jedoch auch in den Gesellschafterkreisen bekannt, dass die FBB zu Tilgungszahlungen im Zeithorizont des (nach zahlreichen Hinweisen nicht validen) Businessplans 2020 bis weit in die 30er Jahre hinein nicht der Lage sein würde.**
- Eine **vollständige Refinanzierung der Projektkosten des BER** mit den zu erwartenden Erträgen war **nicht ernsthaft** Gegenstand von Berechnungen der FBB und eher Wunschenken der Gesellschafter.

- Es bestanden **bereits 2019** deutliche Hinweise, dass die Erlössituation am BER nicht genügen und ein weit höherer Finanzbedarf als „nur“ 508 Mio. EUR nach Oktober 2020 bestehen würde - intern war bereits von **1 Mrd. EUR** die Rede.
- Eine **Verknüpfung des Risikomanagements mit der Business- und Wirtschaftsplanung** fehlte und ist dringend geboten. Insofern ging die FBB auch nicht transparent mit ihrer Finanzsituation um.
- **Betriebswirtschaftliche Aspekte der künftigen Gegenfinanzierung** der Baumaßnahmen abseits der Inbetriebnahme erhielten in der FBB **nicht** den nötigen **Fokus**. Dieser lag einseitig auf der Inbetriebnahme.
- Ein tragfähiges zukunftsweisendes Konzept der langfristigen Wertschöpfung verschiedener Erlössegmente der FBB fehlte insbesondere im Bereich der Immobilienvermarktung.
- Die FBB bildete mit den verschobenen Ausbauplänen im Businessplan 2020 erstmals selbst eine **Unterdeckung des nötigen Kapazitätsbedarfs am BER von 2024-2030** ab.
- Nicht zuletzt **fehlte** der **realistische Bezug zur planfestgestellten Lärmobergrenze** an Flugbewegungen am BER.

4. Verschleppung des Lärmschutzes für die Anwohner.

- Vom Ziel des „**weltbesten Schallschutzes**“ bei Inbetriebnahme war und ist der BER weit entfernt. Der tatsächliche Umsetzungsstand des passiven Schallschutzes am BER lag auch Anfang November 2020 weit unter den planfestgestellten Schallschutzzielen. **Tatsächlich** waren bei Inbetriebnahme in lediglich **7 Prozent (!) der Fälle die baulichen Maßnahmen für den Schallschutz in den Tagschutzgebieten vollständig umgesetzt** und unter Einbezug der Teilumsetzungen nur in gesamt 36 Prozent der Fälle. Für **erfolgte bauliche Umsetzungen** von Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden etc. wurden nur **60 Mio. EUR** ausgezahlt.
- Wir teilen nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die Einschätzung, dass für die Anwohner eine Zeit von 6 Monaten zur Umsetzung ausreichend sei und die FBB alle ihre Obliegenheiten zur Realisierung des passiven Schallschutzes bereits mit Versand von Anspruchsermittlungen erfüllt hatte, ausdrücklich nicht.
- Offen und nicht aufklärbar blieb für uns die Behauptung der FBB, bei Inbetriebnahme hätten vom Budget für den Schallschutz noch sämtliche nötigen Mittel zur Verfügung gestanden.
- Insbesondere der **geringe bauliche Umsetzungsgrad und sehr geringe Fortschritt des Schallschutzes manifestieren unbedingten, unverzüglichen Handlungsbedarf**. Die Ursachen der kaum vorhandenen Schallschutzumsetzung sind im Verfahren selbst zu suchen und können, wenn überhaupt, nur zu geringem Teil einem

fehlenden Umsetzungswillen von Betroffenen zugeschrieben werden. Einen „Schallschutzfrieden“ am BER konnten wir nicht feststellen.

- Im Ergebnis der Untersuchung ist in Frage zu stellen, ob der nötige passive Schallschutz im Rahmen der gegebenen Verfahrensstrukturen und -vorgaben der FBB künftig erreichbar sein kann.
- Die **zuständige Berliner Senatorin für Umwelt und Verkehr** ließ sowohl das **Problembewusstsein als auch die nötige Kenntnis zum tatsächlichen Sachstand** der Umsetzung des Schallschutzes am BER auf Berliner Territorium und der Sorgen und Nöte der Berliner Betroffenen zum Verfahren **vermissen**.
- Die **unterschiedliche Gewährleistung von Schutzansprüchen Betroffener** in den Ländern Berlin und Brandenburg aufgrund unterschiedlicher Festlegungen in den dortigen Bauordnungen zu Raumhöhen gilt es zu beseitigen.

5. Umfangreiche Blockade der kontrollierenden Opposition.

Die immense Verzögerung der zweiten Erweiterung des Untersuchungsauftrags von Seiten der Koalitionsparteien bis in den November 2020 führte dazu, dass sich der Untersuchungsausschuss den dortigen Fragen nicht in der gewünschten Tiefe zuwenden konnte. Dies bestraf insbesondere zu Fragen der Finanzlage der FBB.

Empfehlungen der CDU-Fraktion:

- Eine **Restrukturierung der Flughafengesellschaft ist unumgänglich**. Zunächst sind unverzüglich die Angaben der FBB in ihren aktuellen Wirtschafts- und Businessplänen **unabhängig sachverständig mit einem Sondergutachten zu bewerten**. Die CDU-Fraktion Berlin spricht sich sodann für die anschließende Vergabe von **zwei Konzessionen** am BER aus - einer Konzession für den reinen Betrieb am BER, inkl. möglicher Ausbauoptionen (Konzession I) und einer Konzession für die Immobilienentwicklung (Konzession II).
- Wir erachten es als zwingend, eine **neue Organisationsstruktur** und ein **effizienteres Verfahren** zur Umsetzung des **Lärmschutzes** im Sinne der Betroffenen zu schaffen. Hierzu schlagen wir u.a. die Gründung einer **neuen, von der FBB organisatorisch, juristisch und finanziell unabhängigen Gesellschaft** vor, deren Aufgabe und Gesellschaftszweck in der Übernahme des gesamten Verfahrens der Anspruchsermittlung sowie der Beratung von Betroffenen für die FBB besteht. Bei der Gesellschaft soll zudem eine **Ombudsstelle** angesiedelt sein.
- Die CDU-Fraktion bekräftigt zudem ihre schon mehrfach geäußerten Forderungen, alle nötigen Maßnahmen auf Seiten des Landes Berlin zur Förderung einer behinderungsfreien Anfahrt zum BER zu ergreifen und dessen Entwicklung zu einem Mobilitätszentrum zu unterstützen. Dies sind: Umsetzung der Tangentialen Verbindung Ost (TVO), Süd-Ost-Verbindung (SOV), einer

leistungsfähigen Schienen-TV0, Verlängerung der U7 an den BER, Planung und Umsetzung des 16. und 17. Bauabschnitts der A 100 und Ausbau von Park and Ride-Parkplätzen zur Erleichterung des Übergangs von der Straße zu ÖPNV.

B. Einleitung

Das Sondervotum¹⁹⁸⁷ basiert auf dem Stand des Abschlussberichts zum Zeitpunkt der Ausreichung des 1. Berichtsentwurfs durch die Ausschussvorsitzende. Insbesondere die Themen der 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags waren dort ausgesprochen unzureichend beantwortet bzw. in Gänze nicht eingearbeitet und wurden deshalb in Anbetracht ihrer Tragweite in diesem Bericht ergänzt. Dies betrifft beispielsweise das erst auf unsere Initiative hin im Abschlussbericht schlussendlich noch ergänzte Thema Schallschutzumsetzung. Antworten zur Frage, ob und wann es einen 24. Statusbericht des TÜV gab und zum Zustand der Anlagen bei Baufertigstellungsanzeige und Start des Probetriebs fehlen vollständig im Abschlussbericht. Entsprechende hiesige Änderungs- und Ergänzungsanträge wurden durch die Mehrheit der Regierungskoalition von SPD, Die Linke und Die Grünen abgelehnt.

Das vorliegende Votum wurde parallel zu unserer Mitarbeit am Abschlussbericht erstellt. Aus Zeitgründen ist eine Darstellung aller hiesigen Bewertungen zu sämtlichen Fragen des umfangreichen Untersuchungsgegenstands nicht möglich. Wir beschränken uns an dieser Stelle neben der o.g. Komplettierung und Darstellung unserer Untersuchungsergebnisse insbesondere zu den Fragen aus der 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags auf eine ergänzende Bewertung und Darstellung unserer Sichtweise zu Themenbereichen, denen wir eine besondere Gewichtung zuordnen.

I. Gründe für die Einleitung und Erweiterungen des Untersuchungsausschussauftrags

- Aufgrund nicht endender Probleme im Projekt, ständig neuer Hiobsbotschaften über Verzögerungen auf der Baustelle oder erneut erhöhte Baukosten und Bekanntwerden eines weiteren Finanzmittelbedarfs auch nach Inbetriebnahme von über 500 Mio. EUR sahen sich die Fraktionen von CDU und FDP 2018 im Interesse der Steuerzahler veranlasst, eine erneute Untersuchung der Vorgänge am BER im Abgeordnetenhaus von Berlin zu initiieren.

Ende 2017 war ein neuer Inbetriebnahmezeitpunkt des BER bekannt gegeben worden, der zu diesem Zeitpunkt in sehr weiter Ferne lag - im Herbst 2020. Dies bedeutete zwangsläufig eine massive weitere Erhöhung der Projektkosten und die am BER erhofften und benötigten Einnahmen am BER rückten erneut in die Zukunft.

¹⁹⁸⁷ Verfasser: Christian Gräff (MdB, Obmann der CDU-Fraktion im Untersuchungsausschuss). Claudia Lüdemann (wiss. Referentin der CDU-Fraktion).

Es häuften sich die Anhaltspunkte dafür, dass die Empfehlungen aus dem 1. Untersuchungsausschuss weitestgehend unbeachtet blieben und keine Umsetzung erfahren hatten. Die Probleme in der TGA schienen unverändert, das Personalkarussell hatte sich erneut weitergedreht. Von Berliner Seite wurden zwischenzeitlich erneut Senatoren in den Aufsichtsrat entsandt und auch der Landesrechnungshof Berlin nahm keine eigene eingehende Untersuchung des Projekts BER vor. Die Unterrichtung und Information in den laufenden Ausschüssen des Abgeordnetenhauses darüber, warum der Fortschritt auf der Baustelle so schleppend war, wie es zu dieser erneuten Verzögerung kommen konnte, was die Ursachen oder was die finanziellen Auswirkungen für ihre Gesellschafter und damit den Steuerzahler sein würden, war aus Sicht der Opposition nicht zufriedenstellend. Gleiches gilt hinsichtlich der über die Senatsverwaltung kommunizierten schriftlichen Anfragen. Deshalb galt es, im Interesse der Öffentlichkeit mit den im Rahmen eines Untersuchungsausschusses zur Verfügung stehenden Mittel „Licht ins Dunkel“ zu bringen. Folgerichtig initiierten wir eine weitere Untersuchung zur Aufklärung des baulichen, organisatorischen und finanziellen Desasters am BER, insbesondere für den Zeitraum, mit dem sich der vorangegangene, 2016 abgeschlossene Untersuchungsausschuss nicht mehr befassen konnte.

- Die erste Erweiterung des Untersuchungsgegenstands hatte maßgeblich den nicht termingerechten Beginn der WPP, die Verteuerungen am Terminal 2 und die Medienberichte zum 23. TÜV-Statusbericht mit einer immensen Mängelzahl in den Kabelgewerken zum Anlass.
- Im Frühjahr 2020 verdichteten sich die Sorgen um eine Schieflage der Finanzsituation der Flughafengesellschaft massiv. Des Weiteren zeichnete sich ab, dass der planfestgestellte Schallschutz bei einer Inbetriebnahme im Oktober 2020 in großem Ausmaß nicht wie beabsichtigt bei den betroffenen Anwohnern umgesetzt sein würde. Letztgenanntes Thema wurde dabei vornehmlich von der CDU-Fraktion als Problemthema wahrgenommen und deshalb auf ihrer Initiative in den Untersuchungsauftrag aufgenommen.

Die Fraktionen von CDU und FDP stellten entsprechend im Mai 2020 den Antrag auf die zweite Erweiterung des Untersuchungsgegenstands, insbesondere zur Untersuchung der tatsächlichen Finanzlage der Gesellschaft, von Hinderungsgründen in der Umsetzung des Schallschutzes und zum Mängelstand bei Fertigstellung des Fluggastterminals.

- Die Aufklärung aller Fragen des Untersuchungsauftrags gelang aus verschiedenen Gründen nur zum Teil. Zum einen wurde durch die Mitglieder der Regierungskoalition im Rahmen der Auswahl der anzuhörenden Zeugen der Ablauf der Untersuchung und sein Umfang maßgeblich strategisch bestimmt. Die Coronapandemie führte dazu, dass im Laufe des Jahres 2020 Sitzungen entfallen

mussten oder die Sitzungsdauer beschränkt war und in der Folge weniger Zeugen gehört werden konnten, als beantragt. Die Folgen der Hinauszögerung der zweiten Erweiterung sind unter II. näher dargelegt.

II. Verzögerung der zweiten Erweiterung durch die Regierungskoalition

Die zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags durch das Abgeordnetenhaus wurde durch die Regierungskoalition äußerst „strategisch“ über Monate hinaus verzögert und erst im November 2020 durch das Abgeordnetenhaus beschlossen, so dass eine Erfüllung des diesbezüglichen Untersuchungsauftrags in der laufenden Legislaturperiode nur noch im Mindestmaß möglich war.

Da die Regierungskoalition sogar im Anschluss daran noch auf der weiteren Vernehmung von Zeugen zum Komplex „A. Technik“ bestand, konnte erst ab Januar 2021 eine Anhörung von Zeugen zum Stand der *Umsetzung von Schallschutz* sowie der *Finanzsituation 2020* erfolgen.

CDU und FDP mussten sich insofern im Hinblick auf den Umfang der Vernehmung von Zeugen zu den Themen *Finanzlage* und *Erfüllung der Schallschutzvorgaben* auf ein Mindestmaß beschränken, welches sie für die Aufklärung der Fragen für unumgänglich hielten, während die Regierungskoalition über die gesamte Ausschusssdauer auf einer Vernehmung zahlreicher Zeugen aus projektbeteiligten, ausführenden und objektüberwachenden Firmen und Aufsichtsratsmitgliedern bestand, ohne dass hier wesentlich abweichende Erkenntnisse zu erwarten waren. Eine Beschränkung im Interesse einer ausgewogenen Untersuchung wäre hier mehr als sachgerecht und wünschenswert gewesen. Aus unserer Sicht wäre eine Vernehmung weiterer Zeugen insbesondere zur Klärung der finanziellen Situation der Flughafengesellschaft angezeigt gewesen. Hiervon wurde im Interesse der Konsensfindung und der Vorlage eines gemeinsamen Abschlussberichts abgesehen. Wenn die 2. Erweiterung unverzüglich im Sommer 2020 erfolgt wäre, hätten Unterlagen weit eher und umfangreicher angefordert und die Zeugen entsprechend konfrontiert werden können. Die Lieferung unmittelbar auf die zweite Erweiterung angeforderter Beweismittel war jedoch bis zur Vorlage des ersten Entwurfs des Abschlussberichts nicht abgeschlossen.

Im Interesse des gemeinsamen Abschlussberichts mussten die von Seiten der Opposition vorgeschlagenen Zeugenlisten gekürzt werden. Insbesondere eine Vernehmung von Senator Kollatz sowie der neuen Geschäftsführerin für Finanzen von Massenbach und eine nochmalige Anhörung des Bürgencontrollings zum Businessplan 2020 wäre zur erhellenden Aufklärung sehr wünschenswert gewesen.

III. Verhalten der Flughafengesellschaft während des Untersuchungsverlaufs

Die Übermittlung von Beweismitteln an den Untersuchungsausschuss im Anschluss an die zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags durch die herausgebenden Stellen verlief sehr verzögert. Die insbesondere bei der Flughafengesellschaft im November 2020 angeforderten Beweismittel gingen hauptsächlich erst ab Ende Dezember 2020 bis Februar 2021 und teils parallel zu Zeugenaussagen ein. Auch in der Beratungsphase des Abschlussberichts gab es noch Aktenlieferungen. Der Untersuchungsauftrag zur zweiten Erweiterung konnte insofern nur im Mindestmaß erfüllt werden.

Auffallend war des Weiteren, dass eine anwaltliche Begleitung sowohl der Mitglieder der Geschäftsführung, als auch regulärer Angestellter der Flughafengesellschaft durch denselben Rechtsanwalt erfolgten. Ob dies standesrechtlich im Hinblick auf einen möglichen Interessenkonflikt des Rechtsanwalts gänzlich unbedenklich ist, erscheint uns fraglich. Insbesondere erscheint eine sich hieraus ergebende negative Auswirkung auf Aussagebereitschaft und Offenheit der Zeugen im Rahmen ihrer Vernehmung jedoch nicht vollkommen ausgeschlossen.

Nicht nur der Pressesprecher der Flughafengesellschaft, sondern die gesamte Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit verfolgten regelmäßig den öffentlichen Sitzungsteil der Vernehmungen, was den Zeugen gleichfalls nicht entgangen sein kann. Wenn die Flughafengesellschaft, wie sie regelmäßig betonte, nichts zu verbergen hatte, wäre es ein positives Signal für von der FBB (wirtschaftlich) abhängige Zeugen und die Öffentlichkeit gewesen, bei deren Vernehmung nicht anwesend zu sein.

C. Untersuchungsergebnisse im Einzelnen

I. Ursachen der Verzögerung im Bau

Es ergaben sich in dieser Frage keine wesentlichen Änderungen zu den Einschätzungen des 1. Untersuchungsausschusses, sondern wurde vielmehr klar und deutlich, dass dessen Ergebnisse und Empfehlungen weder beachtet noch umgesetzt wurden.

Die Ursachen der immensen weiteren Verzögerung der Fertigstellung des Fluggastterminals 1 und der weiteren Kostenexplosion lagen insbesondere in von der Flughafengesellschaft verursachten und zu verantwortenden **Projektorganisations- und Strukturfehlern**. Im gesamten Verlauf des Projekts gelang es keiner Geschäftsführung, eine wahrnehmbare **positive Veränderung in der Struktur und Prozessorganisation der Baustelle durchzusetzen** – auch der aktuellen Geschäftsführung nicht. So es Veränderungen gegeben hat, blieben sie schlussendlich **wirkungslos**. **Bis zuletzt gab es keine erfolgreiche Plan- und Schnittstellenkoordination**.

Das **Fehlen finalisierter Ausführungsplanungen** und die Vielzahl der Planungsänderungen stellten bis zuletzt den Hauptproblemgrund am Fluggastterminal dar. Pläne wurden nach dem „as-built“ der Firmen erstellt, als nach dem vorgefundenen Bauzustand. Es wurde nicht – wie eigentlich üblich – erst geplant und dann nach Plan gebaut. Der Ablauf wurde damit „auf den Kopf gestellt“ war. Die unübliche Trennung der Planung von der Bauleitung wirkte sich nachteilig aus.

Da es der FBB nicht gelang, ein konkretes Bausoll zu beschreiben, konnten keine verbindlichen Leistungsvereinbarungen mit den bauausführenden Unternehmen getroffen werden. Es kam es daher in der Regel nicht zu Änderungen in den Grundverträgen. Die Arbeit auf Basis sogenannter Anordnungen von Leistungen blieb die Regel und unterstützte die fortwährend massive Kostenexplosion.

Die FBB unternahm in der Vergangenheit wiederholt Versuche, unter öffentlicher Benennung der am Bau beteiligten „großen“ Firmen und Infrage-Stellen derer Leistungsbereitschaft¹⁹⁸⁸ Druck auf diese auszuüben und das Augenmerk auf die ausführenden Firmen zu lenken. Bei den beteiligten ausführenden Firmen lag die Verantwortung für die Verzögerung und Kostenexplosion nach unserer Bewertung aber nur zu einem geringen Teil.

Der 2. Untersuchungsausschuss hat zur Aufklärung sämtliche mit der Umsetzung der TGA beauftragten Hauptgewerke/Ausführungsfirmen angehört – mithin Bosch,

¹⁹⁸⁸ S. Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 56.

Siemens, Caverion, ROM sowie Planer, Objektüberwacher und Projektleiter der FBB. Die Ausführungsgewerke berichteten einhellig von den bestehenden Problemen **fehlender Planungsvorlagen, wiederholter Planänderungen, Behinderungen durch fehlende Vorleistungen**, unklares Bausoll und sonstige Behinderungen. Für die Planungen und deren Steuerung waren die Gewerke jedoch im Regelfall nicht zuständig. Schlussendlich wurde dies auch von angehörten Objektüberwachern, Planern und durch Vertreter der FBB selbst bestätigt. Dieses **unveränderte Organisations- und Leitungsversagen der Flughafengesellschaft** selbst führte zu einer fortgesetzten Kostenexplosion erschreckenden Ausmaßes.

Richtig wäre von Anfang an gewesen, erst nach **vollständigem Abschluss der Planungsphasen** mit dem Bau und der Ausführung zu beginnen ohne externen Änderungswünschen von Seiten der Politik einzugehen. Spätestens 2012 jedoch wäre ein vorläufiger **Baustopp zur vollständigen Bestandsaufnahme aller Mängel** und anschließender **Überarbeitung und Fertigstellung aller Planungen**, inklusive Neuplanung der Entrauchungsanlagen sowie der Ausführungsplanung nötig gewesen. Ohne diese war jedoch die vorhandene kleinteilig aufgesplittete Projektstruktur überfordert. Mit einem (Neu-) Start der Bau-/Reparaturmaßnahmen auf Basis einer **vollständigen Planung auch der Schnittstellen** wäre die Fortsetzung der Problemthemen *gleitende Planung, unvollständige Bestandsdokumentation, unklares Bausoll sowie Anordnung von Leistungen (AVL)* wohl weitestgehend verhinderbar gewesen.

1. Fortwirkende Grundprobleme

a) Die 2008 kurz vor Baubeginn auf politischen Druck aus dem Aufsichtsrat (konkret dem damaligen Berliner Regierenden Bürgermeister /Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit und Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck (beide SPD) als Vizevorsitzendem) nach **A380-Brücken am Terminal 1** hin erfolgten Planungsänderungen¹⁹⁸⁹ wirkten sich schlussendlich über die gesamte Bauzeit bis zur Fertigstellung verzögernd aus. Dies stellte den Beginn eines **dauerhaften und ständigen baubegleitenden Planänderungsprozesses** dar, welcher nie durchbrochen werden konnte.

b) Der Kündigung des Generalplaners pgbbi im Jahr 2012 folgte eine über die **kleinteilige Vergabe der baulichen Ausführungsleistungen hinausgehende weitere Aufspaltung** der Planungs- und Objektüberwachungsleistungen. Dies zog wiederum **Ummengen von Schnittstellen** zwischen den einzelnen Gewerken und zahlreichen

¹⁹⁸⁹ Vgl. „Der Tagesspiegel“; „Sonderwünsche für A 380 waren offenbar keine Ausnahme“, Artikel vom 16. Oktober 2012.

Projektbeteiligten hinsichtlich der **Planungs-, Arbeits-, Überwachungs- und Steuerungsweise** und damit einen immens hohen Abstimmungsbedarf nach sich.

Es gelang der Flughafengesellschaft mit ihrer Projektstruktur nicht, dieser Problematik Herr zu werden, was dann auch ein wesentlicher Grund der jahrelangen Verzögerungen im Projekt und der gigantischen Kostensteigerungen bis zur Fertigstellung zur Folge hatte. **Als Vorhabenträgerin und Bauherrin war es Aufgabe der Flughafengesellschaft, die nötige Struktur im Projekt zu schaffen.**

c) Eine **positive Veränderung in der Struktur und Ordnung der Baustelle** über die Jahre seit Beginn der Arbeiten am Fluggastterminal gab es aus der Wahrnehmung der beteiligten ausführenden Firmen **bis zuletzt nicht**. So es Veränderungen gegeben hat, blieben sie **wirkungslos**:

Zeuge Ronald Bräuer: „Es haben sich eigentlich nur die Akteure geändert. Ansonsten gab es keine Entwicklung in irgendeiner Richtung. Wenn Sie die große Masse irgendwann mal abgearbeitet haben, dann wurde natürlich Licht am Ende des Tunnels. Aber ansonsten war es gleichmäßig bescheiden.“¹⁹⁹⁰

sowie

Zeuge Ronald Bräuer: „Also wenn ich von der Situation und dem Baugeschehen auf der Baustelle ausgehe: Egal ob es da vielleicht Veränderungen in der Struktur gab, sie hatten keine Wirkung.“¹⁹⁹¹

2. Geringer Anteil der Firmen an weiterer Kostenexplosion und Verzögerung

Die Verantwortung für Kostenexplosion am BER insbesondere bei den ausführenden Firmen abzuladen, erscheint nach hiesiger Bewertung verfehlt. Diese sahen sich bestehenden Vertragswerken verpflichtet und bewegten sich in deren Rechtsrahmen, was nicht vorwerfbar ist.

a) Soweit sich am Bau beteiligte Firmen nicht auf Vertragsänderungen und Ergänzungsvereinbarungen mit Zielterminen einließen, erfolgte dies aus nachvollziehbaren Gründen.

So wurde insbesondere der Firma ROM vorgehalten, sich nicht auf eine Änderung der Verträge oder Zielvereinbarungen eingelassen zu haben. Im Hinblick auf die Firma ROM bestand zuallererst die Problematik, dass Vertragspartner der FBB nicht die ROM war, sondern der Insolvenzverwalter.

¹⁹⁹⁰ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 21.

¹⁹⁹¹ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 24.

Eine Änderung der Verträge mit den beteiligten Gewerken hätte jedoch auch als Grundvoraussetzung eine **Beschreibung des konkreten neuen Bausolls durch die FBB** bedurft, was ihr offensichtlich **nicht** gelang. Es entstand sogar der Eindruck, die Firmen hätten sich auf Vertragsänderungen eingelassen, so die FBB ein konkretes Bausoll darin formuliert hätte.

Auf die Nachfrage zum Hintergrund, warum zwischen ROM und der Flughafengesellschaft nie einen verbindlicher Fertigstellungstermin vertraglich vereinbart wurde, erklärte der Zeuge Sautter (ROM), diese liege daran, dass ROM **kein definiertes Leistungssoll** hatte¹⁹⁹².

Der Zeuge Bräuer beschrieb einen weiteren Grund, weshalb man sich nicht auf Terminvereinbarungen einließ:

Zeuge Ronald Bräuer: „Also es gab ja Projektsteuerer, die haben immer solche schönen Pläne gemacht. Und unsere Firma hat aber nie einen Terminplan unterschrieben, weil dann nach einer Woche hätten wir sofort Unmassen von Behinderungen schreiben müssen, weil die bauseitigen Vorleistungen nicht da waren und, und, und. Auf diesen Kampf haben wir uns nicht eingelassen. Da hätten wir zehn Leute einstellen müssen, die ununterbrochen nur den Projektsteuerer auseinandernehmen. Darauf haben wir verzichtet.“¹⁹⁹³

Der Zeuge Herrmann, Bauleiter der Flughafengesellschaft erklärte, dass vertragliche Zielvereinbarungen nur Sinn machen, wenn auch das Plansoll klar und die Planungsunterlagen vorliegen.

Zeuge Peter Herrmann: „[...]Ich kann mit denen noch so viel Anreiz- und Prämiensysteme vereinbaren, wenn ich ihnen die Arbeitsunterlagen nicht gebe, verpufft das alles.“¹⁹⁹⁴

Soweit es nicht zu Vertragsänderungen oder eine vertragliche Festlegung des Bausolls kam, arbeitete man hauptsächlich auf der Basis der Anordnung von Leistungen. Die Firmen leisteten damit weitestgehend, wozu sie angehalten und vertraglich verpflichtet waren.

b) Zum Ausmaß der Zahl der AVL und deren Länge wurde der Zeuge Brauer von der Firma Caverion im Rahmen seiner Aussage am 11.Dezember 2020 sehr deutlich. Er erklärte, man habe sich von AVL zu AVL „gehangelte“. Es habe **bis circa Oktober 2020 AVL** an Caverion gegeben:

¹⁹⁹² Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll 6.12.2019, WP 18/21.

¹⁹⁹³ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 18.

¹⁹⁹⁴ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.8.2019, WP 18/15, S. 22.

Zeuge Ronald Bräuer:“ Also wir haben jetzt, ich glaube, vor sechs oder acht Wochen oder vor zwei Monaten, sage ich mal – – kam die letzte AVL, und wir waren dann bei einer Zahl von über 3000. Einzel-AVLs hatten Abrufe bis 28. Da können Sie sich, also – – es gab manchmal eine AVL mit 28 Einzelabrufen. Die hätten sie auch auf 28 AVLs machen können. Da können Sie sich ja vorstellen, was das für eine Riesenmasse war. Wir haben also eine AVL bekommen, dort waren meistens Zeichnungen hinten dran und so weiter, dann gab es eine Stundenvorgabe, dann gab es einen Anfangstermin. Wir haben also oft die AVL am Freitag bekommen, sollten Montag anfangen, wie das eben so ist. Dann haben wir den Jungs erst mal gesagt, da gibt es Lieferzeiten und, und, und[...]Wir haben uns also von Woche zu Woche, von AVL zu AVL gehandelt [...]“¹⁹⁹⁵

c) Dass ein neues **Bausoll** nach 2012 mit den Firmen in der Regel **nicht klar vertraglich festgelegt** werden konnte, lag wiederum an dem Umstand, dass auch nach 2012 bis ins Jahr 2020 hinein zu keinem Zeitpunkt eine 100%ig mit dem Ist-Bauzustand übereinstimmende Planung im Sinne aller Planungsstufen der HOAI vorlag. Es wurde auf bauherrenseitige Anweisung während laufender Planungen gebaut, so dass es ständig zu Anpassungs- und Änderungsbedarf sowohl in Planung als auch Umsetzung kam und Planungen wiederum dem „as-built“ angepasst werden mussten. Eine koordinierte, vollständige, alle Schnittstellen und den jeweils aktuellen Bauzustand erfassende Ausführungsplanung fehlte jedoch bis zuletzt. Auch dies ist nicht den Firmen anzulasten.

Eine Übernahme der Planungsleistungen durch die Gewerke selbst wäre den Anforderungen an die Schnittstellenplanung nicht gerecht geworden. Dies wurde durch die Gewerke in der Regel aber auch aus nachvollziehbaren Gründen abgelehnt.

Der Zeuge Sautter (ROM) führte für die Firma ROM aus, der Auftraggeber habe die Verantwortung, eine koordinierte und vollständige Planung zu liefern. Dies sei eine Bringschuld der Flughafengesellschaft gemeint. Die Firma ROM sah sich mit einer Übernahme der Planungsleistungen für ihren Bereich jedoch überfordert, wollte die Planungshaftung nicht übernehmen und habe dafür auch nicht die spezielle Versicherung.¹⁹⁹⁶

Der Zeuge Herrmann, ab Frühjahr 2017 Bauleiter der Flughafengesellschaft und Nachfolger von Herrn Marks, erklärte zur **Problematik sich ständig konkretisierender Planbilder und der kleinteiligen Planung** wie folgt:

¹⁹⁹⁵ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 18.

¹⁹⁹⁶ Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 57.

Zeuge Peter Herrmann: „[...]wir haben es bei dem Terminal hauptsächlich nicht mit einem Gebäude zu tun oder mit einer Terminalstruktur, sondern das sind Infrastruktur- und Prozesslandschaften, das sind Systemlandschaften. Wir haben ein dermaßen hohes Ungleichgewicht in Richtung technische Gebäudeausrüstung, Systeme und Anlagen, das ist in anderen Gebäuden nicht üblich. [...] Jetzt haben wir lauter, lauter kleine Planer.

[...] Es ist ein sehr leidiges Geschäft. Ich kann da niemanden so richtig auf Termine festnageln. Die Planungsbilder, die der einzelne Planer im Auftrag hatte, die haben sich erst im Verlauf des Prozesses immer mehr konkretisiert. - Ich muss hier aufhören. Ich kann Ihnen das nicht genau sagen. Ich war jahrelang beim Generalunternehmer beschäftigt. Da haben wir das anders gemacht.¹⁹⁹⁷

Der Zeuge Bräuer sagte für Caverion aus, das Unternehmen habe auf Nachfrage der Flughafengesellschaft den Planern in begrenzten Fällen Hilfestellung gegeben, sei aber natürlich keine Planungsfirma.¹⁹⁹⁸

Der Zeuge Wilk (Geschäftsführer der b.i.g. Bechtold Ingenieurgesellschaft, Elektroplanung am Fluggastterminal) erläuterte, dass **es keinen Zeitpunkt gegeben habe, zu welchem Baustand und Bausoll abschließend geklärt waren** Dieser **Planungsprozess ein gleitender gewesen sei und zwar „bis zum Schluss“**.¹⁹⁹⁹ Er äußerte dabei auch klar Kritik dahingehend, dass **von der Flughafengesellschaft vorgegebene Prozessvorgaben** teils zu **erheblichen Verzögerungen** der Umsetzung der Pläne geführt hätten.

Zeuge Jürgen Wilk: „Ich gebe Ihnen gern ein Beispiel. Wir haben mit viel Mühe Schaltschranke weiter beplant. Dann gab es mehrere Schritte darin, Aufnahme vor Ort, Veränderungen, die erforderlich sind, Nachführungen der Pläne, Aufnahme der Revision der Firma. Der letzte Schritt wäre gewesen, Umsetzung des Bausolls. Dann habe ich immer gesagt, guckt, dass das schnell passiert, dass es gemacht wird. Denn wenn man das wieder ein oder zwei Jahre liegen lässt, dann hat man die gleiche Unsicherheit in den Dokumentationen wieder. Das war so ein typisches Beispiel, wo ich gesagt habe, mach es anders. Aber da wurde sich an Prozesse gehalten, die wurden auch teilweise vorgegeben.“²⁰⁰⁰

¹⁹⁹⁷ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.8.2019, WP 18/15, S. 20.

¹⁹⁹⁸ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 53.

¹⁹⁹⁹ Vgl. Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP18/19, S. 7.

²⁰⁰⁰ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP18/19, S. 9.

Der Zeuge Wilk schilderte für seinen Verantwortungsbereich, dass die ausführenden Firmen in der Regel weder am Planungsprozess noch den diesbezüglichen Planungsrunden beteiligt wurden.:

Zeuge Jürgen Wilk: „Planung ist ein Prozess, und es gab da Abstimmungsrunden mit anderen Beteiligten. Das wurde ja einbezogen. Wenn man baubegleitend plant, dürfen auch alle mit draufschauen. Das heißt, die Freigabe war oft schon durch den Prozess gegeben, und dann kommt der endgültige Plan, und der wird dann freigegeben von der OÜ [...] Die Firmen waren da wenig beteiligt.“²⁰⁰¹

Die in der Bauausführung tätigen Firmenverantwortlichen hatten laut dem Zeugen Bräuer (Caverion) keinen Kontakt mit der Bauebene der FBB, sondern nur der Objektüberwachung oder den Planern, so sie „körperlich auf der Baustelle“ erschienen.²⁰⁰²

d) Die Beweisaufnahme ließ uns zum Ergebnis kommen, dass den ausführenden Firmen **bis zuletzt noch neue Pläne zur Umsetzung** vorgelegt wurden. Das **Fehlen finalisierter Planungen** stellte damit nach hiesiger Überzeugung für die ausführenden Firmen den Hauptproblemgrund am Fluggastterminal dar:

Zeuge Axel Schultz: Für mich persönlich ist das große Problem, was wir leider diskutieren müssen, nicht die Technik. Es war für mich zu keiner Zeit, für uns, eine technische Herausforderung, die nicht bezwingbar war. Es war anspruchsvoll durch die vielen Änderungen. Und es gibt für mich einen klar adressierten Problempunkt: eine klar finalisierte, fertige Planung, nach der dann auch fertig gebaut wird.“²⁰⁰³

Auf Nachfrage durch den Obmann Christian Gräff, ob auch noch nach 2014 die Feststellungen aus dem 1. Untersuchungsausschuss zutreffen würden, dass im Projekt eine **Plan- und Schnittstellenkoordinierung gefehlt** sowie ein **Verzug geherrscht habe hinsichtlich der „Erstellung und Übergabe der Planungsunterlagen an die ausführenden Firmen“** und dass auf Grund der **„ständigen Planungsänderungen und deren Vielzahl insgesamt keine Logik für die ausführenden Firmen erkennbar** war, dies aber eine wesentliche Grundlage für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung wäre²⁰⁰⁴., erklärte der Zeuge Bräuer:

Zeuge Ronald Bräuer: „Leider ja.“²⁰⁰⁵

²⁰⁰¹ Vgl. Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP18/19, S. 50.

²⁰⁰² Vgl. Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 10/18.

²⁰⁰³ Zeuge Schultz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.08.2020, WP 18/27, S. 13

²⁰⁰⁴ Vgl. Drucksache 17/3000, Band 2, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, Seite 173.

²⁰⁰⁵ Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 9.

Auf Frage zur Bewältigung der Schnittstellenproblematik und Organisation dieser im Projekt erklärte der Zeuge Bräuer, diese habe sich bis zum Schluss nicht gebessert:

Zeuge Ronald Bräuer: „Da will ich Ihnen mal kurz was erzählen vom Jahr 2009. Da haben wir begonnen [...] Und dort haben wir schon nach den ersten zehn Plänen festgestellt, dass diese katastrophal koordiniert sind – also nicht. Die haben wir zweimal zurückgegeben, und irgendwann hat der Bauherr gesagt: Das ist egal, ihr fangt an zu bauen! – Und dann gab es die Anordnung Nummer 11, an die kann ich mich noch erinnern, über die haben wir damals alle gestaunt. Da stand sinngemäß drin: Ihr baut alles, was passt, und danach kommt eine Reparaturgruppe, die das ordentlich macht. – So war der Beginn, und das hat sich durchgezogen über zehn Jahre.“

Planänderungen an Caverion habe es **bis** zum Schluss, ins Jahr **2020** hinein, gegeben:

„Christian Gräff (CDU): Wie lange gab es denn aus Ihrer Sicht diese Planänderungen in den Arbeitsbereichen von Caverion, können Sie das schildern?

Zeuge Ronald Bräuer: Also die Montage ist weitestgehend Anfang dieses Jahres beendet worden, also ging der Ärger bis Anfang dieses Jahres – von Anfang bis Ende.“²⁰⁰⁶

Einen besonderen Auswuchs der Problematik fehlender Planungen bzw. der fehlenden Übereinstimmung von Ist und Planungssoll beschrieb der Zeuge Sautter:

Zeuge Jürgen Sautter: „[...] Ich kann aber noch eines erklären: Wenn unsere Bauleiter und Monteure, die eigentlich dazu da sind, Kabel zu verlegen, im Flughafen beschäftigt werden, um verlegte Kabel aufzunehmen, damit man eine Bestandsdokumentation bekommt, dann ist das schon den Ablauf etwas auf den Kopf gestellt. Weil – eigentlich mache ich zuerst eine Planung, und dann kommen unsere gewerblichen Mitarbeiter und verlegen die Kabel, und dann weiß ich, wo die Kabel liegen. Wenn ich aber Kabel verlege und nachher der Monteur sagt: Du musst mir jetzt noch aufzeichnen, wo sie gelegt worden sind, damit ich einen Plan erzeugen kann, dann ist das ad absurdum geführt“²⁰⁰⁷

Der Zeuge Bräuer bestätigte, dass Pläne teils verspätet an die Firmen ausgereicht wurden und der **Ablauf auf den Kopf gestellt** gewesen sei, wenn **Pläne nach dem as-**

²⁰⁰⁶ Obmann Gräff / Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 10.

²⁰⁰⁷ Zeuge Sautter, Wortprotokoll 6.12.2019, WP 18/21, S. 11.

built der Firmen erstellt wurden, um die Bestandsdokumentation zu erhalten.²⁰⁰⁸ Er wehrte sich auch stark gegen den Vorwurf des Vorsitzenden Geschäftsführers, Prof. Dr. Lütke Daldrup, die Leistungsbereitschaft von Caverion sei zentrale Fragestellung gewesen.²⁰⁰⁹: Caverion habe nicht verzögert gearbeitet, man habe fertig werden wollen, zumal die Baustelle zu viel Personalkapazität an sich band und andere neue Aufträge deshalb nicht angenommen werden konnten.²⁰¹⁰ Die in der Baupraxis am BER tätigen Firmenverantwortlichen seien aber im Übrigen auch nicht zu den Baufachgesprächen mit Aufsichtsratsmitgliedern geladen worden.

Zeuge Ronald Bräuer: „[...]Die wollen auch gar nicht unsere Meinung.“²⁰¹¹

Schlussendlich erachtete auch die Bauleitung der FBB selbst das Handeln der Firmen legitim und die Vorwürfe gegenüber den Firmen für nicht berechtigt.- der Zeuge Herrmann, ab Frühjahr 2017 Bauleiter der Flughafengesellschaft und Nachfolger von Herrn Marks, antwortete auf die Frage zum Spannungsfeld und den verschiedenen Interessenlagen zwischen den ausführenden Firmen und der FBB:

Zeuge Peter Herrmann: „[...]Das, was da teilweise unterstellt wird, dass die da alle auf Zeit spielen und so weiter, das kann ich nicht bestätigen. Wir schulden den Baufirmen eine Planung, das Bausoll.... Die Firma Siemens steuert Anlagen der Firma Caverion, Anlagen des Aufzugherstellers, Elektroanlagen und so weiter und so weiter [...] Und dieses Soll, was sie da zu regeln hat, das müssen wir denen geben, in Form einer entsprechenden Ausführungsplanung. Das Steuerungs- und Regelungsunternehmen, als auch das Elektrounternehmen sind ja immer die letzten in der Kette, [...] und wenn das nicht klipp und klar zu Ende geplant ist, dann ist natürlich die Planung der Elektroanlage auch obsolet. Demzufolge bin ich nicht der Meinung, dass die Firmen grundsätzlich große Schlawiner sind und uns über den Löffel balbieren wollen.“²⁰¹²

e) Soweit der Flughafengesellschaft, wie beispielsweise mit der Firma BOSCH, der Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen mit Zielvereinbarungen gelang, schienen diese schlussendlich verfehlt.

So wurde mit der Firma BOSCH in der 11. Ergänzungsvereinbarung für den Fall einer früheren Fertigstellung ein vertraglicher Bonus von 1.000.000 EUR verabredet. Im Fall einer schuldhaften Überschreitung des Termins für den Start der Wirkprinzipprüfung sollte hingegen für jeden Werktag des Verzuges eine

²⁰⁰⁸ Vgl. Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 10.

²⁰⁰⁹ Wie vor, Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll vom 07.09.18, WP S. 56.

²⁰¹⁰ Vgl. Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 19.

²⁰¹¹ Vgl. Zeuge Bräuer, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.12.2020 WP 18/33, S. 23.

²⁰¹² Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.8.2019, WP 18/15, S.21.

Vertragsstrafe, gesamt höchstens 1.000.000 EUR zu zahlen sein.²⁰¹³ Mit der 12. Ergänzungsvereinbarung wurde für Änderungen des Bausolls nach der 11. Ergänzungsvereinbarung als Zieltermin der Fertigstellung der 29. März 2019 vereinbart.²⁰¹⁴

Weder erfolgte die frühzeitige Fertigstellung noch die verschuldete Überschreitung des Zieltermins, so dass die Malusregelung seitens der FBB ins Leere ging und nicht geltend gemacht werden konnte. Der Zeuge Hoffmann (BOSCH) führte aus, dass und warum das Ausführungsunternehmen kein Verschulden an der Überschreitung des zuletzt vereinbarten Zieltermins hatte.

Zeuge Tino Hoffmann: Also eine vertragliche Vereinbarung, eine Terminvereinbarung kann nur auf ein konkretes Bausoll bezogen geschlossen werden. Das Bausoll, das vereinbart worden ist, haben wir zum Termin erfüllt. Der Kunde oder Auftraggeber hat allerdings weitere Änderungen während unserer Ausführungen angeordnet, in nicht unerheblichem Maß. Das führt natürlich dazu – wie ich gerade vorhin beschrieben habe – Planung, Phase 0, Phase 1, Phase 2, dass sie die Prozesse mehrfach starten, was ja nicht unser Verschulden ist, wenn ich während der Inbetriebnahme noch einmal Dinge ändern muss und dann die Termine entsprechend nicht erreiche oder sich die Termine verschieben. Aus dem Grund hat der Kunde letztendlich auch dem zugestimmt oder – ich sage mal – bestätigt, dass die Verschiebung nicht in unserer Verantwortung liegt.²⁰¹⁵

f) Nicht zuletzt spricht die **beträchtliche Menge an Bedenken- und Behinderungsanzeigen der ausführenden Firmen** Bände.

Vom Projektsteuerer im Projekt wurde das diesbezügliche Agieren der Firmen als negativ und berechnend dargestellt. Nach der Beweisaufnahme gab es hierfür aber keine ausreichenden Anhaltspunkte und kann dieser Einschätzung von hier nicht gefolgt werden.

Der Zeuge Hoffmann von der Firma beschrieb die sich aus der VOB/B ergebende Pflicht ausführender Firmen, Behinderungsanzeigen auszusprechen zutreffend:

Zeuge Tino Hoffmann: „Hier kann ich wieder nur für unsere Firma sprechen. Eine Behinderungsanzeige ist immer das Mittel, um dem Bauherrn mitzuteilen, dass was im Argen liegt. Das ist, sage ich mal, in der VOB so

²⁰¹³ Vgl. 11. Ergänzungsvereinbarung Generalunternehmerleistungen Ausführung Sicherheitstechnik Fluggastterminal und Betriebsspezifische Gebäude Vergabepaket 7.4, I (FBB) Bd. 91, Bl. 168 ff.

²⁰¹⁴ Vgl. Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15. Mai 2020, WP18/24, S.12.

²⁰¹⁵ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15. Mai 2020, WP18/24, S.10f.

vorgesehen, und das muss man auch rege nutzen, damit der Auftraggeber weiß, woran er ist. Das ist einfach eine Informationspflicht von uns[...]"²⁰¹⁶

Auf die Frage, wie viele Bedenkenanzeigen es durch die Firma Bosch am Fluggastterminal gab, erklärte der Zeuge Hoffmann, Projektleiter für Bosch Sicherheitssysteme GmbH im Projekt, es sei „[...]ein dreistelliger Wert gewesen.“²⁰¹⁷

Die „Bild“-Zeitung vom 24. Juni 2017 berichtete von einem „Brandbrief der Firma Bosch vom 31. Mai 2017 wie folgt: „[...] Derzeit sieht Bosch keine Grundlage für eine Finalisierung der Inbetriebsetzung der Brandmeldeanlagen“, heißt es darin. Permanente Planungsänderungen würden bereits erbrachte Leistungen zerstören. Es gebe „1.097 Behinderungssachverhalte“.²⁰¹⁸ Der Untersuchungsausschuss forderte die Bedenkenanzeige der Firma Bosch vom 31. Mai 2017 an. Bosch rügte darin permanente Änderungsvorgaben durch die FBB und es sei kein Abschluss der Planänderungen absehbar²⁰¹⁹ Wiederholt würden neue Planungsstände von der FBB ausgegeben, gleichzeitig von Seiten der FBB aber auf der umgehend erneuten Funktionsprüfung der Anlagen durch die PrüfSV bestanden, was unnötige Kosten für Mehrfachprüfungen verursache.²⁰²⁰ Bosch führt weiter aus, „[...]der reale Umstand steht in direktem Widerspruch zu der wiederkehrenden Aussage einer abgeschlossenen Planung sowie Beendigung der baulichen Tätigkeiten am FGT“²⁰²¹

Auf Vorhalt dieser Bedenkenanzeige bestätigte an den Zeugen Hoffmann den Inhalt der Bedenkenanzeige wie folgt:

Zeuge Hoffmann: „Wir haben das hier sehr detailliert ausgeführt an verschiedenen Beispielen und haben ihm quasi chronologisch die Abläufe mal skizziert, was das für einen Einfluss hat, wenn wir während der Ausführung oder während der Tests noch mal Änderungen bekommen. Das war der Hintergrund. Wenn Sie das Dokument durchgehen – es waren hier jedes Mal Änderungen Brandfallsteuermatrix, die dann noch während der TÜV-Prüfung eingereicht wurden [...]“²⁰²²

Bedenkenanzeigen der Firmen erfolgten mithin auch wegen permanenter Änderungsvorgaben, ständig neuer Anordnungen der Flughafengesellschaft gegenüber den Firmen und fehlender abgeschlossener Ausführungsplanungen.

g) Auf ein besonderes Problem der Projektorganisation und Steuerung wies die Firma ROM hin. Der Zeuge Sautter von der Firma ROM brauchte zum Ausdruck, dass

²⁰¹⁶ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15. Mai 2020, WP18/24, S. 30.

²⁰¹⁷ Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15. Mai 2020, WP18/24, S. 23.

²⁰¹⁸ S. „Bild“-Zeitung vom 24. Juni 2017: „Neues vom Pannen-Flughafen – Bosch drohte BER mit Arbeitsniederlegung“.

²⁰¹⁹ Vgl. Bedenkenanzeige Bosch vom 31. Mai 2017, I (FBB) Bd. 101, Bl. 1 ff.

²⁰²⁰ wie vor, S. 2.

²⁰²¹ S. Bedenkenanzeige Bosch vom 31. Mai 2017, I (FBB) Bd. 101, Bl. 7.

²⁰²² Zeuge Hoffmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15. Mai 2020, WP18/24, S. 42.

das (zwangsweise) Arbeiten auf Basis der Anordnungen von Leistungen teils zu personellen Zurufaktionen der FBB geführt habe, welche einer vernünftigen Kapazitätsauslastungsplanung des Ausführungsunternehmens zuwiderliefen. Für die Unternehmen sei, um genügend Arbeitskräfte vor Ort zu haben ein plan- und steuerbarer Vorlauf nötig, der Fbb-seitig jedoch nicht immer eingehalten wurde.

Zeuge Jürgen Sautter: „[...] Schwierig wird es nur, wenn ich in einer Woche 50 Mann brauche und in der Woche darauf 120 Mann, weil, dieses Atmen von Mitarbeitern, das kriege ich dann nicht abgedeckt.“²⁰²³

3. Weitere Projektorganisationsprobleme

Weitere Projektorganisationsprobleme, die von Projektbeteiligten als nachteilig im Hinblick auf das Baugeschehen benannt wurden waren:

a) Die Trennung der reinen Objektüberwachung und der Überwachung des vertraglichen/kaufmännischen Bereichs wurde vom Zeugen Kühnapfel als teils „schwierig“ dargestellt.

Zeuge Ingo Kühnapfel: „[...]Wir haben sechs Lose der Objektüberwachung. 1,3,5 baulich, 2, 4, 6 die Abrechnungslose, und da entstehen natürlich Konflikte, die man eigentlich nicht braucht.“²⁰²⁴

b) Der Zeuge Wilk rügte die unübliche Trennung der Planung von der Bauleitung:

Zeuge Jürgen Wilk: „Dass ich hingewiesen habe, wenn ich der Meinung war, dass man es anders machen sollte, dass man, wenn ich Informationen von der Baustelle hatte – – Üblicherweise hat der Planer ja auch Bauleitung. Das wurde hier nicht so gemacht. Die Bauleitung, die Objektüberwachung ist nach Vertrag mir sogar anweisungsbefugt; das ist sehr ungewöhnlich. Und ich habe dann immer darauf hingewiesen, dass ich es anders machen würde.

Aber das ist natürlich abhängig von den Informationen, die ich habe. Ich bin nicht derjenige, der auf der Baustelle läuft.“²⁰²⁵

c) Ob die vom Zeugen Mühlenfeld gewünschte, vom Aufsichtsrat jedoch abgelehnte Änderung der Projektstruktur und Verselbstständigung des Baubereichs ²⁰²⁶ zu einem früheren Erfolg geführt hätte, kann schwerlich geprüft werden.

²⁰²³ Vgl. Zeuge Sautter, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.12.2019, WP 18/21, S. 30.

²⁰²⁴ Zeuge Kühnapfel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 11.

²⁰²⁵ Zeuge Wilk, Wortprotokoll der Vernehmung vom 8.11.2019, WP18/19, S. 19.

²⁰²⁶ Vgl. Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 42,50; S. Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses; G.II.1.

d) Wechsel Geschäftsführer sowie in der Baubereichsorganisation

Der Zeuge Marks äußerte die Meinung, dass sich ständige Wechsel in der Bauorganisation, die auch mit Geschäftsführerwechseln einhergingen, hinderlich und verzögernd im Projekt auswirkten und dass seiner Meinung nach eine Inbetriebnahme vor 2020 möglich gewesen wäre.

Zeuge Jörg Marks: „Schwierig ist eben einfach, dadurch, dass die Organisation zwischen 2012 und 2014 sechs Mal verändert wurde - ich rede nicht von den Geschäftsführungen, sondern ich rede von der Organisation des Baubereiches -, da gab es wenig Stringenz im Sinne von Prozessen und sauberem Handeln“²⁰²⁷ [...]

„Mich ärgert am meisten, sage ich Ihnen, dass wir wussten, dass 2017 nicht geht, ich das eigentlich loyal, wirklich loyal mit allen, die mich direkt bespielt haben, bespreche und dann illoyal das anders rausgeht und dann durch fünfmaliges Kaputthauen quasi Terminketten auf 2020 gehen. Das kann ich auch keinem erklären. Das ist ja mein Problem. Die sagen, was hast du hier immer schön gearbeitet, und auf einmal wird es drei Jahre später. Das ärgert mich maßlos. Aber wenn wir im Januar oder Februar da die Reißleine ziehen“²⁰²⁸ [...]

„Und dann haben wir es einigermaßen wieder aufgefangen, dann sagte Lütke Daldrup, Sie nehmen jetzt den Herrmann als Projektleiter. Ich sage: Mensch, dann habe ich zwei meiner engsten Mitarbeiter, die machen das nicht mit, können wir nicht ein Zweigestirn machen oder ein Dreigestirn wenigstens, dass wir die Leute mitnehmen? - Nein, der wird Projektleiter. (...) Und dann war es tatsächlich so. Wir haben das umgesetzt, und vier Wochen später war die zweite Führungsebene der FBB nicht mehr da, außer einem, der war der neue Chef. Dann haben wir neun Monate, acht Monate, haben die sich neu gefunden, neu sortiert. Mittlerweile sind noch wieder 5 bis 15 neu, ich weiß nicht, ich glaube, es reicht gar nicht, noch mal weg. [...]“²⁰²⁹

„Es hätte nicht so lange dauern müssen, aber von der Sache her hat man natürlich jetzt den sicheren Weg gewähltAber ich glaube nicht, dass es hätte 2020 werden müssen, wenn man da im Vorfeld schon etwas anders gearbeitet hätte. Aber das ist zu spät und hätte werden können, aber

²⁰²⁷ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 63.

²⁰²⁸ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 98.

²⁰²⁹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 98.

**spätestens nach der Diskussion mit Herrn Lütke Daldrup im März oder so -
- eigentlich schwierig.²⁰³⁰**

²⁰³⁰ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 91.

II. Volle Transparenz zum Fortschritt der Fertigstellung des Fluggastterminals?

Im Rahmen seiner Vernehmung am 21. Februar 2021 erklärte der Vorsitzende Geschäftsführer der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Lütke Daldrup, mit dem Parlament **„immer wahrheitsgemäß und transparent“** umgegangen zu sein.²⁰³¹ Anhand des Beispiels „Fortschritt der Fertigstellung des Fluggastterminals“, konkret Information der Parlamente über das Vorliegen des 24. Statusberichts, Beginn der Wirkprinzipprüfung (WPP), dem Zeitpunkt der Baufertigstellung und der Thematik „Nutzungsfreigabeerklärung“ des Bauordnungsamt, bewerten wir diese Aussage als **unzutreffend**.

Der **24. Statusbericht des TÜV vom Mai 2019** spiegelte **keine Verbesserung** der Mängelzahl in der Anlage 06 gegenüber dem 23. Statusbericht vom März 2019 wider. Er wurde der Geschäftsführung spätestens im Juli 2019 persönlich übergeben. Über das Vorliegen und seine persönliche Kenntnis zu diesem Bericht berichtete der Vorsitzende Geschäftsführer der Flughafengesellschaft im August 2019 gegenüber Mitgliedern des Abgeordnetenhauses unserer Bewertung nach nicht wahrheitsgemäß.

Laut Rahmenterminplan für die Inbetriebnahme 2020 sollte die **Wirkprinzipprüfung** im März 2019 starten. Aufgrund der außerordentlichen Verzögerungen in der Fertigstellung lag der Prüfbeginn der Wirkprinzipprüfung tatsächlich erst am **1. August 2019**. Der Abschlussbericht über das bestimmungsgemäße Zusammenwirken der Anlagen lag nach mehreren Nachprüfungen schlussendlich erst **Ende März 2020** vor - ein Jahr später. Auch zum Prüfende wurden Mängel festgestellt, die schriftlich bis zur Fertigstellungsanzeige abzustellen waren.

Die **Fertigstellungsanzeige** nahm die Flughafengesellschaft am 1. April 2020 nach unserer Bewertung **verfrüht** vor, denn zu diesem Zeitpunkt lagen nicht alle nötigen Nachweise vor - auch nicht über die Abmeldung aller wesentlichen Mängel. In der Öffentlichkeit und gegenüber dem Parlament wurde mit **Start des Komparsenbetriebs Ende April 2020** der **unzutreffende Eindruck** erweckt, dass das Bauordnungsamt Dahme-Spreewald am **28. April 2020** eine **„behördliche Nutzungsfreigabe“** für das Fluggastterminal 1 erteilt habe und es frei von wesentlichen Mängeln sei. Das Bauordnungsamt erklärte aber erst am **23. Juli 2020**, dass zum 22. Juni alle nötigen Nachweise im Sinne des § 76 Abs.1 BrdBO (2008) vorgelegen hätten und **keine Bedenken gegen eine Nutzung des Fluggastterminals** beständen. Trotzdem hatte die FBB schon Ende April 2020 mit dem Probetrieb gestartet.

²⁰³¹ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 91.

1. Der „24. Statusbericht“ des TÜV

Die Statusberichte des TÜV wurden erstmals Gegenstand der Diskussionen, als sie im April 2019 der Presse unter Benennung konkret bezifferter Mängelhöhen in den Anlagen zitiert wurden.²⁰³² Sie wurden Gegenstand der 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags mit der Frage, ob es nach dem TÜV-Statusbericht März 2019 noch weitere TÜV-Statusberichte gab und welchen Zustand diese beschrieben.

a) Erläuterung „Statusberichte“

Der Zeuge Spier, zuständiger Regionalleiter der TIS-TÜV erläuterte im Untersuchungsausschuss im März 2019 den Inhalt, Ziel und Sequenz der Statusberichte wie folgt:

Zeuge Antonius Spier, „Die Statusberichte sind Inhalt der Vereinbarung mit der FBB, dass die Berichte der Prüfsachverständigen Gewerke oder die Erkenntnisse der Prüfsachverständigen Gewerke und der ÜSV in einem sogenannten Statusbericht zusammengefasst werden. Dieser Statusbericht basiert letztendlich auf den Prüfplänen, die vorgegeben sind von dem Flughafen, und der Statusbericht wird – Ich hatte es eben gesagt, bis zum Einsetzungsbeschluss war es die 18. Fortschreibung. monatlich, zweimonatlich wird der abgegeben. Es gibt auch mal Monate, wo keine neuen Erkenntnisse da sind, aber so, dass auf jeden Fall eine fortlaufende Information Richtung Bauherr gegeben ist.“²⁰³³

Dem Untersuchungsausschuss lagen zum Schluss seiner Untersuchungen die Sachstandsberichte des TÜV bis zum 24. Statusbericht vor.

b) Was geschah nach dem 23. Statusbericht?

Der Statusbericht des TÜV vom **8. März 2019** wurde wie einleitend angedeutet sehr medienwirksam in der Presseöffentlichkeit und sodann den Parlamenten diskutiert ob der dortigen Wiedergabe einer **eklatanten Mängelzahl von 11.519** allein im Bereich der Kabel für die Sicherheitsbeleuchtung und die Sicherheitsstromversorgung.²⁰³⁴ Es handelte sich beim Statusbericht vom 8. März 2019 um den **23. Statusbericht**.²⁰³⁵

Parlamentarier des Abgeordnetenhauses von Berlin²⁰³⁶ als auch des Landtags Brandenburgs²⁰³⁷ fragten in Anbetracht der sehr beträchtlichen Zahl an Mängeln im

²⁰³² Vgl. „Potsdamer Neueste Nachrichten“ vom 11.4.2019 „Gravierende Mängel gefährden BER-Terminplan“; „Der Tagesspiegel“ vom 11.4.2019: „TÜV hält BER-Terminplan für stark gefährdet.“

²⁰³³ Zeuge Spier, Wortprotokoll vom 29. März 2019 WP 18/11, S. 30.

²⁰³⁴ Vgl. „Potsdamer Neueste Nachrichten“ vom 11.4.2019 „Gravierende Mängel gefährden BER-Terminplan“; „Der Tagesspiegel“ vom 11.4.2019: „TÜV hält BER-Terminplan für stark gefährdet“.

²⁰³⁵ Dem Ausschuss vorliegend als „Statusbericht des TÜV Rheinland über die Prüfung sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung, Bereich: Fluggastterminal, 23. Fortschreibung, Stand 08.03.2019, I(FBB) Bd. 207, S. 148.

²⁰³⁶ Wortprotokoll der Sitzung des UABmC v. 8. August 2019, V(AbgHs) Bd.9d, 18-042, S. 15.

23. Statusbericht in Sorge um den Fortschritt auf der Baustelle im Frühjahr 2019 wiederholt aber vergeblich nach vorhandenen nachfolgenden Statusberichten. Sie erhielten von der Flughafengesellschaft bis einschließlich August 2019 die Antwort, dieser Bericht liege noch nicht vor:

- Der Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg forderte ausweislich einer Antwort zu einer Schriftlichen Anfrage im Landtag Brandenburg²⁰³⁸ am 24. Mai 2019 den 24. Statusbericht des TÜV Rheinland zum Stand der Mängel am Flughafen BER zunächst erfolglos an. Der Chef der Staatskanzlei Brandenburg teilte mit Schreiben vom 17. Juni 2019 an ein nachfragendes Mitglied des Sonderausschusses mit, dass ein 24. Statusbericht „[...] nach Auskunft der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) bis dato nicht vorlag[...]“²⁰³⁹
- Auch am 8. August 2019 erklärte der Vorsitzende Geschäftsführer der FBB, Dr. Prof. Dr. Lütke Daldrup im Unterausschuss Beteiligungsmanagement und Controlling des Abgeordnetenhauses von Berlin auf zweimalige Frage nach der Existenz von dem Statusbericht aus dem Monat März nachfolgenden Berichten: „[...] Ich glaube, was den TÜV betrifft, bekommen wir noch einen Statusbericht. Das ist mir angekündigt worden.[...]“²⁰⁴⁰

Die Nachprüfung dieser Darstellungen im Untersuchungsausschuss ergab jedoch, dass insbesondere die letztgenannte **Aussage nicht den Tatsachen entsprach und dem Vorsitzenden Geschäftsführer am 8. August 2019 der 24. Statusbericht entgegen seiner Aussage bereits vorlag:**

Der 24. Statusbericht spiegelte den Leistungs- und Terminstatus zum 17. Mai 2019 wider. Die Finalfassung des Berichts datiert vom 22. Juli 2019²⁰⁴¹. Sie enthielt folgende Formulierung: *„Die aktuelle Fortschreibung dieses Statusberichtes sowie die Anlagen werden persönlich in Papierform an die Geschäftsführung der FBB GmbH übergeben.“*²⁰⁴²

Im Rahmen der Vernehmung des Vorsitzenden Geschäftsführers der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Lütke Daldrup im 2. Untersuchungsausschuss am 19. Februar 2021 hinterfragte der Obmann der CDU-Fraktion, Herr Gräff, die Existenz

²⁰³⁷ Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Christoph Schulze (fraktionslos) Landtag Brandenburg, dortige Drucksache 6/12026,

<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/servlet.starweb>

²⁰³⁸ Wie vor.

²⁰³⁹ Wie vor.

²⁰⁴⁰ Wortprotoll der Sitzung des UABmC v. 8. August 2019, V(Abghs) Bd.9d, 18-042, S. 15/ S. 31.

²⁰⁴¹ Vgl. Statusbericht des TÜV Rheinland über die Prüfung sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung, Bereich: Fluggastterminal, Stand 17.05.2019, 01StatusFGT2019-05-17(V1), final-2019-07-22.docx, I(FBB) Bd. 232, S. 1, 5.

²⁰⁴² Wie vor, S. 6.

und Zeitpunkt des Zugangs des 24. Statusberichts beim Zeugen. Im öffentlichen Teil der Vernehmung blieb dieser hierzu ausgesprochen vage:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „[...] Ich glaube, ich habe einen bekommen, aber ich kann es Ihnen nicht sagen.[...]“

Er führt im Weiteren aus, man habe zu diesem Zeitpunkt keine weiteren Statusberichte gebraucht, da man im Frühjahr 2019 schon kurz vor der WPP gestanden habe.²⁰⁴³ **Kernpunkt der Fragestellung war jedoch, wie die Geschäftsführung sich im Rahmen ihrer Auskunftspflicht gegenüber den gesellschafterseitig beteiligten Parlamenten verhalten hat.** Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup versicherte im Öffentlichen Teil seiner Aussage am 19. Februar 2021 wie einleitend dargestellt, „immer wahrheitsgemäß und transparent“ gegenüber dem Parlament gewesen zu sein.²⁰⁴⁴ Im nichtöffentlichen Teil der Vernehmung wurden dem Vorsitzenden Geschäftsführers sodann Datum und persönlicher Zugangsnachweis aus dem 24. Statusbericht vorgehalten. Damit konfrontiert konnte sich der Zeuge dann doch „grob erinnern“:

Christian Gräff (CDU): „Gut, dass das Unternehmen eine andere Begründung gibt, ist auch klar. Sie haben Ihre Meinung, das Unternehmen eine andere. – Ich würde dann noch mal auf eines der letzten Themen, die wir vorhin hatten, nämlich das Thema Statusbericht leider kommen müssen. Der 24. Statusbericht ist Ihnen am 17.05. übergeben worden – [Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: Ist das so?] – mit dem Hinweis des TÜV aus diesem Statusbericht: Die aktuelle Fortschreibung dieses Statusberichts sowie die Anlagen werden persönlich in Papierform an die Geschäftsführung der FBB übergeben.“

Daran können Sie sich nicht mehr erinnern?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Doch, ich kann mich so grob erinnern. Ich weiß aber nicht, ob es der 24. war. Ich weiß, der letzte, den ich bekommen habe, ist mir persönlich übergeben worden. Nachdem wir so viel erlebt hatten, dass elektronisch überreichte Berichte durchgestochen wurden, was sehr einfach ist – ein Klick mit der Maus –, haben wir es dann umgestellt.“²⁰⁴⁵

Herr Prof. Dr. Lütke Daldrup blieb insofern nach hiesiger Bewertung unglaublich. Seine ursprüngliche Aussage, er könne sich nicht erinnern, ist als Versuch einer reinen Schutzbehauptung zu bewerten. Erst der sehr konkrete vorgenannte Vorhalt veranlasste ihn, seine Aussage zu korrigieren. **Spätestens im Juli 2019 lag dem**

²⁰⁴³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 88 ff.

²⁰⁴⁴ Wie vor, S. 91.

²⁰⁴⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 105 f.

Vorsitzenden Geschäftsführer der 24. Statusbericht persönlich in seiner Endfassung vor. Da es sich bei diesem um den ersten persönlich und in Papierform an den Vorsitzenden Geschäftsführer übergebenen Statusbericht handelte, erscheint es wenig überzeugend, dass sich der Zeuge (zunächst) nicht habe erinnern können, ob und wann er nach März 2019 noch einen (den 24.) Statusbericht erhalten hat.

Somit drängt sich hier für uns der Rückschluss auf, dass die Darstellung des Vorsitzenden Geschäftsführers im UABmC am 8. August 2019 über die Existenz und seine Kenntnis zum 24. Statusbericht wider besseren Wissens erfolgte und auch er nicht transparent mit dem Parlament umging. Der Grund hierfür dürfte im Inhalt der Feststellungen im 24. Statusbericht liegen.

c) Der Inhalt des 24. Statusberichts

Der 24. Statusbericht spiegelt den Leistungs- und Terminstatus zum 17. Mai 2019 wieder.²⁰⁴⁶ Im Statusbericht wird einleitend durch TÜV-Rheinland dargelegt, dass man auf Wunsch der Flughafengesellschaft vom vereinbarten 4-Wochen-Turnus abgewichen sei:

„Auf Wunsch der FBB GmbH haben wir die Prüfleistungen, die in der Zeit vom 8.3.2019 bis zum 1.4.2019 erbracht wurden, keinen separaten Statusbericht erstellt und übergeben diesen Statusbericht über unsere Prüftätigkeiten abweichend vom eingangs dargestellten 4-Wochen-Turnus.“²⁰⁴⁷

Es ist mindestens auffällig, dass die Statusberichte unmittelbar nach ihrem Bekanntwerden in der Öffentlichkeit gestoppt wurden.

Die Anzahl der Mängel in der Anlagengruppe AG06-SSV&SiBel, die nach den o.g. Presseberichten im 23. Statusbericht mit 11.519 beziffert wurden, waren ausweislich des 24. Statusberichts sogar noch gestiegen. *„Zum Stand 30.04.2019[...]betrug die Anzahl der Mängel in der Anlagengruppe AG06-SSV&SiBel nach Clustering 12.628.“*²⁰⁴⁸

²⁰⁴⁶ Vgl. Statusbericht des TÜV Rheinland über die Prüfung sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung, Bereich: Fluggastterminal, Stand 17.05.2019, 01StatusFGT2019-05-17(V1)_final-2019-07-22.docx, I(FBB) Bd. 232, S. 5.

²⁰⁴⁷ Vgl. Statusbericht des TÜV Rheinland über die Prüfung sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung, Bereich: Fluggastterminal, Stand 17.05.2019, 01StatusFGT2019-05-17(V1)_final-2019-07-22.docx, I(FBB) Bd. 232, S. 5.

²⁰⁴⁸ Vgl. Statusbericht des TÜV Rheinland über die Prüfung sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung, Bereich: Fluggastterminal, Stand 17.05.2019, 01StatusFGT2019-05-17(V1)_final-2019-07-22.docx, I(FBB) Bd. 232, S. 38.

2. Zeitmomente der Wirk-Prinzip-Prüfung

Zum Zeitpunkt Dezember 2017, demjenigen der Verkündung des Inbetriebnahmetermins Oktober 2020, war ausweislich des Zeugen Spier veranschlagt, dass die sogenannte Wirk-Prinzip-Prüfung (WPP) im April 2019 beendet sein sollten.²⁰⁴⁹ Zudem ging der Zeuge von einer Prüfzeitdauer von etwa drei Monaten aus.²⁰⁵⁰

Der Vorsitzende Geschäftsführer, Prof. Dr. Lütke Daldrup, erklärte am 28. Januar 2019 in der 31. Sitzung des Sonderausschusses Brandenburg, davon auszugehen, dass die WPP im Sommer (2019) beginne und man im Herbst (2019) die Baufertigstellungsanzeige einreichen werde.²⁰⁵¹ Der Zeuge Herrmann, Projektleiter Bau der Flughafengesellschaft bestätigte noch im August 2019 im Untersuchungsausschuss, die Fertigstellungsanzeige solle noch Herbst 2019 erfolgen.²⁰⁵²

Zeuge Peter Herrmann: „[...] Für die aktive Testdauer haben wir uns eine Zeit vorgenommen zunächst von 40 aktiven Prüftagen, und dann braucht der Prüfsachverständige – je nachdem, wie die Ergebnislage ist – noch einen Nachlauf, um den Bericht zu schreiben. Den haben wir momentan mit ungefähr 20 Arbeitstagen eingepreist[...]"²⁰⁵³

Der Zeuge Göbel, Projektsteuerer am Fluggastterminal 1, erklärte im Rahmen seiner Vernehmung am 20. September 2019, die WPP habe Ende Juli 2019 begonnen und würde am 27. September 2019 erfolgreich abgeschlossen sein:

Katrin Vogel (CDU): „[...] Ich habe mal ein paar Fragen zum Ablauf, zum Zeitplan: Die Wirkprinzipprüfung hat ja doch nun später angefangen, als von Ihnen angenommen wurde. In der letzten Sitzung hatten Sie noch davon gesprochen, dass sie am 8. Juli stattfindet. Jetzt hat sie tatsächlich erst im August stattgefunden. – Woran lag es denn?“

Zeuge Steffen Göbel: [...] Und wir haben, wenn es auch Ende Juli war, die Wirkprinzipprüfung -- Wir sind jetzt sieben Wochen von acht durch die Wirkprinzipprüfung gegangen. Wir sind sehr erfolgreich damit; das Risiko einer 100-Prozent-Nachprüfung ist weg. Es wird höchstens kleinteilige Einzelnachprüfungen geben, die im Rahmen der Dokumentation im Oktober laufen werden, und wir werden – so nächste Woche nicht der Himmel einfällt oder was ganz Gravierendes passiert – die Wirkprinzipprüfung

²⁰⁴⁹ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 19.

²⁰⁵⁰ Zeuge Spier, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 11.

²⁰⁵¹ Vgl. Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER des Landtags Brandenburg, Drucksache 6/11479, S. 35.

²⁰⁵² Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 37.

²⁰⁵³ Zeuge Herrmann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 9.8.2019, WP 18/15, S. 42.

nächsten Freitag sehr erfolgreich abschließen, und damit haben Sie einen funktionierenden Flughafen.“²⁰⁵⁴

Die WPP startete **weit nach** dem im **Rahmenterminplan** für das Inbetriebnahmeziel Oktober 2020 unterstellten Zeitpunkt und **dauerte erheblich länger**, als noch im September 2019 im Ausschuss erklärt worden war:

- **Prüfbeginn der WPP** war **tatsächlich** nicht, wie noch am 20.März 2020 im Unterausschuss Beteiligungsmanagement des AGH behauptet, „Ende Juli 2019“²⁰⁵⁵, sondern der **1.August 2019**.²⁰⁵⁶ Es steht zu vermuten, dass diese feine Nuance entscheidungserheblich für das Einhalten von Terminzusagen bzw. Zielerreichungen war.
- Letztendlich lag der **Abschlussbericht über die WPP erst am 27.März 2020** vor und wurde (trotz dort festgestellter Mängel) zu diesem Zeitpunkt das bestimmungsgemäße Zusammenwirken zwischen den geprüften Anlagen bestätigt. Dem Schlussbericht ist zu entnehmen, dass im Verlauf **drei Nachprüfungen** nötig waren und noch **nach den bis Februar 2020 durchgeführten Heißgasrauchversuchen im Fluggastterminal die Entrauchungsmatrix angepasst werden musste**.²⁰⁵⁷

3. Nutzungsfreigabeerklärungen des Bauordnungsamts zum Start „ORAT“?

Zum Start des ORAT-Programmteils, in welchem ein Testbetrieb unter Einsatz von Komparsen erfolgte, war im Ergebnis des Untersuchungsausschusses eine Fertigstellungsanzeige unter Vorlage sämtlicher hierzu nötiger Erklärungen und Bescheinigungen nach §§ 68 Abs. 5 i.V.m. 76 BrdBO (2008) Voraussetzung.

Die FBB startete mit dem entsprechenden Testprogramm bereits zum 30.April 2020. Vorausgehend erklärte die FBB am 28.April 2020 öffentlich, vom Bauordnungsamt die „Nutzungsfreigabe“ und „Genehmigung“ für das Fluggastterminal erhalten zu haben.²⁰⁵⁸ Diese Aussage bestätigte der Senat in seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Gräff vom 22.April 2020, Drucksache 18/23223. Dort fragte er unter Punkt 2 unter anderem nach dem Fertigstellungsstand des Terminals 1 und erhielt vom Senat am 6.Mai 2020 die Antwort

²⁰⁵⁴ Zeuge Göbel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 20.9.2019, WP 18/18, S. 54.

²⁰⁵⁵ S. Wortprotokoll UABmc vom 12. 3. 2020, WP18/53, S. 4.

²⁰⁵⁶ S. Bericht über die übergeordnete Prüfung sicherheitstechnischer Gebäudeausstattung vom 27.03.2020, I (FBB) Bd.224, S. 1.

²⁰⁵⁷ S. Bericht über die übergeordnete Prüfung sicherheitstechnischer Gebäudeausstattung vom 27.03.2020, I (FBB) Bd.224, S. 1.

²⁰⁵⁸ Pressemitteilung 28.04.2020: „Fluggastterminal am BER für die Nutzung freigegeben/Landkreis erteilt Genehmigung.“

„[...] Zu 2.: Die zuständige untere Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald hat am 28.04.2020 die Nutzungsfreigabe für das Terminal 1 erteilt[...]"

2059

Ein weiteres Zitat aus vorgenannter Anfrage:

„[...]“

3. Liegen der Flughafengesellschaft für das Terminal 1 am BER sämtliche, die Vorgaben des § 76 Abs.4 BbgBO erfüllenden Bescheinigungen der Prüfsachverständigen über die ordnungsmäßige Beschaffenheit und Betriebssicherheit aller technischen Anlagen und Einrichtungen, inklusive der sogenannten AG 06 vor? Wenn ja, zu welchem Datum lag die entsprechende Bescheinigung für die AG 06 vor?

4. Sollte Frage 3. mit „Nein“ beantwortet worden sein,

a) was ist der Abarbeitungsstand TÜV-seitig gerügter Mängel in den betrieblichen Anlagen und Systemen, insbesondere AG 06, was konkret deren aktueller Fertigstellungsgrad?

b) wie viele Mängel gibt es in der AG 06 aktuell?

c) wie viele Mängel in der AG 06 müssen noch bis zur Baufertigstellungsanzeige für die Erlangung der Nutzungsfreigabe beseitigt werden?

d) wie viele Mängel in der AG 06 müssen noch bis zur Inbetriebnahme des Terminals 1 beseitigt werden?

e) wie viele Mängel in der AG 06 sind nicht beseitigbar?[...]"²⁰⁶⁰

Die Antwort des Senats hierzu:

„Zu 3. und 4.: Siehe Antwort zu Frage 2.“²⁰⁶¹

Mit vorgenannter Presseerklärung der FBB wie auch der Antwort des Senats wurde mithin sowohl gegenüber dem Abgeordneten als auch gegenüber der Öffentlichkeit der Eindruck erweckt, es habe zum 28. April 2020 nach Prüfung aller nötigen Voraussetzungen eine formale Nutzungsfreigabeerklärung des zuständigen Bauordnungsamts vorgelegen und zumindest sämtliche wesentlichen und inbetriebnahmerelevanten Mängel in allen Anlagen des Fluggastterminals 1 wären beseitigt.

²⁰⁵⁹ Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Christian Gräff, „Stand der Mängel und Inbetriebnahme am BER“, Drucksache 18/23223 vom 22.4.2020, abzurufen unter <https://pardok.parlament-berlin.de/>

²⁰⁶⁰ Wie vor.

²⁰⁶¹ Wie vor.

Dieser Eindruck bestätigte sich jedoch im Verlauf der weiteren Untersuchungen und der näheren rechtlichen Betrachtung für die CDU-Fraktion nicht. Insofern wird auch die Einschätzung des Abschlussberichts nicht geteilt:

a) keine „Nutzungsfreigabe“ und „Abnahme“ durch das Bauordnungsamt

Nachdem im November 2020 endlich die lange von der Regierungskoalition hinausgezögerte 2. Erweiterung des Untersuchungsauftrags vorlag und hierzu die Beweismittel zur Untersuchung angefordert werden konnten, erklärte die Flughafengesellschaft mit Begleitschreiben vom 18. Dezember 2020 an den Untersuchungsausschuss erstmalig, ein Bescheid über eine behördliche Nutzungsfreigabe sei nicht ausgestellt worden, da nach der maßgeblichen Fassung der Bauordnung aus dem Jahr 2008 eine explizite Freigabeerklärung nicht erforderlich gewesen sei.²⁰⁶²

Angesichts der mit dem Begleitschreiben der FBB übermittelten Unterlagen und deren Inhalt konsterniert diese erstmalig zum Dezember 2020 gegenläufige Darstellung der FBB jedoch nicht. Denn bei diesen vom Untersuchungsausschuss angeforderten Schreiben handelt es sich um die des Bauordnungsamts des Landkreises Dahme-Spreewald an die FBB vom 28. April 2020 und 23. Juli 2020. Eine behördliche Nutzungsfreigabe enthalten beide nicht.²⁰⁶³

Die Brandenburger Bauordnung (2008) in der für das Fluggastterminal geltenden Fassung kennt auch weder eine „Schlussabnahme“ durch das Bauordnungsamt noch eine „Nutzungsfreigabe“ im Nachgang einer die gesetzlichen Anforderungen erfüllenden Fertigstellungsanzeige des Vorhabenträgers. Durch das zuständige Bauordnungsamt erfolgt nach der genannten Fassung eine Prüfung des Bauvorhabens lediglich anhand der vorzulegenden Bescheinigungen und Bestätigungen über die Mängelfreiheit am „grünen Tisch.“²⁰⁶⁴

Eine „gesonderte behördliche Nutzungserlaubnis“ kennt nur § 76 Abs. 3 BbgBO (2008), mithin die Erlaubnis der Benutzung vor der Fertigstellung. Diese Möglichkeit

²⁰⁶² Begleitschreiben der FBB an den Untersuchungsausschuss vom 18.12.2020, S.2: „*Hinweis zu Beweisbeschluss Nr. 7*

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bauordnung des Landes Brandenburg (BbgBO) in der für das Fluggastterminal des BER maßgeblichen Fassung aus 2008 keine Explizite Freigabeerklärung der zuständigen Bauordnungsbehörde von Gebäuden zur Nutzung vorsieht, sondern der Bauherr die Nutzungsaufnahme lediglich vorher unter Einreichung bestimmter Dokumente sowie unter Einhaltung einer zweiwöchigen Frist anzuzeigen hat, §68 Abs.5 i.V.m. §76Abs.1.Nr.4BbgBO (Stand 2008). Ein Bescheid wird daher nicht ausgestellt.... Bedenken gegen eine Nutzungsaufnahme wurden im Schreiben vom 28.04.2020 nicht erhoben.]“.

²⁰⁶³ Schreiben Landkreis Dahme-Spreewald 28.4.2020, XVIII (LK-DS) Bd 1, S.1ff, Schreiben Landkreis Dahme-Spreewald 28.4.2020, XVIII (LK-DS) Bd 1, S. 4 f.

²⁰⁶⁴ Vgl. Christian-W. Otto, Brandenburgische Bauordnung, Kommentar für die Praxis, 2. Auflage, Stand BbgBO zum 1. August 2008, § 75 Rn 4.

war im Rahmen des ursprünglich für 2012 anvisierten Eröffnung in Betracht gezogen worden und dort eindrucksvoll gescheitert. Der Prüflingenieur Brandschutz Sonderbauten des zuständigen Bauordnungsamts schloss diese Möglichkeit für ein Projekt wie den BER aus.

Zeuge Hartmut Zimmermann: „[...] Wenn hier § 76/1 Abs. 3 angesprochen wurde, bedarf das der fast kompletten Unterlagen einer endgültigen Fertigstellung, denn 76/3 sagt aus, eine vorzeitige Nutzung vor endgültiger Fertigstellung, wenn die Belange der öffentlichen Ordnung und Sicherheit gewährleistet sind. Dann stellen Sie sich vor, wie man bei so einem Objekt eine 76/3 genehmigen will. Nicht machbar. Der Versuch ist 2012 gescheitert.“²⁰⁶⁵

Diese Möglichkeit sollte auf Basis der schlechten Erfahrungen ausdrücklich nicht für die Inbetriebnahme 2020 herangezogen werden. Da dem Untersuchungsausschuss auf die erfolgten Beweisbeschlüsse keine behördliche Nutzungserlaubnis vorgelegt wurde, darf unterstellt werden, dass dies auch nicht der Fall war.

§ 75 Abs. 2 Nr.2 BbgBO (2008) weist jedoch klar aus, dass eine bauliche Anlage nicht benutzt werden darf, wenn nicht alle mit der Fertigstellungsanzeige nach § 75 Abs.1 i.V.m. § 68 Abs.5 BbgBO (2008) vorzulegenden Erklärungen oder Bescheinigungen vollständig vorgelegt wurden. Wann dies der Fall war, wird nachfolgend dargestellt.

b) Baufertigstellung und „Nutzungsfreigabe“ zum April 2020?

Im Schreiben vom 28.April 2020 erklärt das Bauordnungsamt unter dem Betreff

„Anzeige der Fertigstellung des Fluggastterminals“:

„.....Ihre Anzeige der Fertigstellung des Fluggastterminals (BG 00875-09) ist bei der unteren Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald am 01.04.2020 eingegangen.

Gemäß §88 Abs.4 der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.2018 (GVBl. I Nr. 39) sind für die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes eingeleiteten Verfahren die Vorschriften der Brandenburgischen Bauordnung in der Fassung vom 17.09.2008 ((GVBl. I Nr. 14) in der bis zum 30.06.2016 geltenden Fassung (BbgBO[2008] anzuwenden.“²⁰⁶⁶

Zur Prüfung der Voraussetzungen für die Fertigstellung und Nutzung seien der Behörde zum Zeitpunkt der Fertigstellungsanzeige gem. §§68 Abs.5, 76 Abs.1 BbgBO

²⁰⁶⁵ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/20, S. 77.

²⁰⁶⁶ S. Schreiben Landkreis Dahme-Spreewald 28.4.2020, XVIII (LK-DS) Bd 1, S. 1.

(2008) unter dort nachfolgenden Ziffern 1.-8. benannte Unterlagen vorgelegt worden.²⁰⁶⁷

Unter Punkt 8 des Schreibens führt das Bauordnungsamt aus, dass dem nach § 17 Abs.2 i.V.m. § 13 Abs.6 BbgBauPrüfV gefertigten Schlussbericht zur Überwachung der Bauausführung nach § 75 Abs.2 BbgBO (2008) Sachthemen zu entnehmen seien, „[...] die einer kurzfristigen Klärung bedürfen und der Bauaufsichtsbehörde nachzuweisen bzw. abzumelden sind:

- *Verifizierter Prüfbericht über das bestimmungsgemäße Zusammenwirken der sicherheitstechnischen Anlagen (Wirk-Prinzip-Prüfung) vom 27.03.2020 mit Abmeldung des wesentlichen Mangels und unter Berücksichtigung der Bescheinigung des Prüfsachverständigen zu den Sicherheitsstromversorgungsanlagen vom 20.04.2020*

[...]

- *Nachweis der ordnungsgemäßen Rauchableitung in den Umkleiden der Ebene U1*
- *Abschließender Statusbericht des Brandschutzüberwachers des Bauherrn.*

*Sofern die unter Punkt 8 aufgeführten Nachweise und Berichte bis zum 23.06.2020 der unteren Bauaufsichtsbehörde vorliegen, bestehen keine Bedenken gegen eine öffentliche Nutzung des Fluggasterminal. [...]*²⁰⁶⁸

Die Bauaufsichtsbehörde stellte damit Bedingungen/Auflagen, von deren vorheriger Erfüllung eine positive Prüfung abhing. Damit stimmt auch die Erklärung des Zeugen Borrmann vom TÜV überein:

Zeuge Dirk Borrmann: „Nach der Wirkprinzipprüfung erstellen wir den Prüfbericht, und wenn die Wirkprinzipprüfung frei von wesentlichen Mängeln ist und es ordentlich funktioniert hat und auch die Einzelanlagen dann frei von wesentlichen Mängeln sind, dann wird die §76-Bescheinigung nach Abs. 1 Nr. 4 erteilt. Und diese §76-Bescheinigung geht zum Bauherrn, und der Bauherr kann dann eine sogenannte Fertigstellungsbescheinigung erstellen und gibt diese Fertigstellungsbescheinigung dann der Bauaufsicht.“²⁰⁶⁹

Der Prüfbericht über die sogenannte WPP (Wirk-Prinzip-Prüfung) vom 27.März 2020 wies jedoch Mängel aus, die erst noch zu beseitigen waren. Als Ergebnis der Prüfung wird festgehalten:

²⁰⁶⁷ Vgl. Schreiben Landkreis Dahme-Spreewald 28.4.2020, XVIII (LK-DS) Bd 1, S. 1.

²⁰⁶⁸ S. Schreiben Landkreis Dahme-Spreewald 28.4.2020, XVIII (LK-DS) Bd 1, S. 3.

²⁰⁶⁹ Zeuge Borrmann, Wortprotokoll seiner Vernehmung vom 29.3.2019, WP 18/11, S. 84.

„Bei der Wirk-Prinzip-Prüfung wurden Mängel festgestellt. Die Forderungen und Hinweise sind zu beachten [...] Die Mängel sind bis zur Einreichung der Fertigstellungsanzeige abzustellen und schriftlich bei den Prüfsachverständigen abzumelden.“²⁰⁷⁰

Auch wenn die Wirk-Prinzip-Prüfung selbst im März 2020 erfolgreich abgeschlossen war, ist der im Prüfbericht erfolgte Hinweis zum **relevanten Zeitpunkt der vollständigen Mängelbeseitigung** und deren schriftlicher Abmeldung klar und deutlich gleichfalls der der **Fertigstellungsanzeige**.

Eine den Anforderungen der §§68 Abs.5, 76 Abs.1 BbgBO (2008) entsprechende vollständige Fertigstellungsanzeige hätte die Vorlage aller nötigen Bescheinigungen mit dem hierfür nötigen Fertigstellungsgrad bedurft. Diese hiesige Rechtsauffassung wird auch durch die Aussage des Zeugen Zimmermann vom Bauordnungsamt Landkreis Dahme-Spreewald im Jahr 2019 untermauert:

„Christian Gräff (CDU): Danke! Das verstehe ich; das habe ich verstanden. – Haben Sie möglicherweise bis Sommer dieses Jahres vereinbart, dass bestimmte Fertigstellungsanzeigen für bestimmte Gewerke, Baugruppen nachgereicht werden können und, wenn ja, bis wann? Oder muss alles vollständig vorliegen?

Zeuge Hartmut Zimmermann: Zur Fertigstellungsanzeige muss alles da sein.

Christian Gräff (CDU): Alles?

Zeuge Hartmut Zimmermann: Alles.“²⁰⁷¹

Da zur Fertigstellungsanzeige der Flughafengesellschaft ausweislich der zitierten Schreiben des Bauordnungsamts eben nicht alle notwendigen Unterlagen und Bescheinigungen vollständig vorlagen, legt dies den Rückschluss nahe, dass die **Fertigstellungsanzeige verfrüht** erfolgte.

Das **Bauordnungsamt erklärte also am 28.April 2020** folgerichtig nicht nur **keine formale Nutzungsgenehmigung**, sondern teilte auch ausdrücklich mit, dass erst bei Erfüllung der oben genannten Bedingungen bzw. Vorlage der entsprechenden Bescheinigungen keine Bedenken gegen eine Nutzung bestünden. Es liegt sogar der Umkehrschluss nahe, dass zu diesem Zeitpunkt mithin Bedenken gegen eine Nutzung bestanden, da der verifizierte Schlussbericht des Prüfsachverständigen im Sinne § 75 Abs.2 BbgBO (2008) noch nicht mit dem nötigen Aussagegehalt entsprechend § 76 Abs.2 BbgBO (2008) vorlag. Weshalb der Landkreis Dahme-

²⁰⁷⁰ Bericht über die übergeordnete Prüfung sicherheitstechnischer Gebäudeausstattung vom 27.03.2020, I (FBB) Bd. 224, S. 1.

²⁰⁷¹ Zeuge Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/20, S. 17 f.

Spreewald eine entgegenstehende Pressemitteilung über eine Nutzungsfreigabe am 28. April 2020 erteilte, konnte aus zeitlichen Gründen nicht mehr näher aufgeklärt werden und lässt Raum für Vermutungen. **Ob die Flughafengesellschaft den Testbetrieb mit Komparsen unter diesen Bedingungen Ende April 2020 zulässigerweise beginnen durfte, muss deshalb in Frage gestellt werden.**

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup verteidigte wiederum selbst im Rahmen seiner Vernehmung am 19. Februar 2021 noch vehement, es sei zum 28. April 2020 eine „Nutzungsfreigabe“ erklärt worden.²⁰⁷²

Christian Gräff (CDU): „...Herr Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup, Sie hatten in der Tat auch vorhin bei Ihrer Eingangserklärung über das Thema Nutzungsfreigabe berichtet. Deswegen noch mal meine erste Frage: Gab es eine Nutzungsfreigabe im eigentlichen Sinn des zuständigen Bauordnungsamts und wenn ja, wann?

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: Das erinnere ich noch relativ genau, weil das für uns ein durchaus wichtiger Tag war. Das war, glaube ich, der 28. April, wo die Nutzungsfreigabe eingegangen ist, die noch acht Punkte enthielt, die noch weiterer Klärung bedurften, die aber nicht die Nutzungsfreigabe an sich tangiert haben. Wir haben dann im Laufe des Frühjahrs diese acht letzten Punkte der Bauaufsichtsbehörde mitgeteilt, und die hat uns dann noch mal den Eingang irgendwann im Sommer bestätigt. Das Datum weiß ich aber nicht mehr.“²⁰⁷³

Auch auf Vorhalt des Schreibens des Bauordnungsamts vom 28. April 2020 blieb er bei dieser Darstellung:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „[...] Ich will Ihnen das mal mit meinem laienhaften, unjuristischen Ausführungen mal erklären: Am 28.04.2020 ist eine Nutzungsfreigabe erteilt worden. Es wurden acht noch abzuarbeitende Sachverhalte benannt. Dies hat aber die uneingeschränkte Nutzungsfreigabe nicht beeinflusst.“²⁰⁷⁴

Dies kann nur als reine Schutzbehauptung zu bewerten sein, vermag am tatsächlichen Sachverhalt aber nichts zu ändern. Auch wenn es sich hierbei um feine juristische Nuancen handeln mag, ist zu unterstellen, dass dem Vorsitzenden Geschäftsführer der Flughafengesellschaft als ehemaligem Stadtbaurat, Staatssekretär für Bau und Stadtentwicklung sowohl auf Bundes als auch Landesebene das bauordnungsrechtliche Verfahren sehr wohl bekannt war und

²⁰⁷² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 3.

²⁰⁷³ Obmann der CDU-Fraktion, Christian Gräff, Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 12.

²⁰⁷⁴ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP18/36, S. 13.

damit mehr als naheliegt, dass er auch Kenntnis davon hatte, dass es für das Fluggastterminal keinen „Bescheid über eine Nutzungsfreigabe“ gab.

c) Fertigstellung zum 22. Juli 2020

Die mit o.g. Schreiben vom 28. April 2020 angeforderten **Nachweise** wurden der Bauaufsichtsbehörde erst **zum 22. Juni 2020** vollständig vorgelegt. Daraufhin erklärte das Bauordnungsamt mit Schreiben vom 23. Juli 2020, dass nach deren Prüfung die „[nach § 76 Abs.1 BbgBO (2008) vorzulegenden Erklärungen oder Bescheinigungen zur Fertigstellung und Nutzung des Fluggastterminals[....] jetzt vollständig [...]“ vorliegen würden und „Damit sind die Voraussetzungen für die Benutzung der baulichen Anlage erfüllt“.²⁰⁷⁵

Wenn eine „Nutzungsfreigabe“ durch das Bauordnungsamt tatsächlich erteilt worden wäre, dann also zu diesem Zeitpunkt.

Die im Abschlussbericht (auf Grundlage des Mehrheitsvotums gegen unseren Änderungsantrag) erfolgte Darstellung, die Genehmigungsbehörde habe das „Gebäude abnehmen und eine Nutzungsfreigabe erteilen“ müssen, um den Testbetrieb, den sog. „Operational Readiness and Airport Transfer-Betrieb“ zu ermöglichen.²⁰⁷⁶ trifft aus den vorgenannten Gründen hingegen nicht zu. Ihr war deshalb nicht zuzustimmen.

Eine behördliche Gestattung der Betriebsaufnahme der Start- /Landebahn und damit des Flugverkehrs am BER erfolgte im Übrigen erst mit Bescheid der Gemeinsamen Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg vom 1.10.2020.²⁰⁷⁷

²⁰⁷⁵ S. Schreiben Landkreis Dahme-Spreewald 23.7.2020, XVIII (LK-DS) Bd 1, S. 4.

²⁰⁷⁶ S. Abschlussbericht, 2. Abschn. B.II.3.

²⁰⁷⁷ S. Bescheid LuBB „Gestattung der Betriebsaufnahme der Start- und Landebahn Süd vom 1.10.2020, S. 6 ff.

<https://lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/301001%20Gestattung%20der%20Betriebsaufnahme%20BER.pdf>.

III. Die Finanzsituation der Flughafengesellschaft

Der scheibchenweise Umgang der Flughafengesellschaft mit dem eigenen Fehlverhalten zeigte sich auch im Hinblick auf die Entwicklung ihres Finanzbedarfs und Verschuldungsgrads. Das Gesamtbudget des Flughafenbaus BER schwoll zunächst von einem Betrag von **2,4 Mrd. EUR** Gesamtbudget 2004 auf **3,4 Mrd. EUR** zum Stand Juni 2012 an.²⁰⁷⁸ Zum Stand seiner Inbetriebnahme November 2020 betrug das **Gesamtkostenvolumen** des BER **5,96 Mrd. EUR**.²⁰⁷⁹ Die Baukosten des Terminals 1 haben sich dabei von 1,570 Mrd. EUR im Jahr 2012 fast **verdoppelt** auf zuletzt **2,83 Mrd. EUR**.²⁰⁸⁰ Nachdem sich 2012 ein zusätzlicher Kapitalbedarf von 1,2 Mrd. EUR ergeben hatte, kam zwischen 2014 und 2016 ein weiterer von 2,2 Mrd. EUR bis zur Inbetriebnahme hinzu. Anfang 2020 lag der Verschuldensgrad bei **43,3 x EBITDA**.²⁰⁸¹

2019 wurde intern bereits unter der Annahme eines unmittelbaren Fortgangs der geplanten Ausbaumaßnahmen (Terminal 3) mit einem weiteren Finanzbedarf in Höhe von 1 Mrd. EUR nach Inbetriebnahme gerechnet. Der im Businessplan 2020 ausgewiesene Gesamtfinanzierungsbedarf in Höhe von weiteren **792 Mio. EUR** kam nur in dieser geringeren Höhe zustande, da man die nötigen Ausbaumaßnahmen zeitlich verschob. Allein während der Dauer des Untersuchungsverfahrens erhöhte sich der für die Zeit nach der Inbetriebnahme veröffentlichte Finanzbedarf der Flughafengesellschaft im Businessplan um **weitere 284 Mio. EUR** ohne Coronahilfen. Hinzu kamen im Rahmen der Coronapandemie 2020 kurzfristig gewährte Gesellschafterhilfen in Höhe von **300 Mio. EUR** und wurden Anträge auf weitere Gesellschafterdarlehen für 2021 von 552 Mio. EUR gestellt. Von 2018 bis 2020 flossen im Untersuchungszeitraum an die FBB ausweislich derer Geschäftsberichte ca. 970 Mio. EUR aus der Konsortialfinanzierung und ca. 753 Mio. EUR von Seiten der Gesellschafter.²⁰⁸²

In Anbetracht der ohnehin sehr hohen finanziellen Verbindlichkeiten der Flughafengesellschaft von über **4,5 Mrd. EUR** und eines jährlichen Zinsaufwands von fast 200 Mio. EUR stellte sich die Frage, ob und wie die Flughafengesellschaft je zu einer Refinanzierung ihrer Verbindlichkeiten in der Lage sein werde.

²⁰⁷⁸ Siehe Abschlussbericht, Kapitel D. II.

²⁰⁷⁹ Prof. Dr. Lütke Daldrup, Ausschussprotokoll Sonderausschuss BER Landtag Brandenburg, Sitzung (SBER) am 12.10.2020, 7/9, S. 15.

<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/servlet.starweb?path=LBB/ELVIS/LISSHFL.web&search=WP%3d7+AND+%28DART%3dA+AND+KOR%3dSonderausschuss+BER%29+AND+SPER%3d%22%22>.

²⁰⁸⁰ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 38.

²⁰⁸¹ S. Vorbereitungsunterlagen zur 160. Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, Bl. 274.

²⁰⁸² Siehe Geschäftsberichte FBB 2018-2020, <https://www.berlin-airport.de>.

Den Eindruck einer gegensteuernden, aussagekräftigen Finanz- und Unternehmensplanung, die dies sicherstellen würde, konnten wir aber leider nicht gewinnen.

Die Corona-Pandemie mag die Finanzkrise der Flughafengesellschaft in existenzbedrohender Weise verschärft haben. Der allein durch die Pandemie ausgelöste zusätzliche Kapitalbedarf lässt sich aktuell nur schwer verlässlich einschätzen und abgrenzen von dem bei normaler Entwicklung der FBB. **Wir sind trotzdem zur Überzeugung gelangt, dass die eigentlichen Finanzprobleme der Flughafengesellschaft weit vor der Corona- Pandemie begründet sind und bei anderweitiger Bilanzierung schon früher in ihrer Schärfe offener sichtbar gewesen wären.**

Für uns wurde im Untersuchungsausschuss deutlich, dass bei der FBB keine verlässliche, in die weite Zukunft gerichtete Unternehmensplanung vorhanden war. Die von der FBB erstellten, dem Aufsichtsrat sowie dem Untersuchungsausschuss vorgelegten **Businesspläne wurden nach unserer Bewertung hinsichtlich Form sowie Inhalt der Größe und dem Verschuldensgrad des Projekts bei weitem nicht gerecht.**

Die Unternehmensplanung zeigte auch inhaltlich mehrfach Unwägbarkeiten: Die FBB war zum einen in ihren Annahmen zur künftigen **Erlössituation zu ambitioniert**, bewertete diese zu positiv und ließ Risiken unbeachtet. Zum anderen bewertete sie die **Ausgabensituation zu gering.**

Die FBB bildete mit den verschobenen Ausbauplänen im Businessplan 2020 erstmals selbst eine **Unterdeckung des nötigen Kapazitätsbedarfs am BER von 2024-2030 ab.**

Auch fehlte der Businessplanung der nötige realistische Bezug zu Kapazitätsgrenzen und zur planfestgestellten „Obergrenze“ an Lärmbeeinträchtigung durch Flugbewegungen am BER.

Die FBB ging ausweislich ihrer Businessplanung auch weiterhin nicht transparent mit ihrer Finanzlage um.

1. Mangelhafte Unternehmensplanung der FBB oder *Ist das alles?!*

Die letzte Ausschusssitzung mit Zeugenvernehmung am 26. Februar 2021, in welcher die vormalige Geschäftsführerin für Finanzen, Frau Fölster ein zweites Mal gehört wurde, verdeutlichte für uns „*Schwarz auf Weiß*“, dass **bei der FBB keine verlässliche und in die weite Zukunft gerichtete Finanz- und Unternehmensplanung vorhanden war** und warum die Entwicklung der tatsächlichen Finanzlage der FBB so intransparent nach außen wirkte. Es gab unter den zur Businessplanung gehörten Zeugen der FBB selbst recht widersprüchliche Aussagen dazu, was denn der Businessplan der FBB sei. Im Ausschuss entstand insofern Irritation darüber,

ob dem Ausschuss und dem Aufsichtsrat die vollständigen, tatsächlichen Businesspläne vorgelegt wurden. Unterstellt, dies war der Fall, **überzeugten uns diese insbesondere nicht von einer fundierten Unternehmensplanung:**

a) Die FBB stellte gewöhnlich ihre Erwartungen an die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und damit angenommene Geschäftsentwicklung des Unternehmens in **Businessplänen** dar. Anhand eines solchen kann beurteilt werden, ob im Planungszeitraum weiteres Kapital (durch Gesellschafter oder Dritte) zur Verfügung gestellt werden muss. Sie stellten deshalb für uns ein wichtiges Dokument zur Bewertung der Finanzlage und Unternehmensplanung des Unternehmens dar und wurden explizit vom Untersuchungsausschuss angefordert.

b) Im Untersuchungsausschuss entstand in der Folge der Verdacht, dass die FBB dem Untersuchungsausschuss Beweismaterial im Hinblick auf die von ihm angeforderten Businesspläne vorenthielt:

- Die FBB war bereits mit der von ihr vorgenommenen Reihenfolge der Abarbeitung der Beweisbeschlüsse und Wahl des Zeitpunkts der Übermittlung von Unterlagen auf die zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags äußerst strategisch vorgegangen. Der Untersuchungsausschuss hatte unmittelbar nach Beschluss des Abgeordnetenhauses über Letztgenannte im November 2020 den Businessplan 2020 mit den zugrundeliegenden Berechnungen, insbesondere der zu erzielenden Flughafenentgelte nach Eröffnung des BER, als Beweismittel bei der FBB angefordert. Diese Unterlagen wurden erst zwei Monate (!) nach ihrer Anforderung und erst nach der am 15. Januar 2021 erfolgten Vernehmung des für die Erstellung der Businesspläne zuständigen Zeugen Sapp übermittelt. Dieses Vorgehen war mindestens hinderlich für die Arbeit des Untersuchungsausschusses.
- In den übermittelten Aufsichtsratsunterlagen fanden sich jeweils lediglich stark vereinfachte PowerPoint-Präsentationen über die Businesspläne 2018 und 2020. Diese entbehrten für uns der nötigen Aussagen und Form eines Businessplans, die wir an einen solchen stellen würden, weshalb wir wiederholt nachfragten. Die FBB bekräftigte aber auf mehrfache Nachfrage des Untersuchungsausschusses nach dem Businessplan 2020, dass der angeforderte Businessplan konkret in der 160. Aufsichtsratssitzung am 20. März 2020 unter TOP. 3.1. behandelt worden sei.²⁰⁸³ Die dem Untersuchungsausschuss vorgelegten vorbereitenden Unterlagen zur Aufsichtsratssitzung vom 20. März 2020 enthielten aber als Anlage nur die genannte stark vereinfachte PowerPoint-Präsentation²⁰⁸⁴ Diese war

²⁰⁸³ S. Begleitschreiben der FBB an den Untersuchungsausschuss vom 21.1.2021, Email an der FBB an den Untersuchungsausschuss vom 21.5.2021; z.B. vorbereitende Unterlagen zur Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, S. 263.

²⁰⁸⁴ Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, S. 263.

deckungsgleich mit dem dem Unterausschuss Beteiligungsmanagement vorgelegten und auch dort angeforderten Businessplan 2020²⁰⁸⁵.

- Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup erklärte auch im Ausschuss, die PowerPoint-Präsentation sei der Kern des Businessplans und in ihr erfolge eine Zusammenfassung des gesamten dahinterstehenden Tabellenwerks.²⁰⁸⁶

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das ist eine extrem komprimierte Fassung, obwohl auch die wesentlichen Essentials komprimiert sind; extrem komprimiert betrieben, sehr stark komprimierte Fassung.“²⁰⁸⁷

Der Zeuge Sapp erläuterte:

Zeuge Carlo Sapp: „Es gibt natürlich nicht nur die PowerPoint-Folien. Es gibt ein Modell, ein Businessplanmodell, das diesen Folien zugrunde liegt. Wenn wir dort Aussagen getätigt haben, dann sind die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit – das sind sie definitiv, denke ich – auf Basis von Modellen entstanden. Sie müssen dazu wissen, dass wir dieses Businessplanmodell ständig fortschreiben. Das ist ein sozusagen laufender Prozess. Wir verwenden das nicht nur für die Langfristplanung, sondern auch für die kurzfristige, für interne Analysen, und deswegen wird wahrscheinlich ein Modell auch diesen Folien zugrunde gelegen haben.[...]“²⁰⁸⁸

Die Zeugin Fölster erklärte hingegen in ihrer den vorgenannten Aussagen nachfolgenden Befragung bezüglich der Gestalt der Businesspläne, dass diese aus zwei Teilen bestehen und neben der dem Aufsichtsrat und dem Untersuchungsausschuss vorgelegten Präsentation immer auch eine Ausführung des jeweiligen Businessplans in Form einer DIN A4 Hochformatvorlage (ca. 40 Seiten umfassend, mit Tabellen und Text) im Vorfeld der Sitzungen des Aufsichtsrats übermittelt wurde.

Zeugin Heike Fölster: „Also der Businessplan an sich, wie Sie sagen, besteht aus zwei Teilen, einer Zusammenfassung und Präsentation. PowerPoint quer für den Aufsichtsrat mit den Kerndaten, und dann gibt es ein Hochkantformular – also DIN-A-4-Hochkant in dem Fall – Word mit PowerPoint, nicht mit PowerPoint, Excel-Tabellen drin, das wirklich „Businessplandokument“ heißt. Das kriegt jedes Aufsichtsratsmitglied mit den Unterlagen ausgeliefert, und das wurde in meinem Bereich final zusammengestellt, und das sind die Zulieferungen von allen. – Das ist die

²⁰⁸⁵ Bericht SenFin - I C - vom 01.04.2020, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB): Businessplan 2020.

(Vorgang 0295); V (Abghs) Bd. 9e.

²⁰⁸⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 74.

²⁰⁸⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 73.

²⁰⁸⁸ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 42.

Präsentation, in der Sie da gerade blättern! Das sehe ich von hier aus schon.“²⁰⁸⁹

Frau Fölster erklärte auch, **sowohl Präsentation als auch Begleitdokumente** würden beides 2018 zur Erläuterung dem Aufsichtsrat übermittelt worden sein:

Zeugin Heike Fölster: „Also es gibt jede Menge Excel-Spreadsheets Dann gibt es aber auch jede Menge Word-Dokumente, die wir dazu steuern müssen, wo wir ja sagen müssen: Was sind die Prämissen, also auch die Prämissen, die dann die Basis für das Excel-Spreadsheet sind. Da steht dann drin: Die Inbetriebnahme, das Datum ist das und das, die Inflationsrate ist das, wir gehen von den Zinsen aus, wir gehen von dem Bruttoinlandsprodukt aus, wir gehen von diesen Größenordnungen aus, wir gehen von einem Gesamtvolumen für den T1 von so und so viel, von T2 von und so viel Millionen Euro aus. – Und das sind alles Begleitdokumente, damit man das alles verstehen und einordnen kann.“

Ein solches DIN A-Hochkant- (Businessplan-)Dokument fand sich jedoch nicht in den dem Untersuchungsausschuss übermittelten Unterlagen.

Diese auf Nachfrage wiederholte Aussage der Flughafengesellschaft, „Es existieren keine anderen Dokumente.“ und, dem Untersuchungsausschuss sei das vollständige Businessplandokument vorgelegt worden, stand deshalb im krassen Widerspruch zur Aussage der Zeugin Fölster.

c) Unterstellt, die vorgelegten PowerPoint-Präsentationen stellen die Businessplanungen der FBB dar, bewerten wir diese im Hinblick auf den Projektumfang, die Größe des Unternehmens und den immensen Verschuldensgrad der Gesellschaft als unverhältnismäßig und in den Aussagen zu grob und undifferenziert. **Ziel eines Businessplans musste sein, am Kapitalmarkt neue Mittel zu generieren und wenn möglich nicht an die Gesellschafter heranzutreten.** Diesem Zweck wurden die vorgelegten Präsentationen für uns nicht gerecht-sie entbehrten der nötigen Aussagen und Form, die wir an einen Businessplan für ein Projekt dieser Größe stellen würden. Am Beispiel des Businessplans 2020 führen wird wir hierzu unten unter Ziffer 3. im Detail aus.

Zusammenfassend stellten wir fest:

Für den Fall, dass es tatsächlich mehr als nur die Präsentation gab, hätte die Flughafengesellschaft dem Untersuchungsausschuss und dem Aufsichtsrat nicht transparent alle Dokumente zur Bewertung der Finanzlage vorgelegt.

²⁰⁸⁹ Vgl. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom am 26. Februar 2021, WP 18/37, S. 38.

Für den Fall, dass die vorgelegten PowerPoint-Präsentationen aber alles an Businessplanung darstellten, untermauerte dies den Eindruck, dass es der FBB an einer verlässlichen und fundierten Unternehmensplanung ihrer finanziellen Zukunft mangelte.

2. Kein Businessplan 2019

Auffällig war, dass es im Jahr 2019 keinen Businessplan der Flughafengesellschaft gab. Die Gründe hierfür wurden von uns wiederholt im Untersuchungsausschuss hinterfragt.

Die Verantwortlichen verwiesen darauf, dass keine gesetzliche Pflicht zur Erstellung von jährlichen Businessplänen existierte und bedarfsgerecht initiiert sei.

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Erstens besteht dazu keine Notwendigkeit. Wir machen eh für ein Projekt in der Tat, was problematisch ist, ziemlich viele Businesspläne.“²⁰⁹⁰

Dies überzeugt uns hier in Anbetracht des sehr hohen Verschuldungsgrades der Gesellschaft und der zu diesem Zeitpunkt ohne Coronapandemie noch angenommen Kapazitätsengpässe am BER nicht. **Denn auch wenn weder eine vertragliche noch gesetzliche Pflicht zur jährlichen Erstellung eines Businessplans bestanden haben mag, wäre es Ausdruck einer sorgfältigen Geschäftsführung gewesen, dies zu tun, um zum einen eine Gegenfinanzierung der Kostensteigerungen darzustellen und zum anderen am Kapitalmarkt Aussicht auf Generierung von Fremdmitteln zu haben.**

Die Zeugin Fölster legte den Verlauf wie folgt dar.

Zeugin Heike Fölster: „[...] Wir wollten im Mai 2019 einen Businessplan vorlegen dem Aufsichtsrat. Da hatten wir aber noch keine klaren Prämissen für die finalen Kosten des BER, auch die entsprechenden Personalkonzepte fehlten da noch, und es fehlte vor allen Dingen die **Ausbau- und Masterplanung**, was dort noch benötigt wurde. Da waren wir ganz am Anfang. Und wir haben erst **im Juli dann die Prämissen festgelegt**. Ich habe dann Ende Juli so einen großen Schuss gemacht, was rauskommen würde als Finanzierungsbedarf. Da habe ich auch intern gesagt: **Das Ding fliegt nicht; das können wir uns nicht leisten!** [...]

Dann hatten wir im August eine Businessplankonferenz, da waren immer noch Prämissen nicht klar für die Ausbau- und Masterplanung. Und dann

²⁰⁹⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 72.

hatte ich einen so großen Schuss: **1 Milliarde grosso modo müssten wir brauchen, aber immer noch mit dieser Unsicherheit.** – Und darüber gab es ein Gespräch dann damals sowohl mit Bretschneider. Es gab auch ein Gesellschaftertreffen zu dem Thema, wo ich auch noch weiß, dass Berlin gesagt hatte, die wollen nicht mehr als die 108 Millionen zahlen. Und dann haben wir weitergerechnet. Dann gab es noch ein, zwei Gesellschaftertreffen. Und dann gab es wieder Beratungen, weil, wie gesagt, der Inbetriebnahmetermin verschoben wurde von September auf November. **Dann gab es noch wieder Umplanungen, was die Masterplanung betrifft. Und da sind dann so die 800 Millionen grob geboren worden.** Aber man hat sich vertagt, weil es eben auch keinen gab, der finanzieren wollte von den Gesellschaftern.²⁰⁹¹

3. Aussagen der Businessplanung 2020

Die dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Businessplanungen wurden wie oben einführend erwähnt nach hiesiger Bewertung den an solche zu stellenden Anforderungen nicht gerecht. Ihnen **fehlte** es insbesondere an **wünschenswerten differenzierteren Risikobetrachtungen**. Des Weiteren erscheinen uns die darin unterstellten **Einnahmeprognosen aus diversen Gründen als zu optimistisch und unrealistisch.**

Im **Businessplan 2020** wurde nach unserer Einschätzung **im Hinblick auf die Erlöse die Best-Case-Variante** unterstellt, **insgesamt der Businessplan aber als Base-Case Variante** und in dieser durchfinanziert dargestellt. Nach unserer Sicht wahrscheinliche Negativszenarien (bspw. mit geringeren Fluggastzahlen und erhöhten Betriebskosten) würden einen wesentlich höheren Finanzbedarf als ausgewiesen zur Folge haben. In den Businessplanungen wurde auf sich abzeichnende Risiken nicht in der wünschenswerten Form hingewiesen:

a) Zu **Begriff**, Bedeutung, Form und Inhalt eines Businessplans möchten wir an dieser Stelle zunächst allgemein aus *Weitnauer, Handbuch Venture Capital* zitieren:

„Der Businessplan ist ein schriftliches Dokument, das die Realisierungsstrategie der Unternehmensziele mit allen wesentlichen Voraussetzungen, Planungen und Maßnahmen in einem bestimmten Zeithorizont, in der Regel drei bis fünf Jahre darlegt. Für den Erfolg ... ist ein überzeugender und plausibler Businessplan essentiell. Er dient gewissermaßen als „Visitenkarte“, denn er bildet die Grundlage für Gespräche mit potentiellen Gesellschaftern, strategischen Partnern und Mitarbeitern und

²⁰⁹¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP18/37, S. 29.

nimmt eine Schlüsselrolle bei der Unternehmenspräsentation vor Investoren ein. Der Investor will daran die Nachhaltigkeit der Marktpositionierung und die Wertsteigerungsmöglichkeiten des Unternehmens – und damit seines Investments – im Zeitablauf nachvollziehen können. Er wird aus einem Businessplan ableiten, ob, wann und wie die bereitgestellten Kapitalmittel investiert und wie sie wieder zurückverdient werden (Pay-Back Periode[...]) Eine weitere wichtige Funktion des Businessplans sollte jedoch nicht unterschätzt werden: Unternehmensintern dient der Businessplan dem Management als wichtige Leitlinie, um die Orientierung und Fokussierung auf die unternehmerische Zielsetzung im operativen Tagesgeschäft sicherzustellen.²⁰⁹²

Nun mag die FBB kein Gründungsunternehmen sein - der BER ist für sich betrachtet jedoch ein neues Projekt. Auch stand fest, dass am Kapitalmarkt notwendigerweise Fremdmittel zu beschaffen sind. Eine Businessplanung für den neuen Flughafen BER mit dessen vollständig neuer Infrastruktur vorzunehmen, drängt sich aufgrund dessen und auch vor dem Hintergrund der überdurchschnittlichen Verschuldung als notwendig auf. Die Abbildung eines weit größeren Zeitraums als 5 Jahre dürfte wiederum insbesondere letztgenanntem Umstand geschuldet gewesen sein. Da die Bürgschaften der Gesellschafter für das Fremdkapital 2026 auslaufen, sollte bis dahin die Kapitalmarktfähigkeit gesichert sein.²⁰⁹³ Diese galt es daher für Gesellschafter, Darlehensgeber und eventuelle künftige Finanzgeber abzubilden. In Anbetracht der Höhe der Schulden war klar, dass ein beträchtlicher Zeitraum nötig sein würde, die Schulden und insbesondere primär das Fremdkapital abzutragen. Die Abbildung der Finanzplanung bis 2037 sollte diesen Anforderungen offensichtlich gerecht werden.

In einem aussagefähigen Businessplan sollten laut *Weitnauer, a.a.O.* **auch Risiken abgebildet** sein:

„Im Sinne eines Investors, der zahlreiche Businesspläne zu analysieren hat, sollten die Ausführungen kurz und knapp gehalten werden, ohne dass wesentliche Informationen oder Erfolgs- und Risikofaktoren fehlen.“²⁰⁹⁴

b) fehlende Darstellungen

Die vorgelegten Präsentationen der Businesspläne waren in unseren Augen zu „grob“ und **wenig auskunftskräftig im Hinblick auf eine Darstellung von Detailberechnungen sowie Risikofallbetrachtungen.**

- In den vorliegenden Businessplan-Präsentationen waren Prognosen zu jährlichen Gesamteinnahmeerwartungen und Passagierentwicklungen dargestellt.

²⁰⁹² <https://beck-online.beck.de>, Weitnauer, Handbuch Venture Capital, 6. Auflage 2019, Rn 83, 84.

²⁰⁹³ Abschlussbericht, Kapitel IV, I, 1 b.

²⁰⁹⁴ <https://beck-online.beck.de>, Weitnauer, Handbuch Venture Capital, 6. Auflage 2019, Rn 87.

Im Businessplan 2020 wurden die Erwartungen zu Einnahmen aus Non-Aviation und Aviation getrennt dargestellt, jedoch ohne differenzierte Risikofallbetrachtungen im Hinblick auf erwartete Passagierzahleentwicklungen.²⁰⁹⁵ Weitere Detailangaben zu den Einnahmeerwartungen/Passagier im Non-Aviation-Bereich waren nur im Hinblick auf Retail/Gastronomie dargestellt.²⁰⁹⁶

- Auf Nachfrage im Rahmen der Zeugenvernehmung beim Zeugen Sapp, wie die im Businessplan benannten Gesamteinnahmeerwartungen konkret hergeleitet worden sind und wo sich ein Bezug zu Einnahmen aus Aviation (Gebühren, Start- und Landegebühren...) ergibt, erklärte dieser, da die Entgeltordnung bekannt gewesen sei, sei auf sie auch kein Fokus gelegt worden:

Zeuge Carlo Sapp: „Also, wir haben natürlich eine Entgeltordnung, die wir dieser Planung zugrunde legen. Die sind eigentlich zu den jeweiligen Zeitpunkten auch bekannt gewesen, deswegen nicht strittig und deswegen dort auch nicht im Fokus gewesen in dieser Präsentation.“²⁰⁹⁷

Das Bekanntsein der Entgeltordnung und seiner Bestandteile lässt jedoch nicht ohne weiteres den Rückschluss auf konkrete jährliche Gesamteinnahmen der Flughafengesellschaft für den Betrachtenden zu. Hierzu wären größere Berechnungen und Betrachtungen mindestens wünschenswert gewesen. Diesen Anforderungen und Erwartungen werden die dem Untersuchungsausschuss vorliegenden „Businesspläne“ nach hiesiger Bewertung nicht gerecht.

- Wir hätten uns des Weiteren die **Abbildung diverser Risiken mit ihren entsprechenden finanziellen Auswirkungen**, wie bspw. Klagen der Airlines gegen die Fluggastentgelte (also Start- und Landegebühren) verbunden mit Rückzahlungsansprüchen obsiegender Airlines gegen die FBB gewünscht. Gleiches gilt im Hinblick auf eine weitere Erhöhung der Schallschutzkosten - die Risiken von Anwohnerklagen und die Erhöhung anspruchsberechtigter Haushalte innerhalb der Schutz- und Entschädigungsgebiete durch Neubauvorhaben, dürften ein Risiko sein. Eine Abbildung der Risiken des Risikomanagement-Systems (RMS) und Verknüpfung mit der Business- und Wirtschaftsplanung wäre nach hiesiger Bewertung angezeigt gewesen.²⁰⁹⁸

c) Kalkulationsrisiken

Die Aussagen zur Finanzsituation der FBB in den **Businessplanpräsentationen** sind insbesondere als **fragil** zu bewerten, da die **tatsächlichen Betriebskosten** am BER im Hinblick auf die neue Infrastruktur **schwer vorhersehbar** sind, was sich

²⁰⁹⁵ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, I (FBB) Bd. 234, S. 263 ff.

²⁰⁹⁶ Wie vor, S. 270.

²⁰⁹⁷ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 42.

²⁰⁹⁸ Siehe im Detail unter III.5.

wiederum denkllogisch auf die **Gewinnaussagen** auswirkt. Eine Abbildung des Risikos fehlt aber. **Auch die Einnahmen am BER sind schwer kalkulierbar.**

Die neue Geschäftsführerin der FBB, Frau Aletta von Massenbach, erklärte im Sonderausschuss Brandenburg am 30.November 2020:

„Ein wichtiger Aspekt bei der Planung sei, dass man noch nicht mit einer großen Gewissheit sagen könne, wie viel der Betrieb des Flughafens BER kosten werde. Normalerweise werde in die Vergangenheit geschaut, um zu sehen wie viel Reinigung, Sicherheit oder Energiekosten benötigt würden. Daraus könne geschlossen werden, was in der Zukunft benötigt werde. Das sei bei einer so neuen Infrastruktur, die sehr viel größer als an den Flughäfen Tegel oder Schönefeld alt sei, schwierig vorherzusagen. Der Flughafen BER sei nicht nur größer, sondern es gebe ganz andere Systeme und Automatisierungen.“²⁰⁹⁹

Mit dieser Aussage konfrontiert bestätigte der Zeuge Sapp, dass zutreffend **auch Erlöse mit Unsicherheit behaftet und schwer kalkulierbar** seien:

„Christian Gräff (CDU): [..]Es gibt eine Aussage aus dem Sonderausschuss in Brandenburg – noch gar nicht so alt, 30.11.2020, Frau von Massenbach; das Protokoll liegt dann demnächst vor –, aber: Die FBB hat keine Gewissheit, was der Betrieb des BER tatsächlich kosten wird, da es sich um eine neue Infrastruktur handelt. – Das war die Aussage von Frau von Massenbach. Dann gilt das aber aus meiner Sicht folgerichtig auch für eine Gewinnprognose, oder? – Logischerweise.

Zeuge Carlo Sapp: Ich glaube, ich weiß, worauf Sie hinauswollen. Eine Planung ist natürlich mit Unsicherheit behaftet, und ich glaube, worauf Frau von Massenbach abstellen wollte, ist, dass es mit Unsicherheit verbunden ist, eine solche Infrastruktur zu betreiben. Meines Erachtens ging es in ihrer Aussage darum, ob man die Kosten noch weiter reduzieren kann. Und das haben wir eben nicht für möglich erachtet in dem Moment. Aber ja, Sie haben wahrscheinlich recht, dass natürlich auch Erlöse mit Unsicherheit behaftet sind, ganz nüchtern betrachtet.

Christian Gräff (CDU): Das gilt übrigens auch für Einnahmeprognosen im Retail-Bereich, beim Handel, weil Sie da zum Teil auch Umsatzprovisionen vereinbart haben, logischerweise. Dann kann man da Einnahmen auch schlecht kalkulieren.

²⁰⁹⁹ Ausschussprotokoll Sonderausschuss BER Landtag Brandenburg, Sitzung (SBER) am 30.11.2020, 7/10, S. 16,
<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/servlet.starweb?path=LBB/ELVIS/LISSHFL.web&search=WP%3d7+AND+%28DART%3dA+AND+KOR%3dSonderausschuss+BER%29+AND+SPER%3d%22%22>).

Zeuge Carlo Sapp: Die Unsicherheit gilt für alle Positionen einer Planung, gerade wenn sie langfristig ist²¹⁰⁰

d) verschlechterte finanzielle Situation

Generell bildete die Businessplanpräsentation 2020 gegenüber der von 2018 trotz Unterstellung erhöhter Einnahmen aus Aviation eine wesentlich **verschlechterte finanzielle Situation der FBB ab**, auch wenn er durchfinanziert war. Diesem Thema haben wir einen Extrapunkt gewidmet und verweisen auf unsere nachfolgenden Erläuterungen unter Kapitel IV.4.

Insbesondere das **Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit** zur Anschlussfinanzierung der verbürgten Kredite ab 2026 war bereits im Januar 2020 und konkret bei Vorlage des Businessplans 2020 als **fraglich** zu bewerten.

e) fehlende Abbildung des Rückgangs der Fluggastzahlen

Im Hinblick auf die dem Businessplan 2020 unterstellten Fluggastprognosen ging die Flughafengesellschaft von einer ununterbrochen weiterhin positiven Entwicklung der Fluggastzahlen aus, ohne dabei die schon stattgefundenen Veränderung ohne Coronapandemie im Detail darzulegen und zu betrachten.²¹⁰¹

Im Ausschuss wurde hinterfragt, warum ein schon vor der Coronapandemie erfolgter Einbruch der Fluggastzahlen im Businessplan nicht beachtet wurde. Durch die FBB wurde dies im Nachhinein damit gerechtfertigt, dass man von einem nur vorübergehenden Effekt ausgegangen sei.²¹⁰² Dieser Rechtfertigungsversuch trägt nach hiesiger Überzeugung nicht:

Man brachte im Konzernlagebericht 2019 zum Ausdruck, dass ein Rückgang von Passagieraufkommen in der Konsolidierung der Airlines begründet liege, Klimadiskussionen, Handelskonflikte zu einer sich fortgesetzten verstärkten Konsolidierung geführt hätten..²¹⁰³

Im Kapitel „V. Ausblick“ des Konzernlageberichts 2019 findet sich:

„[...]Die Mitte 2019 begonnene Konsolidierung des Verkehrs wird sich damit auch im Jahr 2020 weiter fortsetzen. So hat z.B. Eurowings bereits vor der Corona-Pandemie deutschlandweit ihr Angebot reduziert und hat im Winterflugplan 2019/20 drei Flugzeuge aus Tegel abgezogen. Auch easyJet und Ryanair reduzierten bereits ihr Angebot in Deutschland. So hatte Ryanair die

²¹⁰⁰ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 8.

²¹⁰¹ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, a.a.O.

²¹⁰² Vgl. Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 37.

²¹⁰³ Vgl. Konzernlagebericht Flughafen Berlin Brandenburg GmbH 2019, S. 5/6 (<https://www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/index.php/aktuelle-publikationen/alle-anzeigen>)

*Basis in Nürnberg und Hamburg eingestellt. Daneben bleiben das Startverbot der Boeing 737 Max, die Klimadiskussion, die Handelskonflikte und die in 2020 erhöhte Luftverkehrssteuer in Deutschland wichtige Themen [...]*²¹⁰⁴

Es ist zu unterstellen, dass diese Umstände der FBB Ende 2019 bekannt waren, anderes wäre nicht glaubhaft. Der Zeuge Hansel bestätigte, die Fluggastprognosen würden jährlich aktualisiert²¹⁰⁵ und die letzte Aktualisierung habe ergeben, dass der Anstieg geringer als ursprünglich im Masterplan angenommen sei.²¹⁰⁶

Dass das in der Vergangenheit angenommene Passagierwachstum sich in der Zukunft nicht so bestätigen würde, hatte sich damit länger angezeigt - vor Corona. In der Businessplanpräsentation 2020 findet sich dieser Umstand jedoch nicht wieder. Der Zeuge Dr. Gemünden, emeritierter Professor für Technologie- und Innovationsmanagement an der TU Berlin, Mitverfasser der Studie „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg.“²¹⁰⁷ bestätigte deutlich, dass **offensichtlich absehbare negative Entwicklungen der Passagierzahlen, auch bei der Erstellung eines Businessplans 2020 hätten berücksichtigt werden müssen.**²¹⁰⁸

In Anbetracht der Coronapandemie und des damit einhergehenden Einbruchs der Passagierzahlen können diese Aussagen keine Prüfung durch die Realität mehr erfahren. Nichtsdestotrotz zeigen die o.g. Sensitivitätsbewertungen, wie fragil die dem Businessplan 2020 unterstellten Erwartungen waren.

f) zeitweise fehlende Abdeckung nötiger Kapazität

Der Businessplan 2020 unterstellte, dass Ausbaumaßnahmen zeitlich nach hinten verschoben werden. Das sogenannte **Terminal 3 sollte erst 2030** in Betrieb genommen und selbst von der FBB errichtet werden.²¹⁰⁹ Inclusive einer ab 2025 begrenzten Weiternutzung von SXF (alt) als Terminal 5 mit 8 Mio. PAX, einer (unterstellten Maximal-) Kapazität von 27 Mio. PAX am Terminal 1 und 6 Mio. PA am Terminal 2 war nach den Plänen der FBB **zwischen 2025 und 2030** dann nur eine Abfertigung von **41 Mio. PAX** möglich. Dabei war augenscheinlich und sehr optimistisch eine Einigung mit dem Bund über eine verzögerte Übergabe von Flächen für den Bau des Regierungsflughafens unterstellt. In der dem Masterplan BER 2040 zu Grunde liegenden **Luftverkehrsprognose wurde von einem Wachstum von 2,1 Prozent jährlich ausgegangen**, so dass ab 2025 jährlich 42 Millionen

²¹⁰⁴ Vgl. Konzernlagebericht Flughafen Berlin Brandenburg GmbH 2019, a.a.O., S. 29.

²¹⁰⁵ S. Zeuge Hansel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 13.11.2020, WP 18/31, S. 30.

²¹⁰⁶ S. Zeuge Hansel, a.a.O., S. 34.

²¹⁰⁷ Hans Georg Gemünden, Karl-Heinz Wolf, Harald Krehl: „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybdis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken“, Projektmanagement.digital Aktuell, Mai 2020.

²¹⁰⁸ S. Zeuge Gemünden, a.a.O., S. 85.

²¹⁰⁹ S. Wortprotokoll UABmc vom 12. 3. 2020, WP18/53, S. 30.

Fluggäste (Tendenz steigend) am BER zu erwarten waren.²¹¹⁰ In der Businessplanung 2020 wurde ab 2024 ein jährliches Fluggastaufkommen von 42 Millionen Fluggästen (Tendenz steigend) am BER unterstellt.²¹¹¹ Die FBB bildete mit den verschobenen Ausbauplänen im Businessplan 2020 damit **erstmalig** selbst eine **Unterdeckung des nötigen Kapazitätsbedarfs am BER von 2024–2030 ab**.

Die **Verschiebung der Ausbaumaßnahmen** hat wiederum denknotwendig **negative Auswirkungen auf die Finanzlage der FBB**, da damit auch höhere Einnahmen am Terminal 3 erst 5 Jahre später generierbar seien. Das finanzielle Ausmaß konnten wir dem Businessplan 2020 leider nicht im Detail entnehmen.

g) Forderungen nach fortlaufender Überprüfung der Businessplanung 2020

Die Senatsverwaltung für Finanzen empfahl für den Aufsichtsrat, die Geschäftsführung dort um die **regelmäßige Vorlage eines Soll-Ist-Vergleichs zum Businessplan 2020** zu bitten, z.B. quartalsweise oder mindestens halbjährlich, beginnend per 30.06.2020.²¹¹²

Diese Empfehlung wird von hier ausdrücklich unterstützt – eine **fortlaufende Businessplanung** erscheint für die FBB unumgänglich, um zu einer transparenten, aussagekräftigen und verlässlichen Unternehmensplanung zu gelangen.

4. Steigerung der Einnahmeerwartungen am BER

Die Angaben zu künftigen Erlöseinnahmen der Flughafengesellschaft am BER schwankten im Untersuchungszeitraum und wurden detailliert hinterfragt.

- Grundsätzlich setzen sich die Erlöseinnahmen aus solchen von Aviation (Luftverkehrsentgelten) sowie Non-Aviation zusammen. Letztgenannte erfassen Gastronomie, Handel am BER, Parkgebühren, Werbeeinnahmen usw. Am BER sind regelmäßig Umsatzmieten vereinbart. Insbesondere im Non-Aviation-Bereich liegen für die Flughafengesellschaft Möglichkeiten der künftigen Entwicklung.²¹¹³

Der Vorsitzende Geschäftsführer der Flughafengesellschaft beschrieb im Mai 2020 eine Erlössteigerung am BER von 70%.²¹¹⁴ Diese Aussage wurde im weiteren Verlauf durch die Flughafengesellschaft nach unten korrigiert. **Die von der Flughafengesellschaft zuletzt behauptete Erlössteigerung der Einnahmen (Aviation**

²¹¹⁰ BER Masterplan 2040, I (FBB) Band 2, S. 10 f.

²¹¹¹ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, vorbereitende Unterlagen zur Sitzung des Aufsichtsrates am 20.3.2020, I (FBB) Bd. 234, S. 267.

²¹¹² S. Votum vom 9. März 2020, dem Ausschuss vorliegend als IV (SenKultEuropa) Bd. 34: Votierung Gesamt AR 160, Bl. 11.

²¹¹³ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 27.

²¹¹⁴ RBB 07.05.2020 „Studie warnt vor Finanzdesaster. Flughafenchef sieht keine Insolvenzgefahr für BER.“

und Non-Aviation) am BER gegenüber TXL / SXF um 50-60% bewerten wir im Ergebnis der Beweisaufnahme als gewagt, zumindest als äußerst optimistisch. Der Zeuge Sapp wiederholte im Ausschuss die Aussage einer 50%igen Erlössteigerung und ein angestrebtes Erlösniveau von 18 Euro je Passagier²¹¹⁵

Die Zeugin Fölster, bis Ende 2019 und kurz vor Vorlage des Businessplans 2020 Geschäftsführerin für Finanzen, kannte die Zahl 18 EUR jedoch nicht.²¹¹⁶

Wie die FBB auf eine **Einnahmewertung von 18 EUR** je Passagier kam und ob im Rahmen der Erlösprognosen zunächst doch nur **pauschal ein Vergleich** mit anderen Flughäfen herangezogen wurde, wie der Beitrag des rbb vom 5. Oktober 2020 unter Bezugnahme auf eine Antwort der Senatsverwaltung Finanzen zu einem Berichtsauftrag im UABmC nahelegt²¹¹⁷, konnte in der verbleibenden Zeit im Interesse der Vorlage des Abschlussberichts bis zur Sommerpause nicht mehr abschließend aufgeklärt werden. Der hierzu angehörte Zeuge Sapp erklärte, dies läge nicht in seinem Verantwortungsbereich, sondern des Betriebsleiters Aviation.²¹¹⁸

Dass ein Heranziehen von Vergleichsflughäfen aber keine verlässliche Basis darstellt, um Einnahmen aus Non-Aviation zu prognostizieren, untermauerte die Aussage des Zeugen Wilmsen:

Zeuge Carsten Wilmsen: „[...]Was ich nicht teile, sind die Erlöse aus Non-Aviation, weil ich im Terminal 1 beispielsweise Einzelhandelskonzepte sehe, die umgesetzt worden sind, die natürlich aus einer völlig anderen Planungszeit stammen, die auch die Veränderungen des Einzelhandelsmarktes an Flughäfen zum Teil nicht widerspiegeln, und deshalb bin ich zu dieser ErlösKomponente eher skeptisch, ob die sich so einstellt. Ich glaube deshalb, in Summe sind die 18, 19 Euro, die da kolportiert werden im Moment, sehr, sehr ambitioniert.[...] einfach zu sagen: Schauen Sie sich andere Flughäfen an, Düsseldorf, München, Frankfurt! –, hilft nicht und reicht nicht, weil man sich Verkehrsstrukturen angucken muss, Kaufkraft angucken muss, den Mix zwischen Businessverkehr und Touristikverkehr angucken muss. All das hat Einflüsse auf das Kaufverhalten und am Ende auf die zu erwartende Erlössituation aus den

²¹¹⁵ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 20.

²¹¹⁶ S. Zeugin Fölster Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 5.

²¹¹⁷ rbb 5.10.2020 „Abgeordnete fordern Klarheit über BER-Finanzplanung“ (Internetauftritt rbb24.de) „...aus der Senatsverwaltung für Finanzen gegenüber rbb24 Recherche heißt es: ..Einen idealtypischen "Durchschnittsflug" gibt es nach Auskunft der FBB nicht und folglich können die Umsatzerlöse aus Luftverkehr nicht über einen "Durchschnittsflug" plausibilisiert werden." Es sei ... jedoch so, dass sich die erwarteten Umsatzerlöse "plausibilisieren" lassen ... "im Vergleich mit den öffentlich zugänglichen Informationen anderer Flughäfen mit moderner Infrastruktur...zB. Flughafen Düsseldorf...“.

²¹¹⁸ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 10.

Non-Aviation-Geschäften, und das halte ich auch persönlich im Moment in Berlin für sehr ambitioniert.“²¹¹⁹

- Nachdem die **Erlösprognosen der FBB bzgl. Aviation** öffentlich in Frage gestellt wurden, beauftragte die FBB die Wirtschafts- und Steuerprüfungsgesellschaft **Mazars GmbH & Co.KG** mit der Prüfung der Ertragsprognosen am BER auf Basis der neuen Entgeltordnung am BER. Dabei wurden Umsatzerlöse von 501 Mio. EUR auf Basis angenommener 37,8 Mio PAX bzw. 306tsd. Flugbewegungen geprüft. Mazars übernahm dabei die Simulationen der Flughafengesellschaft, wie die Einnahmen von TXL und SXF bei gleichem Leistungsumfang konzentriert am BER wirken würden und erklärte, für die Aufstellung dabei nicht verantwortlich zu sein. *„Die Plausibilitätsprüfung der bestehenden Kalkulation umfasste ausschließlich die Bestätigung der rechnerischen Richtigkeit des Modells und ordnungsgemäßen Übernahme der getroffenen Annahmen.“* Die Richtigkeit der Informationen sei nicht geprüft worden.²¹²⁰ Die von der Flughafengesellschaft in der Kalkulation unterstellten Höchstabfluggewichte wurden von den Gutachtern nicht hinterfragt und auch die Anzahl konkreter Fluggastzahlen an Bord und Zuordnung zu Landeorten wurden nicht geprüft.²¹²¹

Wesentliche Ausgangsdaten der Begutachtung waren damit von der FBB vorgegeben. Das Ergebnis des Gutachtens war insofern nach hiesiger Bewertung zu stark tendenziert. Im Übrigen fehlte ein Ausblick über 37,8 Mio. PAX hinaus.

Der hiesige Eindruck nach der Beweisaufnahme war der, dass die FBB zunächst nur Vergleichsflughäfen für ihre Businessplanungen herangezogen hatte und erst im Verlauf der öffentlichen Diskussion der Erlöserwartungen auf Basis der neuen Entgeltordnung am BER eine Argumentation und Legitimation auf Basis von 18 EUR/Passagier aufzubauen versuchte.

- Die Wirtschaftsprüfer Karl-Heinz Wolf und Dr. Gemünden gingen und auch nach Bekanntwerden der neuen Entgeltordnung am BER sowie Veröffentlichung des Konzernberichts 2019 von einer **Entgeltsteigerung von maximal 23 Prozent** im Vergleich zu Tegel und für Schönefeld noch weniger aus.²¹²²

Ein Umsatzpotential von 18 EUR je Passagier hielt der Zeuge Dr. Gemünden für sehr fraglich.

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „[...] Also ich halte die Aussage der FBB, dass es 18 Euro sind, für anfechtbar, und ich vertraue dieser Aussage nicht.

²¹¹⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP18/30, S. 132 f.

²¹²⁰ Siehe Financial Model Audit Entgeltberechnung BER, 28. August 2020, I Bd. 225b, S. 2, 6.

²¹²¹ Wie vor, S. 10.

²¹²² Siehe www.cicero.de : Gastbeitrag von Karl-Heinz Wolf, Hans Georg Gemünden und Harald Krehl am 31. Oktober 2020, „Quo vadis, BER?“

Ich verstehe, dass die FBB sagt, es sind mehr als 12 Euro. Aber meines Erachtens müssen Sie auf jeden Fall die Mengenkompente da mit zunehmen. Entscheidend ist ja nicht, wie viel Gebühr pro Passagier Sie bekommen, sondern wie hoch das Produkt aus der Zahl der Passagiere und der Gebühr ist.[...]²¹²³

Selbst wenn die behauptete Einnahmesteigerung je Passagier möglich wäre, führt dies wohl nicht zu den erhofften Erlössteigerungen bei der FBB. Der Zeuge Dr. Gemünden auf einen entscheidenden Aspekt hin: höhere Luftverkehrssteuer und Gebühren führen dazu, dass weniger Menschen sich das Fliegen leisten wollen, die Nachfrage sinke und dies im Endeffekt also zu weniger Einnahmen der FBB führt.²¹²⁴ Gleiches gilt für die Durchsetzbarkeit höherer Entgelte gegenüber den Airlines.

Auch das Bürgencontrolling sah Risiken in der Durchsetzbarkeit der Entgelte und in einem Absinken der Nachfragen am BER:

„FBB berücksichtigt im Businessplan 2020, die genehmigten Entgeltordnungen für die Flughäfen TXL, SXF und BER. Für die Aviation-Entgelte werden, wie im BP 2018, Preissteigerungen von rd. 2% p.a. (allg. Inflationsrate im BP 2020) und ab 2025 weitere Entgeltsteigerungen unterstellt. [...] Die Durchsetzbarkeit der Entgelte bleibt abzuwarten, hier besteht grundsätzlich das Risiko, dass mit einer deutlichen Erhöhung der Entgelte Airlines, Fluggäste und Reisebüros auf andere Flughäfen ausweichen.“²¹²⁵

Der Zeuge Gemünden bezweifelte die Aussagen des Businessplans 2020 zu künftighin erwarteten Umsätzen.

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „[...] Herr Lütke Daldrup hat für die Jahre 2021 700 Millionen, für 2023 800 Millionen Umsatz angesetzt. Selbst wenn Sie die Gebühren in dem Ausmaß hier erhöhen, werden Sie auf diese Zahlen trotzdem nicht kommen. Also, ich bezweifle meinerseits den Businessplan, den er auf der Aufsichtsratssitzung vorgelegt hat. [...] Aber er ist natürlich zur wahrheitsgemäßen Aussage verpflichtet und im Zweifel auch gehalten, gegenüber Kreditgebern, gegenüber hier auch den Gläubigern, die Eigentümer der Unternehmung sind, Gesellschafterdarlehen gegeben haben, und auch gegenüber uns Bürgern, die wir in Bürgschaft genommen werden, realistische Zahlen darzustellen. [...]“²¹²⁶

²¹²³ Zeuge Dr. Gemünden, Wortprotokoll vom 15.1.2021, WP18/34, S. 89.

²¹²⁴ S. Zeuge Dr. Gemünden, Wortprotokoll vom 15.1.2021, WP18/34, S. 69.

²¹²⁵ S. Controllingbericht PwC zum Business Plan 2020, Rn. 43, VII (SenFin) Bd. 499, Bl. 20.

²¹²⁶ Zeuge Dr. Gemünden, Wortprotokoll vom 15.1.2021, WP18/34, S. 69.

5. Plausibilisierungen/ Schlussfolgerungen von Bundesrechnungshof und Deloitte

a) Bundesrechnungshof

Der Bundesrechnungshof nahm 2020 die öffentliche Diskussion zum Anlass, die Businessplanung der FBB zu plausibilisieren:

Er nahm hierzu im Gegensatz zu Mazars eigene Simulationen vor. In seinem Prüfbericht 2020 stellte er fest: *„Die Simulationen betrafen u.a. ein durch die Kapazitäten begrenztes Passagierwachstum und eine leichte Erhöhung der Personalkosten.“* Die Plausibilisierung habe gezeigt, *„dass dem von der FBB angenommenen Passagierwachstum zentrale Bedeutung für die Realisierung der Planung zukommt.“*²¹²⁷ Der Bundesrechnungshof rechnete nur mit einer Erhöhung der Erlöse von 2% pro Jahr ab 2022. Des Weiteren beachtete der Bundesrechnungshof höhere Personalkosten aufgrund der jährlichen Tarifsteigerung von 0,5%.²¹²⁸ Weitere detailliertere Feststellungen des Bundesrechnungshofs zur Kapazitätsproblematik finden sich unten unter Punkt 6..

Der Bunderechnungshof weist weiter darauf hin, das Businessplanmodell der FBB weise auch ausweislich der von der FBB selbst extern bei einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragten Plausibilisierung Auffälligkeiten auf dahingehend, dass

- die dort geplanten Passagierzahlen oberhalb der bisher angenommenen Kapazitäten,
- die unterstellte Personalaufwandsquote (2.100 Mitarbeiter) langfristig unterhalb des Niveaus vergleichbaren Flughäfen,
- die durchschnittlichen Luftverkehrsentsgelte langfristig unterhalb der Werte vergleichbarer Flughäfen und
- die durchschnittlichen Non-Aviation-Erlöse auf dem Niveau der Flughäfen Hamburg, Düsseldorf, Hannover, Rom und Wien liegen²¹²⁹

Mithin stand er recht kritisch zu den Aussagen der FBB in deren Businessplanung.

b) Deloitte

Die Flughafengesellschaft beauftragte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte sowohl mit einer Prüfung des Risikomanagementsystems (RMS) im Jahr 2019²¹³⁰

²¹²⁷ Siehe Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium nach § 88 Abs. 2 BHO vom 15. September 2020, XXI (BRH) Bd.1, S. 5.

²¹²⁸ Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium nach § 88 Abs. 2 BHO vom 15. September 2020, XXI (BRH) Bd.1, S. 16.

²¹²⁹ Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium vom 15. September 2020, a.a.O., S. 13/14.

²¹³⁰ Vgl. Protokoll der Sitzung der 124. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses (FPA) vom 16.03.2020, I (FBB) Bd. 239, S. 29.

(ba) als auch der Plausibilisierung der Businessplanung 2020²¹³¹ (bb). Beide Gutachten lagen dem Untersuchungsausschuss nicht selbst vor. Der Inhalt ließ sich jedoch aus anderweitig vorliegenden Beweismaterialien erschließen.

ba) Im Nachgang einer Befragung der Geschäftsführung im 2. Untersuchungsausschuss BERII ließ die FBB 2019 ihr Risikomanagement (RMS) durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH überprüfen.²¹³²

Im Aufsichtsrat erklärte die FBB auf die Frage nach Empfehlungen der externen Begutachtung, dass es keine grundlegenden **Empfehlungen zum Risikomanagementsystem** gegeben habe, sondern vielmehr solche, wie eine Umstellung des monatlichen auf einen quartalsweisen Turnus.²¹³³

Diese Aussage deckte sich jedoch nicht mit Sichtweisen der die Aufsichtsratssitzungen vorbereitenden Referenten, die Einsicht in das Gutachten hatten:

Deloitte habe 14 **Empfehlungen** an die FBB zur **Aktualisierung der Risikoberichterstattung** ausgesprochen. Dies betraf insbesondere

- die Implementierung eines Verfahrens zu einem Abgleich des Gesamtrisikos mit der Eigenkapitaldeckung und vorhandenen Liquiditätsreserven (**Risikotragfähigkeit**) und damit **Anschlussfähigkeit des Risikomanagementsystems an die Wirtschafts- und Businessplanung**
- Terminrisiken, die nicht im RMS ausgewiesen sind, sollten offengelegt werden.
- Kategorisierung von Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit.²¹³⁴

Über die Umsetzung der o.g. Empfehlungen zu Änderungen des Risikomanagements konnten wir keine Tiefenprüfung mehr vornehmen, jedoch waren sie nach unserer Einschätzung zum Abschluss des Untersuchungszeitraums nicht abgeschlossen. Insbesondere eine Verknüpfung des Risikomanagements mit der Business- und Wirtschaftsplanung erscheint uns jedoch zwingend geboten.

bb) Am 31. Januar 2020 beauftragte die FBB die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte mit einer beihilferechtlichen Einschätzung einer weiteren Finanzierung

²¹³¹ Vgl. Protokoll der Sitzung der 124. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses (FPA) vom 11.05.2020, I (FBB) Bd. 239, S. 58.

²¹³² S. Votum vom 5. März 2020, dem Ausschuss vorliegend als IV (SenKultEuropa) Bd. 34, Votierung Gesamt AR 160, Bl. 15.

²¹³³ Vgl. Protokoll der Sitzung der 124. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses (FPA) vom 16.03.2020, I (FBB) Bd. 239, S. 29.

²¹³⁴ S. Votum vom 5. März 2020, dem Ausschuss vorliegend als IV (SenKultEuropa) Bd. 34, Votierung Gesamt AR 160, Bl. 15.

inklusive Analyse und Begutachtung des Businessplans 2020 mit dessen wesentlichen Annahmen.²¹³⁵

Im Hinblick auf diese Prüfung erklärte die FBB in den Gremien des Aufsichtsrats, Deloitte habe die Validität des Businessplans 2020 festgestellt.²¹³⁶ Im Aufsichtsrat wurde hierzu nur kurz zusammengefasst aus der Gesellschafterversammlung berichtet - zumindest enthalten die vorliegenden Protokolle keine ausführliche Debatte.²¹³⁷

Wie eingangs erwähnt, befand sich auch dieses Gutachten nicht in den vorliegenden Aufsichtsratsunterlagen und lag dem Untersuchungsausschuss damit nicht vor. **Es wurde jedoch im Rahmen des Bürgercontrollings der Gesellschafter ausgewertet.** PwC fasste im Rahmen eines Controllingberichts die Aussagen von Deloitte zusammen. Die dortigen Aussagen waren offenbar doch nicht kritiklos:

Laut PwC äußerte Deloitte zwar keine wesentlichen Beanstandungen, wies jedoch auf **Auffälligkeiten in einzelnen Kennzahlen** hin, die nicht vollständig von der FBB in das Businessplanmodell übernommen worden seien.²¹³⁸ Auffällig sei die sinkende Zahl an Personalaufwand (FTE) im Zeitablauf. Um das operativ tätige Personal trotz ansteigender PAX-Zahlen konstant halten zu können, bedürfte es einer Abstimmung von Personaleinsatzplänen mit den Flugplänen. **Personalaufwandsquote und Personalaufwand je Mitarbeiter** lägen bei der FBB deutlich über den Vergleichsflughäfen.²¹³⁹

Der Bundesrechnungshof und Deloitte erachteten also übereinstimmend den von der FBB unterstellten Personalaufwand und damit verbundene Kosten als zu gering.

6. Intransparente Finanzrisiken und Fertigstellung, „koste es was es wolle“

Für uns bestätigte sich der Eindruck, dass der **Fokus** insbesondere des aktuellen Vorsitzenden Geschäftsführers Dr. Lüdtko Daldrup **einseitig** auf der **Inbetriebnahme des BER** lag „koste es was es wolle“.

Wolfgang Krüger: „Das Spannungsverhältnis zwischen Controlling und Baubereich war mir natürlich geläufig. Und der Baubereich – so zumindest

²¹³⁵ S. Controllingbericht PwC v. 13.2.2020 zur 160. Aufsichtsratssitzung, VII (SenFin) Bd. 494, Bl. 47.

²¹³⁶ Vgl. Protokoll der Sitzung der 124. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses (FPA) vom 11.05.2020, I (FBB) Bd. 239, S. 58.

²¹³⁷ Vgl. Protokoll der Sitzung der 159. Aufsichtsratssitzung vom 19.03.2020, I (FBB) Bd. 235, S. 30.

²¹³⁸ S. Controllingbericht PwC zum Business Plan 2020, VII (SenFin) Bd. 499, Bl. 9.

²¹³⁹ Wie vor, VII (SenFin) Bl. 24, 25.

die Wahrnehmung des Finanzbereichs – führte gewissermaßen eine Art Eigenleben, der immer nur eingefordert hat, auch was sozusagen die finanziellen Ressourcen betrifft.“²¹⁴⁰

Die Zeugin Fölster bestätigte, dass der Baubereich mit Herrn Prof. **Dr. Lütke Daldrup** eine größere Lobby als unter seinen Vorgängern hatte.²¹⁴¹ Sie beschrieb passend hierzu auch, wie dieser kurz nach seinem Amtsantritt das von ihr aufgesetzte **Risikomanagement-Systems (RMS) mit Spiegelung liquiditätswirksamer Risiken** im Hinblick auf eine Abbildung von Risiken aus dem Baubereich wohl **regelmäßig torpedierte**, was zu großer Irritation führte:

Zeugin Heike Fölster: „Wir hatten ein System, in dem die Risiken gemeldet wurden, immer nach dem Thema: Was ist das für ein Risiko? Welche Eintrittswahrscheinlichkeit hat es? Was für einen Schaden kann es dem Unternehmen zufügen? Und was hat es auch als liquiditätswirksames Thema? [...] Das hat mit Herrn Mühlenfeld auch super geklappt [...] Und da sind natürlich auch dann Themen aus dem Bau gemeldet worden, die wir dann diskutiert haben, die Herrn Lütke Daldrup einmal irritiert haben, und er mir da vorgeworfen hat: Was machen Ihre Leute da? [...] Und tatsächlich, kurz darauf haben wir keine Meldungen mehr von den Risikoverantwortlichen gekriegt, [...] Und das war natürlich damit nicht vollständig, das Risikomanagement, und dann habe ich [...] gesagt: Das geht so nicht! Wir müssen das machen; das ist unsere Verantwortung als Geschäftsführung! – Und wir mussten ja auch die Berichte an unsere Gremien, also hauptsächlich an den Finanzausschuss und dann an den Aufsichtsrat, melden. Und da gab es auch Gespräche mit Herrn Bretschneider.[...] Und das haben wir dann diskutiert, dass das nicht geht, dass das Risikomanagement dann unvollständig ist. Und dann hat er diese Berichterstattung in seine Berichterstattung aufgenommen, die er regelmäßig dem Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt hat. Und das waren dieselben Berichtersteller, die haben es aber dann ihm zugeliefert und nicht mir zugeliefert.“²¹⁴²

Auch der Leiter des Fachbereichs Finanzmanagement der FBB, kritisierte hier im Untersuchungsausschuss in seiner Aussage im März 2019, dass seit Anfang 2018 im Hinblick auf Inbetriebnahme-Risiken keinerlei Einpflegen diesbezüglicher Risiken und keine Weitergabe von Informationen aus dem Baubereich an das

²¹⁴⁰ Zeuge Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.202, WP 18/12, S. 14/24.

²¹⁴¹ Vgl. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 6.

²¹⁴² Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 27.

Finanzcontrolling erfolgt sei, so dass dieses Risiko seither nicht mehr im Risikobericht ausgewiesen worden sei und die **Transparenz nachgelassen** habe.²¹⁴³

Das Risikomanagement-System (RMS) der FBB wurde im Nachgang 2019, wie oben unter 5. dargestellt, durch Deloitte begutachtet:

Zeugin Heike Fölster: „[...] Und das hat uns aber alle sehr, sehr emotional bewegt, und ich habe dann auch noch in 2019 Deloitte einen Auftrag gegeben, um noch mal zu prüfen, ob unser Risikomanagement denn so schrecklich ist, wie das von Herrn Lütke Daldrup wahrgenommen wurde. Und die haben uns damals bestätigt, dass wir ein gutes, funktionierendes, systematisch gut aufgesetztes Risikomanagement hätten, dass es aber nicht notwendig wäre, das monatlich zu machen, sondern man könnte das auch durchaus zweimonatlich oder quartärllich machen, und dass es auch schön wäre, wenn die Baurisiken da drin wären.“²¹⁴⁴

Wie ausgeführt, empfahl Deloitte sogar eine Ausweitung des Risikomanagements mit noch offenerer Darstellung von Terminrisiken und Kategorisierung von Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit²¹⁴⁵

Schlussendlich bestätigte der Vorsitzende Geschäftsführer der FBB, Prof. Dr. Lütke Daldrup selbst, dass das „das primäre Ziel der Flughafengesellschaft in den letzten Jahren in der Tat darin bestand, den BER fertigzustellen. Und in diesem primären Ziel mussten auch wirtschaftliche Kompromisse mit Auftragnehmern und anderen, Kompromisse geschlossen werden.[..]“²¹⁴⁶ Das zentrale betriebswirtschaftliche Ziel sah er darin, einen Flughafen zu haben, den man aufmachen kann, um Geld zu verdienen.²¹⁴⁷

Inzwischen verkündete er, das Unternehmen und seinen Posten als Vorsitzender Geschäftsführer September 2021 verlassen zu wollen – sein Ziel der Inbetriebnahme hat er erfolgreich erreicht. Dennoch hinterlässt er nun die auch unter seiner Geschäftsführung weiter angewachsenen Baukosten und deren Gegenfinanzierung seinen Nachfolgern, ohne innerhalb des Unternehmens ein zukunftsfähiges Konzept der Gegenfinanzierung durch den Flughafen selbst abseits einer Eigenkapitalerhöhung vorzuschlagen.

²¹⁴³ Zeuge Gormanns, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP 18/10, S. 88, 95.

²¹⁴⁴ Zeugin Fölster, wie vor, S. 27/28.

²¹⁴⁵ Siehe Kapitel D.II.5.b.ba.

²¹⁴⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 63.

²¹⁴⁷ Wie vor, S. 64.

7. Flug- und Passagierkapazität versus planfestgestellte Gestattungsgrenzen

Die Flughafengesellschaft unterstellte in ihrem Businessplan 2020 nicht zuletzt eine Kapazität von **55 Millionen Fluggästen jährlich in den Jahren 2037/2038**.²¹⁴⁸

- Der **Planfeststellungsbeschluss 2004** ging von einer theoretischen Leistungsfähigkeit des Flughafens von 45 Mio. Passagieren und 450.000 Flugbewegungen pro Jahr aus. Für die dortige Lärmberechnung war eine jährliche (maximale) **Flugbewegungszahl von 371.000** angenommen worden.²¹⁴⁹ Das OVG führte zuletzt in seiner Entscheidung vom aus:

„Lärmbetroffene haben auf der Grundlage der – von der Planfeststellungsbehörde durch Prozesserkklärung vor dem BVerwG klargestellten – Schutzauflage nach Teil A II 5.1.9 Ziffer 1 Satz 1 PFB 2004 (S. 110) schon dann einen einklagbaren Rechtsanspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über weitergehende Schutzmaßnahmen, wenn sich die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse insbesondere der für die Lärmberechnung angenommenen jährlichen Flugbewegungszahl von 371.000 zu Lasten der Betroffenen ändern oder sich ein Wandel abzeichnet (siehe im Einzelnen BVerwG, Urt. v. 16. 3. 2006 – BVERWG Aktenzeichen 4A107504 4 A 1075/04, BVerwGE 125, BVERWGE Jahr 125 Seite 116, juris Rn. 355 ff.)“²¹⁵⁰

Würde die Zahl von 371.000 Flugbewegungen überschritten oder erhöhten sich unabhängig davon die nach dem Planfeststellungsbeschluss 2004 abgewogenen und hinzunehmenden Lärmauswirkungen über dieses Maß, bestehe ein Rechtsanspruch der Lärmbetroffenen.²¹⁵¹

Die von der Flughafengesellschaft im Businessplan unterstellten o.g. Fluggastzahlen würden demzufolge nach hiesiger Bewertung erweiternde Baumaßnahmen voraussetzen, die aller Voraussicht nach den planfestgestellten Gestattungszustand des BER überschreiten, zu einer Zunahme der Auswirkungen des Flughafens führen und die gestattete luftseitige Kapazität erhöhen. Dass ein entsprechendes Änderungsplanfeststellungsverfahren erfolgreich für die Flughafengesellschaft sein könnte, erscheint uns bereits vor dem Hintergrund der voraussichtlichen Beeinträchtigungen, einer nötigen Umweltverträglichkeitsprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung mehr als fraglich.

²¹⁴⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 34.

²¹⁴⁹ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 23. 1. 2020 – OVG 6 A 6/18: Klage eines Umweltvereins gegen Änderung des Planfeststellungsbeschlusses, Beck-Online-Rn 181.

²¹⁵⁰ OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 23. 1. 2020 – OVG 6 A 6/18: Klage eines Umweltvereins gegen Änderung des Planfeststellungsbeschlusses, Beck-Online-176.

²¹⁵¹ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 23. 1. 2020 – OVG 6 A 6/1, a.a.O., Rn 181.

Es dürfte schon vor diesem Hintergrund davon auszugehen sein, dass die **dem Businessplan unterstellten Kapazitätssteigerungen am BER unrealistisch zu erreichen** waren bzw. sind. Auch wenn sich in Zukunft sicherlich und hoffentlich viele technische Verbesserungen und höhere Sitzladefaktoren je Flugzeug ergeben werden, muss ernsthaft in Frage gestellt werden, dass inklusive GAT und Frachtverkehr der planfestgestellte Gestattungszustand die von der Flughafengesellschaft in ihrer Businessplanung unterstellten Fluggastzahlen in dessen Planungshorizont zulässt.

- Der **Bundesrechnungshof** bewertete entgegen der von der FBB in ihrem Businessplan vorgenommenen Unterstellung eine weitere Erhöhung des Sitzladefaktors im Planungshorizont des Businessplans 2020 als **nicht realistisch**.²¹⁵²

Ohne Überschreitung der Kapazitätsgrenzen am BER und bei einer Simulation des Businessplans mit zulässigen und ausgelasteten Kapazitäten kam der Bundesrechnungshof schon ab 2022 zu einer erheblichen EBITDA-Einbuße im zweistelligen Millionenbetrag, die sich jährlich fortsetze. Die vom Bundesrechnungshof vorgenommene Simulation mit gleichbleibendem Sitzladefaktor ergab ein noch pessimistischeres Bild. Ob die berechneten EBITDA-Einbußen durch gegensteuernde Maßnahmen der FBB kompensierbar oder vermieden werden könnten, sei jedoch einer gegenwärtigen Prognose nicht zugänglich.²¹⁵³

Der Unternehmens- und Businessplanung der FBB fehlte nach alledem der nötige realistische Bezug zu Kapazitätsgrenzen und zur planfestgestellten „Obergrenze“ an Lärmbeeinträchtigung durch Flugbewegungen am BER.

8. Strittige Bilanzierungsfragen

Einzelne Bilanzierungsfragen waren und blieben in ihrer Bewertung im Untersuchungsverlauf fraglich, insbesondere zu Schallschutzkosten und der Bewertung des Anlagevermögens. Die von der FBB vorgenommene Bilanzierungspraxis mag aus ihrer Sichtweise so rechtlich zulässig gewesen sein.

- **Nach hiesiger Auffassung hätte eine anderweitige Bilanzierung die problematische Finanzsituation weit eher offengelegt** und war schon vor 2020 eine **Neubewertung des Anlagevermögens und Sonderabschreibung angezeigt** gewesen und nicht erst mit Inbetriebnahme der Anlagen, wie von der FBB verfolgt.

²¹⁵² Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium nach § 88 Abs. 2 BHO vom 15. September 2020, XXI (BRH) Bd.1, S. 14.

²¹⁵³ Wie vor, S. 16/17.

- Die von der Flughafengesellschaft beauftragten Wirtschaftsprüfer, Zeugen aus der FBB selbst und aus dem Bürgencontrolling erachteten die vorgenommene Bilanzierung und Bewertung des Anlagevermögens rein auf Basis des angenommenen Ertragswerts als rechtlich zulässig und sahen eine **Abschreibung auf die Anlagen** erst mit Inbetriebnahme des BER im Jahr 2020 als nötig an.²¹⁵⁴ Erst zum Ende des Untersuchungszeitraums wurde durch die FBB im Aufsichtsrat eine nötige Sonderabschreibung und „nur“ im Hinblick auf die *„coronabedingt schlechte wirtschaftliche Situation“* diskutiert:

*„[...] bestätigt A.v.Massenbach eine Erhöhung der 2021 geplanten Abschreibungen gegenüber 2020, die maßgeblich durch die IBN der BER-Gebäude und Anlagen T1 und T2 im Oktober 2020 begründet ist. Ferner weist sie darauf hin, dass ein etwaiger Sonderabschreibungsbedarf durch die coronabedingt verschlechterte wirtschaftliche Situation der FBB erforderlich werden könnte. Beides stehe aber nicht im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss 2019“*²¹⁵⁵

Der Zeuge Gemünden erklärte im Rahmen seiner Vernehmung, er vertrete hierzu eine andere Auffassung- nach seiner Bewertung sei eine **außerplanmäßige Sonderabschreibung angezeigt**, da der **Wert der Terminals nicht mit den Baukosten und dem Leistungswert gleichzusetzen** ist.

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: [...]Eine Sonderabschreibung scheint mir dringend geboten. [...]Da steht ja ein höherer Buchwert als Leistungswert. Wir haben ja nur einen Flughafen gebaut, aber das Geld für mehrere ausgegeben. Dieser Slang von uns hat sich ja ein bisschen verbreitet. Aber das zeigt auch, man muss zu einer angemessenen Bewertung zurückkommen, und dann reicht die ordentliche Abschreibung nicht aus, also die plangemäße. Man muss den Plan ändern.“²¹⁵⁶

In der von ihm mitverfassten Studie wird in auf den handelsrechtlichen Grundsatz verwiesen, *„Wenn der beizulegende Wert unter den (fortgeführten) Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten liegt, ist er bei einer voraussichtlich dauernden Wertminderung bei Vermögensgegenständen des Anlagevermögens und beim Umlaufvermögen anzusetzen, bei letzterem auch bei voraussichtlich nur vorübergehenden Wertminderungen.“* **Nutzloser Mehreinsatz sei zunächst zu aktivieren und dann nach § 253 HGB als „strukturell unrentabler Investitionsbetrag abzuschreiben.“** Die **nötige Sonderabschreibung** wurde in der Studie mit über **3 Milliarden Euro** bewertet. Handelsrechtlich sei es daher geboten, den verursachten

²¹⁵⁴ Z.B. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 1.3.2019, WP18/10, S. 34; Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.2.2020, WP 18/23, S. 59.

²¹⁵⁵ Vgl. Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrates vom 5.10.2020, I (FBB) Bd.239, S. 148.

²¹⁵⁶ Zeuge Gemünden, Wortprotokoll seiner Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 72.

Verlust sofort zu zeigen und die entsprechende Sonderabschreibung auf das Anlagevermögen anzuzeigen.²¹⁵⁷

Ob eine Sonderabschreibung im Hinblick auf erfolgte Rückbauten fälschlicherweise nicht erfolgte, konnte der Bundesrechnungshof nicht beurteilen, da ihm Prüfungsergebnisse dazu fehlten.²¹⁵⁸

Der Bundesrechnungshof stellte der Bewertung der bestellten Wirtschaftsprüfer folgend fest, „da ein Markt für Terminalgebäude fehlen dürfte, bestimmt sich der Wert des Anlagenvermögens der FBB nach dem Ertragswert, also den künftig mittels des Anlagevermögens zu erzielenden Erträgen“ und stehe damit im Zusammenhang mit dem Businessplanmodell der FBB. Dieses weise aber hinsichtlich einzelner Positionen Auffälligkeiten auf.²¹⁵⁹

- Auch die erst im Anhang zum Konzernlagebericht 2019 mit gesamt ca. **838 Mio. EUR** ausgewiesene Position „**Sonstige Verpflichtungen**“²¹⁶⁰ ist vom Bilanzierungsansatz zu hinterfragen. Auch wenn dies bilanzrechtlich zulässig sein mag, wirkt sich dies **liquiditätsbelastend** aus. Zumindest hinterließ die Vorgehensweise der FBB einen verwässerten Eindruck zur tatsächlichen Finanzlage.
- Es gab unterschiedliche Auffassungen der Zeugen, ab wann und wie erfolgte **Schallschutzmaßnahmen** und zukünftige Schallschutzabschreibungen **bilanziert und abgeschrieben erfolgen müssen**. Durch den Zeugen Sapp wurde beispielsweise für die FBB deren Bilanzierungspraxis bestätigt, dass erfolgte Investitionen in Schallschutzmaßnahmen nach Inbetriebnahme über voraussichtlich 40 Jahre abgeschrieben werden.²¹⁶¹ Diese Form hielt der Zeuge Gemünden für unpassend und untermauerte, dass **umgesetzter Schallschutz nicht aktivierungsfähig** sei.

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Ja, man muss da zwei Dinge unterscheiden. Das eine ist die Wertebene, und das andere ist der Zahlungsfluss. Wir haben in unserem Bericht, in unserer Studie stärker auf den Zahlungsfluss abgehoben. Wir haben diese gesamten Schallschutzausgaben, die noch offen sind – die werden ja aus Liquiditätsgründen berichtet, die sind ja außerbilanziell berichtet –, die haben wir in das Jahr 2020 gelegt, bzw. ich habe das vorgeschlagen, damit

²¹⁵⁷ Hans Georg Gemünden, Karl-Heinz Wolf, Harald Krehl: „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) ...“, a.a.O., S. 16/17.

²¹⁵⁸ Vgl. Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium nach § 88 Abs. 2 BHO vom 15. September 2020, XXI (BRH) Bd. 1, S. 12 f.

²¹⁵⁹ Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium vom 15. September 2020, a.a.O., S. 13, siehe oben E.III.3.

²¹⁶⁰ Vgl. Konzernanhang zum Konzernabschluss Flughafen Berlin Brandenburg GmbH 2019, S. 13.

²¹⁶¹ S. Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 24.

wir dann die anschließenden drei Betriebsjahre von diesem Sondereinfluss unbeeinträchtigt haben. Man hätte die auch verteilen können, dass man sagt: 50 Prozent in 2020 und dann so degressiv runter auf die anderen Jahre. – Wir wussten ja nicht, wann dieser Abfluss wirklich erfolgen wird, und mancher Abfluss mag vielleicht auch nicht erfolgen. Das ist die eine Sache.

Die andere Sache ist die der Bewertung, also der Aktivierung. Sie können, wenn Sie ein Unternehmen kaufen, dann können Sie einen Goodwill aktivieren oder bestimmte Lizenzen können Sie aktivieren, wenn Sie den Flughafen eröffnen, aber die Lizenz war ja gegeben. Aber wenn Sie Schallschutz machen, dann zahlen Sie einem Bürger Geld, entweder als Ausgleich für den Schaden, den er erleidet, oder dass er dort technische Maßnahmen vornimmt. Das Wirtschaftsgut ist aber bei dem Bürger, und Sie können ja nicht bei sich in der Bilanz ein Wirtschaftsgut aktivieren, von dem Sie weder der Eigentümer noch der Besitzer sind. Das muss mir mal einer erklären. Also, da habe ich eine ganz andere Meinung. Das ist nicht aktivierungsfähig. Wenn EY das trotzdem durchgewunken hat, man kann das ja irgendwo mal gerichtlich klären, heißt es ja nicht, dass es richtig ist. Das heißt nur, dass es für richtig erklärt wird. Das ist ein kleiner Unterschied.²¹⁶²

- Der Zeuge Gemünden hielt zudem **Rückstellungen**, u.a. für den Schallschutz angezeigt und bewertete die **Risikovorsorge der FBB für unzureichend**.

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Also, ich glaube, dass nicht genug Risikovorsorge ist. Sie sehen es in der Bilanz, wie keine Rückstellung gebildet wird und dies und das nicht vorkommt, wie Schallschutz aktiviert wird und so..... es ist ein realitätsverleugnendes Verhalten, würde ich sagen, sowohl die Historie wie auch die mögliche Zukunft, dass man darauf nicht reagiert, proaktiv.“²¹⁶³

Der Bundesrechnungshof hingegen folgte der Argumentation der Studie von Herrn Gemünden im Hinblick auf die erfolgte Bilanzierungspraktik der FBB nicht. Die Aktivierung von passivem Schallschutz als immaterielle Wirtschaftsgüter und 40jährige Abschreibung sei angesichts der uneingeschränkt erteilten Bestätigungsvermerke der Wirtschaftsprüfer wohl zulässig. „Aus der Aktivierung der Aufwendungen für Schallschutz folge zugleich, dass für die zukünftigen

²¹⁶² Zeuge Gemünden, a.a.O. S. 73.

²¹⁶³ Zeuge Gemünden, a.a.O. S. 85.

Aufwendungen für passiven Schallschutz keine Rückstellung gebildet werden darf.“²¹⁶⁴

Zusammenfassend stellen wir fest, dass **unabhängig und sachverständig zu überprüfen ist, wie sich diese Position „Sonstige Verpflichtungen“ im Einzelnen aufschlüsselt**, insbesondere im Hinblick auf Beraterleistungen, Investitionsaufträge, Schallschutzmaßnahmen etc., ob der von der FBB GmbH verwendete Bilanzierungsansatz korrekt ist oder z.B. die erfolgten Rückstellungen passiviert werden müssen. Gleiches gilt für die Frage, ob die erfolgten Rückbauten am BER angemessen in der Bilanz 2019 berücksichtigt sind und eine (Sonder-)Abschreibung erforderlich war, da die Gesamtinvestitionskosten am BER, welche auch die gigantischen Mehrkosten aufgrund Mängelbeseitigung und Umplanungen erfassen, nicht mehr durch zukünftige Erlöse gedeckt sein dürften.

Der Zeuge Gemünden forderte hierzu nachvollziehbar ein **Sanierungsgutachten** nach IFRS.²¹⁶⁵

²¹⁶⁴ Bericht des Bundesrechnungshofs an das Bundesfinanzgremium nach § 88 Abs. 2 BHO vom 15. September 2020, XXI (BRH) Bd. 1, S.11/12.

²¹⁶⁵ S. Zeuge Gemünden, a.a.O. S. 79.

IV. Die finanzielle Zukunft der FBB.

- Insbesondere der aktuelle Vorsitzende Geschäftsführer der FBB, Prof. Dr. Lütke Daldrup legte seinen **Fokus einseitig** auf die **Inbetriebnahme** und räumte nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme **betriebswirtschaftlichen Aspekten der Gegenfinanzierung der Projektkosten und Unternehmensentwicklung nicht die nötige Priorität** ein. Dass er nun gerade an dem Punkt das Unternehmen verlässt, an dem es dringlich um die Entwicklung von Konzepten geht, wie die entstandenen Projektkosten möglichst selbst durch die FBB erwirtschaftet werden, ist bezeichnend.
- Ein **tragfähiges zukunftsweisendes Konzept der langfristigen Wertschöpfung** verschiedener **Erlössegmente** der FBB **fehlte** insbesondere im Bereich der Immobilienvermarktung.
- Eine vollständige Refinanzierung der Projektkosten mit den erwarteten Erträgen am BER war wohl eher ein Wunschdenken bei Gesellschaftern und Aufsichtsrat als je ein reales Ziel.
- Bei Vergabe der Gesellschafterdarlehen war eine Tilgung dieser ab 2026 das Ziel. Bereits Anfang 2020 und vor der Coronapandemie war jedoch auch in den Gesellschafterkreisen bekannt, dass die FBB zu Tilgungszahlungen im Zeithorizont des Businessplans 2020 bis weit in die 30er Jahre hinein nicht der Lage sein würde.
- **Ab 2024 ist mit einem jährlichen Reinvestitionsbedarf** in Höhe von **150 Mio. EUR** zu rechnen.
- Ein **Sanierungskonzept** ist dringend und unverzüglich angezeigt. Eine Belohnung der FBB in der Form, sie vollständig oder auch nur bzgl. der Gesellschafterdarlehen zu entschulden und sie mit einem künftigen „weiter so“ im sonstigen Status Quo zu belassen, halten wir jedoch dem Projekt und dem Steuerzahler gegenüber nicht für angemessen. **Die FBB war in unserer Bewertung nicht nur mit dem Bau, sondern auch mit dem Aufstellen einer zukunftsfähigen Unternehmensstrategie am BER überfordert.**

1. Fehlende Zukunftsstrategien

- **Betriebswirtschaftliche Aspekte einer künftigen Gegenfinanzierung der im Lauf des Projekts explodierten Baukosten** abseits der Inbetriebnahme erhielten nach hiesiger Bewertung in der Flughafengesellschaft **nicht den nötigen Fokus:**

Nicht nur Form und Aussagekraft der vorliegenden Businessplanpräsentation 2020 ließen uns zu dieser Bewertung gelangen.

Der Zeuge Wilmsen, von Dezember 2018 bis Mai 2020 Leiter für Bau und Technik bei der FBB, brachte sehr deutlich zum Ausdruck, bei der FBB bis zu seinem

Ausscheiden Mitte 2020 eine notwendige Befassung mit betriebswirtschaftlichen Maßstäben und Zielsetzungen vermisst zu haben.

Christian Gräff (CDU): Das ist ein schöner Übergang. Erstens: Hatten Sie den Eindruck, als Sie nach Berlin gekommen sind, dass die FBB von der Organisationsstruktur her mit dem Fokus auf betriebswirtschaftliche Aspekte arbeitet? Zweitens: Gab es aus Ihrer Sicht den notwendigen betriebswirtschaftlichen Sachverstand? – Vielleicht erst mal diese beiden Fragen!

Zeuge Carsten Wilmsen: [...]. Der Flughafen München wird geführt – bis heute – unter extrem betriebswirtschaftlichen Maßstäben. Dort gibt es klare Anforderungen an alle Projekte, was notwendige Kapitalrenditen angeht. Alle Projekte, die wirtschaftliche Anforderungen nicht erfüllen, werden grundsätzlich gar nicht zur Befassung im Aufsichtsrat zugelassen, es sei denn, es gibt sehr klare strategische Gründe, davon abzuweichen. [...] Diese Themen habe ich natürlich auch in Berlin gesucht und zunächst einmal nicht gefunden. „...“ Aber in der Befassung, in der Notwendigkeit betriebswirtschaftlicher Maßstäbe – alles muss sich irgendwann refinanzieren, muss wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen – war die FBB deutlich anders unterwegs als ein Flughafen München beispielsweise oder auch ein Flughafen Hamburg. Ich kann das zum Teil verstehen, aber so ganz ohne ein betriebswirtschaftliches Ziel habe ich das von Anfang an für sehr schwierig gehalten..... Aber das Unternehmen war bis zu meinem Ausscheiden noch ein gutes Stück weit von einer klaren Prozessorientierung und auch von der Verabschiedung klarer betriebswirtschaftlicher Maßstäbe für anstehende Investitionen entfernt. ²¹⁶⁶

Mit dieser Aussage konfrontiert, bestätigte die Zeugin Fölster die Unterschiede der FBB zum den genannten Flughäfen, den **fehlenden Fokus auf wirtschaftliche Tragfähigkeit und Weiterentwicklungen sowie eine Priorisierung der Fertigstellung.**

Zeugin Heike Fölster: „Er hat es geäußert, ja, und das passt zu dem Passus, den Sie eben hatten. Hier lag der Fokus eben nicht auf zukünftigen Projekten und Weiterentwicklungen und Tragfähigkeit wie in München und auch in Hamburg – da habe ich ja mit Herrn Wilmsen zusammengearbeitet – , sondern hier ging es immer darum, in time fertig zu werden.“²¹⁶⁷

Auch der Zeuge Krüger **vermisste betriebswirtschaftliche Vorüberlegungen im Rahmen der Masterplanung.** Ein Abriss oder Wegfall eines Parkhauses

²¹⁶⁶ Zeuge Wilmsen, a.a.O., S. 97 ff.

²¹⁶⁷ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 6 f.

beispielsweise müsse sich beim Businessplan auf der Einnahmeseite bei den Parkgebühren gegenrechnen und sollte entsprechend in allen Facetten dargestellt werden.²¹⁶⁸

- Ein **tragfähiges zukunftsweisendes Konzept der langfristigen Wertschöpfung** verschiedener **Erlössegmente** der FBB **fehlte** nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme insbesondere im Bereich der Immobilienvermarktung.

Der Zeuge Wilmsen erklärte, aus seiner Sicht sei vor allem der Bereich der **Immobilienvermarktung nicht durchdacht** und es fehle eine „schlüssige Idee“ der Vermarktung.“²¹⁶⁹

2. Refinanzierung der Baukosten des BER

- Die Aussagen, wann der Bau des BER nach Stand 12/2019 (vor/ohne Corona) refinanziert sein sollte und ob eine **vollständige Refinanzierung der Kosten mit den erwarteten Erträgen am BER** möglich waren, differenzierten. Im Ausschuss gab es sehr unterschiedliche Aussagen dazu:

In Aufsichtsrats- und Gesellschafterkreisen ging man wohl davon aus:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Also jetzt nicht zwei Jahre nach Eröffnung, aber zehn Jahre nach Eröffnung schon.“²¹⁷⁰

Demgegenüber steht jedoch die Aussage des Zeugen Wilmsen, Betriebsleiter Bau und Technik der FBB. Er war zuständig für technische Angelegenheiten des Ausbaus und technischen Betriebs und als Geschäftsführer der neu zu gründenden Projektgesellschaft zum Bau des Terminals 3 im Gespräch. Dieser erklärte:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also, wenn ein Terminal oder ein Flughafen 6,5 Milliarden Euro kostet, also am Ende Geld ausgegeben worden ist, für das man sicherlich fast zwei Flughäfen bauen kann, dann stellt sich selbstverständlich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Und die ist auch nicht entscheidend beeinflusst durch die Frage Corona ja oder nein, sondern die stellt für einen solchen Flughafen grundsätzlich extreme Herausforderungen an die Frage: Wie werden diese Investitionskosten aus Sicht der Gesellschafter dann refinanziert? [...] So, in Berlin haben wir andere Verhältnisse. Wir haben ein anderes Geschäftsmodell, wir haben andere Erträge, wir haben einen anderen Verkehrsmix, wir haben anderen Spend per Pax, wie wir das so schön nennen, in Berlin. Und 6,5 Milliarden Euro zu

²¹⁶⁸ Zeuge Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.202, WP 18/12, S. 25.

²¹⁶⁹ Zeuge Wilmsen, a.a.O., S. 101.

²¹⁷⁰ Vgl. Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29. Mai 2020, WP 18/30, S. 15.

refinanzieren – ich lege mich da jetzt mal fest –: Das werde ich nicht mehr erleben wahrscheinlich.“²¹⁷¹

- Auf die Frage des Obmanns Christian Gräff an die Zeugin Fölster, wann sich der BER vor und ohne Corona refinanziert haben sollte, erklärte diese:

Zeugin Heike Fölster: Refinanziert, also völlig ohne Kredite auskommen würde? – Habe ich nie gerechnet final.“²¹⁷²

Christian Gräff (CDU): [...] Also 20 Jahre ist ein Zeitpunkt, da ist er auf gar keinen Fall refinanziert?

Zeugin Heike Fölster: Nein.“

Die vollständige Refinanzierung der Kosten des BER durch diesen selbst über das seit 2012 vorhandene Eigenkapital hinaus schien also schon vor der Coronapandemie eher eine Wunschvorstellung von Aufsichtsrat und Gesellschaftern gewesen zu sein als Realität.

3. Jährlicher Reinvestitionsbedarf

In der viel diskutierten o.g. Studie von Gemünden, Wolf und Krehl benannten die Verfasser einen **jährlichen Reinvestitionsbedarf** in Höhe von **150 Mio. EUR** (ab 2024).

²¹⁷³Nach Aussage des Zeugen Sapp von der FBB ist dieser Ansatz plausibel.²¹⁷⁴

Zeuge Carlo Sapp: „Langfristig sind diese 150 Millionen Euro eine ganz gute Größenordnung, glaube ich. Das ist eben ein Niveau, dass wir ungefähr auch in der Zukunft vorsehen.“

Auch hierfür war immer eine Vorsorge zu treffen.

4. Entwicklung des künftigen Finanzbedarfs und Zahlungsfähigkeit der FBB

Die Flughafengesellschaft hat im Lauf des Projekts, wie im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses unter *Kapitel D* bereits ausführlich darlegt, gigantische Verbindlichkeiten aus Konsortialdarlehen und Gesellschafterdarlehen aufgenommen.

²¹⁷¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30. Oktober 2020, WP 18/30, S. 118.

²¹⁷² Vgl. Obmann der CDU-Fraktion Gräff/ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26. Februar 2021, WP18/37, S. 30.

²¹⁷³ Vgl. Hans Georg Gemünden, Karl-Heinz Wolf, Harald Krehl: „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB)...“, a.a.O., S. 15.

²¹⁷⁴ Vgl. Zeuge Sapp, Wortprotokoll seiner Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 28/29.

Dass sich der Finanzierungsbedarf auch nach Fertigstellung des BER aus verschiedensten Gründen erheblich weiter als noch 2018 geplant erhöhte, ergab sich bereits aus dem Konzernbericht 2019 und zeigte die oben problematisierte Bilanzierungspraxis. **Von einem betriebswirtschaftlich gesunden Verhältnis von Schulden und Betriebsergebnis ist der BER weit entfernt.** Nach hiesiger Einschätzung **fehlte** der Flughafengesellschaft bereits länger **ein tragfähiges Konzept** dafür, wie die finanzielle Schieflage der Gesellschaft aus eigener Kraft und ohne weitere Kapitalerhöhung beseitigt werden konnte und unmittelbar nach der Inbetriebnahme hätte sich das ganze Ausmaß der Schieflage gezeigt. Mit einem eröffneten Flughafen hätten sich zweifelsohne einfacher weitere Finanzmittel regenerieren als mit erneut verschobenem Eröffnungstermin.

Weitere gesellschafterseitige Kapitalerhöhungen nach der Inbetriebnahme waren jedoch immer beihilferechtlich problematisch. Unsere entsprechenden Befürchtungen sehen wir durch die inzwischen erhobenen Forderungen nach Eigenkapitalerhöhungen, konkret Gesellschafterzuschüssen, Erlass von Darlehensverpflichtungen der Gesellschafter und der Übernahme von Darlehensverbindlichkeiten bestätigt. Nach unserer Bewertung bestand aber schon **vor Corona ein bestandsgefährdendes Risiko für die Flughafengesellschaft:**

- Der Finanzbedarf für die Zeit nach der Inbetriebnahme hatte sich bereits vor der Coronapandemie im Vergleich der Businesspläne 2018 zu 2020 erhöht und die finanzielle Situation sich deutlich verschlechtert. 2018 noch mit 508 Millionen EUR ausgewiesen, betrug er im Businessplan 2020 **792 Millionen EUR**²¹⁷⁵.

Hauptgründe hierfür waren nach Aussage der Flughafengesellschaft **nachlaufende Baukosten, eine Erhöhung der Kosten des Terminal 2 sowie eine Erhöhung des Personalbestands.**²¹⁷⁶ Der Anteil **nachlaufender Projektkosten für die Fertigstellung** des BER habe laut Prof. Dr. Lütke Daldrup **600 Millionen EUR** betragen. Für den zusätzlichen Finanzbedarf sollten die Gesellschafter nun sogar zu ca. 50% einstehen. 396 Millionen EUR sollten durch die Gesellschafter bereitgestellt werden und bis zu 400 Millionen EUR, am Kapitalmarkt eingeworben werden.²¹⁷⁷ 2018 lautete die Annahme im Businessplan noch auf 108 Millionen EUR Eigenkapital und 400 Millionen EUR Fremdkapital.²¹⁷⁸

²¹⁷⁵ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 42.

²¹⁷⁶ Vgl. Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 6.

²¹⁷⁷ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 7.

²¹⁷⁸ S. Businessplanpräsentation 2020, a.a.O., S. 280.

Der Bundesrechnungshof äußerte bereits im April 2018 Bedenken, ob die FBB am Fremdkapitalmarkt 400 Mio. Euro zu wirtschaftlichen Konditionen aufnehmen könne.²¹⁷⁹

- Im Businessplan 2020 zeigte sich auch eine **Verschlechterung** gegenüber zu 2018 im Hinblick auf das rechtzeitige Erreichen der **Kapitalmarktfähigkeit** zur Refinanzierung des **2026 fälligen Konsortialdarlehens** ab. Diese lag erst im Jahr **2025**.²¹⁸⁰ Die Kapitalmarktfähigkeit ist nötig, um den Bürgschaftsfall für die Gesellschafter zu verhindern.

2018 lautete die Annahme im Businessplan noch auf 108 Millionen Euro Eigenkapital und 400 Millionen EUR Fremdkapital.²¹⁸¹

Die Zeugin Fölster erklärte, schon **im Laufe des Jahres 2019 mit noch in Arbeit befindlicher Ausbau- und Masterplanung** auf einen **Finanzbedarf über 1 Milliarde EUR** gekommen zu sein und selbst dies sei unsicher gewesen. Nach überarbeiteter Masterplanung habe man mit 800 Millionen Finanzbedarf gerechnet.²¹⁸²

Zeugin Heike Fölster: „Wir hatten in 2019 rund 800 Millionen, die dann so – – deswegen waren es 500 und die 300. Das war in 2019. Aber das war ja ohne die weiteren Ausbathemen, die dann ja noch gerechnet werden mussten. [...] 792 kann ich jetzt nicht bestätigen, aber Sie werden das dort richtig zitiert haben. Also dass es mehr werden wird oder mehr werden könnte, haben wir schon in 2019 diskutiert, das habe ich schon mit den Gesellschaftern diskutiert, und dass es nur gilt an den alten Prämissen; und sowie dieses Ausbauprogramm teurer werden würde, würde es automatisch auch mehr als für mich die 800 Millionen kosten. Das war 2019 bekannt.“²¹⁸³

FBB und Gesellschaftervertretern war damit also der höhere Finanzbedarf nach Inbetriebnahme schon spätestens 2019 bekannt. Ein noch höherer Finanzbedarf als die im Businessplan 2020 benannten ca. 800 Mio. EUR wurde offenbar nur durch Veränderungen und Verzögerungen in der Ausbauplanung verhindert. Letztgenannte wiederum dürften unumgänglich sein, alsbald die Coronapandemie beherrscht wird und die angestaute Reiselust in einem schnellen Wiederanstieg der Flugverkehrszahlen enden wird.

²¹⁷⁹ S. Hinweise des Bundesrechnungshofs an den Gesellschafter Bund vom 30.04.2018, VII (SenFin) Bd. 237, Bl. 4.

²¹⁸⁰ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, a.a.O., S. 272, Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 8.

²¹⁸¹ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, a.a.O., S. 280.

²¹⁸² Vgl. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 29.

²¹⁸³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, WP S. 20.

- Die Businessplanung ging laut Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup vom Management Case aus.²¹⁸⁴In Anbetracht der oben genannten Fragilität der Annahmen im Businessplan 2020 dürften jedoch auch kleinere negative Abweichungen schon ohne Coronapandemie zu einem größeren als dem ausgewiesenen Finanzbedarf geführt haben. Bei näherer Betrachtung kamen wir zum Ergebnis, dass die FBB ihren Einnahmeerwartungen eher den Best-Case-Fall unterstellte.
- Der Businessplan 2020 wies bereits die Unfähigkeit, zumindest aber ein sehr hohes Risiko bezüglich der Fähigkeit zur Tilgung auf die Gesellschafterdarlehen aus- „bis in die 30er Jahre hinein“. Bei Vergabe der Darlehen ging man jedoch von Tilgung ab 2026 aus:

Die Vertreter der FBB erklärten im Rahmen der Vernehmung, die Bedienung der Gesellschafterverbindlichkeiten sei Bestandteil der Businessplanung 2020 gewesen.

Zeuge Carlo Sapp: „Die Businessplanung 2020 ist vor Corona davon ausgegangen, dass wir in der Lage sein würden, die Zahlungsmittel zu erwirtschaften, um die Kredite zu bedienen. Und das Niveau beläuft sich, also aus Zins und Tilgung, je nachdem in welchem Jahr man schaut, ob Zinsen für ein Gesellschafterdarlehen anfallen oder nicht, in welchem Szenario man sich befindet, so auf zwischen 160 und 180 Millionen Euro.“²¹⁸⁵

Eine Zahlung auf Zins und Tilgung der Gesellschafterdarlehen zu den vertraglich vereinbarten Zeitpunkten sei Teil des Businessplans gewesen.²¹⁸⁶

Die Aussage, sowohl auf Zins als auch Tilgung sollten Zahlungen erfolgen, konnten wir im Hinblick auf die Tilgungszahlungen auf Gesellschafterdarlehen in Anbetracht der vorliegenden Businessplanpräsentation 2020 aber nicht nachvollziehen:

Waren im Businessplan 2018 noch „Zins und Tilgung ab 2026 „wenn möglich“ ausgewiesen, war im **Businessplan 2020 nur noch von Zinszahlungen die Rede.**²¹⁸⁷

Die Bedienung der Gesellschafterdarlehen von 1,107 Mrd. EUR ab 2026 wurde im Businessplan 2020 nur noch als weitest gehend darstellbar ausgewiesen. Eine vollständige Rückzahlung bis 2035 war nicht dargestellt.²¹⁸⁸

Im Votumsvorschlag des Beteiligungsreferats der Senatsverwaltung für Finanzen zur Vorbereitung der für März 2020 geplanten Sitzungen des Finanz- und

²¹⁸⁴ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 87.

²¹⁸⁵ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 17.

²¹⁸⁶ Vgl. Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.1.2021, WP 18/34, S. 25.

²¹⁸⁷ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, a.a.O., S. 272.

²¹⁸⁸ Vgl. Businessplanpräsentation 2020, a.a.O., S. 268.

Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrates ist im Hinblick auf den Businessplan 2020 Folgendes aufgeführt:

„Laut Darlehensvertrag soll ab 2026 die Tilgung beginnen, vorausgesetzt, die wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür liegen vor. Die FBB war im Gesellschafter-Jour fixe am 07.02.2020 gebeten worden, diese Planannahme aufgrund der u.U. negativen Botschaft, dass die Finanzkraft auch langfristig nicht zur Darlehenstilgung ausreicht, zu überprüfen. Dennoch wird zur Aufsichtsratsbeschlussfassung erneut die Version ohne Tilgung der Gesellschafterdarlehen vorgelegt. Die Geschäftsführung teilte im Gesellschafter-Jour Fixe am 04.03.2020 mit, eine Tilgung sei „bis in die 30er Jahre hinein“ nicht möglich.“²¹⁸⁹

Eine Tilgung auf die Gesellschafterdarlehen war mithin im Grundsatz vertraglich ab 2026 geschuldet und vorgesehen. Im Gesellschafterkreis bestätigte die Geschäftsführung bereits vor der Coronapandemie, eine langfristig fehlende Tilgungsfähigkeit auf die Gesellschafterdarlehen.

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup legte dagegen im Ausschuss dar, dass eine Bedienung der Gesellschafterdarlehen in Form der **Tilgung nur nachrangig und in Absprache mit den Gesellschaftern verabredet** sei.

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup:[...]Wir gehen davon aus, dass wir, wenn wir die Kapitalmarktfähigkeit erreicht haben, unsere Finanzverbindlichkeiten bedienen können. Es gibt aber eine klare Reihenfolge: Gesellschafterdarlehen sind nachrangig verabredet worden, das heißt, wir müssen zunächst tilgen im Bereich – im Rahmen unserer jeweiligen finanziellen Möglichkeiten – im Rahmen der normalen Konsortialfinanzierung, der Alt-Finanzierung und die Gesellschafterdarlehen werden nachrangig getilgt. So ist es auch mit den Gesellschaftern verabredet. Da gibt es immer, jedes Jahr, anzupassende Prognosen, was die Gesellschaft leisten kann.²¹⁹⁰

Diese Thematik konnte aus Zeitgründen im Interesse der Vorlage eines Abschlussberichts leider nicht mehr durch weitere Zeugenvernahmen beleuchtet werden.

- Die Autoren der o.g. Studie „Die unglaubliche Odyssee...“ bewerteten den **künftigen Finanzbedarf** bereits im Untersuchungszeitraum mit **bis zu 4 Mrd. EUR**:

²¹⁸⁹ S. Votum des Beteiligungsreferats der Senatsverwaltung für Finanzen vom 9. März 2020, dem Ausschuss vorliegend als IV (SenKultEuropa) Bd. 34: Votierung Gesamt AR 160, Bl. 10.

²¹⁹⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 42.

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Wir haben es mal durchgerechnet: Also insgesamt haben wir sicherlich einen **Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden.**“²¹⁹¹

Herr Karl-Heinz Wolf (Mitautor der o.g. Studie „Die unglaubliche Odyssee...“) erklärte im Sonderausschuss BER des Landtages Brandenburg am 14.09.2020, dass **Zins- und Tilgungsleistungen (auch ohne Coronapandemie) nur mithilfe zusätzlicher Kreditaufnahmen begleichbar gewesen wären und sich bereits aus dem Konzernbericht 2019 Hinweise ergaben**, dass eine normale Konjunkturabschwächung erwartet würde und die Gesellschaft mit weiteren Verlusten gerechnet habe. Grund für die angespannte Lage seien insbesondere die oben ausgeführten außerbilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 838 Mio. EUR.²¹⁹²

- Zum Ende des Untersuchungszeitraums beantragte die FBB gegenüber den Gesellschaftern weitere 300 Mio. EUR Coronahilfen für 2020 (98,9 Mio. EUR Zuschüsse, 201,2 Mio. EUR Darlehen)²¹⁹³ sowie für 2021 660 Mio. EUR (coronabedingte Darlehen in Höhe von 552 Mio. EUR zzgl. der schon seit 2018 angekündigten 108 Mio. EUR).²¹⁹⁴

Eine scharfe Trennung zwischen Coronahilfebedarf und Finanzmittelbedarf auf Basis der tatsächlichen, durch den Bau des BER bedingten Schieflage war im Untersuchungszeitraum nicht möglich.

Den Gesellschaftern war aber seit Jahren bewusst, dass die schon bewilligten Finanzmittel im besten Fall und maximal bis ins Frühjahr 2021 reichen würden. Man setzte offensichtlich darauf, den Flughafen erst einmal zu eröffnen und dann neu über den Finanzmittelbedarf zu diskutieren, da die Öffentlichkeit dem Vorhaben dann zumindest gewogener gegenüberstehen würde. Dass und wie die FBB jedoch ihre Darlehen an die Gesellschafter je zurückzahlen können soll, erschien bei realistischer Betrachtung nicht erst seit Corona höchst fraglich.

²¹⁹¹ Zeuge Gemünden, a.a.O., S. 95.

²¹⁹² Protokoll der 8. Öffentlichen Sitzung Sonderausschuss BER des Landtages Brandenburg am 14.09.2020, WP P-SBER7/8,S.5/6;

<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/servlet.starweb?path=LBB/ELVIS/LISSHFL.web&search=WP%3d7+AND+%28DART%3dA+AND+KOR%3dSonderausschuss+BER%29+AND+SPER%3d%22%22>

²¹⁹³ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.2.2021, WP 18/36, S. 10.

²¹⁹⁴ Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und-controlling, Wortprotokoll der Anhörung vom 3.12.2020, WP UABmc 18/62, S. 29.

V. Schallschutz – Die vergebliche Suche nach dem „*besten Schallschutz der Welt*“

Von einem in der Überschrift genannten „*weltbesten Schallschutz*“ war man bei Inbetriebnahme des BER weit entfernt. Der tatsächliche Umsetzungsstand des passiven Schallschutzes am BER lag auch Anfang November 2020 weit hinter den planfestgestellten Schallschutzziele. Tatsächlich waren bei Inbetriebnahme in lediglich **7 Prozent (!)** der Fälle die baulichen Maßnahmen für den Schallschutz in den Tagschutzgebieten **vollständig umgesetzt** und unter Einbezug der Teilumsetzungen nur in gesamt 36 Prozent der Fälle. Für uns stellt dies eine Bankrotterklärung für das die Schallschutzziele am BER dar. Für erfolgte **bauliche Umsetzungen von Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden etc.** wurden nur **60 Mio. EUR ausgezahlt**.

Im Endergebnis der Untersuchungen empfinden wir die Darstellungen der Flughafengesellschaft zum Abarbeitungsstand des Schallschutzes als „Augenwischerei“. Auch erachten wir das (Aus-)Maß an gezahlten Verkehrswertentschädigungsfällen als „am eigentlichen Ziel der Planfeststellung vorbei gehend“.

Wir teilen nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die Einschätzung von FBB, LuBB und Senat, dass für die Anwohner eine Zeit von 6 Monaten zur baulichen Umsetzung ausreichend sei und die FBB alle ihre Obliegenheiten zur Realisierung des passiven Schallschutzes bereits mit Versand von Anspruchsermittlungen erfüllt hatte, ausdrücklich nicht.

Eine neutrale Aufsichts- und Widerspruchsbehörde zur Bewertung des Einzelfalls wäre sinnvoll gewesen. Einen Schallschutzfrieden am BER sehen wir noch nicht. Insbesondere der **geringe bauliche Umsetzungsgrad des Schallschutzes und der sehr geringe Fortschritt manifestieren unbedingten und unverzüglichen Handlungsbedarf**.

Ursachen der kaum vorhandenen Schallschutzumsetzung sind **maßgeblich im Verfahren** selbst zu suchen und können, wenn überhaupt, nur zu geringem Teil einem fehlenden Umsetzungswillen von Betroffenen zugeschrieben werden. Im Ergebnis der Untersuchung ist in Frage zu stellen, ob der nötige passive Schallschutz im Rahmen der gegebenen Verfahrensstrukturen und –vorgaben der FBB künftig erreichbar sein kann.

Offen und nicht aufklärbar blieb für uns die Behauptung der FBB, bei Inbetriebnahme hätten vom **Budget für den Schallschutz** noch sämtliche nötigen Mittel zur Verfügung gestanden.

Die zuständige Berliner Senatorin für Umwelt und Verkehr ließ sowohl das Problembewusstsein als auch die nötige Kenntnis zum tatsächlichen Sachstand der Umsetzung des Schallschutzes am BER auf Berliner Territorium und der Sorgen und Nöte der Berliner Betroffenen zum Verfahren vermissen.

Die unterschiedliche Gewährleistung von Schutzansprüchen in den Ländern Berlin und Brandenburg aufgrund unterschiedlicher Festlegungen in den Bauordnungen zu Raumhöhen gilt es zu beseitigen.

1. Einleitende Worte

Wie eingangs erwähnt, war es unser Bestreben, im Interesse der Anwohnerschaft am BER den dortigen Stand der Umsetzung des planfestgestellten und geschuldeten passiven Schallschutzes näher zu untersuchen und die Hinderungsgründe einer verzögerten Abarbeitung und Umsetzung näher zu beleuchten, damit die eventuell politisch möglichen und nötigen Maßnahmen ergriffen werden.

Im Frühjahr 2020 hatte sich anhand der monatlichen Berichte der FBB zum Schallschutz gezeigt, dass kaum ein merklicher Fortschritt in der Umsetzung des Schallschutzes bei den betroffenen Anwohnern zu verzeichnen war und stand zu besorgen, dass bei Inbetriebnahme des BER der vom vormaligen Vorsitzenden Geschäftsführer Mehdorn 2014 versprochene „weltbeste Schallschutz“²¹⁹⁵ vor Ort nicht umgesetzt sein würde.

Wir haben deshalb eine Erweiterung des schon bestehenden Untersuchungsauftrags um die Fragen F.4 initiiert. Leider zögerte die Regierungskoalition die entsprechende Erweiterung des Untersuchungsauftrags so stark hinaus, dass es praktisch nur zu einer Sitzung mit Zeugenvernehmung hierzu am 29. Januar 2021 kam. In dieser erfolgte die Vernehmung des aktuell verantwortlichen Leiters Schallschutz der FBB, Herrn Ralf Wagner sowie von Herrn Prof. Dr. Geske, der sich seit 2008 mit dem Thema passiver Schallschutz am BER auseinandersetzt, fachkundig betroffene Anwohner berät und unterstützt. Nach eigener Aussage geschah dies in ca. 1.000 Fällen.²¹⁹⁶

Erst auf unser entsprechendes Vorbringen und Drängen erfolgte die Ergänzung des Abschlussberichts um das Kapitels J.²¹⁹⁷ Um sicherzustellen, dass sich die Untersuchungsergebnisse vollumfänglich in den Berichten wiederfinden, haben wir parallel begonnen, den Themenbereich im Rahmen der Erstellung des Sondervotums vollständig darzustellen. Etwaige Doppelungen zum Abschlussberichts des Ausschusses bitten wir zu entschuldigen- soweit es den

²¹⁹⁵ Vgl. Märkische Allgemeine „Am BER gibt's den „weltbesten Schallschutz““, Artikel vom 4.4.2014, MAZ-Online.de.

²¹⁹⁶ Zeuge Prof. Dr. Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 83/89.

²¹⁹⁷ Siehe Abschlussbericht des Ausschusses, Kapitel J.

Sachzusammenhang verfälscht hätte, haben wir eine Löschung und Änderung hier im Votum unterlassen.

2. Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen für das Schallschutzprogramm BER und das von der FBB gewählte Mischmodell zur Umsetzung des planfestgestellten Schallschutzes sind im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses unter „Kapitels J“ einleitend grob dargelegt.

In Anbetracht des auch im Ausschuss in bestimmten Kreisen gezeigten Missverständnisses soll hier nochmals auf das **fehlende Wahlrecht der betroffenen Anwohner zwischen der Umsetzung von Schallschutz oder Entgegennahme von Entschädigungszahlungen** im Tagschutzgebiet nach der Planfeststellung hingewiesen werden. Übersteigt der Kostenbetrag voraussichtlich vorzunehmender planfestgestellter Schallschutzmaßnahmen den Grenzwert von 30% des Verkehrswerts der Immobilie (zum Zeitpunkt der **Antragstellung**), scheidet automatisch eine Übernahme der Kosten von nötigen Schallschutzmaßnahmen nach Planfeststellung durch die FBB aus. Die betroffenen Anwohner erhalten dann ausschließlich den Entschädigungsbetrag- nicht aber tatsächlich umgesetzten Schallschutz am Objekt.

3. Tatsächlicher Umsetzungsstand

Der Fortschritt im Schallschutzprogramm wurde durch die FBB in Monatsberichten zum Schallschutzprogramm BER dargestellt. Auf den jeweiligen Seiten 2 der Monatsberichte wurden zuletzt Abarbeitungsstände dargestellt, die auf den ersten Blick den Eindruck erwecken, der nötige passive Schallschutz sei nahezu vollständig erfüllt. Für das Tagschutzgebiet wurde im Monatsbericht September 2020 beispielsweise ein **Abarbeitungsstand von 94%** ausgewiesen.²¹⁹⁸ **Im Endergebnis der Untersuchungen empfinden wir diese Darstellungen als „Augenwischerei“. Auch erachten wir das (Aus-)Maß an gezahlten Verkehrswertentschädigungsfällen als „am eigentlichen Ziel der Planfeststellung vorbei gehend“.**

²¹⁹⁸ Z.B. Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 30.9.2020, S. 2, <https://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/schallschutzprogramm/weitere-informationen/sachstandsbericht-schallschutz/index.php/>.

a) bauliche Umsetzung

Um die Entwicklung von 2017-2020 zu visualisieren, haben wir zunächst folgende tabellarische Übersicht beispielhaft aus den Monatsberichten Dezember 2017²¹⁹⁹, November 2018²²⁰⁰, November 2019²²⁰¹ und September 2020²²⁰² mit Angabe der Gesamtstände erstellt:

		Anspruchsinhaber-Wohnheiten				
			Dez 17	Nov 18	Nov 19	Sep 20
Schallschutzbericht						
Tagschutzgebiet (inkl. Nachtschutz z		14.250				
eingegangene Anträge inklusive Nachtschutz			13020	13245	13555	13708
Anspruch in Ermittlung			1338	1183	1228	855
Anspruch ermittelt			11682	12062	12327	12853
Versand ASE-B			5004	5016	5077	5246
Versand ASE-E (30% Wertentschädigung)			6276	6548	6767	7078
Keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen			402	498	483	529
Schallschutz umgesetzt						
Maßnahmenkomplettumgesetzt			5975	6437	6766	7185
Kosten nach kompletter baulicher Umsetzung erstattet			186	210	223	250
Auflagenerfüllung durch Differenzzahlung oder in Sonderfällen			92	118	126	133
Entschädigung ausbezahlt			5697	6109	6417	6802
Bauliche Teilumsetzung			697	943	1090	1292
Nachtschutz (ausschließlich)		11.750				
eingangene Anträge			8142	8246	8335	8405
Anspruch in Ermittlung			303	265	226	230
Anspruch ermittelt			7839	7981	8109	8175
Versand ASEB/KEV			7434	7557	7684	7750
keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen			405	424	425	425
Schallschutz umgesetzt						
Maßnahmen komplett umgesetzt			1697	1699	1702	1717
Kosten nach kompletter Umsetzung erstattet			1694	1695	1698	1713
Auflagenerfüllung in Sonderfällen			3	4	4	4
bauliche Teilumsetzung			437	501	538	543

Abkürzungen und Daten sind den jeweiligen Monatsberichten entnommen:

„Die ASE-B ist die Anspruchsermittlung zur baulichen Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen. Auf Grundlage der ASE-B beauftragt der Eigentümer eine bauausführende Firma. Der Eigentümer entscheidet selbst, ob, wann und durch wen er die in der ASE-B beschriebenen Maßnahmen umsetzen lässt.

Die ASE-E ist die Anspruchsermittlung Entschädigung. Auf Grundlage der ASE-E erhält der Eigentümer eine Entschädigungszahlung in Höhe von 30 Prozent des

²¹⁹⁹ Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 31.12.2017, <https://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/schallschutzprogramm/weitere-informationen/sachstandsbericht-schallschutz/index.php/>

²²⁰⁰ Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 30.11.2018, wie vor.

²²⁰¹ Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 30.11.2019, wie vor.

²²⁰² Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 30.9.2020, wie vor.

*schallschutzbezogenen Verkehrswertes. Der Eigentümer kann frei darüber entscheiden, wie er das Geld verwendet. Die FBB empfiehlt jedoch, das Geld für die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu verwenden und bietet dafür eine kostenfreie Beratung durch ein unabhängiges Ingenieurbüro an.*²²⁰³ KEV steht für Kostenerstattungsvereinbarung.²²⁰⁴

Die tiefere Lektüre der Monatsberichte und dort genannten Zahlen sowie unsere ergänzenden Schriftlichen Anfragen²²⁰⁵ zeigte einen **sehr geringen Grad tatsächlicher Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen.**

Ein Vergleich der Monatsberichte zeigt beispielsweise, dass im o.g. Zeitraum von 2017-2020 im Tagschutzgebiet nur in (weiteren) gesamt 64 Wohneinheiten eine tatsächliche Komplettumsetzung des Schallschutzes erfolgte, wohin gehend in 1.105 Fällen Entschädigungen ausgezahlt wurden. Die Daten zeigen neben einem recht **zähen „Fortschritt“** in der **tatsächlichen Umsetzung und der Bearbeitung** einen insgesamt ausgesprochen geringen tatsächlichen Umsetzungsgrad und ein **grobes Missverhältnis zu Entschädigungszahlen.**

Wir hinterfragten die Zahlen der Schallschutzberichte und Ergebnisse unser Schriftlichen Anfragen im Rahmen beim Zeugen Wagner, FBB:

„Christian Gräff (CDU): [...] Sie haben im Schallschutzbericht, 30.09.2020, Seite 2, einen Umsetzungsgrad von 94 und 97 Prozent dargelegt. Im Monatsbericht zum Schallschutz, 30.09.2020: eingegangene Anträge Tagschutz 13 708, umgesetzt komplett 250, Teilumsetzung 1 292. Dann würde ich gerne auf die ja wahrscheinlich von Ihnen zugearbeitete Schriftliche Anfrage im Abgeordnetenhaus noch mal kommen und würde Ihnen gern zwei Dinge gegenüberstellen, beispielsweise für den Bereich Treptow: beim Tagschutz 66 Komplettumsetzungen, 66 Wohneinheiten mit Komplettumsetzung zu 538 Anträgen beim ASE-B. Wie kommen Sie auf diesen Umsetzungsgrad? Und ich möchte noch eine Zahl nennen: Beispielsweise in Blankenfelde-Mahlow, da waren es – – Sie kennen die Zahlen wahrscheinlich auch, da geht es ja dann eher um Tausende, ich suche sie Ihnen gleich noch mal raus. Mich würde mal interessieren: In Blankenfelde-Mahlow haben wir 3 362 Anträge ASE-B und beim Tagschutz 332 Wohnungen mit Komplettumsetzung. Wie kommen Sie zum 30.09., zu dem Monatsbericht, dann auf Ihre prozentualen Zahlen?

Zeuge Ralf Wagner: Ganz einfach, aus der Frage heraus: Was schuldet die FBB? – Und die FBB schuldet aus der Planfeststellung heraus und auch aus

²²⁰³ Z.B. Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 30.9.2020, wie vor.

²²⁰⁴ Wie vor.

²²⁰⁵ Schriftliche Anfrage Evers/ Gräff, DS 18/25856 „Wie steht es um den Schallschutz am BER...?“ I (FBB) Bd. 226.

der Bewertung der zuständigen Aufsichtsbehörde heraus die rechtzeitige Bearbeitung von Anträgen. [...]“²²⁰⁶

Nach Rechtsauffassung der FBB genügte die Bearbeitung von Anträgen und der Versand der sogenannten Anspruchsermittlungen an die Antragsteller. Zu dieser Thematik verweisen wir zur Vermeidung von Wiederholungen auf unsere Ausführungen in Unterpunkt c).

Der Zeuge Wagner erklärte im Rahmen seiner weiteren Befragung, dass **tatsächlich in lediglich 7 Prozent (!) der Fälle die baulichen Maßnahmen für den Schallschutz in den Tagschutzgebieten vollständig umgesetzt** wurden und unter Einbezug der Teilumsetzungen in gesamt 36 Prozent der Fälle.²²⁰⁷

Nach unserer Bewertung ist dies eine „**Bankrotterklärung**“ für das Schallschutzziel am BER.

b) Entschädigungsfälle

Unter „Schallschutzmaßnahmen komplett umgesetzt“ werden durch die FBB neben den Fällen der tatsächlichen baulichen Umsetzungen auch die der Entschädigungsfälle erfasst. Mit diesen ist aber längst kein passiver Schallschutz realisiert ist.

Der Zeuge Geske gab im Rahmen seiner Vernehmung wieder, dass eine vollständige Anspruchsermittlung und Darstellung aller Maßnahmen, die für einen Schallschutz nach Planfeststellung erforderlich sind **in den Entschädigungsfällen nicht durch die FBB vorgenommen bzw. zu Ende geführt werde**. Damit müssten die Antragsteller, die an einer Umsetzung des planfestgestellten Schallschutzziels tatsächlich interessiert sind, eine neue Anspruchsermittlung, Planung selbst extern vornehmen und sei ihnen nicht geholfen.²²⁰⁸

Auf die Entschädigungsfallproblematik wird im Weiteren noch unter Punkt 4 eingegangen.

²²⁰⁶ Obmann Gräff (CDU), Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 19.

²²⁰⁷ Vgl. Zeuge Wagner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 10.

²²⁰⁸ Vgl. Zeuge Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 85.

c) ASE-B

FBB vertritt die Überzeugung, die Schallschutzvorgaben seien bereits mit Bearbeitung der Anträge auf Schallschutz und **Versand einer ASE-B** an die Betroffenen erfüllt - die FBB sei damit aus ihrer Verantwortung entlassen.²²⁰⁹

Eine ASE-B hat jedoch keinerlei Rechtsbindung für die FBB bis sie vom Betroffenen gegengezeichnet wurde.

Zeuge Ralf Wagner: Eine Anspruchsermittlung ist kein Bescheid und auch kein Vertrag, sondern, so wie der Name sagt, es ist ein Dokument, das die Ansprüche nach Planfeststellung ausweist und deren Ermittlung ausweist. Eine Zustimmung der Eigentümer in dem Sinne liegt nicht vor. Sie liegt dann vor - diesen Dokumenten liegt eine sogenannte Zweitschrift bei -, wenn entweder die Eigentümer diese Zweitschrift unterschreiben und zurückschicken - das passiert -, oder wenn sie einfach konkludent handeln und eine Baufirma beauftragen.²²¹⁰

Allein ein Versand der Anspruchsermittlung bedeutet des Weiteren nicht, dass diese fehlerfrei ist. Nach unserem Eindruck aus der Zeugenvernahme des Schallschutzexperten und Anwohnerberaters Prof. Dr. Geske erscheinen die Anspruchsermittlungen einen immensen Fehlergrad aufzuweisen und ist in der Regel eine Nachbesserung der ASE-B nötig ist.²²¹¹

Zeuge Prof. Dr. Ulrich Geske: „[...] Ich habe jedes Mal, wenn ich die Anspruchsermittlung der Betroffenen durchsehe - ich habe etwa bisher 1 000 Beratungen gemacht, etliche davon aber auch mehrfach -, finde ich in jeder Kostenerstattungsvereinbarung, Anspruchsermittlung Fehler, und zwar derartige Fehler, dass sie moniert werden müssen von den Betroffenen bei der FBB.“²²¹²

Die Überzeugung, mit Versand einer ASE-B habe die FBB ungeachtet ihres Fehlergrads und ihrer Vollständigkeit alles Geschuldete im Sinne der Planfeststellung getan, erscheint uns nach alledem nicht haltbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen wir auf unten Genanntes.²²¹³

²²⁰⁹ Vgl. Zeuge Wagner, a.a.O., S. 19.

²²¹⁰ Zeuge Wagner, a.a.O., S. 17.

²²¹¹ Vgl. Zeuge Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 89.

²²¹² Vgl. Zeuge Geske, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.1.2021, WP 18/35, S. 89.

²²¹³ Siehe 6.

4. Entschädigungsfälle als praktischer Regelfall

Den Monatsberichten ist neben einem **fehlenden nennenswerten Fortschritt und dem geringen tatsächlichen Umsetzungsgrad** ein mehr als **deutliches Übermaß an Entschädigungszahlungen** zu entnehmen. Verkehrswertentschädigungen sollten nach Zielen des Planfeststellungsbeschlusses die Ausnahme bilden. Diese Ausnahme scheint aber zum Regelfall mutiert.

- In Rahmen seiner Vernehmung erklärte der Zeuge Wagner, dass je Wohneinheit mit 50.000 EUR Schallschutzkosten gerechnet werde. Bereits ab einem **Schwellenwert von 40.000 EUR** werde aber üblicherweise das Verkehrswertverfahren eingeleitet.

Zeuge Ralf Wagner: Wenn die schallschutzbezogenen Kosten einen Schwellenwert von 40 000 Euro überschreiten, leiten wir üblicherweise das Verkehrswertverfahren ein²²¹⁴

Diese Höchstgrenze von 40.000 EUR bildet also einen Widerspruch dazu, den bestmöglichen Schallschutz auch tatsächlich zu ermöglichen.

Zeuge Ralf Wagner: Rechtlich gesehen, nein. Fachlich gesehen sind wir bei nicht ganz wenigen Entschädigungsfällen schlichtweg an der Grenze des technisch Möglichen bzw. schon dahinter: Wir können diese Häuser nicht schützen. Also es gibt auch zu sehr, sehr, sehr hohen Kosten keine Möglichkeit, die Häuser zu schützen.²²¹⁵

- Diese Entschädigungszahlungen bedeuten einzig, dass die tatsächlichen Umsetzungskosten der nötigen Schallschutzmaßnahmen höher liegen, als 30% des Verkehrswertes bei Antragstellung auf Schallschutz durch den Anspruchsteller. Je später der Antrag gestellt wurde, umso höher waren nach den Gesetzen und Erfahrungen des Marktes die Baukosten und umso höher war die Wahrscheinlichkeit, nur die Verkehrsentschädigung zu erhalten. Dies mag planfeststellungsrechtlich zulässig sein.

Die Beweisaufnahme und Vernehmung des Zeugen Prof. Dr. Geske machte deutlich, dass es ganz und gar nicht im Interesse aller betroffenen Anwohner lag, eher die Verkehrsentschädigung zu erhalten, wie häufig behauptet.

Zeuge Dr. Ulrich Geske: Die Entschädigung liegt im Allgemeinen weit unter den Schallschutzkosten. Wir haben Fälle – das sind vielleicht Extremfälle –, bei denen – ich habe so was gesehen – 140 000 Euro für Schallschutz einzusetzen wäre, wenn das bis zu Ende gerechnet wäre, und sie bekommen 60 000 Euro über die Kappungsgrenze als Entschädigung. Wenn Sie das gerecht finden,

²²¹⁴ Zeuge Wagner, a.a.O., S. 73.

²²¹⁵ Wie vor.

dann verstehe ich das nicht. Die Betroffenen haben keine andere Wahl, sie müssen damit zurechtkommen, mit der Situation.“²²¹⁶

- Treffend fasst die Berliner Zeitung die Folgen der problematischen Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Praxis der FBB zusammen:
*„... selbst die „Schwerstbetroffenen“ rund um den BER bekommen nicht immer Schallschutz. Es gibt Häuser, die zu alt sind oder so gebaut, dass der Schallschutz mehr kosten würde als 30 Prozent des Verkehrswertes des Hauses. ... „Das Geld reicht nicht für einen effektiven Lärmschutz.“ Diese Betroffenen würden weiter leiden. „Es ist etwas zutiefst Verwerfliches, diese Leute nicht ausreichend zu schützen“, sagen Anwohner.“*²²¹⁷
- Im Dialogforum erklärte ein Vertreter des Bezirks Treptow-Köpenick:

*„Wenn bereits im Planfeststellungsverfahren klar gewesen wäre, dass im Tagschutzgebiet mehr als 50% zu Entschädigungsfällen werden, dann hätte es den Planfeststellungsbeschluss so nie gegeben. [...]“*²²¹⁸

5. Verfahrensweise – kein „Schallschutzfrieden“ am BER

Der Tagesspiegel fasste die Beschwerden der Anwohner an die FBB wie folgt zusammen:

Es erfolge eine **„rigide Bearbeitungsweise“**, **jahrelange Verzögerungen in der Bearbeitung** und erst über verlorene Gerichtsurteile würde die FBB einlenken sowie **bürokratische Hürden** aufstellen²²¹⁹ Leider bestätigten unsere Untersuchungen diesen Eindruck.

- Die Beschwerdestatistiken der monatlichen Sachstandsberichte zum Schallschutz gaben zuletzt auch Daten zu **Beschwerdeformen** der Anwohner wieder, wie zum **allgemeinen Verfahren, Verkehrswernermittlung, betreffend des Verfahrens oder themenübergreifende Beschwerden und ingenieurtechnischen Beschwerden bei der Anspruchsermittlung**. Dies zeigten im Monatsbericht vom 9.3.2020 beispielsweise eine **sehr geringen Fortschritt**.²²²⁰ Zum Stand November 2020 gab es laut FBB, konkret Angabe des Zeugen Wagner 77 offene Beschwerden, insgesamt habe es „2.000, 3.000“ gegeben:

²²¹⁶ Zeuge Geske, a.a.O., S. 106.

²²¹⁷ Berliner Zeitung 22.10.2020, „Leben mit dem Fluglärm“.

²²¹⁸ AG Lärm des Dialogforums, Protokoll 29.08.2018, S.7, XVII (KAG DF) Band 1.

²²¹⁹ Tagesspiegel 30.10.2020 „Kein Frieden am BER“.

²²²⁰ Monatsbericht Schallschutzprogramm BER Stand 9.3.2020, S. 2, <https://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/schallschutzprogramm/weitere-informationen/sachstandsbericht-schallschutz/index.php/>.

„**Christian Gräff (CDU):** [...] Die Statistik stellt öffentlich, monatlich neue Beschwerden dar. – Können Sie uns noch mal den Gesamtstand zu 11/2020 sagen?

Zeuge Ralf Wagner: Offener Beschwerden?

Christian Gräff (CDU): Ja.

Zeuge Ralf Wagner: 77. [...]

Christian Gräff (CDU): Und Gesamtbeschwerden insgesamt – können Sie dazu eine Angabe machen?

Zeuge Ralf Wagner: Die Zahl habe ich nicht dabei, aber es sind deutlich mehr – 2 000, 3 000; irgendwo in dem Dreh. Weiß ich nicht, müsste ich nachliefern.

Christian Gräff (CDU): Können wir die irgendwo öffentlich nachlesen?

Zeuge Ralf Wagner: Nein.“²²²¹

Bei einer Gesamtzahl von 25.000 Anspruchsberechtigten ist dies kein geringer Anteil.

Der Zeuge Geske berichtete im Ausschuss den Eindruck aus seinen Beratungsfällen, die **FBB nutze jede Möglichkeit und suche alle Lücken, um Betroffenen den Schallschutz zu verweigern.**²²²² Er erläuterte, die FBB beachte Ausführungen des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg in anderen Fällen nicht.²²²³

- Gegen die ausgereichten ASE-B gibt es **keine neutrale Prüf- oder Widerspruchsbehörde**, die sich mit dem konkreten Einzelfall auseinandersetzt und diesen prüft. Die LuBB prüft als Aufsichtsbehörde lediglich systematische Verfahrensfehler. Dem jeweiligen Betroffenen jedoch steht im Hinblick auf seinen Einzelfall keine neutrale vorgerichtliche Überprüfungsinstanz zur Verfügung. Nach Auffassung der Anwohnerberatungen könne die LuBB nicht als neutral angesehen werden – da sie eigentlich für sicheren Luftverkehr zuständig sei, könne alles was den Luftverkehr stört, nicht in ihrem Interesse liegen.²²²⁴

- Die **Verkehrswertgutachten** wurden hauptsächlich durch die Firma Sprengnetter für die FBB erstellt. In ca. **1/3 der Fälle** seien von den Betroffenen nach Aussage des Zeugen Wagner dagegen **eigene Gegengutachten** vorgelegt worden.²²²⁵ Dies untermauert den hohen Divergenzgrad zwischen den Bewertungen von FBB und Anwohnern.

²²²¹ Vgl. Zeuge Wagner, a.a.O., S. 67.

²²²² Vgl. Zeuge Geske, a.a.O., S. 109.

²²²³ Vgl. Zeuge Geske, a.a.O., S. 108.

²²²⁴ Vgl. Zeuge Geske, a.a.O., S. 90.

²²²⁵ Vgl. Zeuge Wagner, a.a.O., S. 47.

- Die Brandenburgische Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung Schneider erklärte im Sonderausschuss von Brandenburg am 10. Juli 2017²²²⁶, die FBB habe dem Ministerium gegenüber erklärt, sie erkenne die Wohnküchen unabhängig von deren Größe an. Unter dem Punkt B. III der Vollzugshinweise zum Planfeststellungsbeschluss Luft der LuBB vom 14. September 2017 sind Wohnküchen klar als Schutzbereiche ausgewiesen.²²²⁷

Im Verfahren OVG Berlin-Brandenburg- 6 A 3.17 argumentierte die Flughafengesellschaft jedoch entgegen der vorgenannten Ausführungen weiterhin, die Küche sei zu klein, um anerkannt zu werden. Das OVG entschied unter Bezugnahme auf die o.g. Vollzugshinweise: *„Die Nutzung als Wohnküche ist im Sinne der Vollzugshinweise der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg auch hinreichend erkennbar.“*²²²⁸

Auf die Frage, warum es die FBB trotz der Vollzugshinweise und eigener Aussagen dem Ministerium gegenüber zu teuren Gerichtsverfahren kommen ließ oder sie diese weitergeführt habe, erklärte der Verantwortliche Zeuge der FBB, es sei der FBB um die finale juristische Abklärung gegangen.

„Zeuge Ralf Wagner: Um das Ganze juristisch final zu klären und eine Ausgabenermächtigung zu haben.“²²²⁹

Diese Antwort erklärt jedoch nicht den Widerspruch, dem zuständigen Ministerium gegenüber Zusagen vorzunehmen, dann jedoch gegenteilig zu handeln und es auf Gerichtsentscheidungen ankommen zu lassen.

- Die zulasten der FBB ergangenen Urteile des OVG 2018 führten nicht dazu, dass die FBB im Sinne des Schallschutzfriedens alle theoretisch Anspruchsberechtigten selbst ermittelte und informierte. Sie bestand auf Neubeantragung:

„Die FBB geht derzeit von 810 Fällen aus, die infolge des gefällten Urteils zusätzliche Ansprüche haben können. [...] Abgeschlossene ASE-Verfahren fielen dabei sofort heraus. [...] Das von der FBB GmbH vorgestellte Verfahren stellt nicht sicher, dass alle Anspruchsberechtigten die ihnen zustehende ASE bekommen. Dem BVBB liegt bereits eine Liste mit Namen von Anspruchsberechtigten vor, die von der FBB nicht angeschrieben wurden. Aus

²²²⁶ Zitat Protokoll Sonderausschuss 10.07.2017, XI (LBbg) Bd.5, Nr. 23, P-SBER 6/23 S. 27.

²²²⁷ Vollzugshinweise zum Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 14.9.2017, <https://lbv.brandenburg.de/3124.htm>.

²²²⁸ Urteil des OVG Berlin-Brandenburg- 6 A 3.17, 03.07.2018 Rn 42, 46.

²²²⁹ Zeuge Wagner, a.a.O., S. 68.

Sicht der BVBB ist die Stellung eines erneuten Antrags problematisch. [...] Es war die FBB GmbH, die diese Anträge nicht korrekt behandelt hat[...] ²²³⁰

- Die im Abschlussbericht unter Kapitel enthaltene Feststellungen, die FBB habe in der Folge der im Jahr 2018 ergangenen Urteile weitere rechtliche Auseinandersetzungen ruhen gelassen, ist unzutreffend, zumindest aber missverständlich.

Ausweislich einer hiesigen Anfrage lagen der FBB zum Stand 15.12.2020 neun aktive Klageverfahren zu Fragen des Schallschutzes am BER vor. ²²³¹

- Im Dialogforum war man sehr unzufrieden mit der Zusammenarbeit mit der FBB und zweifelte schlussendlich am Sinn und Zweck des Dialogforums.

„In diesem Sinne habe die AG 2 noch nie funktioniert. Der Flughafen komme mit keinerlei Spielräumen zu Kompromissen zur AG 2 und verharre da über Jahre auf seinen festen, zementierten Standpunkten, die die Anwohner bislang immer nur durch Gerichtsurteile, aber nie durch diese Gespräche in der AG verändert hätten. Das sei sehr frustrierend.“ ²²³²

6. Was hindert die Anwohner daran, korrekte ASE-B zeitnah umzusetzen?

In der AG Lärm im Dialogforum wurde als Hinderungsgründe benannt:

„Gründe für die geringe Zahl baulich umgesetzter ASE-B sind ganz wesentlich

- *zu wenige Baufirmen, die freie Kapazitäten haben, vertrauenswürdig sind und für die im Leistungsverzeichnis vorgegebenen Preise arbeiten*
- *noch viele nicht anerkannte Räume, Nachträge und ungeklärte Beschwerden...“* ²²³³

Es ist nachzuvollziehen, dass Anspruchsberechtigte auch Ängste haben, auf den Kosten „sitzen zu bleiben“ und sie nicht vollständig von der FBB erstatten zu bekommen.

Der Zeuge Geske erläuterte überzeugend, warum die Anzahl der Firmen, die zur Umsetzung zur Verfügung stehen, völlig unzureichend ist.

„Zeuge Dr. Ulrich Geske: Wenn nur zwölf Firmen zur Verfügung stehen, die das machen können – Lassen Sie mich mal kurz erklären: Es müssen vier

²²³⁰ Vgl., Protokoll der 55. Sitzung AG Fluglärm vom 10.04.2019, S.6; XVII (KAG DF) Band 1.

²²³¹ Schriftliche Anfrage Evers/ Gräff, DS 18/25856 „Wie steht es um den Schallschutz am BER...?“, I (FBB) Bd. 226.

²²³² Protokoll der 52.Sitzung der AG Fluglärm des Dialogforums vom 29.08.2018, S.8, XVII (KAG DF) Band 1.

²²³³ Protokoll der 54. Sitzung der AG2 vom 23.02.2019, AG Lärm des Dialogforums, Stand 21.03.2019, S. 13, XVII (KAG DF) Band 1.

verschiedene Lose existieren: Scheibenlüfter, Fenster, Innenverkleidung und Dachflächenfenster. Dann kommen drei Gutachten dazu: ein Lüftungstechnisches Gutachten, ein bauphysikalisches Gutachten und ein Statikgutachten. Von diesen 60 Firmen, die gelistet werden, hat keine Firma die Kompetenz, alles zu machen.

Es würde, wenn man davon ausgeht, dass eine Firma alles machen kann im Haus, und die braucht nur drei Tage für das Haus, dann würde das 3 000 Tage, das heißt zwölf Jahre, brauchen – im jetzigen Stand mit dem Schallschutz, der hergestellt werden muss –, um alle Häuser im Tag- und Nachtschutzgebiet zu sanieren.

Von der FBB, von der LuBB, der Aufsichtsbehörde, wird behauptet: ein Jahr vorher kann man seinen Antrag stellen, die FBB hat ein halbes Jahr Zeit, die Anspruchsermittlung zu erstellen – und dann haben die Bürger immer noch ein halbes Jahr Zeit, den Schallschutz umsetzen zu lassen. Sie haben keine Gelegenheit dafür, abgesehen davon, dass die Anspruchsermittlung nach meiner Durchsicht alle fehlerhaft sind und moniert werden müssen. [...] Also es sind viel zu wenig kompetente Firmen da, die überhaupt die Ausführung machen können.²²³⁴

Die Flughafengesellschaft weise in ihren Anspruchsermittlungen nicht die Gesamtkosten der Umsetzung inklusive der Kosten aller nötigen gutachterlichen Untersuchungen aus. **In der Regel bedarf es Statikgutachten, Lüftungstechnischer und bauphysikalischer Gutachten. Die von der FBB in ihren Vorschlagslisten aufgeführten Firmen seien mit der Erbringung aller nötigen (Vor-) Untersuchungen und Begutachtungen überfordert.**

„**Stefan Evers** (CDU): [...] woran bemisst sich das, was die FBB bereit ist, für die von ihr ausgewählten Firmen zu verausgaben?

Zeuge Dr. Ulrich Geske: Das haben wir moniert, dass die FBB offensichtlich nach unserem Dafürhalten nur bis Stufe 3 HOAI rechnet und nicht bis Stufe 9. Das heißt, alle diese gutachterlichen Untersuchungen finden nicht statt, sondern es wird einfach in die Anspruchsermittlung reingeschrieben, es findet noch eine Lüftungstechnische Untersuchung statt, es findet noch eine Statikuntersuchung statt usw. Die Kosten dafür sind mit jeweils 500 Euro angesetzt oder vielleicht jetzt mit 600 Euro in dem Neuen, das weiß ich nicht auswendig. Dafür bekommt man normalerweise kein Statikgutachten. Unter den Firmen, die tätig sind, sind auch ein Statiker oder kein Statiker gar nicht dabei, das machen die Firmen. Nach unserem Dafürhalten sind die Firmen

²²³⁴ Zeuge Geske, a.a.O., 89 f.

damit überfordert, Statikgutachten, Lüftungstechnische Gutachten oder bauphysikalische Gutachten zu machen.

Stefan Evers (CDU): Nach Ihrer Einschätzung wäre auch das eine Stellschraube gewesen, die zu vertretbareren Ergebnissen geführt hätte.

Zeuge Dr. Ulrich Geske: Natürlich, wenn das in der richtigen Reihenfolge passiert, so wie das in der HOAI festgeschrieben ist, dann wären diese Probleme nicht aufgetreten. Dann hätte man das vermeiden können, ja.²²³⁵

Es liegt auf der Hand, dass Berechtigte sich in diesem Fall hilflos fühlen, ohne alle nötigen Gutachten und Kostenübernahmesicherheit für alle nötigen Gutachterkosten eine Umsetzung scheuen.

7. Gestattung der Inbetriebnahme des BER ohne bauliche Umsetzung des Schallschutzes?

In Anbetracht des oben genannten extrem niedrigen baulichen Umsetzungsgrads stellte sich die Frage, wie der BER so überhaupt eröffnet werden konnte, denn Voraussetzung dessen war, dass die FBB als Vorhabenträgerin die Auflagen des aktuellen Planfeststellungsbeschlusses mit den dort bestimmten Schallschutzaufgaben erfüllt hat.

Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts war es für die **Inbetriebnahme des Flughafens** erforderlich, dass die Schallschutzeinrichtungen zu diesem Zeitpunkt **vorhanden** sein müssen:

„Aus dem Regelungszweck ergibt sich, dass die Schutzeinrichtungen jedenfalls zu dem Zeitpunkt vorhanden sein müssen, zu dem die Anwohner ohne sie den Einwirkungen ausgesetzt wären, die es abzuwehren gilt. Das ist der Tag, an dem die neue oder geänderte Verkehrsanlage in Betrieb genommen wird.“²²³⁶

Die Fluglärmmmission traf am 18.November 2013, 17.Februar 2014 und 24.November 2014 Beschlüsse dahingehend, dass eine Gestattung der Inbetriebnahme der Südbahn nur erfolgen soll, wenn der zugesagte Schallschutz tatsächlich gegeben sei.²²³⁷

²²³⁵ Zeuge Geske a.a.O., S. 117.

²²³⁶ BVerwG, Urteil vom 16. 3. 2006 - 4 A 1075/04, beck-online, Rn 413.

²²³⁷ zitiert in Gemeinsamer Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) Bescheid 11.12.2014, Sanierung Nordbahn, Teilinbetriebnahme Südbahn, <https://lbv.brandenburg.de>.

Wie oben dargelegt, zog sich die Flughafengesellschaft darauf zurück, mit dem Versand der ASE-B alles Nötige ihrerseits getan und der Rechtslage genüge getan zu haben.²²³⁸ In dieser Auffassung wurde sie durch die LuBB unterstützt:

Mit Bescheid der der Aufsicht des Landes Berlin unterstehenden Gemeinsamen Oberen Luftverkehrsbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) über die "Gestattung der Betriebsaufnahme der Start- und Landebahn Süd" vom 1. Oktober 2020 erklärte diese trotz eines sehr geringen tatsächlichen Umsetzungsgrades der Maßnahmen die Gestattung der Betriebsaufnahme.

„Die Behörde sieht die Schutzauflagen zur Gewährleistung passiven Schallschutzes dann als erfüllt an, wenn die Anspruchsteller durch die FBB - eine rechtzeitige Antragstellung vorausgesetzt - sechs Monate vor dem Inbetriebnahme Termin befähigt wurden, sich in eigener Verantwortung bis zur Wirksamkeit des Lärmereignisses ab dem 04.11.2020 mit dem entsprechend der Planfeststellung erforderlichen baulichen Schallschutz zu versorgen. Dabei resultiert die Pflichterfüllung anhand des oben dargestellten Rechtsverhältnisses, wenn die ASE-B ausgereicht ist. Die Anforderung der rechtzeitigen Antragstellung ergibt sich aus der Notwendigkeit, der FBB ausreichend Zeit - wiederum sechs Monate - für die erforderlichen Sachverhaltsfeststellungen und Übermittlung der von ihr erkannten Ansprüche (Leistungsverzeichnis) einzuräumen.“²²³⁹

In Anbetracht obiger Erwägungen unter Ziffer 3 c können wir diese Rechtsauffassung nicht nachvollziehen. Wie und wann die LuBB konkret zur Einschätzung kam, den Antragstellern würden 6 Monate nach Ausreichung der ersten ASE-B genügen, um bis zur Inbetriebnahme den Schallschutz herstellen, kann nur vermutet werden. Im Rahmen unserer Schriftlichen Anfrage wurde diese Frage nicht im Detail beantwortet. Zur Behördenentscheidung erläuterte die LuBB im Rahmen dieser wie folgt:

„Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist verpflichtet, Betroffenen die Aufwendungen für Schallschutzvorrichtungen auf Nachweis zu erstatten. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist es erforderlich, dass die Schutzeinrichtungen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Südbahn am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) am 04.11.2021 vorhanden sein müssen. Daraus ergab sich die Verpflichtung der FBB, die Betroffenen in die Lage versetzt zu haben, bis zu diesem Zeitpunkt die Schallschutzmaßnahmen einbauen zu können.“

²²³⁸ Siehe oben, Zeuge Wagner, a.a.O., S. 19.

²²³⁹ Bescheid der LuBB an die Flughafengesellschaft vom 1.10.2020 „Gestattung der Betriebsaufnahme der Start-/Landebahn 07R/25L“, S.6/7.

Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) als zuständige Planfeststellungsbehörde für den Ausbau des BER hielt deshalb unter Zugrundelegung eines Maßstabes der vernünftigen und allgemein üblichen Verkehrsanschauung bezogen auf den konkreten Einzelfall einen Zeitraum von 6 Monaten zur Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen für angemessen und ausreichend. Eine für alle Fälle geltende angemessene Frist für die Umsetzung der ausgereichten Anspruchsermittlungen zur baulichen Umsetzung (ASE-B) durch Erteilung des Auftrages lässt sich nach Auskunft der LuBB aber nicht bestimmen; maßgebend sind die Umstände des jeweiligen Einzelfalls. Der FBB wurde wiederum nach behördlichem Ermessen ein Zeitraum von 6 Monaten nach Antrag für die Erstellung der Unterlagen und Ausreichung der Anspruchsermittlung zugestanden. Der sich hieraus ergebende 12-Monatszeitraum ermöglicht sowohl der FBB als auch den Berechtigten eine angemessene Ermittlungs- und Umsetzungszeit, so dass beide ihren Verpflichtungen und Obliegenheiten nachkommen konnten. Dabei war auch zu beachten, dass ein beträchtlicher Anteil der Anspruchsermittlungen schon weit vor dem Zeitpunkt 6 Monate vor Inbetriebnahme ausgereicht war. Die Bestimmung der Zeiträume diene allein der Bewertung des Sachstandes zur Inbetriebnahme im Rahmen des Verfahrens zur Gestattung der Betriebsaufnahme nach § 44 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO).²²⁴⁰

Dieser Bewertung steht jedoch nach unserer Auffassung die Korrekturbedürftigkeit der Anspruchsermittlungen und durchschnittliche Bearbeitungsdauer entgegen: Von den bis 4. Mai 2020 ausgereichten ASE-B (gesamt) wurden nach dem 4.5.2020 **469 ASE-B nochmals bearbeitet.**²²⁴¹ Die durchschnittliche Dauer zwischen Versand der ASE-B und Erstattung der erstattungsfähigen Aufwendungen betrug **97 Wochen!** Von den bis 4.5.2020 an 13.258 Wohneinheiten ausgereichten ASE-B (gesamt) waren zum 4.11.2020 **9.451 nicht umgesetzt.** Die Gründe seien nicht bekannt.²²⁴² Letztgenanntes mag zutreffend sein. Diese Zahlen deuten aber klar darauf hin, dass **strukturelle Problemthemen die Ursache** sind und hinterlassen einen ernüchternden Eindruck.

Wie oben dargelegt, standen den Anwohnern wohl keine bzw. nicht ausreichend Firmen zur Verfügung, die nach Kapazität, Qualifikation, mit ausreichend Fachkräften zu den von der FBB vorgegebenen Preisen bereit und in der Lage waren, die Umsetzung innerhalb der letzten 6 Monate vor Inbetriebnahme vorzunehmen.

²²⁴⁰ Schriftliche Anfrage Gräff/Evers (CDU) vom 23. Februar 2021, Umsetzung des passiven Schallschutzes am BER? DS-Nr. 18/26804.

²²⁴¹ Wie vor.

²²⁴² Wie vor.

Wir teilen nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme und unseren oben unter Ziffer 3c erfolgten Darlegungen die Einschätzung der LuBB, dass für die Anwohner eine Zeit von 6 Monaten zur Umsetzung ausreichend war und die FBB alle ihre Obliegenheiten zur Realisierung des passiven Schallschutzes erfüllt hatte, ausdrücklich nicht.

8. Berliner Schallschutz-Betroffene: keine „Lobby“ im Senat und benachteiligt

- Für das Thema Schallschutz und Umsetzung im Berliner Süden, also auf Berliner Territorium, fehlte der zuständigen Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Frau Regine Günther, sowohl das Problembewusstsein als auch die nötige Kenntnis über den tatsächlichen Sachstand.

„Christian Gräff (CDU): Wie haben Sie sich denn in den letzten vier Jahren zum Thema der Umsetzung der Beschwerdethemen und der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen auf Berliner Gebiet zum BER informieren lassen – wie oft, wie häufig, wie viele Sitzungen gab es da ungefähr pro Jahr, die Sie mit Ihrer Verwaltung zum Thema Lärmschutz durchgeführt haben und sich darüber haben informieren lassen?

Zeugin Regine Günther: „Also die letzten Jahre waren wir vor allem mit Tegel beschäftigt [...] Vom BER auf Berliner Gebiet – das ist ein sehr kleines Gebiet und zumindest aus meiner Verwaltung gibt es da die Aussage, dass es da wenig problematische Fälle gibt, anders als es bei Tegel der Fall war.“

2243

An dieser Stelle ist am Rande zu erwähnen, dass sich der Rot-Rot-Grüne Senat mit der erstmaligen Einrichtung der Lärmschutzzonen in der Einflugschneise des Flughafens Tegels trotz dortiger rund 300.000 von Fluglärm Betroffener mehr als Zeit nahm und diese trotz Geltung ab 1. Januar 2020 erst Mitte Dezember 2019 bekannt gab. Die Betroffenen erhielten erstmals zu diesem Zeitpunkt die Möglichkeit, ihre Ansprüche auf Schallschutz überhaupt prüfen zu können. „Problematische Fälle“ im Hinblick auf die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen kann es dort deshalb erst ab 2020 gegeben haben.

Von einem „sehr kleinen Berliner Gebiet“ am BER kann im Hinblick auf die Gesamtzahl der anspruchsberechtigten Wohneinheiten keineswegs die Rede sein. Im **Bezirk Treptow** gab es immerhin **6.168 berechnete Wohneinheiten** – das ist kein „kleiner Teil“! Der tatsächliche Umsetzungsgrad und das grobe Missverhältnis von Umsetzung und Entschädigung sind augenscheinlich und desaströs. Unsere

²²⁴³ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 21.

Schriftliche Anfrage ergab für Treptow folgenden Umsetzungsstand des Schallschutzprogramms am BER:

Tag- schutz	2.159 WE	538 ASE-B 1.349 ASE-E 27 WE in Ermittlung 158 WE in Hinderung 87 WE keine Maß- nahmen umzusetzen	66 WE mit Komplettumsetzungen 1.328 WE mit aus- gezahlten Entschädigungen 149 WE mit Teilumsetzungen 323 WE mit offenen baulichen Umsetzungen 21 WE mit offenen Entschädigungen	Komplettumsetzungen 3,90 Mio. EUR Ausgezahlte Entschädigungen 66,32 Mio. EUR Teilumsetzungen 2,16 Mio. EUR Noch offen 10,33 Mio. EUR
Nacht- schutz	2.989 WE	2.734 ASE-B 25 WE in Ermittlung 91 WE in Hinderung 139 WE keine Maß- nahmen umzusetzen	548 WE mit Komplettumsetzungen 133 WE mit Teilumsetzungen 2.053 WE offene bauliche Umsetzungen	Komplettumsetzungen 1,16 Mio. EUR Teilumsetzungen 0,53 Mio. EUR noch offen 2,58 Mio. EUR
Ent- Schädig- ung Außen- wohn- bereich	1.020 AZ	962 versendete Unter- lagen 50 AZ in Ermittlung 8 AZ ohne Anspruch	933 AZ mit ausgezahlten Entschädigungen 29 AZ mit offenen Entschädigungen	Entschädigung ausgezahlt 21,43 Mio. EUR Entschädigung offen 0,69 Mio. EUR

In der Beschwerdestatistik lag Treptow auf den vorderen Plätzen.²²⁴⁴

- Seit Änderung der Brandenburger Bauordnung 2016 gibt es eine **Ungleichbehandlung Betroffener Berlins und Brandenburgs.**

Berliner müssen eine Raumhöhe von 2,5m nachweisen, um eine Anerkennung als schützenswerter Wohnraum zu erhalten, Brandenburger Eigentümer können ihr Bauhöhen selbstbestimmt gestalten und haben damit höhere Ansprüche als auf Berliner Seite.

„Zeuge Ralf Wagner: Ja, der Unterschied kommt aus den unterschiedlichen jeweiligen Bauordnungen, und die Berliner Bauordnung unterscheidet sich an dieser Stelle von der Brandenburger Bauordnung. Insofern besteht er auch weiter,[...]“²²⁴⁵

Die FBB scheint jedoch hier keinen Schallschutzfrieden zu suchen, möchte nicht auf die Berliner zugehen und reguliert einzig nach Bauordnung. Der Vorsitzende Geschäftsführer erachtete die Änderung in Brandenburg einzig als falsch.

„Christian Gräff: Es gibt ja eine Ungleichbehandlung Betroffener in Berlin und Brandenburg. Berliner müssen eine Raumhöhe von 2,50 Meter

²²⁴⁴ Schriftliche Anfrage Gräff/Evers (CDU) vom 7.12.2020, DS-Nr. 18/25856,

²²⁴⁵ Zeuge Wagner, a.a.O., S. 66.

nachweisen, um eine Anerkennung als schützenswerter Wohnraum zu erhalten. Brandenburg hat seine Bauordnung 2016 dahingehend geändert, dass die Eigentümer ihre Bauhöhen selbstbestimmt gestalten können. Berlin hat das in der Änderung der Bauordnung abgelehnt, nichtsdestotrotz könnte die Flughafengesellschaft die betroffenen Berliner behandeln wie Brandenburger. Warum tut sie es nicht?

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: Weil wir an Recht und Gesetz gebunden sind.

Christian Gräff (CDU): Sie haben vorhin ausgeführt, dass es vielleicht auch klug wäre, wenn die Flughafengesellschaft – oder beide, Anwohnerinnen und Anwohner, Gemeinden, Gebietskörperschaften und die Flughafengesellschaft aufeinander zugehen. Wäre das nicht klug im Sinne einer gedeihlichen Nachbarschaft, wenn man das bei den Berlinern auch machen würde?

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: Wir halten es nicht für klug, was Brandenburg getan hat.²²⁴⁶

Im Dialogforum forderte man dagegen mehr Kulanz seitens der FBB:

„Die unterschiedliche Gewährleistung von Schutzansprüchen in den Ländern Berlin und Brandenburg stellt aus Sicht der AG 2 derzeit eine unüberwindliche Hürde dar.“²²⁴⁷

9. Mittelfluss

Zur Klärung der Frage, wie hoch und wohin die finanziellen Mittel aus dem Schallschutzbudget bis zur Inbetriebnahme geflossen waren, stellten wir eine Schriftliche Anfrage Drucksache 18 / 26 803, die zum Stand 31. Oktober wie folgt beantwortet wurde:

Der Mittelabfluss aus dem Budget des Schallschutzprogrammes des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) habe insgesamt bei **409 Mio. EUR** gelegen.

Für Entschädigungen nach dem Verkehrswert wurden 277 Mio. EUR, für Außenwohnbereichsentschädigungen 21 Mio. EUR ausgereicht. Für **erfolgte bauliche Umsetzungen** von Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden, Geschäftsgebäuden und besonderen Einrichtungen auf ausgereichte ASE-B wurden nur **60 Mio. EUR** ausgezahlt!

Der Umfang in versandten ASE-B zugesagter, aber nicht abgerufener Mittel für baulichen Schallschutz habe **104 Mio. EUR** betragen.

²²⁴⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, S. 96/97,

²²⁴⁷ Protokoll der 49. Sitzung der AG2 vom 17.01.2018, AG Lärm des Dialogforums, S.4, XVII (KAG DF) Bd. 1.

Für Nebenkosten (Ingenieurleistungen zur Erarbeitung von Verkehrswertermittlungen, Kostenerstattungsvereinbarungen, ASE-B, ASE-E, Personalkosten Schallschutzgutachten, Leistungsverzeichnissen, Steuerung und Organisation des Schallschutzprogramms und ähnliches) wurden insgesamt **51 Mio. EUR** verwandt. Eine Angabe zu Aufschlüsselung der Personalaufwendungen für Mitarbeiter der Schallschutzabteilung der FBB selbst sowie Steuerung und Organisation erfolgte unter Berufung auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB leider nicht.²²⁴⁸

10. Schallschutzkostenbudget/ Prognose

Wir erachten die von der FBB prognostizierten Gesamtkosten des Schallschutzes nicht ausreichend – zumindest wenn alle Anspruchsberechtigten den planfestgestellten Schallschutz tatsächlich umsetzen.

Nachdem ursprünglich für die Umsetzung der Schallschutzkosten ein Budget von 193 Mio. EUR veranschlagt war, zeigte sich schnell, dass diese Prognosen weit von den Kosten einer tatsächlichen Umsetzung der Planfeststellungsziele entfernt waren. Am 2. April 2014 bezifferte der vormalige Vorsitzende Geschäftsführer Mehdorn einen nötigen Kostenrahmen von 730 Mio. EUR, welche zu einem „weltbesten Schallschutz“ für die Anwohner am BER führen würden.²²⁴⁹ Diesem Kostenrahmen lagen 26.000 berechnete Wohneinheiten zugrunde und wurden auch in den Sachstandsberichten im Untersuchungszeitraum so ausgewiesen.²²⁵⁰

Im Nachlauf ergingen zahlreiche Urteile zugunsten der Anspruchsinhaber, mit weitreichenden Folgen, wie zum Schutz der Wohnküchen und Wintergärten. Im Businessplan 2020 wurden in Anpassung der ergangenen Urteile weitere 36 Mio. EUR Finanzbedarf angesetzt, so dass sich ein Betrag von 766 Mio. EUR Budget ergibt.²²⁵¹

Der Zeuge Wagner gab im Rahmen seiner Vernehmung 2021 an, das Budget von 730 Mio. EUR sei seiner Einschätzung nach ausreichend und dieser Betrag enthalte einen Puffer für Neubauten.²²⁵²

²²⁴⁸ Siehe Schriftliche Anfrage Christian Gräff/Stefan Evers (CDU) „Stand des Schallschutzprogramms bei Inbetriebnahme des BER – wohin fließt das Geld?“ vom 23.2./11.3.2021, Drucksache 18 / 26 803.

²²⁴⁹ Vgl. Märkische Allgemeine „Am BER gibt's den „weltbesten Schallschutz““, Artikel vom 4.4.2014, MAZ-Online.de.

²²⁵⁰ Siehe oben zitierte Monatsberichte, www.fbb.de.

²²⁵¹ Vgl. Präsentation Businessplan 2020, a.a.O., S. 282.

²²⁵² Zeuge Wagner, a.a.O. S. 69.

Im Risikobericht des Konzernlageberichts der FBB für das Jahr 2019 weist die FBB inzwischen jedoch selbst aus, dass „**die Erhöhung der Anzahl anspruchsberechtigter Haushalte innerhalb der Schutz- und Entschädigungsgebiete sowie Entschädigungszahlungen für Neubauten**“ zu den **wesentlichen Risiken einer Kostenerhöhung im Schallschutzprogramm** gehöre.²²⁵³

Die Bebauungspläne der Gemeinden haben sich verändert, die Entwicklung der Gebiete war/ist nicht abgeschlossen. So plant z.B. das Land Berlin bei der JVA Heidering einen Grundstücksbau. In vielen Gemeinden Brandenburgs erfolgen Neubauten und Verdichtungen, so soll z.B. in Mahlow-Nord ein Siedlungsgebiet mit 1.500 Wohnungen entstehen. Dies dürfte zwingend zur Erhöhung der Anzahl Berechtigter führen. Es steht zu befürchten, dass die FBB weiterhin mit zu wenig Schallschutzkosten rechnet und **dass die tatsächlichen künftigen Siedlungsentwicklungen und Lückenbebauungen in den Prognosen und im hierzu zur Verfügung stehenden Mittelbudget noch nicht ausreichend berücksichtigt sind.**

²²⁵³ Vgl. Konzernlagebericht Flughafen Berlin Brandenburg GmbH 2019, a.a.O., S. 23.

VI. Verkehrsinfrastruktur

- Der Zeuge Dr. Krüger, vom Juni 2013 bis Juli 2020 für das Land Brandenburg Mitglied im Aufsichtsrat der FBB und bis 2018 Hauptgeschäftsführer der IHK Cottbus, beschrieb, der BER stellte noch lange **kein Mobilitätszentrum für die Hauptstadtregion** dar und hierzu fehle es an einem entsprechenden **Abstimmungs- und Planungsprozess in der Verkehrspolitik**.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „[...] Insgesamt treibt, glaube ich, alle um, den Individualverkehr möglichst für den BER auf ein Minimum zurückzudrängen. Nun kann man so etwas nur machen, wenn man tatsächlich konzentriert plant. Dazu muss man alle Betroffenen an einen Tisch holen. Das war in den Besprechungsrunden mit den Planern auch aus den jeweiligen Gemeinden und auch aus den Bezirken erfahren haben, da ist es so, dass von einer geradezu konzertierten Verkehrspolitik im Sinne der Erschließung des BER als das Mobilitätszentrum der Hauptstadtregion, dass man davon noch weit entfernt ist.“ ²²⁵⁴

- Es ist bereits jetzt eine ausgesprochen hohe Belastung auf nahezu allen großen Ein-/Ausfallstraßen“ in den „Umlandkommunen“ des BER zu erkennen. Insofern trifft das wachsende Pendlerproblem auf den Zubringerverkehr des Flughafens.

Der Zeuge Teschner bestätigte, dass es in den Spitzenzeiten, typischerweise „morgens von sieben bis neun und nachmittags 16 bis 18 Uhr“ auf den Autobahnen „sehr voll werden und es insofern Stauungen geben werde.“ ²²⁵⁵

- Die Verlagerung des Flughafenstandortes an den BER²²⁵⁶ ist nach dem Endbericht zur Analyse des Flughafenumfelds BER mit einer Verlängerung der Anreisezeiten für große Gebiete Berlins verbunden.

Zu Zeiten des Berufsverkehrs sei insbesondere der Nordosten Berlins schlechter als der Rest des Stadtgebietes angebunden. **Die Reisezeit für den Ostteil der Stadt werde sich jedoch durch die Eröffnung der Tangentialverbindung Ost (TVO) und des 16. Bauabschnitts der A100 verbessern.**²²⁵⁷ Sollten die geplanten Infrastrukturmaßnahmen und Kapazitätserweiterungen der Tangentialverbindung Ost (TVO), des 16. und 17. Bauabschnitts der A 100 nicht kommen, werde dies die Reisezeit an den BER nach Aussage des Zeugen Teschner jedoch nicht verbessern, wie in der Prognose angesetzt, sondern dies führe dazu, dass dann Reisezeiten im Individualverkehr schlechter würden. Jedoch könne es verkehrspolitisch gewollt

²²⁵⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 30.

²²⁵⁵ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 14.

²²⁵⁶ Ergebnisbericht Ergänzende Analyse Flughafenumfeld BER, spreepplan Verkehr, 9. Dezember 2019, (<https://www.ihk-berlin.de>).

²²⁵⁷ Wie vor, S. 13.

sein, den Individualverkehr nicht schneller zu machen, sondern den öffentlichen Verkehr zu „pushen“.²²⁵⁸

Eine stark ausgelastete Autobahn führt, wie Herr Teschner bestätigte dazu, dass „[...] Autofahrer die Stausituation vermeiden wollen und auf die Randstraßen ausweichen.“ Für diese sehr attraktiven Ausweichstraßen läge die Planungslösung darin, die Infrastruktur zu beruhigen, indem man ihre Kapazitäten und damit ihre Attraktivität minimiere. Die Negativwirkungen auf den Autoverkehr sollten durch ein verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr aufgefangen werden.

Zeuge Bertram Teschner: „[...] das ist ja eigentlich das Ziel – es ist auch ein politisches Ziel natürlich –, dass man ein gutes öffentliches Verkehrsangebot anbietet, vielleicht zulässt, dass die Straße weiterhin voll ist und zugestaut ist, um auch die Attraktivität und die Reisezeit im öffentlichen Verkehr in der Relation noch weiter zu verbessern – dass man die Leute dazu schiebt, öffentlichen Verkehr zu nutzen. Das ist – vielleicht führt es dahin – der Punkt.“²²⁵⁹

Nicht bedacht erscheint dabei aber vom Senat, dass dieses staubedingte Ausbremsen auf den Straßen auch dazu führt, dass gewerblicher Verkehr, Handwerkerverkehr und Güterverkehr behindert wird. Auch ist nicht beachtet, dass der Berliner Bahn-Außenring bereits vollständig ausgelastet ist und keinen zusätzlichen Verkehr mehr verträgt. Leider wurde dieser Umstand durch Spreeplan im Rahmen der Engpassanalyse nach Aussage des Zeugen Teschner auch nicht mit untersucht.²²⁶⁰

- Die Verkehrssenatorin Günther beantwortete die Frage, welche Pläne oder Konzepte der Senat verfolge, um die Verkehrsströme zum Flughafen BER besonders auf den Stadtautobahnen zu bewältigen, einzig mit einem Verweis auf Maßnahmen in Bereich des Ausbaus des ÖPNV in Form von S-Bahnausschreibungen und laufende Studien zur U-Bahnverlängerung von Rudow Richtung BER sowie die Umsetzung der Dresdner Bahn.

„Tino Schopf (SPD): Welche Pläne oder Konzepte hat der Senat verfolgt vor dem Hintergrund steigender Passagierzahlen, um Verkehrsströme zum Flughafen BER besonders auf den Stadtautobahnen zu bewältigen?

Zeugin Regine Günther: [...] Soweit es in meine Amtszeit fällt, waren die entscheidenden Maßnahmen, die wir getroffen haben, eben die S-Bahnausschreibung als auch die Studien, ob auch eine U-Bahn von Rudow

²²⁵⁸ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 14,

²²⁵⁹ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 21.

²²⁶⁰ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 15.

Richtung BER notwendig ist. Und natürlich jetzt die forcierte Umsetzung der Dresdner Bahn, nachdem das Urteil ergangen ist.“²²⁶¹

An Konzepte, übermäßige Beeinträchtigungen auf den Straßen zu minimieren, zum Beispiel durch eine effektivere Koordinierung von Baustellen oder Schaffung von Ausweichrouten für eventuelle Störfälle, konnte sich die Zeugin Günther „nicht erinnern“.

„Tino Schopf (SPD): Inwieweit sind denn in diesem Zusammenhang, Frau Senatorin, auch Konzepte erarbeitet worden, um übermäßige Beeinträchtigungen auf den Straßen zu minimieren, zum Beispiel durch eine effektivere Koordinierung von Baustellen? Hat man außerdem Ausweichrouten für etwaige Störfälle konzipiert oder ausgewiesen?

Zeugin Regine Günther: Also soweit jetzt der Untersuchungszeitraum hier ist, das ist, glaube ich, bis 2018, habe ich keine Erinnerung daran. Praktisch von Ende 2016 bis 2018, ob da in diesen Zeitraum etwas reingefallen ist, kann ich Ihnen nicht sagen.

Tino Schopf (SPD): Der Untersuchungszeitraum, Frau Senatorin, geht bis Mai 2019.

Zeugin Regine Günther: Dann muss ich Ihnen sagen: Auch daran habe ich keine Erinnerungen.“²²⁶²

Dass die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung offenbar überhaupt keine Planung für die Anbindung des BER, ja man kann sagen keinen Bezug dazu hat, darf als unglaublicher Vorgang in die Geschichte des BER eingehen.

Für die Erreichbarkeit aus dem östlichen und nordöstlichen Teil Berlins ist die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) dringend notwendig, um einen Kollaps in Köpenick zu verhindern die Süd-Ost-Verbindung (SOV). Außerdem trägt der Ausbau der A 100 zu einer wesentlich besseren Anbindung sowohl von Teilen Pankows als auch von Mitte und Lichtenberg bei. Auch hierzu konnte die Senatsverwaltung aber im Ausschuss keinerlei Angaben machen.

Die Folgen dieser „Nichtplanung“ wird man in den kommenden Jahrzehnten vor allem auf Berliner Stadtgebiet sehen.

- **Taxis am BER**

Der Zeuge Teschner beschrieb, man gehe am BER von einem Taxianteil von 17 bis 15 Prozent aus.²²⁶³ Die grundsätzliche Aufteilung der Fluggastströme sei so, dass 80

²²⁶¹ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 48.

²²⁶² Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 49/50.

²²⁶³ Vgl. Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 6.

Prozent der Fluggäste einen Berlin-Bezug haben, also in Berlin wohnen, Berlin besuchen oder als Geschäftsziel haben, zehn Prozent einen Brandenburg-Bezug haben und sich weitere zehn Prozent auf Nachbarländer verteilen.²²⁶⁴ Eine Kapazitätsbemessung, wie viele Taxis man am Standort BER tatsächlich brauche, sei im Rahmen der o.g. Analyse jedoch nicht erfolgt.

Zeuge Bertram Teschner: „[...] Was wir nicht gemacht haben, ist eine Kapazitätsbemessung: Wie viele Taxen brauchen wir direkt am Standort?“

²²⁶⁵

Ursprünglich gab es eine „Eins-zu-Eins-Regelung“ zu Laderechten von Taxis aus den beiden Ländern Brandenburg und Berlin an den Flughäfen Berlins und Brandenburgs. Diese Vereinbarung war jedoch durch den Landkreis Dahme-Spreewald zum 31. Dezember 2012 aufgekündigt worden. Ohne neue Vereinbarung hätten Berliner Taxen zwar Fahrgäste bis zum BER-Flughafen bringen und abladen können, aber keine neuen Passagiere einsteigen lassen dürfen.²²⁶⁶ Der Streit um die Konzessionen am BER lief seither unbefriedet und wurde auch nicht im Interesse der Berliner Taxifahrer gelöst.

Die Verkehrssenatorin Günther gab im Untersuchungsausschuss wieder, in die Verhandlungen zur einer Kompromisslösung bezüglich der Laderechte der Berliner Taxis am BER mit dem Landkreis Dahme-Spreewald, nicht persönlich eingebunden gewesen zu sein.

Zeugin Regine Günther: „Ich war in diese Verhandlungen nur insoweit eingebunden, dass mir die Staatssekretäre berichtet haben, dass noch kein Ergebnis da ist. Mehr kann ich darüber nicht sagen.“²²⁶⁷

Die beiden Länder sowie der Landkreis Dahme-Spreewald einigten sich erst am 15. September 2020 darauf, dass ab BER-Eröffnung zu gleichen Teilen Taxis aus Berlin und aus dem Landkreis Fahrgäste aufnehmen dürften. Zunächst wurden Lizenzen für jeweils 300 Fahrzeuge aus beiden Ländern erteilt. Die Auswahl der 300 Berliner Taxen sollte das zuständige Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) in einem transparenten Verfahren übernehmen.²²⁶⁸ Im „*Amtsblatt für Berlin vom 9. Oktober 2020 veröffentlichte das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) eine „mit Eröffnung des BER in Kraft“ tretende*

²²⁶⁴ Vgl. Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 9.

²²⁶⁵ Zeuge Teschner, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 9.

²²⁶⁶ Vgl. Märkische Allgemeine Zeitung, „Neue Runde im Taxi-Streit am BER“, 6.10.2017.

²²⁶⁷ Zeugin Günther, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.9.2020, WP 18/29, S. 50.

²²⁶⁸ Pressemitteilung SenUVK vom 16.9.2020,

<https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.992774.php>.

Allgemeinverfügung über die Durchführung des Taxenverkehrs an diesem Flughafen. Darin verwies die Behörde auf ein gesondertes Interessenbekundungsverfahren, zu dem Näheres auf der Internetseite des LABO bekannt gemacht werden sollte, unter anderem die Voraussetzungen einer Zulassung und die Frist für die Interessensbekundungen (die mit dem 12. Oktober 2020 endete).²²⁶⁹

Die vom Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) als zuständiger Fachaufsicht erfolgte Bekanntmachung der Vereinbarung in Form einer Allgemeinverfügung wurde durch das Verwaltungsgericht Berlin (VG) im Nachgang des Untersuchungszeitraums mit Beschluss vom 28.12.2020 teilweise für rechtswidrig bzw. nichtig erklärt.²²⁷⁰

Dass sich eine Verkehrssenatorin der Partei Bündnis 90/Die Grünen nicht bemüht sah, sich in Anbetracht des viele Jahre währenden Streits, der unmittelbar bevorstehenden Inbetriebnahme des BER und der Überlast des Anreiseverkehrs aus Berlin persönlich selbst für die Interessen der Berliner Taxifahrer und insbesondere im Sinne einer umweltfreundlichen Taxipolitik für einen höheren Anteil an Konzessionen für Taxis aus dem Land Berlin einzusetzen, ist schwer nachvollziehbar. Bei 80% Berlin-Bezug der Anreisenden wäre ein Anteil in dieser Höhe angezeigt gewesen, um eine sonst unverhältnismäßig hohe Zahl an Leerfahrten zu verhindern. Dass das Problem der Leerfahrten mit der gefundenen 50:50 -Regelung tatsächlich wechselseitig gelöst und die umweltpolitische Debatte beendet sei, kann in Frage gestellt werden.

²²⁶⁹ VG Berlin, 28.12.2020 - 11 L 384.20, Pressemitteilung des Verwaltungsgerichts Berlin vom 28.12.2020.

²²⁷⁰ VG Berlin, 28.12.2020 - 11 L 384.20, Pressemitteilung des Verwaltungsgerichts Berlin vom 28.12.2020.

VII. Weitere Untersuchungsfragen

1. Die Rolle der Personalie Marks im Geschäftsführungswechsel Dr. Mühlenfeld – Prof. Dr. Lütke Daldrup – oder ein „Treppenwitz der Geschichte“

Die Darstellungen zum Hergang des Ausscheidens des vormaligen Vorsitzenden Geschäftsführer Mühlenfeld im Abschlussbericht unter Kapitel E.IV. sind unzureichend. Die entsprechenden Änderungsanträge der Opposition wurden mit Mehrheitsvotum der KOA abgelehnt.

Herr Mühlenfeld hatte bereits einen längeren Zeitraum gegenüber Aufsichtsrat und Gesellschaftern über Probleme im Terminband für die beabsichtigte Inbetriebnahme 2017 berichtet. Zur späten Absage der Eröffnung führte der Zeuge Dr. Mühlenfeld aus:

Zeuge Karsten Mühlenfeld: „Ich habe immer gesagt: 2017 ist noch möglich oder ist gerade noch möglich. Das hat damit keine Aussage in dem Sinn gehabt, dass er erreicht wird. Das ist eine Interpretation. Denn wie ich vorher schon sagte: Ohne neuen Termin zu nennen, ist es sehr schwierig, einen anderen Termin abzusagen. Also habe ich mich darauf bezogen zu sagen, es besteht noch eine Möglichkeit. Aber ich hatte auch in den letzten Sitzungen immer öfter gesagt, die Risiken werden immer größer.“²²⁷¹

Bezüglich der Rechtmäßigkeit seines Handelns zur Freistellung von Herrn Marks und Beauftragung von Christoph Bretschneider auf der Grundlage eines Beratungsvertrags verwies der Zeuge Dr. Mühlenfeld bei seiner Vernehmung darauf, den Aufsichtsrat sehr wohl über seine Bedenken bezüglich der Personalie Marks aufmerksam gemacht zu haben und auf ein durch ihn in Auftrag gegebenes externes Gutachten der Kanzlei Redeker:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Als Konsequenz, weil sich die Termine verschoben haben, weil ich unzufrieden war, habe ich nach einem geeigneten Nachfolger gesucht und auch das war dem Aufsichtsrat zu dem Zeitpunkt hinreichend bekannt. Natürlich ist das in keinem Protokoll niedergelegt. Sie können nicht in einem Protokoll niederlegen, was gerade in diesen Aufsichtsräten relativ häufig dann auch an die Presse kam, dass man nach Alternativen in der Leitung sucht.“²²⁷²

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Nachdem die Berliner Regierung mir vorgeworfen hat, dass ich dort Sachen aufsetze, die nicht akzeptabel sind und dass die Rechtsabteilung am Flughafen nur das macht, was ich will,

²²⁷¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 48.

²²⁷² Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13.

habe ich mich darum gekümmert, ein externes Gutachten aufstellen zu lassen mit der Firma Redeker, und das wurde von unserer Rechtsabteilung untersucht, und die hat empfohlen, dass ich die Rechtsanwaltskanzlei Redeker damit beauftragen sollte. Das fand kurzfristig statt, nachdem der Diskurs aufgekommen ist, dass Berlin der Meinung war, ich würde mich nicht an die Geschäftsordnung halten. Es war also ein zweites Gutachten, um sicherzustellen, dass meine Rechtsabteilung auch wirklich recht hat.“²²⁷³

Das Vorgehen von Herrn Dr. Mühlenfeld erschien im Hinblick auf seine Kompetenzen als Vorsitzender Geschäftsführer und im Hinblick auf die von ihm vorab eingeholte juristische Expertise und Information des Aufsichtsrats für uns rechtmäßig. Zumindest konnten wir keinen wesentlichen Grund für einen Vertrauensentzug und eine einseitige Vertragsbeendigung mit ihm erkennen. Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende und aktuelle Regierende Bürgermeister von Berlin, Michael Müller hat die Thematik nach hiesiger Bewertung als Aufsichtsratsvorsitzender politisch eskaliert, um anschließend seinen Staatssekretär zum Flughafenchef zu machen.

Dieser kam schlussendlich im Hinblick auf die Personalie dann recht schnell zum selben Ergebnis wie Herr Mühlenfeld. Mit seiner Berufung zum Vorsitzenden Geschäftsführer nahm Herr Prof. Dr. Lütke Daldrup die Freistellung von Herr Marks zurück. Jedoch veränderte sich offenbar kurz nach dessen Amtsantritt das Verhältnis. Herr Marks beschrieb, schon ab März 2017 beginnend aus seiner projektleitenden Position heraus gedrängt worden zu sein:

Zeuge Marks: „[...] Das war ab März 2017 beginnend, weil ich da ein bisschen eine andere Meinung hatte, und ab Mai 2017 war es dann auch vollzogen. Da gab es dann einen eigenen Projektleiter, der dafür benannt wurde, und ich habe mich dann aus dem Projekt ab Mai 2017 mehr und mehr zurückziehen müssen, weil ich z. B. bei den Donnerstagsgesprächen, das war so eine Runde wie hier, wo alle wichtigen Vertreter dabeisaßen, auf Wunsch von Herrn Lütke Daldrup nicht mehr teilnehmen durfte, und auf der Basis bin ich dann ab Mai' 17 nicht mehr dabei gewesen, oder ab Juni, weiß ich nicht mehr ganz genau.“²²⁷⁴

²²⁷³ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 17/8, S. 81.

²²⁷⁴ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.2.2019, WP 18/9, S. 13.

2. Gutachten über die Rentabilität von TXL: unsinnig, teuer, abgenommen und bezahlt

Eine Rentabilität des Flughafens TXL für sich als Singleflughafen betrachtet hat wohl nie jemand ernsthaft in Frage gestellt. Eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit eines Parallelbetriebs TXL und BER wäre aber zumindest im Hinblick auf das Ergebnis des stattgefundenen Volksentscheids über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) angezeigt gewesen. Dies geschah jedoch von Seiten der Flughafengesellschaft, insbesondere des Vorsitzenden Geschäftsführers und ehemaligen Staatssekretärs, Prof. Dr. Lütke Daldrup trotz interner gegenläufiger Hinweise nicht: durch PwC wurde auftragsgemäß einzig der Singlebetrieb von TXL begutachtet. Die Sinnhaftigkeit dieses Vorgangs und Beauftragung der Singlebetrachtung kann nur in Frage gestellt werden. Der Preis dieses unnötigen Gutachtens betrug laut Presseberichterstattung immerhin 180.000 EUR.²²⁷⁵

Die Zeugin Fölster erklärte den Hergang aus ihrer Sicht wie folgt:

Zeugin Heike Fölster: „[...] PwC hat dann ein Angebot gemacht. Es wurden Veränderungen in dem Aufgabenumfang gemacht, und final im Namen der FBB hat es dann der Einkauf beauftragt, so wie das einfach dann die Fachabteilungen machen, aber initiiert und losgetreten wurde es von Herrn Lütke Daldrup.“²²⁷⁶

Die Frage des Doppelbetriebs hätte ihrer Ansicht nach schon im ersten Schritt mit beauftragt werden müssen. Die Zeugin Fölster erklärte, darauf habe sie auch sofort hingewiesen, da eine Single-Betrachtung von TXL keinen Sinn gemacht habe. Es hätte eine Begutachtung „im Gesamtkontext mit dem BER“ gemacht werden müssen. Dies sei jedoch nicht so passiert.²²⁷⁷

Zeugin Heike Fölster: „Wir sind ja nicht dafür da, die Interessen des Senats irgendwie dort umzusetzen, aber wenn ich allein auf der Welt gewesen wäre zu dem Zeitpunkt, hätte ich das Gutachten, so wie es beauftragt wurde, nicht beauftragt.“²²⁷⁸

Die Antwort von Frau Fölster impliziert, dass die durch den Vorsitzenden Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup veranlasste²²⁷⁹ Aufgabenstellung an PwC

²²⁷⁵ Beitrag rbb, „180.000 Euro für eine Frage, deren Antwort man nicht brauchte“ 12.06.2020, https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2020/06/geheimgutachten-flughafen-txl-fdp-afd-czaja-.html.

²²⁷⁶ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP18/37, S. 11.

²²⁷⁷ S. Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 11.

²²⁷⁸ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP 18/37, S. 12.

²²⁷⁹ S. Abschlussbericht, Kapitel C. IV.2.

ihrer Bewertung nach falsch war und durch diesen **trotz von ihr geäußelter Bedenken im Interesse eines politischen Ziels** erfolgte.

Die Darstellungen von Prof. Dr. Lütke Daldrup, dass das Gutachten nie fertig gewesen sei²²⁸⁰, bestätigten sich im Ausschuss nicht. **Das Gutachten wurde sowohl bezahlt, also auch abgenommen.**²²⁸¹

Anhaltspunkte dafür, dass das von PwC vorgelegte Gutachten vom Auftrag abwich oder unvollständig war, ergaben sich im Untersuchungsverlauf nicht. 180.000 EUR wurde ohne wirklichen Sinn verausgabt.

3. Nicht umgesetzte Empfehlungen des Landesrechnungshofs Brandenburg

In dem über Mehrheitsbeschluss gefassten Abschlussbericht fehlt die Darstellung eines sehr wichtigen Hinweises des Landesrechnungshofs Brandenburg. Im Hinblick auf die Verschiebung der Inbetriebnahme 2013 stellte dieser erhebliche Mängel im Verfahren der erfolgten Organhaftungsprüfung fest, zeigte Hinweise auf mögliche Sorgfaltspflichtverletzungen von Aufsichtsratsmitgliedern auf und riet den Gesellschaftern eine erneute Organhaftungsprüfung an.²²⁸²

Die vom Landesrechnungshof angeratene erneute Organhaftungsprüfung von Geschäftsführern und einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern erfolgte nach Ergebnis unsere Untersuchungen nicht:

„Stefan Evers (CDU): [...] Die Empfehlung des Landesrechnungshofs war aber eine erneute Haftungsprüfung. Ganz offensichtlich war man dort nicht der Auffassung, dass die gewonnenen Erkenntnisse hinreichend sind. Hat es eine weitere, über die Begutachtung, die Sie gerade erwähnt haben, hinausgehende Untersuchung der Haftung gegeben oder nicht?

Zeuge Ralf Karasch: Nach meiner Kenntnis nicht.“²²⁸³

Es war deshalb festzustellen, dass wichtige Empfehlungen des Landesrechnungshofs Brandenburg ohne nachvollziehbare Gründe nicht umgesetzt wurden.

²²⁸⁰ Wie vor.

²²⁸¹ Wie vor.

²²⁸² Gutachten des Landesrechnungshofs Brandenburg, XII (LRH) Bd. 1, Bl. 284 ff, 395.

²²⁸³ Vgl. Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.5.2020, WP18/25, S. 61.

D. Das Verzögerungsgebarren der Regierungskoalition im Rahmen der zweiten Erweiterung

Die Fraktionen von CDU und FDP haben am 26. Mai 2020 gemeinsam den zweiten Erweiterungsantrag gestellt. **Die Regierungskoalition zögerte die Erweiterung im Rechtsausschuss – nach hiesiger Rechtsauffassung klar rechtswidrig und die Minderheitenrechte der Opposition missachtend – in unzulässiger Art und Weise über 5 Monate hinaus und erschwerte damit die Untersuchung im Ausschuss.** Die Fassung von Beweisbeschlüssen und Anforderung von Beweismitteln zur Aufklärung der im Rahmen der Zweiten Erweiterung zu untersuchenden Fragen konnte deshalb erstmals in der unmittelbar auf die Beschlussfassung folgenden Sitzung des Untersuchungsausschusses am 13. November 2020 erfolgen.

- Die erste, der Plenarsitzung vom 4. Juni 2020 nachfolgende 58. Sitzung des Rechtsausschusses fand wegen der Sommerpause am 19. August 2020 statt. In die Einladung vom 12. August 2020 erfolgte keine Aufnahme des streitgegenständlichen Antrags auf Zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags BER in die Tagesordnung mit der Folge, dass in der am 19. August 2020 stattfindenden Sitzung auch nicht über den Antrag beraten wurde.²²⁸⁴
- Auf Antrag der Antragsteller (der Fraktionen von CDU und FDP) auf Aufnahme in die Tagesordnung der zweiten Sitzung des Rechtsausschusses nach der Sommerpause am 2. September 2020 wurde der streitgegenständliche Zweite Erweiterungsantrag auf die Tagesordnung der 59. Sitzung des Rechtsausschusses des Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode, als 6. Tagesordnungspunkt aufgenommen. Der Sprecher der Fraktion Die LINKE beantragte im Rechtsausschuss die Vertagung des Tagesordnungspunktes. Zur Begründung führte er **pauschal** aus, zur Klärung rechtlicher Fragen sei die Beauftragung des Wissenschaftlichen Parlamentsdienstes (im Folgenden: WPD) mit Erstellung eines Gutachtens beabsichtigt. Welche Fragen sich stellen würden oder welche Bedenken bestünden, erklärte er nicht. **Ein Fragenkatalog wurde nicht vorgelegt, sondern für die nachfolgende Sitzung des Rechtsausschusses angekündigt.** Mit Mehrheitsvotum der Koalition gegen die Stimmen von CDU und FDP wurde der Antrag vertagt.²²⁸⁵
- Auch in der 60. Sitzung des Rechtsausschusses am 16. September 2020 erfolgte trotz wiederholtem Hinweis der antragstellenden Fraktionen auf die

²²⁸⁴ Einladung zur 58. Sitzung des Rechtsausschusses des Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode, vom 12. August 2020, Inhaltsprotokoll der 58. Sitzung des Rechtsausschusses des Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode, am 19. August 2020, abrufbar unter Webauftritt des AGH Berlin: <https://www.parlament-berlin.de>.

²²⁸⁵ Einladung zur 59. Sitzung des Rechtsausschusses des Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode, vom 26. August 2020, Inhaltsprotokoll der 59. Sitzung des Rechtsausschusses des Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode, am 2. September 2020, S.2, abrufbar unter Webauftritt Parlamentsdokumentation des AGH Berlin, <https://www.parlament-berlin.de>.

Dringlichkeit der Sache und den Beschleunigungsgrundsatz auf Betreiben und mit Mehrheit der KOA gegen die Stimmen der Opposition keine Entscheidung des Rechtsausschusses, sondern Beauftragung des WPD mit der Erstellung eines Gutachtens.²²⁸⁶

- Das Gutachten des WPD lag dann in der 61 Sitzung des Rechtsausschusses am 30. September 2020 nicht vor, sondern erst in der Sitzung am 4. November 2020 (!), so dass die Beschlussfassung des Rechtsausschusses erst dann erfolgte. Das Gutachten des WPD ergab erwartungsgemäß keine Zweifel an der Zulässigkeit der in der Erweiterung aufgeworfenen Untersuchungsfragen.
- Am 5. November 2020 fasste das Abgeordnetenhaus von Berlin den Beschluss über die beantragte zweite Erweiterung – **über fünf Monate nach Antragstellung!** Auch im Geltungsbereich des Berliner UntAG sind Untersuchungsausschüsse zur Wahrung der verfassungsrechtlich geschützten Minderheitenrechte der Opposition unverzüglich einzusetzen. Dies gilt sowohl für die Einsetzung als auch Erweiterungen. **Unverzüglich** wird in § 121 Abs. 1 S.1 BGB mit „*ohne schuldhaftes Zögern*“ definiert.

Den geltenden Beschleunigungsgrundsatz hat das Abgeordnetenhaus im Rahmen ihrer Mehrheitsentscheidungen der Regierungskoalition im Rechtsausschuss vorliegend erheblich missachtet und damit die Rechte der antragstellenden Minderheit von CDU und FDP verletzt.

Spätestens am 2. September 2020 hätte die Regierungskoalition konkrete Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit des Untersuchungsgegenstands benennen und einen detaillierten Fragenkatalog zur Beauftragung des WPD vorlegen müssen. Zum diesem Zeitpunkt hatte die Regierungskoalition den Antrag ausweislich der o.g. protokollierten Aussagen im Rechtsausschuss aber offenbar nicht einmal geprüft!

Gegenstand der Prüfung des Rechtsausschusses durfte lediglich die Vereinbarkeit mit Art. 48 Abs.1 VvB sein – die Berücksichtigung des Bestimmtheitsgebots und der Verfassungsmäßigkeit. Ein Prüfungszeitraum von 2 bis maximal 4 Wochen nach Antragstellung wäre hierzu ausreichend gewesen.

Die Verschleppungstaktik der Koalitionsfraktionen war mehr als offensichtlich. Die Minoritätenrechte wurden dabei absichtlich verletzt!

Da die Regierungskoalition in der 60. Sitzung zu keiner Zusage bereit war, über den Antrag nach Vorliegen des WPD Gutachtens zu entscheiden, sahen sich die Antragsteller sogar zum Gang zum Berliner Verfassungsgerichtshof gezwungen. Zwar wurde der Erlass einer einstweiligen Anordnung dort abgelehnt –jedoch nur

²²⁸⁶ Wortprotokoll zur 59. Sitzung des Rechtsausschusses des Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode, vom 16.9.2020, Wortprotokoll Recht 18/60, S. 29-abrufbar unter Webauftritt-Parlamentsdokumentation des AGH Berlin, <https://www.parlament-berlin.de>.

wegen Gefahr der Vorwegnahme der Hauptsache. Es wurden vom Verfassungsgerichtshof jedoch **Hinweise erteilt**, welche Fragen im Rahmen eines Hauptsache-Organstreitverfahrens vertiefender Bewertung zugänglich wären:

„Vor diesem Hintergrund wäre in einem Hauptsacheverfahren zu klären, wie das vorgerichtliche Vorgehen der Streitparteien zu beurteilen ist, dabei auch, ob die verschobene Veranlassung eines Gutachtens des WPD von der Verpflichtung zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit umfasst ist. Dabei wäre weiter zu klären, ob der vom Antragsgegner geltend gemachte Anhaltspunkt für die vertiefte Prüfung hinreicht, nämlich, dass der Initiativ-, Beratungs- und Handlungsbereich der Exekutive betroffen sei ... In diesem Zusammenhang müsste zudem geklärt werden, ob die Unverzüglichkeit der Beschlussfassung im Sinn von § 121 Abs.1 Satz1 BGB, ohne schuldhaftes Zögern, zu verstehen ist.“²²⁸⁷

Der Verfassungsgerichtshof von Berlin deutete nach hiesiger Bewertung mithin u.a. an, dass klar definierte und bestimmte Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit erhoben werden müssen und eben nicht der WPD generell und pauschal mit der Prüfung jedweden Untersuchungsantrags beauftragt werden darf. Der Verfassungsgerichtshof bejahte in seiner Entscheidung die grundsätzliche **Geltung des Beschleunigungsgebots auch für Erweiterungen eines Untersuchungsauftrags.**²²⁸⁸ Im Hauptsacheverfahren sollte vom Verfassungsgerichtshof geprüft werden, ob der Unverzügelichkeitsbegriff im Untersuchungsausschussrecht dem des § 121 BGB entsprechen solle (wie in der Kommentarliteratur angenommen).

In Anbetracht des Umstands, dass von Seiten der Koalitionsfraktionen in den Sitzungen des Rechtsausschusses entgegen der einvernehmlichen Aussagen im Rechtssetzungsverfahren des UntAG²²⁸⁹ und trotz gängiger Rechtsprechung ernsthaft die Frage aufgeworfen wurde, ob der Beschleunigungsgrundsatz überhaupt im Geltungsbereich des UntAG gelte, da der Wortlaut von § 2 PUAG abweiche, erscheint es zur Rechtssicherheit für künftige Einsetzungsverfahren wohl doch angezeigt, eben den Verweis auf § 121 BGB in den Gesetzestext einfließen zu lassen und eine entsprechende Änderung vorzunehmen.

Im Hinblick auf die Zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags, kann von einer unverzüglichen Einsetzung jedenfalls keine Rede sein.

²²⁸⁷ VerfGH Berlin, AZ 154 A/20, Beschluss vom 21.10.2020, Rn 22, BeckRS 2020, 27608- <https://beck-online.beck.de/>.

²²⁸⁸ Wie vor, Rn 20.

²²⁸⁹ Siehe Inhaltsprotokoll Ausschuss für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten, Immunität und Geschäftsordnung, 78. Sitzung v. 15. 6. 2011, 16/78, S. 2/3.

E. EMPFEHLUNGEN und LÖSUNGSVORSCHLÄGE der CDU-Fraktion

In Anbetracht des Umstands, dass der Flughafen erfreulicherweise zum Ende des Untersuchungszeitraums in Betrieb genommen werden konnte, beschränken wir uns mit unseren Empfehlungen auf Themenbereiche, welche Zukunftsrelevanz und Entwicklungspotential innehaben.

I. Finanzen – Effizienter Betrieb simultan mit langfristigem staatlichem Einfluss: Konzessionsmodell

Es gilt, vollständige Transparenz zur tatsächlichen Finanzsituation der Flughafengesellschaft herzustellen und den pandemiebedingten Finanzbedarf klar vom eigentlichen Finanzbedarf der FBB nachvollziehbar und getrennt bewerten zu können.

Die Angaben der FBB in aktuellen Wirtschafts- und Businessplänen der Flughafengesellschaft sind hierzu **unabhängig sachverständig mit einem Sondergutachten zu bewerten. Diese Forderung hat die CDU-Fraktion bereits in der Vergangenheit erhoben und Mitte September 2020 mit einem Antrag im Abgeordnetenhaus untermauert!**²²⁹⁰

Eine **Restrukturierung der Flughafengesellschaft ist unumgänglich**, wenn die Länder Berlin, Brandenburg und der Bund nicht jährlich Zuschüsse aus ihren Haushalten und damit mit Steuergeld leisten wollen. Alle drei Haushaltsgesetzgeber werden ihren Bürgern jährlich erklären müssen, warum dieser Zuschuss notwendig ist. Im Übrigen erscheinen weitere gesellschaftserseitige Kapitalerhöhungen beihilferechtlich ausgeschlossen, zumindest jedoch hochproblematisch. Das Interesse, welches ein privater Investor in ein solches Projekt einbringen würde, weil er nicht an unerschöpflichen Steuerquellen sitzt, wäre nützlich. Ein Investor schaut anders auf Zahlen, Missstände, etc., als es ein politischer Entscheidungsträger tut. Jemand der wirtschaftlich scheitern kann, geht bei einem solchen Projekt anders an die Prüfung heran, als es die öffentliche Hand tut.

Bei der Erteilung einer Konzession für den **Flughafenbetrieb am BER** würde das wirtschaftliche Risiko für eine befristete Zeit auf die privaten Investoren übergehen. Der Anreiz zum effizienten und gewinnorientierten Betrieb des Unternehmens würde steigen. Ebenso die Servicequalität im Unternehmen. Zentral ist auch der Anreiz entsprechendes Know-How ins Unternehmen zu bringen – etwas, was staatlichen Unternehmen häufig besonders schwerfällt und in der Vergangenheit nicht immer gut geklappt hat.

²²⁹⁰ Drucksache 18/3010, Antrag vom 15.9.2020.

Ein „Weiter so“ kann es nicht geben. Ein Verkauf oder ein Teilverkauf würde den Gesellschaftern die Einflussmöglichkeiten auf die langfristige Weiterentwicklung des Unternehmens und des Flughafenstandortes entziehen. Auch der zu erwartende Verkaufserlös würde die (gesamten) Erstellungskosten nur zu einem geringen Maß decken.

Andererseits würde die FBB - aus den Erfahrungen der letzten Jahre - wahrscheinlich nicht die notwendige Dynamik entwickeln, um den BER effizient, einigermaßen rentabel und erfolgsversprechend zu bewirtschaften. Dennoch haben die Steuerzahler Berlins, Brandenburgs und des Bundes das Recht, dass ihre Steuergelder nicht über Gebühr für die Bereitstellung eines Flughafens und die Versorgung mit ausreichender Flugmobilität in Anspruch genommen werden, denn auch andere wichtige öffentliche Anliegen möchten finanziert sein.

Dafür ist ein **Betrieb in staatlicher Hand nicht notwendig**. Denn warum sollten auch genau die drei staatlichen Eigentümer, die maßgeblich für die Probleme bei der langwierigen, überteuerten und von Pannen überschatteten Entstehungsphase mitverantwortlich sind, nun genau diejenigen sein, die einen modernen Großstadtflughafen effizient, sicher und - unter den gegebenen Umständen - einigermaßen ökonomisch erfolgreich betreiben sollen. Hieran bestehen berechtigte Zweifel!

Die CDU-Fraktion Berlin spricht sich folglich für die Vergabe von zwei Konzessionen am BER aus:

- 1.eine Konzession für den **reinen Betrieb** am BER, inkl. möglicher Ausbauoptionen (**Konzession I**) und
- 2.eine Konzession für die **Immobilienentwicklung (Konzession II)**.

Die FBB hat als staatliches Unternehmen bewiesen, dass sie der Aufgabe nicht gewachsen ist. Staatsgeld war in der Vergangenheit zu leicht verfügbar für die FBB und macht ein Unternehmen träge.

Ein privater Konzessionär würde neues Geld mit ins Unternehmen bringen, verbunden mit dem Anspruch, dieses Geld gewinnbringend anzulegen. Ein solcher Anspruch setzt Energien frei, Effizienzen zu heben, fachliches Know-How ins Unternehmen zu bringen und neue aussichtsreiche Geschäftsfelder zu erschließen. Dies braucht der Flughafen in seiner jetzigen Entwicklungsphase.

Der BER hat für eine Konzessionierung das Potential, andere Flughäfen machen es vor. Voraussetzung dafür ist, dass er gut geführt wird.

Nachdem für die Erstellung des Flughafens - im Verhältnis zur infrastrukturellen Gegenleistung - so viel (Steuer-) Geld geflossen ist, haben die steuerzahlenden

Bürger den berechtigten Anspruch, dass zumindest der Betrieb nach guten kaufmännischen Grundsätzen durchgeführt wird. Dafür bietet die Konzessionierung die besten Voraussetzungen.

Ziel der Konzessionen ist es, sicherzustellen, dass aus den Einnahmen der FBB langfristig stabil Zins und Tilgung für die privaten Darlehen und die Rückzahlung der öffentlichen Kredite, nebst Zinsen, möglich wird. Und dies vertraglich gesichert über einen Zeitraum von 20 Jahren.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte trauen wir der Führung der FBB nicht mehr zu, gesichert, langfristig positive Ergebnisse zu erzielen und damit die Mittel der Steuerzahler jemals zurückzuzahlen.

Die FBB bleibt als Unternehmen erhalten, sämtliches Vermögen wie Grundstücke und das gesamte Anlagevermögen verbleiben bei der FBB. Ebenso die Schulden. Die FBB wird als Gesellschaft auf eine reine Verwaltungsgesellschaft geschrumpft und betreibt die Verwaltung der Konzessionseinnahmen. Dafür sind insgesamt maximal 50 Mitarbeiter notwendig.

- Aus den Einnahmen der Konzession I des Flugbetriebs sollen mindestens die Kosten für Zins und Tilgung des Fremdkapitals (Darlehen bei Banken) erzielt werden.

Hier streben wir an:

- Sämtliche Mitarbeiter der FBB wechseln zu den Gehaltsbedingungen, mit dem von der FBB beschlossenen Personalkonzept, zum Konzessionsbetrieb.

Die Einnahmen aus der Konzession I betragen fix 200 Mio. Euro pro Jahr und gehen an die FBB. Damit würden Zins und Tilgung der am Kapitalmarkt vorhandenen Darlehen durch die Einnahmen gesichert getilgt werden können.

- In der Immobilienentwicklung am BER liegt großes Potenzial. Nicht nur nach den Skandalen um das sog. Baufeld Ost, sondern auch vor dem Hintergrund der letzten Jahre trauen wir der FBB in der jetzigen Form nicht zu, das Immobilienvermögen professionell zu managen.

Infolgedessen sollen sämtlichen Flächen in Erbbaupacht an einen Konzessionär gehen (**Konzession II**), der diese Flächen entwickeln, bebauen und vermieten kann. Dabei soll der Erbbauvertrag mindestens 20 und maximal 50 Jahre betragen.

Für die Konzession der Immobilienentwicklung, ohne jede Investition der öffentlichen Hand und damit des Steuerzahlers, wird ein Betrag von mindestens 150 Mio. Euro angesetzt. Dieser Betrag wird zur vollständigen Rückführung der Gesellschafterdarlehen, inkl. der anfallenden Zinsen, verwendet.

Ein externes Gutachten soll über die präzisierte potenzielle Einnahme bei der **Konzessionsvergabe II** Klarheit schaffen.

II. Schallschutz

Angesichts krasser Defizite bei der Umsetzung des zwingend gebotenen Lärmschutzes im Umfeld halten wir es für zwingend, eine neue Organisationsstruktur und ein effizienteres Verfahren im Sinne der Betroffenen zu schaffen. Hierzu schlagen wir die Gründung einer **neuen, von der FBB organisatorisch, juristisch und finanziell unabhängigen Gesellschaft** vor, deren Aufgabe und Gesellschaftszweck in der Übernahme des gesamten Verfahrens der Anspruchsermittlung sowie der Beratung von Betroffenen bei der Planung und Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen am BER für die FBB besteht. Zur Beschleunigung der Umsetzung soll in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeit einer angemessenen Kostenerstattung für Schallschutzmaßnahmen gegen entsprechenden Nachweis geschaffen werden.

Um langwierige Gerichtsverfahren zu vermeiden und die Interessenvertretung der Betroffenen zu stärken, soll bei der Gesellschaft eine Ombudsstelle angesiedelt sein, die bei Einsprüchen und Beschwerden vermittelt bzw. Entscheidungen der Gesellschaft zu revidieren befugt ist. Die Arbeit dieser neu zu gründenden Gesellschaft soll zusätzlich durch einen Beirat mit Vertretern von Bürgerinitiativen, Ingenieurbüros, Verwaltungsexperten und Politik begleitet werden. Im Hinblick auf die tatsächlichen Kosten des Schallschutzes sollte die Prognose auf Basis bereits bekannter Siedlungsentwicklungen aktualisiert werden und das finanzielle Risiko klar beziffert werden.

III. Reform des UntAG Berlin

Zur Sicherstellung einer unverzüglichen Einsetzung künftiger Untersuchungsausschüsse bei Wahrung der jeweiligen Minoritätenrechte ist eine klarstellende Ergänzung des Gesetzeswortlauts § 1 Abs. 1 UntAG angezeigt.

§ 1 Abs. 1 UntAG sollte sodann lauten wie folgt (**Änderungen fett**):

„Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat das Recht und auf Antrag eines Viertels seiner Mitglieder die Pflicht, einen Untersuchungsausschuss unverzüglich im Sinne von § 121 Abs.1 S.1 BGB einzusetzen. Das Beschleunigungsgebot gilt sowohl für die generelle Einsetzung eines Untersuchungsausschusses als auch seine eventuellen Erweiterungen. Die Einsetzung erfolgt durch Beschluss des Abgeordnetenhauses.“

IV. Verkehrsanbindung

Der Senat von Berlin muss dringend eine ausreichende Vorsorge für die nötige verkehrliche Infrastruktur zur Anbindung Berlins an den BER schaffen. Wir wiederholen und bekräftigen unsere schon mehrfach geäußerten Forderungen nach einer Umsetzung der Tangentialen Verbindung Ost (TVO), Süd-Ost-Verbindung (SOV), einer leistungsfähigen Schienen-TVO, Verlängerung der U7 an den BER, Planung und Umsetzung des 16. und 17. Bauabschnitts der A 100 und dem Ausbau von „Park and Ride“-Parkplätzen zur Erleichterung des Übergangs von Straße zu ÖPNV. All das sind (auch) nötige Mittel, eine behinderungsfreie Anfahrt zum BER zu fördern und diesen zu einem Mobilitätszentrum zu entwickeln.

V. Schaffung eines Parlamentsausschusses für Großvorhaben – ein „Unterausschuss Bau“

Schlussendlich schlagen wir vor, einen parlamentarischen Ausschuss für Großvorhaben des Landes Berlin zu statuieren, welcher sich kontinuierlich mit den jeweiligen Großbauvorhaben beschäftigt und dem Untersuchungsausschuss ähnliche Verfahrensweisen aufweist. Dem Parlament muss eine Möglichkeit an die Hand gegeben werden, Anhörungen anders als bislang in den regulären Ausschüssen zu strukturieren und eine direkte Konfrontation zwischen Abgeordneten und Befragten zu ermöglichen.

B. Sondervotum der AfD-Fraktion

Sondervotum der AfD-Fraktion

DEUTSCHE BANK AG
FILIALE BERLIN
UNTER DEN LINDEN 13/16
10117 BERLIN
TEL. 030/3407-2360
FAX 030/3407-2193

5. Nov. 2003

Herrn
[REDACTED]
[REDACTED]

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

vielen Dank für Ihren Brief vom 29. Okt. dieses Jahres.
Zum Thema Flughafen noch folgenden Standpunkt:

- Mit der Deutschen Bank hat das alles nichts zu tun. Wir sind an der Finanzierung nicht beteiligt, zumal ja auch viele Fragen noch offen sind.
- Wir hatten ein privatwirtschaftliches Projekt Sperenberg als Drehkreuz fertig, an dem sich unter unserer Führung die Großunternehmen Deutschlands, wie Siemens, Daimler, Lufthansa und Großbanken beteiligt hätten. Bereits heute wären die ersten Flugzeuge gelandet. Vorausgegangen war eine Analyse der 10 größten Drehscheiben hinsichtlich Aufwand/Nutzen, Beschäftigung und Steueraufkommen.

Nach der gescheiterten Landereihe Berlin/Brandenburg wurde das Projekt durch Bund und Land (Wissmann, Diepgen) aus politischen Gründen abgelehnt und man entschied sich für Schönefeld. Brandenburg war da allein zu schwach. Damit begann die Filckschusterei.

- Schönefeld kann kein Drehkreuz werden. Höchstens ein größerer Flughafen. Auch eine Vernetzung in Berlin oder mit Leipzig löst das Problem nicht, auch wenn man da noch vieles verbessern könnte und sollte. Bereits heute ist diese Situation für die Region ein Standortnachteil, der Arbeitsplätze und Steueraufkommen kostet. Deshalb bin ich für schnelle Lösungen. Die nördliche europäische Halbkugel wird ein Drehkreuz bekommen, aber wahrscheinlich wohl nicht mehr Deutschland.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED] [REDACTED]

Inhalt

VORWORT.....	736
Kernaussagen des Sondervotums	738
I. BER: der falsche Standort.....	740
a) Die Munitionsaltlasten	742
b) Das Grundwasserproblem	749
II. Berlin: Hauptstadt der Billigfliegerei	755
a) Von sechs Start- und Landebahnen auf zwei.....	755
b) Exkurs: Analyse des Sommerflugplans 2019.....	756
c) Exkurs: „BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal“ als frühe Warnung	757
d) Kostbarste Slots an Billigflieger abgegeben.....	762
III. Die Kapazitätsprobleme des BER.....	763
a) Die Frontier-Analyse „Tegel Offen Halten“.....	765
b) Exkurs: Kapazitätsproblem am BER-Bahnhof.....	766
IV. Tegel: Getäuschte Bürger	768
a) Die Schließung des Flughafens Tegel: missachteter Wählerwille	768
b) Das PwC-Gutachten: Flughafen Tegel selbst im Teilbetrieb rentabel	770
c) Die Chance auf eine Tegel-Privatisierung wurde verschenkt.....	772
d) Tegel als Sicherheitsreserve im Berliner Flughafensystem.....	773
V. Eine T-Party am BER: selbstgemachtes Chaos durch bauliche Planänderungen	774
a) Kostentreibendes Betonmanagement: T1, T2, T3, T4 und T5	774
b) Ständige Änderungsanforderungen an Meinhard von Gerkan	776
VI. Das Versagen des Aufsichtsrats und der Gesellschafter	779
a) Strukturelle Defizite bei der Überwachung des Aufsichtsrates	779
b) „Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie viel das Projekt im Augenblick kostet“	782
c) Die finanzielle Lage der FBB und der gestutzte Geschäftsbericht von 2019	785
VII. Die Steuerzahler sollen für die Politikfehler geradestehen	794
a) „Zur Sanierung braucht man ein Sanierungskonzept“	796
b) „Ein Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden“	799
Fazit: Vor dem Wahltag Farbe bekennen!	801
a) Berlin-Wahl 2016: Die Wahrheit kam erst nach dem Wahltag ans Licht	801
b) Mut zur Wahrheit: Entschuldung der FBB.....	802
Anhang.....	804
Anlage 1	804
Anlage 2	806
Abkürzungsverzeichnis	809

Der BER – Viel zu spät, viel zu teuer, aber vor allem: zu klein!

„Ohne Pandemie würde der BER sofort im Chaos versinken.“

Hans Rudolf Wöhrle am 29.10.2020

VORWORT

Unser Bericht wird erst in der Zukunft seine eigentliche politische Relevanz erfahren und ist insofern mehr ein Dokument, das erst in der kommenden Legislaturperiode volle Aussagekraft entfalten und verständige Leser finden wird. Denn erst 2022, 2023 und 2024 wird das Ergebnis *unseres* Untersuchungsergebnisses deutlich und offen zutage treten, nämlich dass der Flughafen BER zu klein geraten ist, um die Nachfrage nach Luftverkehr von und zur Hauptstadt- und Metropolregion Berlin-Brandenburg in der Zukunft bequem und angemessen befriedigen zu können.

Unser Mantra, der Hauptstadtflughafen BER kommt nicht nur viel zu spät und viel zu teuer, sondern ist zu klein geplant und gebaut, wurde durch den Nachfragezusammenbruch nach Flugreisen im Kontext der Corona-Krise bzw. der politischen Reaktion auf sie, vollständig überlagert.

Die allzu verspätete Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 konnte durch das beinahe komplette Erliegen des Flugverkehrs durch die politisch verordneten Lockdowns stattfinden, ohne dass es zu dem erwartbaren Chaos gekommen wäre, wenn der Terminal 1 unter normalen Bedingungen gestartet wäre. Die Evidenz der Überlastung am Tag eins der Inbetriebnahme fand nicht statt. Die Überlastung und das operative Chaos am BER Flughafen wird allerdings kommen, wenn sich der Menschheitstraum vom Fliegen nach Corona erneut Bahn bricht, und sowohl die Menschen aus aller Welt als auch die reiselustigen Berliner – also die Hauptstädter des Tourismusweltmeisterlandes Deutschland - wieder in die Luft abheben werden.

Die AfD-Fraktion wollte anstatt eines Untersuchungsausschusses eigentlich einen *„Sonderausschuss für ein nachfragerechtes Flughafensystem in der Metropolregion Berlin-Brandenburg unter Einschluss von BER und TXL“*, um mit Experten die aus unserer Sicht verfehlte Flughafenpolitik des Senats parlamentarisch zu begleiten und um Auswege aus dem Dilemma eines zu kleinen Hauptstadtflughafens zu erarbeiten, wenn der Flughafen Berlin-Tegel als komplementäres Übergangsangebot bis zur notwendigen Kapazitätserweiterung des Hauptstadtflughafens BER durch den Senatsbeschluss, Tegel zu schließen, wegfallen würde.

Viel wichtiger für die AfD-Hauptstadtfraktion war und ist die tatsächliche Realisierung eines angemessenen und zukunftsfesten Flughafensystems für Berlin als eine rückwärtsgewandte Nachschau im Rahmen eines 2. Untersuchungsausschusses, der ohnehin politisch folgenlos

bliebe. Denn nach wie vor gibt es keinerlei politische Haftung für Managementfehler der Politik. Ohne Sanktionsmöglichkeiten mit Bezug auf Steuerverschwendung von Amtsträgern bleibt ein Untersuchungsausschuss ein stumpfes, weil letztlich im Sinne der Haftung folgenloses Schwert.

Dennoch haben wir dem Untersuchungsausschuss zugestimmt und als erste Fraktion fristgerecht entsprechende Beweisbeschlüsse eingebracht, die dann von CDU und FDP übernommen wurden. Die AfD-Fraktion hat sich vor allem von dem Erkenntnisinteresse zur Schlüsselfrage leiten lassen, wie es dazu kommen konnte, dass der BER zu klein realisiert wurde und die Berliner hinsichtlich des Volksentscheids zum Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel vom Senat hinters Licht geführt wurden.

Da die AfD-Fraktion als einzige der in der 18. Legislaturperiode im Berliner Abgeordnetenhaus vertretenen sechs Fraktionen im Gesamtbetrachtungszeitraum von 30 Jahren von der ersten Planung bis zur Inbetriebnahme keine Verantwortung im Rahmen der Realisierung des BER trug, konnten wir ohne jede Scham ans Werk gehen ohne dabei politische Rücksichten auf involviertes Personal nehmen zu müssen. Das unterscheidet unsere Herangehensweise von den anderen Fraktionen erheblich, denen es im Wesentlichen darum gehen musste, in den diversen Mitregierungsphasen vom eigenen Versagen abzulenken.

Während es der Koalition im Untersuchungsausschuss wesentlich darum ging, den mit den aufgrund der diversen Fertigstellungsterminverschiebungen erforderlich gewordenen Nacharbeiten betrauten Unternehmen Versäumnisse und Fehler nachzuweisen, legten wir den Fokus auf die tatsächlich im politischen Raum zu verortenden Grundfehler des Projekts, die bereits im 1. Untersuchungsausschuss der Vorlegislaturperiode festgemacht werden konnten und auf den daher des Öfteren noch systematisch Bezug genommen wird.

Denn auf die erste politische Fehlentscheidung, die falsche Standortwahl, folgten sachlogisch – wie in der Einleitung nochmals die unglückliche Entwicklungslinie des Projekts in Erinnerung gerufen wird, die nächsten bis hin zu dem Punkt, an dem das Projekt so verkorkst war, dass ein Reset mit verbundenem Neustart weder wirtschaftlich noch politisch durchhaltbar erschien. Da hieß es nur noch, Augen zu und durch, koste es, was es wolle.

Den Versuch der Koalition, das finanzielle und infrastrukturelle BER-Drama, das die Politik zu verantworten hat, im Nachgang im Wesentlichen den am Bau beteiligten Unternehmen zuzuschieben, lassen wir ihr, aber auch CDU und FDP nicht durchgehen!

Die AfD-Fraktion hat sich daher in ihrem Sondervotum auf folgende Punkte des Untersuchungsauftrages konzentriert:

- Finanzierung
- Kapazitätsplanung/Kapazitätserweiterung
- Inbetriebnahme/Verschiebungen
- Personal/Aufsichtsrat/Kontrollfunktionen des Landes Berlin

Mit dem sprichwörtlichen Mut zur Wahrheit zeigen wir schonungslos die Fehlentwicklungen auf, die mit dem verkorksten BER Hauptstadtflughafen dazu geführt haben, dass die Große

Koalition von SPD und CDU und Rot-Rot-Grün der Hauptstadt- und Metropolregion Berlin-Brandenburg künftige Entwicklungs- und Wachstumschancen genommen haben.

Die Leser unseres Sondervotums sollen wissen, wer für diese 30 Jahre Planungs- und Bauodyssee politisch die Verantwortung trägt bzw. tragen müsste. Am Ende ist es der Leser als Wähler, der alleine sanktionieren kann: Durch Abwahl der politisch Verantwortlichen.

Kernaussagen des Sondervotums

- Planung und Bau des neuen Großflughafens stellen einen 30-jährigen Berliner Politikskandal dar. Das Versagen begann bereits in den 1990-er Jahren mit der Standortwahl. Berlins Landespolitik hat neben dem Bund einen entscheidenden Anteil daran, dass mit Schönefeld ein Standort ausgewählt wurde, der keinen 24-Stunden-Flugbetrieb zulässt. Ein Berliner Luftfahrt Drehkreuz war damit obsolet (S. 7 ff.).
- Als ehemaliger Rüstungsstandort hat Schönefeld massive Munitionsaltlasten (S. 9 ff.).
- Der Standort Schönefeld weist problematische hydrogeologische Besonderheiten auf (S. 16 ff. und Anlage 1, Gutachten Hydrosond).
- Hauptverantwortlich für die Kostenexplosion beim Hauptstadtflughafen BER und für die späte Eröffnung waren weniger die Unternehmen, die am Bau beteiligt waren, als vielmehr von Anfang an politische Entscheidungen der Aufsichtsräte der Gesellschafter der drei öffentlichen Hände Berlin, Brandenburg und Bund (Kap. V und VI).
- Berlin wurde zur Hochburg der Billigfliegerei. Dies bringt zwar Passagierrekorde, aber keine Gewinne, sondern vielmehr permanente Verluste (S. 21 ff.).
- Der BER ist von Anfang an zu klein konzipiert und wird die künftige Nachfrage nach Luftverkehr von und zur Hauptstadt- und Metropolregion Berlin-Brandenburg nicht bequem und angemessen befriedigen können (Kap. III).
- Durch die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel ist der Luftfahrtstandort Berlin auf Gedeih und Verderb auf den politisch so gewollten Single-Airport BER angewiesen, der dem künftigen Nach-Corona-Passagierwachstum kapazitätsmäßig nicht gewachsen sein wird! (Kap. IV).
- Der Senat hat im Rahmen seiner Stellungnahme zum Volksentscheid wesentliche Zahlen und Fakten verzerrt oder weggelassen und das PwC-Gutachten, das zu anderen

Entscheidungen hätte führen können, unter Verschluss gehalten. Die Missachtung des Wählerwillens beim positiven Volksentscheid zur Offenhaltung des Flughafens TXL hat der Demokratie geschadet und die Politikverdrossenheit zusätzlich gefördert (S. 36 f.).

- Die Schließung von TXL ist ein unwiderruflicher Verlust an dringend erforderlicher Infrastruktur. Der Parallelbetrieb zum BER war trotz gegenteiliger Verlautbarungen des Senats wirtschaftlich möglich! Die Schließung führt auch zu einem volkswirtschaftlichen Schaden durch Berlin entgehender Stadtrendite (Kap. III und IV).
- Die prekäre Finanzlage der FBB GmbH kann nur durch eine radikale Entschuldung auf Basis eines umsetzbaren Sanierungskonzeptes behoben werden, die der amtierende Senat zu verantworten hat und die er VOR den Wahlen auf den Weg bringen muss (Kap. VI).

I. BER: der falsche Standort

Am **19. Januar 1990** vereinbarten die Vorstände der deutschen Fluggesellschaft Lufthansa und der staatlichen Fluggesellschaft der ehemaligen DDR Interflug, Heinz Ruhнау und Klaus Henkes, „die Bildung einer Vertragsgemeinschaft und die Vorbereitungen für den Bau eines neuen Großflughafens für die Region Berlin-Brandenburg“. Dazu beschloss am **12. Juli 1990** „eine deutsch-deutsche Arbeitsgruppe Berliner Flughäfen, die Suche nach einem Standort für einen neuen Flughafen einzuleiten.“²²⁹¹

Im **Mai 1991** gab der damalige Umweltminister des Landes Brandenburg, Matthias Platzeck, bekannt, dass sich „Berlin und Brandenburg einig seien, Schönefeld-Süd, die Genshagener Heide und Sperenberg in die engere Wahl zu ziehen.“²²⁹²

Nach Angaben des damaligen brandenburgischen Verkehrsministers Jochen Wolf sollte das Raumordnungsverfahren **1991** eröffnet werden²²⁹³. Am **28. Dezember 1991** sprachen sich die Fachleute der Berliner CDU für den Standort Schönefeld-Süd aus²²⁹⁴. Im **Januar 1992** beschlossen dann „die Umwelt- und Verkehrsminister Berlins und Brandenburgs, dass die Entscheidung über den Standort für den BBI im **Frühjahr 1993** fallen solle.“²²⁹⁵ Das Raumordnungsverfahren wurde dann im **Februar 1994** eröffnet.

Zum Ergebnis des Raumordnungsverfahrens stellte in der 17. Wahlperiode der 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin in seinem Abschlussbericht folgendes fest:

„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. Grund hierfür war vor allem die hohe Lärmbelastung sowie die Tatsache, dass Schönefeld als stadtnaher Standort dem Grundsatz der Dezentralen Konzentration widerspreche.“²²⁹⁶

Am **7. November 1994** warf Berlins damaliger Wirtschaftssenator Norbert Meißner (SPD) „dem Regierenden Bürgermeister Diepgen vor, er gefährde mit seinem Plädoyer für Schönefeld das gesamte Projekt BBI.“²²⁹⁷ Zwei Jahre später, im Jahr **1996** legten sich dann die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund im sogenannten Konsensbeschluss auf Schönefeld als Standort fest.

²²⁹¹ Hans von Przychowski, *Fehlstart oder Bruchlandung: Zehn Jahre Berlin-Brandenburger Flughafenpolitik 1990 – 2000*, Berlin 2001, Seite 136.

²²⁹² Ebd.

²²⁹³ Vgl. ebd.

²²⁹⁴ Vgl. a. a. O., S. 136.

²²⁹⁵ A. a. O., S. 137.

²²⁹⁶ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band I, Seite 57

²²⁹⁷ A. a. O., S. 139.

Der Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin enthält auch Einschätzungen von Zeugen, welche Rolle die damalige Bundesregierung auf dem Weg zum sogenannten Konsensbeschluss hatte. Im Abschlussbericht heißt es:

„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.“²²⁹⁸

Wörtlich sagte der **Zeuge Klaus Böger** bei seiner Befragung durch den 1. Untersuchungsausschuss:

„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.“ – „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.“²²⁹⁹

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.“

²²⁹⁸ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band I, S. 59.

²²⁹⁹ Ebd. S.59.

Sie hatte die Einbindung in ihre internationalen Vereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften.“²³⁰⁰

Die politische Festlegung auf den kompliziertesten und kostenintensivsten Standort durch den Konsensbeschluss von 1996 führte schließlich zwangsläufig dazu, dass ein mögliches zweites Luftfahrt Drehkreuz Deutschlands an den alternativen Standorten Sperenberg oder Jüterbog nicht realisiert werden konnte. Von dieser fachlich falschen Entscheidung profitierte München. Da der Standort Schönefeld wegen des Nachtflugverbots auch für den Frachtflugverkehr ungünstige Bedingungen bietet, war auch die Entscheidung des Logistikkonzerns DHL für den Flughafen Halle/Leipzig nahezu programmiert.

a) Die Munitionsaltlasten

Ein Jahr vor der Eröffnung des BER wurde am 29.11.2019 am Flughafen Schönefeld „bei Bauarbeiten eine 250-Kilo-Weltkriegsbombe entdeckt [...] Die Weltkriegsbombe sei bei Bauarbeiten an einem Rollweg entdeckt worden. Danach wurde sofort der Betrieb eingestellt [...]“²³⁰¹

Anlässlich dieses Vorfalls wurde Flughafenchef Lütke Daldrup im BER-Untersuchungsausschuss befragt:

Frank-Christian Hansel (AfD): „Völlig klar. – Ich würde gerne noch mal bei Altlasten bleiben, allerdings nicht die finanziellen, sondern in Bezug auf die Flugsicherheit. Am 29. November 2019 wurde am Flughafen Schönefeld eine 250-kg-Bombe aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden und erfolgreich entschärft. Gab es schon mehrere Bombenfunde auf dem Flughafengelände? Oder grenzen wir die Frage mal ein: Wie viele Bomben und Munitionskörper wurden in Ihrer Zeit als Geschäftsführer geborgen und entschärft? Haben Sie da eine gewisse Vorstellung?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich kann Ihnen das wohl nicht beantworten. Den spektakulären Fall, den Sie ansprechen, kenne ich sehr gut, weil wir da auch den Flugbetrieb natürlich im Blick hatten. Wir haben in Schönefeld eine Altlastensituation, die auf die Henschel-Flugzeugwerke des Zweiten Weltkrieges zurückgeht. In den Flugzeugwerken der Firma Henschel sind bereits Flugzeuge gebaut worden, die sogar schon im Spanischen Bürgerkrieg eingesetzt wurden, also Mitte der Dreißigerjahre. Es gab in dem Bereich auch Arbeitslager, wie wir wissen. Wir lassen gerade unsere Historie in dem Bereich auch wissenschaftlich-historisch aufarbeiten, weil das ein Teil der Geschichte ist, den man nicht negieren darf, und der uns auch immer wieder begegnet. Bei jeder Baumaßnahme, die wir dort durchführen, finden wir zugeschobene Keller und finden wir manchmal auch Bomben. Das war auch ein Gegenstand von Bombardements, weil die Flugzeugproduktion ein militärisches Ziel war.

Das heißt, wir machen immer, wenn wir Baumaßnahmen durchführen, Altlastenerkundungen und finden auch immer was. Aber große Bomben – das ist die einzige, von der ich in meiner Geschäftstätigkeit Kenntnis bekommen habe, aber man hat auch alles möglich anderes während der Zeit gefunden, das weiß ich.“

²³⁰⁰ Ebd. S.59.

²³⁰¹ „taz“ vom 2.12.2019.

Frank-Christian Hansel (AfD): „Hat der Flughafen eine im Land Brandenburg übliche Munitionsfreiheitsbescheinigung? Zur Erklärung: Im Land Brandenburg gibt es nur dann eine Baugenehmigung, wenn eine Munitionsfreiheitsbescheinigung vorliegt.“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das kann ich Ihnen nicht im Detail beantworten. Ich weiß nur, dass wir bei Baumaßnahmen, die wir durchgeführt haben, teilweise mit dieser Thematik noch mal befasst waren. Wahrscheinlich ging es um die Bescheinigung, aber ich kann das nicht im Detail sagen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Wie ist die Versicherungssituation auf dem Flughafen, falls ein Flugzeug durch einen punktuellen Kontakt mit einer Weltkriegsbombe mal – – Wenn da mal was passieren sollte?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das weiß ich im Detail nicht, aber wir haben relativ umfassende Versicherungen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Das ist schön, dass Sie die Thematik der Henschel-Werke angesprochen haben, weil ich hier ein Schreiben vom damaligen Chef der Interflug vom 08.11.88 habe – lange vor unserer Zeit hier in Berlin –, der das katastrophale Ausmaß der Munitionsverseuchung auf dem Flughafen Schönefeld beschreibt. Da wurde im Juni/Juli/August 88 wahnsinnig viel gefunden. Sie sagten selber, da ist latent einiges im Boden. Wie gehen Sie damit um? Was machen Sie mit dieser – –“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Soweit ich mich erinnern kann, haben wir für den neuen BER eine komplette Sondierung durchgeführt. Die Kriegseinwirkungen haben sich im Wesentlichen nicht auf Neubaufeld des BER bezogen, sondern auf die Altbausubstanz in Schönefeld, und zwar den Altbaubestand der Henschel-Werke. Wir machen das nach den Regeln, die es gibt. Wenn es Sondierung erforderlich sind, machen wir die natürlich, wir machen sowieso Altlastensondierungen, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass wir häufig kontaminierte Böden antreffen. Ich weiß aus den Schönefelder Baumaßnahmen, dass ein erheblicher Kostenfaktor immer durch kontaminierte Böden entsteht, und deshalb machen wir umfassende Altlastensondierungen. Wir haben im Bereich der Ramp 2, wo der Bund bauen wird, ein bekanntes Tanklager, das wir sanierungsmäßig zurzeit vorbereiten. Wir sind da in den Themen der Sondierung und Eruiierung der Vergangenheitstatbestände ziemlich intensiv unterwegs, weil wir die Problematik sehr gut kennen.“²³⁰²

Die unklare Antwort des Zeugen auf die Frage nach der Munitionsfreiheitsbescheinigung offenbart, dass die Flughafengesellschaft dieses Thema möglichst unter Verschluss halten möchte und mit der Problematik fahrlässig umgeht.

Auf faktisch jedem Quadratmeter wurde Munition gefunden

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges war die Rüstungsindustrie mit den Henschelwerken in Schönefeld angesiedelt. Damit gab es dort einen konzentrierten Beschuss und

²³⁰² Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 22 f.

Bombardements seitens der Alliierten sowie Flakabwehrstellungen. Seitdem „schlummern“ im Boden dieses Flughafens zehntausende Munitionskörper, so genannte Blindgänger, die jederzeit detonieren könnten. Um diese Altlasten wissend versuchte die staatliche Fluggesellschaft der ehemaligen DDR, Interflug, die Munitionskörper auf dem Flughafen Schönefeld bis Ende der 80-er Jahre zu beräumen. Der damit befasste Stab kam zu dem Schluss, dass in diesem Fall der gesamte Flughafen geschlossen und die Munition Schicht für Schicht vor Ort unschädlich gemacht werden müsste. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt, der Flughafen nicht geschlossen und die Munition nicht beräumt.

Auch nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 und der Liquidation der Interflug wurde der Flughafen weder geschlossen noch die Munition flächendeckend beräumt. Spätestens vor dem Baubeginn des neuen Hauptstadtflughafens hätte dies jedoch geschehen müssen. Das Baurecht des Landes Brandenburg sieht vor, dass jedes Bauvorhaben eine Munitionsfreiheitsbescheinigung benötigt. Ohne Prüfung und gegebenenfalls Beräumung des Geländes wird keine Munitionsfreiheitsbescheinigung und demzufolge auch keine Baugenehmigung erteilt. Folgerichtig wurde auch der Flughafengesellschaft eine Munitionsfreiheitsbescheinigung verweigert.

Welche Belastungen der Standort Schönefeld mitbringt, verdeutlicht ein Schreiben an den Interflug-Generaldirektor vom 8. November 1988.

INTERFLUG
Schutz und Sicherheit

Berlin, den 8.11.1988
1-3/07/gü-si/3020/ /36

Bestätigt:
Dr. Henkes
Generalleutnant

Generaldirektor

Sachstandbericht zum Einsatz des Munitionsbergungsdienstes

Werter Genosse Dr. Henkes!

Auf der Grundlage des von Ihnen und von Genossen Generalleutnant Rausch bestätigten
Maßnahmeplans vom 7.7.1988 werden die Arbeiten des Munitionsbergungsdienstes
planmäßig fortgesetzt.

Die derzeitige Suche nach Munition und Sprengkörpern erfolgt auf der Basis des
Investitionsgeschehens sowie nach Schwerpunkten, die aus der Erkenntnis der
Forschungsarbeit dem Kabinett für Betriebsgeschichte zu Anlagen der ehemaligen Henschel-
Werke sowie der Fliegererprobungsstelle des Reichsministeriums resultieren.

Dabei wird immer deutlicher, dass die generelle Freimachung des Flughafens Berlin-
Schönefeld entsprechend der Vereinbarung vom 2. 5. 1988 zwischen Ihnen und dem
Präsidium der Volkspolizei Berlin nicht durchführbar ist.

Auf faktisch jedem Quadratmeter aufgenommen Boden wird Munition gefunden.

Die Fundraten der letzten Monate:

Juni 1988	113 Granaten 4 Brandbomben 36 Bruchstücke
Juli 1988	1.177 Granaten 5 Brandbomben 524 Bruchstücke
August 1988	2.716 Granaten (beschussfähig) 6 Brandbomben 545 Bruchstücke 7 Handfeuerwaffen
September 1988	173 Granaten 2 Brandbomben 67 Bruchstücke 16 Handfeuerwaffen 2 lange Waffen.....

Auch bei Einsatz weiterer Kräfte und Technik durch den Munitionsbergungsdienst ist der
Flughafen nicht komplett zu beräumen [.....]

Die Verstärkung der Kräfte des Munitionsbergungsdienstes wäre ab 1989 in jedem Fall
erforderlich.

Gez. Günther
Leiter der Arbeitsgruppe

Die gescheiterte Beräumung des hochgradig munitionsbelasteten Flughafens bestätigt außerdem ein Schreiben des staatlichen Munitionsbergungsdienstes an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 12. November 2003:

„Aus der Zahl der bisher gefundenen Kampfmittel auf die Menge noch zu bergender Kampfmittel zu schließen, ist nicht möglich [...]. Auf Grund von Kriegseinwirkungen und der militärischen Nutzung dieser Flächen geht vom Flughafengelände ein allgemein höheres Risiko durch eine mögliche Kampfmittelbelastung aus, als dies landesweit durch das im Land Brandenburg immer und überall vorhandene Grundrisiko anzunehmen ist. Die Ausfertigung von pauschalen Munitionsfreiheitsbescheinigungen für Baugenehmi-gungsverfahren ist daher nicht möglich.“²³⁰³

Während die Experten im Jahr 1988 aufgrund des immensen Ausmaßes der Munitionsbelastung zu der Einschätzung kamen, dass der Flughafen Schönefeld nicht vollständig beräumt werden kann, hat sich die Bergungstechnik mittlerweile so weiterentwickelt, dass der staatliche Munitionsbergungsdienst dies in 2003 durchaus für möglich hält.

„Die aus einem Sachstandsbericht vom 08.11.1988 [Anlage 4] zum Einsatz des Munitionsbergungsdienst zitierte Feststellung, dass der Flughafen nicht komplett von Kampfmitteln zu beräumen ist, kann für das Jahr 2003 nicht angewendet werden. Es ist technisch heute kein Problem, alle Kampfmittel schadlos zu beseitigen.“²³⁰⁴

Naheliegend ist damit die Frage, warum eine Beräumung unterblieb.

„In der aus Anlass des Inkrafttretens der Kampfmittelverordnung vom Ministerium des Innern des Landes Brandenburg am 28.12.1998 herausgegebenen Pressemitteilung [Anlage 5] wird auf die wegen ihres Alters extreme Gefährlichkeit von Fundmunition hingewiesen. Schon bei der geringsten Berührung könnte eine Explosion ausgelöst werden.“²³⁰⁵

Im Rahmen der Beantwortung von zwei Kleinen Anfragen des Abgeordneten Freke Over (PDS) aus dem Jahr 2004 zu militärischen Altlasten 15/11163 und 15/11464 bestätigt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung das Vorhandensein höchstgefährlicher Munition auf dem Flughafen Schönefeld:

„Diese mittlerweile 60 Jahre alte verrottende Munition auf dem Flughafengelände ist sogar so gefährlich, dass immer wieder auf die wegen ihres Alters extreme Gefährlichkeit [...] hingewiesen [wurde bzw. wird]. Schon bei der geringsten Berührung könnte eine Explosion ausgelöst werden. Bei im Erdboden liegender Munition, deren Zündmechanismen also nicht berührt werden können, ist eine Detonation nahezu unwahrscheinlich. Auch die von startenden und landenden Flugzeugen ausgehenden Bodenwellen sind wenig geeignet, die meisten Munitionskörper zur Detonation zu bringen.“²³⁰⁶

²³⁰³ Schreiben des staatlichen Munitionsbergungsdienstes an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 12.11.2003.

²³⁰⁴ Ebd.

²³⁰⁵ Ebd.

²³⁰⁶ Siehe Kleine Anfrage 15/11464.

Auch wenn die Senatsverwaltung bei ihrer Beantwortung bemüht ist, das außerordentlich hohe Sicherheitsrisiko auf dem Flughafen gering erscheinen zu lassen, so kann sie die Gefahr nicht verneinen. Denn die Detonation nur eines verrotteten und hochexplosiven Munitionskörpers durch von startenden und landenden Flugzeugen ausgehenden Bodenwellen zum falschen Zeitpunkt könnte verheerend sein. Daneben kann eine explodierende Bombe mit ihren Splittern einen auf Hunderte Meter entfernten Tank eines startenden Flugzeuges zerfetzen. Weitere Gefahren gehen von der Wucht einer detonierenden Bombe aus, die weitere Munitionskörper ebenfalls zur Detonation bringen kann. Insbesondere steigt die Detonationswahrscheinlichkeit und Selbstauslösung von Munition um ein Beträchtliches durch den Verrottungsprozess. Munitionsexperten warnen davor, dass in Deutschland schon jetzt jährlich Bomben auf diese Weise explodieren.

Während sich die Senatsverwaltung lediglich auf die Flugbetriebsflächen des Flughafens Schönefeld konzentriert, verkennt sie, dass auch von Munition im Umfeld des Tanklagers, das sich auf einer Nichtflugbetriebsfläche befindet, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko ausgeht. In der Antwort auf die siebente Frage wird vor diesem Hintergrund lediglich festgestellt, dass „[...] eine *pauschale* Munitionsfreiheitsbescheinigung für das gesamte Gelände weder erforderlich noch zweckmäßig“ sei.²³⁰⁷

Auch wenn der Träger des Vorhabens, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), bei der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren vom 14. Juni 2002 in einer Stellungnahme darauf hinweist, „dass vor Beginn von Baumaßnahmen die Sondierung und Beseitigung von Rüstungsaltslasten durch den staatlichen Munitionsbergungsdienst erfolgt sein würde“²³⁰⁸, ist dies offenbar nur punktuell geschehen oder findet nur in Ausnahmefällen statt, da der Senat eine *pauschale* Munitionsfreiheitsbescheinigung für das gesamte Gelände „weder erforderlich noch zweckmäßig“ erachtet.

In einer Antwort auf eine Anfrage des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD) vom März 2021 widerspricht der Senat jedoch seiner Aussage von 2004:

Zu 4. und 5. „Der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Zentraldienstes der Polizei des Landes Brandenburg hat mit Stellungnahme vom 11.05.2012 die Kampfmittelfreiheit des Flughafengeländes und die Erfüllung der entsprechenden Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses bescheinigt. Der Senat schätzt das Risiko einer Selbstdetonation daher als sehr gering ein.“²³⁰⁹

Es stellt sich einerseits die Frage, warum der Senat das Risiko einer Selbstdetonation für geringhält, wenn das Flughafengelände von Kampfmitteln angeblich geräumt wurde. Andererseits ist das Vorliegen einer **belastbaren** Kampfmittelfreiheitsbescheinigung statt wie vorgeschrieben vor Baubeginn in 2006 kurz vor der avisierten Eröffnung des Flughafens BER in 2012 fragwürdig.

²³⁰⁷ Siehe Kleine Anfrage 15/11163.

²³⁰⁸ Siehe Stellungnahme. Ergebnis der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren vom Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen, S. 346.

²³⁰⁹ Antwort auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27033 vom 15. März 2021 über Wie bombensicher ist der Flughafen BER?

Auf die Frage des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD), ob die Bauherrin und heutige Betreibergesellschaft des BER, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Dokumentationen oder Gutachten über die Kampfmittelsituation auf dem Flughafenareal habe oder kenne, antwortet der Senat:

Zu 1.: „Die FBB hat keine diesbezügliche Dokumentation erstellt. In den Jahren 2005 bis ca. 2007 sind im Vorfeld der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ umfangreiche Vorsondierungen durchgeführt worden, im Zuge derer auf der gesamten Flughafenfläche alle aufgefundenen Kampfmittel beseitigt worden sind.“²³¹⁰

Das nicht Vorhandensein einer Dokumentation oder eines Gutachtens für das gesamte Flughafengelände und die bloße Vorsondierung bei den unmittelbaren Baumaßnahmen bedeutet, dass lediglich punktuell beräumt wurde. Denn nur eine gutachterliche Kartierung der Munitionsaltlasten ermöglicht eine vollständige Beräumung. Dementsprechend wurde lediglich die während der Baumaßnahmen gefundene Munition beseitigt. Diese Tatsache bestätigt der Fund der eingangs erwähnten 250-Kilo-Weltkriegsbombe im Jahr 2019 an einem Rollweg.

Der Single-Airport BER birgt mit seinen Munitionsaltlasten ein erhöhtes Risiko für eine menschliche Tragödie, eine zeitweise Schließung und damit einen Stillstand des gesamten Luftverkehrs in der Metropolregion Berlin Brandenburg.

Schäden aus Munitionsdetonationen sind kein Bestandteil der Versicherungsverträge

Neben diesen massiven Folgen eines Ernstfalls wiegt auch die wirtschaftliche Komponente für die Berliner Flughafengesellschaft und die Eigentümer der Flughafen Grundstücke schwer. Denn laut Antwort auf die Schriftliche Anfrage besteht ein „besonders hohes wirtschaftliches Risiko, da die möglichen Schäden aus Munitionsdetonationen kein Bestandteil der Versicherungsverträge sind.“²³¹¹

Das bestätigt auch die bereits oben zitierte Schriftliche Anfrage von Frank-Christian Hansel (AfD): Frage 6. Wie ist die Flughafengesellschaft versicherungsseitig abgesichert, falls Flugzeuge und Passagiere durch explodierende Sprengkörper zu Schaden kommen?

Zu 6.: „Die FBB verfügt über eine Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden, die auch Schäden im Rahmen der Kampfmittelberäumung (Sondieren, Freilegen, Kenntlichmachung, Bergung, Aufbewahrung) abdeckt. Nicht versicherbar ist ein etwaiger Schaden durch eine nicht entdeckte Kriegsbombe, falls diese detonieren würde. Für explodierende Sprengkörper im Kontext von Terroranschlägen hat die FBB eine Terror-Haftpflichtversicherung (Personen- und Sachschäden Dritter) und eine Terror Sachversicherung (Sachschäden am FBB Eigentum) abgeschlossen.“²³¹²

²³¹⁰ A n t w o r t auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27033 vom 15. März 2021 über Wie bombensicher ist der Flughafen BER?

²³¹¹ Ebd.

²³¹² A n t w o r t auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27033 vom 15. März 2021 über Wie bombensicher ist der Flughafen BER?

Bemerkenswert ist, dass der Flughafen Schönefeld planungsrechtlich an diesem Standort nur auf einer fiktiven Genehmigung nach § 71 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)²³¹³ beruht, also ohne Planfeststellungsverfahren, und das auf diesem ehemaligen Rüstungsstandort. Es fand zwar ein Planfeststellungsverfahren zum sogenannten „Ausbau“ des BER statt, aber die Munitionslasten wurden entsprechend des Planfeststellungsverfahrens im Prinzip ausgeklammert und nicht systematisch beräumt.

b) Das Grundwasserproblem

Immer wieder traten Vorfälle am Flughafen BER auf, die mit dem Thema Wasser verbunden waren bzw. sind, obwohl die Niederschläge in dieser Region in den letzten zehn Jahren gering waren. Im 2. Untersuchungsausschuss BER wurden daher die in unterschiedlichen Facetten auftretenden Wasserprobleme mehrfach angesprochen. Hierzu gehörte der Wassereinbruch in den Kabelschächten an der südlichen Start- und Landebahn.

Nach den Erkenntnissen des Zeugen Marks stellte „mit Sicherheit ein Planungsfehler der Ursprungsplanung aus dem Jahr 2005“ die entscheidende Ursache für den Wassereinbruch dar. Laut Marks seien in dieser Planung die Entwässerungsschächte „weggespart“ worden. In seiner Aussage macht der Zeuge auch auf eine Fehleinschätzung der Planung in Bezug auf die Notwendigkeit einer Entwässerung aufmerksam.²³¹⁴

Zeuge Jörg Marks: Das war genau diese Thematik, wo damals zum Beispiel auch der Tunnel weggespart wurde usw., hat man das aus meiner Sicht, nach dem, wie ich jetzt recherchiert habe, auch weggespart und hat gesagt: Wir haben bis zu 20, 30 Meter vom Erdreich neu aufgeschichtet, und das ist so viel märkischer Sand. Das Grundwasser geht so weit runter, dass diese Schächte nicht vom Grundwasser betroffen sind.“²³¹⁵

Auch bei der Befragung des Zeugen Mühlenfeld als Vorgänger des gegenwärtigen Geschäftsführers der Flughafengesellschaft FBB, Lütke Daldrup, spielte die Grundwasserproblematik eine Rolle:

Christian Gräff (CDU): „Sind Ihnen Probleme mit dem Grundwasser am BER bekannt?“

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Ich hatte vorhin schon erwähnt: Die Schächte sind mir allgemein bekannt gewesen. Im Jahr 2016 ist das bekannt geworden, dass die Schächte, die für die Stromanlage dort existieren an der Südbahn, volllaufen, und deshalb waren Maßnahmen dagegen notwendig, aber nicht kurzfristig, weil es keine Sorge gab, dass kurzfristig dadurch Kurzschlüsse entstehen. Das sollte im Rahmen der Masterplanung bis 2023 geändert werden.“

²³¹³ § 71 LuftVG – Genehmigungsfiktion für Flugplätze(1) ¹Ein bis zum 2. Oktober 1990 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet (Beitrittsgebiet) angelegter Flugplatz, der am 1. März 1999 noch betrieben wird, gilt im Sinne der §§ 6 bis 10 als genehmigt und, wenn er der Planfeststellung bedarf, als im Plan festgestellt. ²Dies gilt nicht, wenn seit dem 3. Oktober 1990 für den Flugplatz eine Genehmigung oder eine Änderungsgenehmigung nach § 6 erteilt oder eine erteilte Genehmigung oder Änderungsgenehmigung bestandskräftig zurückgenommen oder widerrufen worden.

²³¹⁴ Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin – 18. Wahlperiode, S. 91.

²³¹⁵ Ebd., S. 91.

Christian Gräff (CDU): „Vielen Dank! – Das meine ich aber explizit nicht, sondern dass der Grundwasserspiegel auf dem Gelände insgesamt steigt und damit sozusagen alle Bauten, nicht nur diese Kabelschächte, betroffen sein könnten. Ist Ihnen davon etwas bekannt?“

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Mir ist bekannt gewesen, dass der Grundwasserspiegel gestiegen ist und dass man deshalb zusätzliche Pumpen einsetzen müsse – in der Zukunft –, um den Grundwasserspiegel ausreichend niedrig zu halten. Das war der damalige Stand.“²³¹⁶

Seit der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren im Jahr 2001, spätestens aber mit dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 muss der Flughafengesellschaft bekannt gewesen sein, dass der BER-Standort in Bezug auf das Grundwasser einige Besonderheiten aufweist.

Die Bedenken der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss

Die im folgenden zitierten Auflagen der Planfeststellungsbehörde belegen, dass die Behörde dem Vorhabenträger gegenüber mit Skepsis begegnete und Unsicherheiten sah, die mit der Einstellung der Versickerung des Niederschlagswassers verbunden sein könnten. Als Konsequenz hätte das Niederschlagswasser entgegen dem Planfeststellungsbeschluss über die Vorflut abgeleitet werden müssen, wodurch es zum befürchteten Absinken des Grundwassers kommen würde. Das sollte verhindert werden. Nach dieser Argumentation wäre ein hoher Grundwasserspiegel einerseits ökologisch begrüßenswert, andererseits aber für den Bau und den Flughafenbetrieb nicht zuträglich.

- „14. Bei der Ausführungsplanung zur Erweiterung des Rotbergbeckens ist eine ggf. erforderliche Schadstoffsanierungsmaßnahme für den Bereich des bestehenden Rotbergbeckens entsprechend dem Vorschlag der mit Vertretern des Landkreises Dahme-Spreewald, des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (MLUR) sowie des Märkischen Abwasser- und Wasserzweckverbandes (MAVV) besetzten Projektgruppe zum Vollzug der Haftungsfreistellung zu berücksichtigen. Für den Fall, dass die geplante Erweiterung des Rotbergbeckens wegen der Schadstoffbelastung in der vorgesehenen Weise nicht möglich ist, wird den Trägern des Vorhabens aufgegeben, geänderte Pläne zur anderweitigen Schaffung entsprechenden Retentionsraums für die Flughafenentwässerung vorzulegen.“²³¹⁷
- „4) Sollte die angestrebte Versickerungsleistung nicht erreicht werden, bleibt es vorbehalten, unter Berücksichtigung der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse der angrenzenden Bereiche die nachträgliche Errichtung von weiteren Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeiten zu fordern.“²³¹⁸

²³¹⁶ Christian Gräff (CDU) und Zeugin Dr. Karsten Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/08, S. 58 f.

²³¹⁷ Siehe Planfeststellungsbeschluss Teil A - Verfügung Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld 44/1-6441/1/101, S. 135.

²³¹⁸ A. a. O., S. 142.

- „3) In der Untersuchung zum Hochgrundwasserfall wurden maximal zulässige Grundwasserstände für Kontrollpegel im Bereich der Ortschaft Rotberg ausgewiesen. Diese sind mit den Ergebnissen der verifizierten Modellrechnungen und eingemessener Sohlhöhen anstehender Bebauung zu überprüfen und ggf. anzupassen. Bei Erreichen bzw. Überschreitung dieser Grenzwerte ist die Versickerung einzustellen und das anfallende Wasser aus der Bauwasserhaltung bzw. aus dem Niederschlag über die Vorflut abzuleiten.“²³¹⁹
- „10) Die Wassermengen, die nicht zur Versickerung gebracht werden können, dürfen solange in die Oberflächengewässer eingeleitet werden, wie eine freie Vorflut gewährleistet werden kann.“²³²⁰

„Grundwasser dicht unter dem Erdboden angetroffen“

Bekannt war dieses Problem bereits 1993, als die Arup-GmbH im Auftrag der Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg mbH (LEG Brandenburg) für den damaligen Landkreis Königs Wusterhausen eine „Wassererschließungsstudie Flughafen Berlin Schönefeld“ erstellte: eine Teilleistung von sechs Gutachten, die sich mit dem (Zwischen-)Ausbau von Schönefeld für jährlich acht bzw. 13 Millionen Passagiere in diesen beiden Szenarien befasste.²³²¹ Dort wird festgestellt, dass „die versiegelte Fläche im Untersuchungsgebiet von circa 3,2 % auf circa 11,5 % stark [erhöht wird]. Diese Erhöhung wird merkliche Auswirkungen auf das Gleichgewicht von einfließendem und abfließendem Wasser in der Gegend haben, wodurch die Grundwasserspiegel wahrscheinlich beeinflusst werden.“²³²²

Die Planungen für den BER samt Masterplan sehen allerdings eine Versiegelung der fünffachen Fläche und eine Abfertigung von jährlich 50 Millionen Passagieren vor. Legt man die Annahmen des Gutachtens zugrunde, ist dementsprechend mit einer massiven Beeinflussung der Grundwassersituation zu rechnen.

In der Arup-Studie wird zudem hervorgehoben, dass „während der verschiedenen Baugrunduntersuchungen [...] das Grundwasser dicht unter dem Erdboden [innerhalb von 2 m] am westlichen Ende der Hauptlandebahn angetroffen [wurde].“²³²³ Diese damalige Hauptlandebahn ist die heutige Nordbahn. Bei dem geplanten Neubauvolumen wird es zu „einer beträchtlichen Senkung des Grundwasserspiegels kommen, wenn keine Anstrengungen zur Grundwasseranreicherung unternommen werden. Durch das Wachstum der Orte in der weiteren Umgebung des Untersuchungsgebietes wird diese Situation weiter verschärft.“²³²⁴

²³¹⁹ A. a. O., S. 160.

²³²⁰ A. a. O., S. 170.

²³²¹ Zwischenausbau per Definition nur im Sinne von „Übergangsweise“, weil damals schon klar war, dass es viel geeignetere BBI-Standorte als Schönefeld gibt.

²³²² S. 19, Das hier ausgewertete (Teil)Gutachten der Arup-GmbH, wurde im Frühjahr 1994 im Rahmen der Präsentation des „Regionalen Strukturkonzeptes Umland Flughafen Schönefeld“ durch den damaligen Landrat Linke in Königs Wusterhausen der Öffentlichkeit vorgestellt.

²³²³ A. a. O., S. 18.

²³²⁴ A. a. O., S. 20.

Unter Punkt 6.3 Schlussfolgerungen wird warnend hervorgehoben, dass geeignete Standorte/Flächen für die Grundwasseranreicherung genutzt werden müssen, „in denen der Grundwasserspiegel relativ tief liegt und der Boden ausreichend durchlässig ist, wie z. B. der 1.100 m lange sandige Abschnitt direkt südlich von Diepensee.“²³²⁵

Der Hydrogeologe Prof. Heinz Hötzl von der Universität Karlsruhe hat mit seinem Büro Hydrosond die hydrogeologische Situation sehr umfassend untersucht. Kapitel 3.5 seiner gutachterlichen Stellungnahme zu den Themenbereichen: Grund- und Trinkwasser, Altlasten im Planfeststellungsbeschluss, Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 Az.:44/1-6441/17101 beschreibt die Gefahren eines fehlerhaften „Grundwasser-management“ bezogen auf Grundwasserabsenkungen sehr eindringlich und betont die Gefahren von bauegefährdenden und bauwerksschädigenden Setzungen des Bodens im Gebiet des Flughafens BER und seines Umlands. (siehe Anhang, S. 67 ff.)

Salzwasseraufstieg

Das hydrogeologische Gutachten hebt zudem eine weitere Problematik des Standortes Schönefeld hervor. Gemeint ist eine hier vorkommende geologische Rinne im Untergrund, die eine Trennung von salzigem Tiefengrundwasser und flachem Süßwasser bei Druckentlastung (z. B. bei Entnahmen durch eine Bauwasserhaltung) nicht wie andernorts gewährleistet. Als Folge steigen die salinen Tiefenwässer auf und versalzen das Grundwasser irreversibel. Damit drohen negative Folgen für Teile des Berliner Trinkwassersystems. (s. Anhang S. 68 ff)

Der Flughafen – vertreten durch Herrn Dr. Kaden – erwidert auf die Einwendungen eines Gutachters zur Gefahr des Salzwasseraufstiegs in einem Erörterungstermin im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren (Protokoll vom 31.05.2001, S. 10):

„Herr Dr. Kaden führt aus, dass die Darstellung von Redner 276 korrekt ist und der im Band E 10 zur Grundwasserhaltung entspricht. Wegen der potentiellen Gefährdung durch den Salzwasseraufstieg wurde die Förderkapazität des Wasserwerks Eichwalde reduziert.“

Bei dieser Planfeststellungsanhörung am 31. Mai 2001 war Prof. Hötzl anwesend. Er prognostizierte zusammenfassend, dass man an diesem Standort keinen Flughafen bauen kann. Auf die Frage der Planfeststellungsbehörde, warum er zu dem Schluss komme, stellte er abschließend fest:

„Das Projekt wird auf einer Wasserscheide errichtet. Zu diesem problematischen Standort, dem Bau, wünsche ich viel Vergnügen.“²³²⁶

²³²⁵ Ebd.

²³²⁶ Gedächtnisprotokoll Ferdi Breidbach, zu diesem Zeitpunkt Vorsitzender des BVBB.

„Ich weiß, dass wir relativ komplizierte hydrologische Verhältnisse haben“

Die komplizierte hydrogeologische Situation in der Flughafenregion sprach der Abgeordnete Frank-Christian Hansel (AfD) bei der Befragung des **Zeugen Dr. Engelbert Lütke Daldrup** am 19. Februar 2021 an:

Frank-Christian Hansel (AfD): „Das ist auch der Stand, den wir kennen. – Auf eine schriftliche Anfrage vom 12.12.18 wurde mir gegenüber geantwortet, dass der Grundwasserspiegel um 1,12 Meter gestiegen sei, aber man wisse noch nicht, warum das geschah. Ist nun die Ursache hierfür bekannt und liegt eine abschließende Antwort vor?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das kann ich Ihnen nicht beantworten.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Mhm. – Der Zeuge Dr. Mühlenfeld hat in der Anhörung in der achten Sitzung am 25. Januar 2019 ausgesagt, dass der Grundwasserspiegel gestiegen ist und noch in seiner Zeit als Geschäftsführer zusätzliche Pumpen geplant waren. Wissen Sie, wie viele zusätzliche Pumpen nun zur Absenkung des Grundwasserspiegels eingesetzt wurden, und wie viele Pumpen waren vorher in Betrieb?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das kann ich Ihnen nicht beantworten, aber meine Mitarbeiter wissen das bestimmt.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Nein, ist klar. Ich will Sie da auch nicht festlegen auf eine Geschichte. – Ist Ihnen bekannt, dass die Versickerungskapazität für das Flughafengelände nur sehr gering oder teilweise gar nicht vorhanden ist?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich weiß, dass wir relativ komplizierte hydrologische Verhältnisse haben, wir auch in der Vergangenheit viel investiert haben in die Vorflutableitsystematik, Entwässerungssystematik, wir das auch permanent tun. Wir bauen zurzeit zwei Vorfelder – das Vorfeld E und das Vorfeld A, die sind weitgehend fertig gestellt. In dem Zug sind erhebliche Versickerungsinvestitionen am Südrand des Flughafens getroffen worden, und wir werden, wenn wir im Norden weiter ausbauen, vor allem wenn der Bund dort seinen Regierungsflughafen errichtet, auch weitere erhebliche Investitionen in die Wassertechnik machen müssen. Insofern ist es für uns ein großes relevantes Thema, nur ich habe nicht alle technischen Details präsent.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Dann würde ich noch gerne wissen: Warum ist am Westende der Südbahn schweres Gerät wie Bagger etc. aufgefahren, zumindest nach mir vorliegenden Fotos vom 20. Oktober 2020. Zu sehen sind auf diesen Fotos 20 bis 30 sehr lange fränkische Sickerrohre als Drainagesysteme der Firma mit der Farbe Grün und Schwarz?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich weiß nicht, was das konkret ist. Keine Ahnung! Aber wir haben südlich der Südbahn, an der südlichen Grenze des Flughafens, große Versickerungseinrichtungen traditionell immer schon gehabt, mit der Erstinvestition BER, und haben diese Versickerungsflächen ausgebaut, weil wir für das

Vorfeld E weitere etwa zwölf Flugzeugabstellpositionen geschaffen haben, inklusive zwei großen Schneesäumdeponien, die wir gerade mal gebracht haben. – Gut das wir sie hatten. Wir hatten zum ersten Mal wieder richtig Schnee seit Jahren. Da kommen Mengen zusammen mit den 350 ha, den Schnee zusammenschieben. – Wir haben deshalb große Versickerungsinvestitionen getätigt. Das haben Sie wahrscheinlich dort vor Ort beobachtet.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Ich frage mal konkret: Haben diese Drainagesysteme die Aufgabe, das sich permanent stauende Schichtwasser, auch schwebendes Grundwasser genannt, von der Südbahn abzuführen, weil sonst die Südbahn möglicherweise gar nicht genutzt werden könnte?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Das kann ich Ihnen nicht im Detail beantworten. Ich glaube aber, dass Sie das überinterpretieren. Das Wasser wird auf der Bahn nicht stehen, das glaube ich nicht.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Mir liegt ein Protokoll vom 31.05.2001 von einem Erörterungstermin im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren vor, wonach der Flughafen, vertreten durch Herrn Dr. Kaden, auf die Einwendungen eines Gutachters zur Gefahr des Salzwasseraufstiegs auf S. 10 erwidert – ich zitiere:

Herr Dr. Kaden führt aus, dass die Darstellungen von Redner 276 korrekt ist und der im Band E 10 zur Grundwasserhaltung entspricht. Wegen der potenziellen Gefährdung durch den Salzwasseraufstieg wurde die Förderkapazität des Wasserwerks Eichwalde reduziert.

Zitat Ende. – Haben Sie bzw. die FBB neue Erkenntnisse zum Problem des Salzwasseraufstiegs, was für die Region ja keine guten Folgen hätte?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Also, was Sie heute hier vortragen, höre ich wirklich zum allerersten Mal. Von Salzwasseraufstieg habe ich noch nie etwas gehört am BER. Wir haben schon die dollsten Probleme gehabt, das ist mir nicht bekannt. Also, ich habe keine Kenntnis.“²³²⁷

²³²⁷ Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 24 f.

II. Berlin: Hauptstadt der Billigfliegerei

„Der BER wird nicht nur den großen europäischen Drehkreuzen Konkurrenz machen, sondern sie auch ablösen“²³²⁸.

Prof. Dr. Rainer Schwarz (Sprecher der Geschäftsführung der FBS
von Juni 2006 bis Juni 2013; Vertrag bis 31.05.2016)

a) Von sechs Start- und Landebahnen auf zwei

Es gibt drei Phasen der Pleiten-, Pech- und Pannengeschichte des BER:

- die **16jährige** Planungsphase des Projektes bis zum Baubeginn am falschen Standort 2006
- die **14jährige** Bauzeit bis zum Eröffnungstermin Oktober 2020
- die operative Phase im Zuge der Inbetriebnahme unter Corona-Lockdown Bedingungen.

In die erste Phase fielen:

- die falsche Standortentscheidung für den nun quasi innerstädtischen bzw. stadtnahen Standort Schönefeld,
- der Verlust eines internationalen Frachtdrehkreuzes,
- der Verlust der Drehkreuzperspektive (Hub),
- die Schließung des Flughafens Tempelhof (THF).

In die zweite Phase fielen:

- die politisch motivierte Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) entgegen dem Volksentscheid und der damit verbundenen Reduzierung von sechs auf zwei Start- und Landebahnen,
- die Festlegung auf nur einen Verkehrsflughafen in der Region Berlin/Brandenburg im Gemeinsamen Landesentwicklungsplan²³²⁹,
- die Strategie der sogenannten Low-Cost-Carrier (Billigairlines) mit der Restriktion künftigen Zuwachses für Umsteige-, Langstrecken- und Frachtverkehre,
- die Umsetzung des Masterplans als dauerhaftes Notstandsmanagement infolge permanenter Kapazitätsengpässe nach Corona.

Die dritte Phase ist gekennzeichnet von:

- der Inbetriebnahme und Eröffnung des extrem kostenintensiven BER, der mit Billigfliegern nicht rentabel betreibbar sein wird. Der folgende Exkurs zeigt eine weitere Besonderheit im Luftverkehr der Hauptstadtregion auf. Im Flugaufkommen ist der Anteil an Kurzstrecken- und Inlandsflügen sehr hoch, während Langstreckenflüge nur eine untergeordnete Rolle spielen.

²³²⁸ „Handelsblatt“ vom 03.02.2011.

²³²⁹ Vgl. LEP FS in der Fassung vom 30.05.2006.

b) Exkurs: Analyse des Sommerflugplans 2019

Um das Flugaufkommen ein Jahr vor der Eröffnung des BER beurteilen zu können, haben wir den Sommerflugplan bezogen auf Abflüge an drei Tagen analysiert. Ziel war es, den Anteil der Inlandsflüge und der Kurstreckenflüge für Tegel TXL und Schönefeld SXF sowie insgesamt für Berlin zu quantifizieren. Vor dem Hintergrund der Eröffnung des Hauptstadtflughafens war es wichtig einzuschätzen, welchen Anteil der Kurstrecken- und der Inlandsflugverkehr aufweisen. Beispielhaft wurde dazu Tegel an zwei Tagen ausgewertet: jeweils für Dienstag den 13. August und für Dienstag den 20. August. Am 27. August erfolgte dann u.a. die komplette Analyse für Schönefeld.

Die Langstreckenflüge waren bei dieser Fragestellung zu vernachlässigen. Im Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft FBB von 2018 wird dazu festgestellt: „Fast 35 Mio. Passagiere ab Berlin: 202 Ziele, 59 Länder und 90 Fluggesellschaften“. Unter der Überschrift „Destinations im Jahr 2018“ wird dargestellt, dass es nur sieben interkontinentale Flugziele gibt, die meist auch nicht täglich angefliegen werden, da diese oftmals nur ein- oder zweimal pro Woche frequentiert werden.

Demnach haben die interkontinentalen Flugziele einen nominalen Anteil von nur 3,4 Prozent, d. h. die Anzahl der **Langstreckenflüge** dürfte gemessen an den Gesamtflügen real unter einem Prozent liegen.²³³⁰

Mittelstreckenflüge sind per Definition Flüge, die mindestens 3.500 km betragen. Mittelstreckenziele gibt es laut Geschäftsbericht von 2018 bei insgesamt 202 Flugzielen nur 80. Das entspricht einem Anteil von 40 Prozent an Mittelstreckenzielen inklusive Interkontinentalzielen. Jedoch hat diese Feststellung keine Aussagekraft, da manche Mittelstreckenziele – wie bei den Interkontinentalflugzielen – nur ein- oder zweimal pro Woche angefliegen werden, London dagegen 17 und München 23 Mal pro Tag.

Kurstreckenflüge werden nach zwei Definitionen eingestuft. Einerseits gelten Flüge als Kurzstrecke bis zu 1.500 km. Andererseits legt eine zweite Definition die Zeit bis zu zwei Stunden bzw. bis zu 1.000 km zugrunde. Um eine nicht so „strenge“ Definition als Bewertungsmaßstab für den BER zugrunde zu legen, wurde hier zunächst der zweite Ansatz gewählt.

Im Ergebnis wurde ermittelt: In Berlin gab es insgesamt 345 Abflüge, davon 243 vom Flughafen Berlin-Tegel und 102 von Berlin-Schönefeld.

Inlandsflüge

1. Es gab 93 Inlandsflüge in Tegel, was einem Anteil von 38 Prozent entspricht.
2. Zum anderen fanden Inlandsflüge in Schönefeld mit nur einem einzigen so gut wie nicht statt.

²³³⁰ Vgl. FBB-Geschäftsbericht (2018), S. 11 und 20 f.

Kurzstreckenflüge

1. Tegel hatte ebenfalls 93 Kurzstreckenflüge (ohne Inland) zu verzeichnen, so dass die insgesamt 186 Kurzstreckenflüge in Tegel einen Anteil von 76 Prozent aufweisen.
2. Schönefeld hatte von 102 nur 45 Kurzstreckenflüge (inklusive 1 Inlandsflug), so dass deren Anteil 44 Prozent beträgt.

Insgesamt ergibt sich damit ein klares Bild für die **Berliner Kurzstreckenabflüge**. Werden die Abflüge von Tegel mit denen von Schönefeld summiert, ergaben sich 231 Kurzstreckenflüge. Gemessen an den Gesamtabflügen war das ein Anteil von 67 Prozent.

Kommt die zweite Definition für Kurzstrecken zur Anwendung, konnten weitere 23 Flüge ermittelt werden, die zusätzlich als Kurzstrecke einzustufen sind. Damit erhöht sich der Anteil der Kurzstreckenflüge auf 73 Prozent an den besagten Dienstagen im Sommerflugplan. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass viele Flugziele bis 1.500 km nicht täglich angefliegen werden.

Dieser sehr hohe Anteil in Relation zu dem sehr geringen Langstreckenanteil impliziert, dass der Anteil der Umsteiger ebenfalls sehr gering ist. Die Kurzstreckenpassagiere fliegen entweder direkt zum Ziel oder speisen als Umsteiger andere Drehkreuze, etwa den Flughafen Frankfurt/Main. Als Folge wird am Standort Berlin viel zu wenig Geld verdient. Dabei handelt es sich um ein Problem, das keineswegs neu ist.

c) Exkurs: „BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal“ als frühe Warnung

Bereits der Abgeordnete Martin Delius hat in seinem Sondervotum zum Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses zum BER auf das Buch „BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal“ hingewiesen. In dem 2009 erschienenen Buch hatte der Autor, Dr. Frank Welskop, bereits damals ein desaströses Bild der finanziellen Risiken des damals noch als BBI bezeichneten Flughafenprojekts gezeichnet.

Aus dem Sondervotum des Abgeordneten Delius:

„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.“²³³¹

Dr. Welskop zog bereits 2009 das Fazit:

„Der unrentable Flugbetrieb mit seinem ursprünglich fragmentierten Flughafensystem auf drei Flughäfen wird nun in dramatischer Weise durch einen wirtschaftlich perforierten Flugbetrieb auf dem BBI substituiert. Ob Krise oder nicht: Die Schwerkraft des Schuldendienstes würde den BBI in tiefrote Zahlen reißen! Erst recht in der Krise, wenn der jährliche Schuldendienst bzw. die Rückstellungen für die beiden Kredite

²³³¹ Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 1140, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, S. 88.

höher sind als der schrumpfende Umsatz! Diese Situation ist dann erst recht nicht mehr in einem Businessplan darstellbar. Das gleiche gilt für den Gebührenrahmen: die Gebühren für die Airlines müssten so exorbitant hoch sein, dass die Airlines früher oder später abwandern würden. Wenn trotz Krise kein Schrumpfen, sondern eine Stagnation der Umsätze bis zur Eröffnung des BBI unterstellt wird, ergäbe sich folgende Gebühr für den Großflughafen, um die Lücke für einen dann nicht mehr defizitären Flugbetrieb zu schließen:

Bei Stagnation pegelt sich der Umsatz auf 250 Mio. Euro ein, der mit ca. 21 Mio. Passagieren realisiert wird. Da der Umsatz nur unwesentlich höher ist als der Schuldendienst bzw. die Rückstellungen für diesen, müssten die oben geschätzten Verluste in Höhe von 200 Mio. Euro und der Schuldendienst mit 226 Mio. Euro jährlich über die zu erhebenden Flughafenentgelte ausgeglichen werden.“²³³²

Dr. Welskop stellte in seinem Buch fest, dass die seinerzeit ermittelten Verluste in Höhe von 200 Millionen Euro und der Schuldendienst mit 226 Millionen Euro durch die Flughafengebühr gedeckt hätte werden müssen.

Diese 426 Millionen Euro müssten dann auf die damaligen 21 Millionen Passagiere umgelegt werden. Das entspräche in etwa einem durchschnittlichen Betrag von 20, 30 Euro pro Passagier, zuzüglich des Betrages der bisherigen nicht auskömmlichen Aviation-Einnahmen in Höhe von 10 Euro, die bisher über Entgelte eingenommen wurden.²³³³ „Damit tendiert der erforderliche Wert des durchschnittlichen Flughafenentgeltes auf über 30 Euro pro Passagier“²³³⁴, so die Schlussfolgerung von Dr. Welskop.

Seit dieser Analyse aus dem Jahr 2009 setzte sich das Wachstum im Billigfliegersegment (Low-Cost-Carrier/LCC) sogar bis 2018/19 fort und hatte nicht nur direkte Folgen auf die Umsätze der Flughafengesellschaft. Die Billigflieger belegen auch eine hohe Zahl von Slots. Die Slotrechte sind obendrein auch noch „in Stein gemeißelt“, wenn die entsprechende Airline diese zumindest bis zu 80 Prozent ausschöpft. Selbst nach der Corona-Situation werden diese erhalten bleiben und es wird keine wesentliche Umverteilung dieser Slots stattfinden.

Zudem führte das ungebremste Wachstum im Billigfliegersegment zu einer systemischen Kapazitätskrise bei der Passagierabfertigung. Zwangsläufig musste ein sogenannter Masterplan aufgelegt und permanent angepasst werden, um das Passagierwachstum aufzufangen.

Berlin als „Pionier im Low-Cost-Verkehr“

Auch die Befragung des **Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup** hatte das Thema Billigflieger (Low-Cost-Carrier) zum Thema. Auf die strategische Fragestellung des MdA Frank-Christian Hansel (AfD) zur künftigen Bedeutung des Flughafens Berlin-Tegel antwortet der Zeuge wie folgt:

²³³² Welskop, Frank. BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Homilius-Verlag Berlin 2009, S. 120.

²³³³ Allerdings gemindert um die Non-Aviationeinnahmen um ca. 2 Euro, also um ca. 15 Prozent von 12 Euro Umsatz pro Passagier.

²³³⁴ Welskop, Frank. BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Homilius-Verlag Berlin 2009, S. 120.

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich glaube, der Kontext dieser ganzen Debatte greift viel weiter. Als der Flughafen seine Planung erarbeitet hat – das ist ja fast 20 Jahre schon zurückliegenden; das war in der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre –, hatten wir ein Fluggastaufkommen in Berlin von – ich habe die Zahlen nicht genau präsent – etwa 10 Millionen Passagieren. Als der Flughafen dann seine Baustelle begonnen hatte, war das Fluggastaufkommen schon erheblich gestiegen, aber noch weit unter den Werten, die wir heute haben. Das heißt, wir haben einen längeren Prozess, über 20 Jahre, in Berlin erlebt, wo das Fluggastaufkommen in dieser Stadt, in dieser Region etwa doppelt so schnell gestiegen ist wie in allen anderen Standorten im Schnitt in Deutschland. Dadurch ist auch nur zu erklären, dass wir von 10 Millionen binnen 20 Jahren auf etwa 33 Millionen Passagieren im letzten Jahr wachsen konnten. Das hat sehr viel damit zu tun gehabt, dass auch andere Flugdienstleistungsanbieter auf den Markt gedrängt sind. Berlin ist ein gewisser Pionier im Low-Cost-Verkehr gewesen. Ich glaube, schon 2003 hat Easyjet seine Operation in Schönefeld aufgenommen. Damals hatte Schönefeld zwei, drei Millionen Passagiere. Mittlerweile hat Schönefeld fast 13 Millionen Passagiere mit zwei großen Kunden – Easyjet und Ryanair – mit jeweils über 5 Millionen Passagieren.

Das heißt, wir haben eine völlige Veränderung der Angebotsinfrastruktur gehabt. Und in dieser kontextuellen Situation war es immer evident – schon seit einigen Jahren aus meiner Sicht –, dass wir eine Masterplanung für die Weiterentwicklung der Fluggastentwicklung am BER brauchten. Ich kann aus eigener Erinnerung nur sagen, dass ich dieses Thema schon zu Beginn meiner Tätigkeit in den Aufsichtsgremien angesprochen habe und ich es richtig fand, dass der Masterplan – neu – 2016 von Geschäftsführung Mühlenfeld beauftragt worden ist. Und ich habe diesen Prozess weiterbetrieben, weil ich schon lange wusste – auch als Zeitungsleser –, dass die Flughafenentwicklung Berlins eine strategische Orientierung braucht. Das hängt vielleicht auch ein bisschen mit meiner persönlichen Vorprägung zusammen. Sie wissen, ich bin Stadtplaner, Stadtentwickler von Hause aus, von der Ausbildung her und habe natürlich aus dem Grunde auch ein besonderes Verständnis vielleicht für die strategischen Leitlinien, die man braucht, um sinnvoll räumliche Entwicklungsprozesse und Unternehmensentwicklungsprozesse voranzutreiben.“²³³⁵

Die Aussage, dass Berlin „ein gewisser Pionier im Low-Cost-Verkehr gewesen“²³³⁶ sei, wird durch den Zeugen dann noch weiter vertieft:

„[...] Wir haben ein sehr hohes Maß an Konnektivität zu sehr, sehr vielen Zielen im europäischen und im Europa näheren Raum, im nordafrikanischen Raum, in Inselbereichen. Das ist in Berlin schon sehr weit entwickelt und auch sehr weit entwickelt worden durch die Low-Cost-Verkehre, die da sehr preisattraktive Angebote bringen. Dadurch ist auch viel Wachstum generiert worden, was vielleicht an einigen anderen Standorten noch nicht so entwickelt worden ist. Wenn man sich aktuell die Entwicklung in Frankfurt am Main anschaut, mit der neuen Situation mit Ryanair, ist in Frankfurt die Situation nach Jahren der Stagnation des Luftverkehrs – jahrelang ist Frankfurt nicht gewachsen –, dass sie plötzlich wachsen, weil sie für den Low-Cost-

²³³⁵Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.09.2018, WP 18/2, S. 42.

²³³⁶Ebd.

Verkehr geöffnet haben. Das haben wir schon vor 15 Jahren in Berlin getan. Dieses Wachstum haben wir zu großen Teilen hinter uns. Wir werden – so unsere Prognosen – weiterwachsen, aber wir werden mit einer vernünftigen Dimension nur noch wachsen können, weil viele Wachstumsfelder bereits erschlossen sind. Und wir haben eher die Strategie, Konnektivität zu verbessern, Langstrecke direkt zu organisieren, Umwegverkehre zu vermeiden. Das führt aber nicht von sich heraus automatisch zu mehr Verkehr. Zusammengefasst sind wir der Auffassung, dass die Verkehrspunktnoten, die wir zurzeit haben, die wir jedes Jahr aktualisieren, eine realistische Grundlage darstellen und wir im Rahmen der Masterplanung diese Verkehrsentwicklung solide abbilden können.“²³³⁷

Mit der Aussage, dass Fraport eine jahrelange Stagnation des Luftverkehrs hatte, während Berlin nun „Langstrecke direkt zu organisieren“²³³⁸ habe, stellt der Zeuge Dr. Daldrup auf rein quantitatives Passagierwachstum ab. Tatsächlich war Berlin darin in den letzten Jahren unschlagbar. Schaut man sich jedoch die Umsätze je Passagier an, so fliegt der Fraport-Konzern das Vierfache von Berlin ein, was mit den vielen Langstrecken zusammenhängt, die mit einem der größten europäischen Drehkreuze vernetzt sind. Der Anteil der Langstreckenflüge „für die ersten acht Monate 2018 [liegt] laut Fraport-Statistik bei 35,7 Prozent, im Gesamtjahr 2017 waren es 37,3 Prozent“.²³³⁹ Der Berliner Langstreckenanteil an den Gesamtflügen liegt jedoch unter einem Prozent.

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup fährt im Dialog mit MdA Hansel mit der entscheidenden Aussage fort:

„Das Problem, das Berlin bisher hat, ist auf der einen Seite, dass wir aufgrund historischer Gegebenheiten in Deutschland nicht an der Hub-Entwicklung teilhaben konnten. Hubs, die etabliert sind, sind sehr schwer zu verlagern. Berlin hat deshalb versucht – und das ist auch im Kern meiner unternehmerischen Aktivität –, mit der BER-Entwicklung eine infrastrukturelle Plattform zu schaffen, die überhaupt Langstrecken in größerer Dimension ermöglicht, was nicht automatisch mehr Verkehr bedeutet, weil der Langstreckenkunde entweder über Frankfurt oder München nach Los Angeles fliegt oder von Berlin aus direkt nach Los Angeles oder Shanghai fliegt. Also, das ist eigentlich der Unterschied [...]“.²³⁴⁰

Diese Aussage zur Hubfunktion von Flughafenchef Lütke Daldrup stimmt nicht, weil es nach der Wiedervereinigung im Rahmen der Flughafendiskussion durchaus ein umsetzungsfähiges privatwirtschaftliches Projekt mit einem fertigen Drehkreuzkonzept für Sperenberg gab (Dokument der Deutschen Bank, S.2).

²³³⁷ Ebd., S. 41 f.

²³³⁸ Ebd.

²³³⁹ „Airliners“ vom 13.09.2018.

²³⁴⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.09.2018, WP 18/2, S. 42.

„Zu einem Low-Cost-Standort degeneriert“

In der Ausschusssitzung am 7. Dezember 2018 befragte **MdA Frank-Christian Hansel (AfD)** den geladenen Zeugen Prof. Dr. Schwarz als ehemaligen Geschäftsführer und Sprecher der Flughafengesellschaft FBS zu seiner Sichtweise der Flughafenentwicklung vor dem Hintergrund, dass der BER als Luftfahrt Drehkreuz (Hub) für Air Berlin zukunftsorientiert aufgestellt sein sollte.

„Wir haben als AfD den Ansatz, dass wir sagen: Der Skandal ist natürlich die Zeitverzögerung und auch, dass er zu teuer ist, aber dass er zu klein ist von Anfang an.“²³⁴¹

Der **Zeuge Dr. Rainer Schwarz** antwortet hierauf:

„Im Augenblick müssen wir feststellen, dass der Flughafenstandort zu einem Low-Cost-Standort degeneriert ist. Also, der Flughafenstandort der Hauptstadt der fünf- oder sechsgrößten Industrienation ist von der Luftverkehrsstruktur praktisch vergleichbar mit einem Hahn oder Weeze [...].“²³⁴²

Eigentlich sollte für die deutsche Fluggesellschaft Air Berlin ein Drehkreuz am BER aufgebaut werden. Es entwickelte sich jedoch anders:

“Und das finde ich sowieso die spannende Frage, ich glaube das werden Sie auch beantworten müssen, warum Sie hier 6 oder 7 Milliarden ausgeben, damit dann anschließend die Berliner für 19,90 Euro nach Mallorca fliegen können.“²³⁴³

Und weiterhin schlussfolgert Schwarz, dass durch den Flughafen „die Wirtschaftsunternehmen dieser Region anschließend die Möglichkeit haben, Businessverkehre abzuwickeln, oder dass sie die Möglichkeit haben, internationale Unternehmen zu akquirieren, weil sie Langstreckenverkehre haben, das erkennen wir in der Branche nicht ansatzweise hier in Berlin, und insofern darf ich zu dem zurückkommen, was ich eingangs gesagt habe. Ich wundere mich schon, wie politische Prioritäten hier gesetzt werden.“²³⁴⁴

Zur ursprünglichen Flughafenphilosophie führt Schwarz weiterhin aus, dass der Flughafen ohne ein One-Roof-Konzept, wonach 50 Prozent der Umsätze durch Non-Aviation generiert worden wären und die anderen 50 Prozent durch Aviation, nicht refinanzierbar gewesen wäre, was durch die Dominanz der Billigflieger nun ausgeschlossen sei.

Vor diesem Hintergrund sei er insofern sehr gespannt, „wenn [der Flughafen] dann in Betrieb genommen wird, ausschließlich mit einer Ryanair und Easyjet. Da kann ich nur viel Spaß wünschen.“²³⁴⁵

²³⁴¹ Frank-Christian Hansel (AfD), Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.12.2018, WP 18/7, S. 77.

²³⁴² Zeuge Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.12.2018, WP 18/7, S. 78.

²³⁴³ Ebd.

²³⁴⁴ Ebd.

²³⁴⁵ A. a. O., S. 79.

d) **Kostbarste Slots an Billigflieger abgegeben**

Auf die Frage des MdA Schlömer (FDP), ob es eine Diskussion darüber gab, dass bei Kapazitätsengpässen der Nord- und Südbahn, „eine dritte Startbahn in Betrieb gehen muss oder müsste“²³⁴⁶ antwortet der **Zeuge Dr. Rainer Schwarz:**

„So, unsere Strategie war ganz bewusst gewesen, nicht diese 90²³⁴⁷ sofort in den Markt hineinzugeben, weil dann wäre das passiert, was Sie mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens vergegenwärtigen müssen, dass nämlich die bestehenden Kunden Ihnen den Flughafen komplett zugemacht haben. Das wird ja jetzt passieren. Ha, Sie haben kostbarste Slots an Ryanair und Easyjet gegeben, die machen Ihnen den Flughafen dann zu. Das heißt, Sie können gar keine gescheiterten Strukturen aufbauen.“²³⁴⁸

Damit ist die Entwicklung des Hauptstadtflughafens auf den beiden übriggebliebenen Start- und Landebahnen durch die Billigairlines (Low-Cost-Carrier) blockiert und eine dritte Start- und Landebahn wird durch Bürgerproteste und die wachsende Wohnbebauung in Brandenburg kaum möglich oder nur sehr langfristig durch ein extrem aufwändiges Planfeststellungsverfahren umsetzbar sein. Vor diesem Hintergrund den Flughafen Berlin-Tegel – entgegen dem Votum des Volksentscheids von 2016 – zu schließen, ist keine rationale Entscheidung und torpediert eine qualifizierte Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Berlin Brandenburg.

Infolge der Slotverteilung und den „Großvaterrechten“ ist die Präsenz der dominierenden Billigairlines-Verkehre zementiert. Denn gemäß den „Großvaterrechten“ hat eine Fluglinie, die einen Slot zu 80 Prozent ausnutzt, das Anrecht, diesen Slot auch in der nächsten Bezugssaison wieder zu fliegen. Dadurch werden Interkontinental- und Umsteigeverkehre auf Dauer weiterhin sehr deutlich unterrepräsentiert sein. Durch diese dauerhafte Low-Cost-Carrier-Struktur sind wiederum keine deutlich höheren und dem BER angemessenen Flughafengebühren und Passagiergrundentgelte möglich, ohne einen Abriss des Passagierwachstums oder eine Abwanderung der Billigairlines zu riskieren. Eine wesentliche Erhöhung der Non-Aviation-Umsätze wird am Hauptstadtflughafen somit kaum möglich sein.

Der BER ist mit etwa 70 Prozent Kurz- und Inlandsflügen im Wesentlichen ein „Point-to-Point“ Flughafen, der andere Luftfahrt Drehkreuze speist bzw. von anderen Drehkreuzen gespeist wird. Damit bleiben die Einnahmen aus Entgelten begrenzt und können den Flughafenbetrieb nicht finanzieren. Dies gilt ebenso für die Bedienung des Schuldendienstes für den kreditfinanzierten Flughafenausbau.

²³⁴⁶ A. a. O., S. 91.

²³⁴⁷ Gemeint sind hier die Stundeneckwerte pro Bahn.

²³⁴⁸ Ebd.

III. Die Kapazitätsprobleme des BER

„Der Flughafen ist zu klein, Leute! Ich sage euch das; das wird nicht funktionieren!“²³⁴⁹

Dr. Mehdorn

Das Thema der Kapazitätsengpässe am Flughafen BER und eine mögliche Entlastung durch einen Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel stand auch im Zentrum der Befragung des Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup durch MdA Frank-Christian Hansel (AfD) am 12. Oktober 2018. Durch das Wachstum des Billigflieger-Segments sind die Kapazitäten generell zum begrenzenden Faktor am Flughafen BER geworden. Zusätzlich stellt aber die Gepäckförderanlage im Flugastterminal T1 ein weiteres Nadelöhr dar:

Frank-Christian Hansel (AfD): „Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Herr Dr. Lütke Daldrup! Wir ziehen um mit 22 Millionen etwa in den Terminal BER. Tegel wird auf Verschleiß gefahren. Die Differenzkapazität im Verkehrsaufkommen hatten wir gerade wieder. Jetzt fängt der BER an mit den 22, und Sie haben letztes Mal im Hauptausschuss gesagt: Eigentlich die Gepäckanlage, in die Sie investieren, die aber ’22 noch nicht da sein wird, die kommt ja erst später – – Das heißt, operativ wird auch der BER ’22 schon am Anfang auf Verschleiß gefahren. Sehen Sie das auch so? – Erste Frage.“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Nein!“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Warum nicht, wenn Sie sagen, dass die Gepäckförderanlage dort eigentlich erst einen optimalen operativen Betrieb ermöglicht?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Die Gepäckförderanlage ist für den Kunden – – Ausreichend große Warteräume sind seine Qualitätswahrnehmung, vernünftige Aufenthaltsbereiche, entsprechende Einkaufsmöglichkeiten usw. Das sind die Qualitäten, die der Kunde nach IATA-Standard – – Dies liegt deutlich über 22 Millionen in einem guten Standard.“

Der Engpass – – Ich kann nicht die Ursachen erklären. Ich habe nur in alten Aufsichtsratsprotokollen gelesen, dass die Gepäckförderanlage ursprünglich mal nach Auskunft der Geschäftsleitung 30 Millionen Passagiere können sollte. Das ist vor etwa zehn Jahren in Aufsichtsgremien so vorgetragen worden. Dann hat Herr Mehdorn eine Studie anfertigen lassen. – [unverständlich] – die Gepäckförderanlage kann nur 22 Millionen. Das ist ein technischer Engpass einer technischen Infrastrukturanlage. Der besteht darin, dass wir zwar eine super Gepäckförderanlage haben, eine super Sortieranlage, aber dummerweise nur acht Gepäckbänder. Wenn Sie sich vorstellen, dass jede zwei bis drei Minuten ein Flugzeug landet, haben Sie 20, fast 30 in der Stunde. Wenn Sie nur acht Bänder haben, müssen Sie jedes Band dreimal beschicken in der Stunde. Und dann haben Sie dort eine physikalische Grenze, bis zu der man einen

²³⁴⁹ Zeuge Dr. Hartmut Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 90.

vernünftigen Servicestandard abwickeln kann. Deswegen sollen zwei Bänder ergänzt werden. Dann würde man die Kapazität in diesem technischen limitierenden Faktor auf 27 Millionen Passagiere erhöhen. Das ist der Zusammenhang.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Aber, wenn ich es richtig verstanden habe: Dieser Engpass ist doch da von Anfang an.“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben den Engpass. Wir kennen ihn schon relativ lange. Wir haben bewusst entschieden, diesen Engpass jetzt nicht zu beseitigen, weil wir fertigbauen wollen. Und wir werden nach Nutzungsgenehmigung des Gebäudes sofort die Gepäckförderanlage um zwei Bänder ergänzen. Die planerischen Dinge werden zurzeit bereits vorbereitet.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Vielen Dank! Dann halte ich aber erst mal auch fest: Es gibt diesen Engpass von Beginn an, und das ist dann eben auch ein anderes Wort für möglicherweise suboptimalen Start und auch dann Verschleiß, wenn es möglicherweise Probleme gibt bei der Einrichtung der Gepäckförderanlage.

Zurück zu Tegel: Wenn – und das ist ja genau das, was wir immer gesagt haben – Tegel saniert werden würde, würde die Kapazität auf das Erträgliche runtergefahren. Nun haben Sie aber auch gesagt – und das ist auch in der Planung –, dass sogar dieser Sechsmonatspuffer operativ nicht parallel betrieben werden soll, sondern man soll in zehn Tagen umziehen, und auch die Feuerwehr soll nicht mehr quasi in Tegel einen Flugbetrieb garantieren können. Das heißt, Sie fangen mit dem unmittelbar an, sozusagen den Flugbetrieb in Tegel zu stoppen und fangen mit den 22 Millionen an. Nochmal: Ist das so geplant gewesen zum Zeitpunkt des Einsetzens des Untersuchungsausschusses?“

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses war der Planungsstand so, dass in einem kurzen Zeitraum von vermutlich weniger als zwei Wochen der Umzug stattfindet, in dieser Zeit zwei Flughäfen parallel betrieben werden. Das kann operativ nur geleistet werden, weil wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Überstunden und Mehrarbeit und Urlaubssperre etc. abverlangen, und wir uns dann in einem Regelbetrieb am BER befinden und wir den rechtlichen Gegebenheiten entsprechend das sicherstellen, was wir in Tegel sicherstellen müssen, nämlich dass theoretisch der Flughafen wieder aufgemacht werden könnte, und zwar für einen Zeitraum von sechs Monaten. So ist die Rechtslage.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Ich komme jetzt nochmal zu dem Engpass. Wir haben gelernt durch die Rechtsgutachten, die auch vorgestellt worden sind im Zusammenhang mit der Volksabstimmung und der Frage der Offenhaltung – das haben alle drei Gutachter gesagt –, dass wir einen Puffer brauchen in Sachen Kapazität. Und die Frage der Kapazität wird uns immer trotzdem weiter beschäftigen. Insofern – –“

Vorsitzende Melanie Kühnemann-Grunow: „Herr Hansel! Beziehen Sie sich bitte auf den Fragenkomplex!“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Ja, das ist die Frage. Wir reden auch über 1,1 Milliarden, über alle möglichen spekulativen Dinge. Und ich will jetzt hier einfach nochmal fragen: Wenn die Kapazität – – Herr Dr. Lütke Daldrup hat es gerade gesagt,

dass wir hier auch einen technischen Engpass haben in Bezug auf die Kapazität vom Start an. Das haben wir, glaube ich, jetzt alle vernommen. Dann stellt sich doch die Frage, ob dieser Puffer – und da ist immer von 20 Prozent geredet worden – dann wirklich eine Schließung von Tegel erlaubt.“²³⁵⁰

a) Die Frontier-Analyse „Tegel Offen Halten“

Auch in der Analyse des Unternehmens Frontier Economics, das die Fluggesellschaft Ryanair in Auftrag gegeben hatte, spielte das Kapazitätsproblem eine wichtige Rolle. Die Untersuchung mit dem Titel „Tegel Offen Halten“²³⁵¹ wurde der Öffentlichkeit im Juni 2017 vorgestellt. Frontier Economics hatte dabei sowohl juristische als auch ökonomische Aspekte berücksichtigt.

In der Untersuchung wiesen die Berater von Frontiers darauf hin, dass sich die Prognosen zum Passagieraufkommen in Berlin, die in den Entscheidungsprozess zur Tegel-Schließung eingeflossen waren, im Nachhinein als falsch erwiesen haben. Für das Jahr 2015 waren 23,2 Millionen Passagiere prognostiziert worden. Die tatsächliche Zahl lag bei 29,5 Millionen. Erst für 2023 wurden 30,6 Millionen prognostiziert, bereits im Jahr 2016 lag das Passagieraufkommen in Berlin jedoch bei 33 Millionen.

Trotz dieser Zahlen hat der Luftverkehrsstandort Berlin offenbar noch immer Nachholbedarf. Frontier Economics wies darauf hin, dass das Fluggastaufkommen in Berlin noch immer weit unterhalb dessen liegt, „was in anderen vergleichbaren europäischen Städten festzustellen ist“.

„Unseren Prognosen zufolge könnte das Passagieraufkommen in Berlin bis zum Jahre 2030 auf mindestens 56 Millionen Passagiere pro Jahr ansteigen.²³⁵² [...] Mit Blick auf die Zeit nach 2030, unter Zugrundelegung des gleichen historischen Wachstumszusammenhangs, könnte die Nachfrage in Berlin in 2050 bereits 90 Millionen betragen.“²³⁵³

Im Vergleich zu europäischen Städten mit einer ähnlichen Einwohnerzahl, etwa Madrid oder Mailand, machte Frontier bei Berlin insbesondere ein zusätzliches Nachfragepotential bei Langstreckenflügen aus. Im Kontrast zu diesen Aussichten sah Frontier Economics, dass bereits die seinerzeitige Kapazitätsplanung der damals aktuellen Nachfrage hinterherhinkt, erst recht aber den Marktanforderungen in der Zukunft. Die Autoren der Studie wiesen dabei insbesondere auf die veranschlagte maximale Kapazität von 45 Millionen Passagieren pro Jahr für den Hauptstadtflughafen hin, die sich schnell als unzureichend herausstellen könnte. Als weiteren kritischen Punkt machten die Studienautoren die begrenzte Kapazität .am BER aus.

²³⁵⁰ Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 19 f.

²³⁵¹ Frontier Economics Ltd., „Tegel Offen Halten – Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte im Auftrag von Ryanair, Juni 2017.

²³⁵² Ebd. S. 79.

²³⁵³ Ebd. S. 89.

„Die Kapazität der beiden Rollfelder am BER beträgt bei Eröffnung 62 Starts und Landungen pro Stunde; Tegel und Schönefeld bewältigen derzeit bis zu 68 Starts und Landungen pro Stunde.“

In der Gesamtbetrachtung zog Frontier Economics in Zweifel, ob der Hauptstadtflughafen allein in der Lage sein wird, die gesamte Nachfrage ab 2030 noch zu befriedigen. Dabei wurde auch auf einen Aspekt hingewiesen, der in der Diskussion um die Flughafenkapazitäten regelmäßig zu kurz kommt, nämlich die Frage der Auslastung in den Spitzenzeiten des Flugbetriebs. Die reine Betrachtung von Jahreskapazitäten kann nämlich den Blick darauf verstellen, dass ein Flughafen mit wenig Abfertigungskapazitäten in den Spitzenzeiten schnell an seine Belastungsgrenze kommt.

Ein Weiterbetrieb Tegels hätte nicht nur wegen der begrenzten Kapazitäten am BER Vorteile gehabt. In der Untersuchung „Tegel Offen Halten“ wird auch auf das Flughafensystem im Großraum London eingegangen. Der Umstand, dass es dort mehrere Flughäfen gibt, öffnet Passagieren und Fluggesellschaften Wahlmöglichkeiten. Möglich wird damit auch die Entwicklung verschiedener konkurrierender Geschäftsmodelle. Der Wettbewerb mehrerer Londoner Flughäfen erbrachte laut einer Untersuchung der „Competition and Mergers Authority“ eine ganze Reihe von Vorteilen, beispielsweise mehr Effizienz im Betrieb der Flughäfen, eine höhere Servicequalität und mehr Streckenauswahl für die Flugkunden.²³⁵⁴

Aus Sicht der Passagiere drohen bei Kapazitätsengpässen von Flughäfen ganz erhebliche negative Folgen. Insbesondere in Spitzenzeiten sinkt die Servicequalität, auf Dauer ist mit höheren Ticketpreisen zu rechnen.

Angesichts dieser Faktoren fiel die Bewertung einer Schließung des Flughafens Berlin-Tegel sehr deutlich aus:

„Für den Fall, dass Tegel geschlossen würde, stehen auch Berlin signifikante Kapazitätsbeschränkungen und die damit verbundenen Wohlfahrtsverluste bevor. Anders als die meisten europäischen Städte hätte Berlin jedoch die Möglichkeit, zukünftige Kapazitätsengpässe schlicht dadurch zu vermeiden, dass man den bestehenden Flughafen Tegel neben dem BER weiterbetreibt. Auf Basis unserer Analysen sehen wir in der Fortführung des Flugbetriebs am Flughafen Tegel wesentliche wirtschaftliche Vorteile.“²³⁵⁵

b) Exkurs: Kapazitätsproblem am BER-Bahnhof

Herr Zimmermann, der Brandschutzexperte vom Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald, äußerte im Rahmen der 20. Sitzung des 2. Untersuchungsausschusses, dass laut Planfeststellungsbeschluss für den Flughafenbahnhof eine Brandlast von etwa 4.000 Personen in der Stunde zulässig sei.²³⁵⁶ An dieser Stelle lohnt sich ein Hinterfragen dieser Zahl.

Wird ein Passagierwachstum von fünf Prozent unterstellt (bis 2018 lag dieser Wert in den letzten 10 Jahren bei 5,77 Prozent), ergeben sich folgende Szenarien. Hierzu ein Zitat aus der

²³⁵⁴ Ebd. S. 90.

²³⁵⁵ Ebd. S. 113.

²³⁵⁶ Vgl. Zeuge Hartmut Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 63.

Verkehrsstudie, die das Unternehmen SPV Spreepfan Verkehr GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Berlins und Brandenburgs angefertigt hat. Auf Seite 47 der 2019 veröffentlichten Studie von „Spreepfan“ heißt es mit Bezug auf den Schienennahverkehr:

„Die zwischenzeitlich deutlich verbesserten Angebote im SPNV bedienen die Nachfrage und Kapazitätsreserven am Durchschnittstag.“²³⁵⁷

Allerdings existiert ein solcher Durchschnittstag in der Realität nicht, da der BER nur etwa 20 Stunden geöffnet ist.

Hier nun **3 Szenarien in Abhängigkeit vom Passagierwachstum und dem unterstellten Modal Split** (Verkehrsmittelwahl) für den Schienenverkehr entsprechend der Spreepfanstudie (alle Daten beziehen sich auf die Zeit vor der Corona-Pandemie):

- A. 2025 mit 49 Mio. Passagieren und einem Modal Split von 63 Prozent = 4.228 Passagiere
Delta gegenüber der Brandlast 228 Passagiere
- B. 2030 mit 62 Mio. Passagieren und einem Modal Split von 63,3 Prozent = 5.376 Passagiere
Delta gegenüber der Brandlast 1.376 Passagiere
- C. 2040 mit 100 Mio. Passagieren und einem Modal Split von 64,6 Prozent = 8.767 Passagiere
Delta gegenüber der Brandlast 4.767 Passagiere

Schon 2025 wird die Schwelle der planfestgestellten Brandlast überschritten. Allerdings kann die nicht nur mit dem statistischen Jahresdurchschnitt bewertet werden, sondern es müssen neben dem 20-Stunden-Betrieb des BER (wie bereits oben inkludiert) gleichzeitig die Tageszeit- und Umlaufspitzen sowie die saisonalen Unterschiede berücksichtigt werden.

Der saisonale Flugverkehr liegt im Sommer mit rund 30 Prozent oberhalb des Durchschnittstages. Damit ergibt sich für die drei Prognosehorizonte und den entsprechenden definierten Modal Splits bei Berücksichtigung der saisonalen Unterschiede in Höhe von plus 30 Prozent **ein Delta für**

Szenario A mit 1.497 Passagieren

Szenario B mit 1.988 Passagieren

Szenario C mit 7.339 Passagieren.

Hier wird die Brandlast massiv und dauerhaft überschritten. Allerdings ist diese Rechnung immer noch falsch, weil die Umläufe der Hauptkunden des BER mit drei bis vier Umläufen pro Tag, also die Kurzstreckenflüge mit einer hohen Frequenz/Dichte von Umläufen berücksichtigt werden müssen. Diese täglichen Stoßzeiten – besonders im Sommer – werden

²³⁵⁷ Engpassanalyse Flughafen- und Flughafenumfeld, erstellt von SPV Spreepfan Verkehr GmbH im Auftrag der IHK Berlin Brandenburg, 23.1.2019.

in der Spreepfanstudie nicht berücksichtigt, da nur mit komplizierten Rechenmodellen entsprechend des aktuellen Flugplans diese zusätzlichen Werte ermittelt werden können.

Da bereits im IST-Zustand von 2019 die Brandschutzaufgaben fast überschritten worden wären, ist hier auch künftig mit einem absoluten Verkehrschaos zu rechnen. Gibt es dann auch noch Störungen im Betriebsablauf oder Verspätungen, ist das lebensgefährliche Chaos auf dem Flughafenbahnhof „perfekt“.

IV. Tegel: Getäuschte Bürger

„Die klare Vorgabe vom Aufsichtsrat war: Das Thema Tegel wird nicht diskutiert. Es ist festgelegt: Tegel wird geschlossen.“²³⁵⁸

Dr. Karsten Mühlenfeld

„Ich freue mich, dass mich so viele Leute ansprechen und sagen: Herr Wowereit, wir sind glücklich, dass wir noch von Tegel fliegen können.“²³⁵⁹

Klaus Wowereit auf dem Sommerfest
der Berliner Wirtschaft im August 2012

a) Die Schließung des Flughafens Tegel: missachteter Wählerwille

Der 2. Untersuchungsunterschuss befasst sich auch mit der Frage eines möglichen Fortbetriebs des Flughafens Berlin-Tegel.

Berlins Wähler hatten am 24. September 2017 die Gelegenheit, durch einen Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel abzustimmen. Dabei stimmte eine deutliche Mehrheit von 56,1 Prozent dafür, „sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“.²³⁶⁰ Lediglich 41,7 Prozent lehnten den Beschlussentwurf ab.

Professor Dr. Ziekow, der im Auftrag der FDP-Fraktion im Abgeordnetenhaus ein Rechtsgutachten gefertigt hatte, war zu dem Ergebnis gelangt, dass sich aus dem Volksentscheid eine unbedingte Handlungspflicht für den Berliner Senat zur Umsetzung ergeben hat.²³⁶¹ Ferner wies Prof. Dr. Ziekow darauf hin, dass eine abwägungsfehlerfreie Aufgabe des Single-Airport-Konzepts grundsätzlich möglich erscheine.

²³⁵⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1. 2019, WP 18/8, S. 82.

²³⁵⁹ B.Z. vom 09.2012.

²³⁶⁰ Bericht der Landesabstimmungsleiterin, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, B VII 4-2 -u/17).

²³⁶¹ Ziekow, „Rechtsgutachten zu den Fragen, welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. September 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafen Tegel zeitig und welche Möglichkeiten zur Änderung der landesplanerisch festgelegten Single-Airport-Konzepts bestehen“, S. 60.

Der Gutachter bezeichnete auch den Versuch, sich mit Brandenburg zu einigen, nicht von vornherein als aussichtslos. Zudem wies er auf die Möglichkeit hin, unter dem Gesichtspunkt der Änderung der Geschäftsgrundlage oder einer Teilkündigung auch eine Änderung der Landesplanung herbeizuführen.

Aus unserer Sicht hat der damalige Berliner Senat versagt, diese aufgezeigten Möglichkeiten zu nutzen, um so das deutliche Votum der Berliner Bevölkerung für eine Offenhaltung von Tegel umzusetzen.

Berlins Regierender Bürgermeister Müller äußerte in seiner Befragung zwar, der Berliner Senat habe es sich im Umgang mit dem Ergebnis nicht leicht gemacht. Zugleich verwies er aber auch auf die Bindewirkung bestehender Beschlüsse und die Interessen der Gesellschafter Bund und Brandenburg. Tatsächlich scheint die Offenhaltung von Tegel aber ein Thema gewesen zu sein, das schnell abgehakt wurde. Denn laut Aussagen des Zeugen Dr. Krüger hat man sich mit der Option einer Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel im Aufsichtsrat nicht ernsthaft befasst.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Es ist relativ schnell deutlich gemacht worden von den politisch Verantwortlichen in Berlin, dass man diesen Volksentscheid nicht umsetzen wolle.“²³⁶²

Auch eine Aussage des Zeugen Elmar Kleinert bestätigt, dass der Weiterbetrieb von Tegel gemäß dem Ergebnis des Berliner Volksentscheids offenbar kein Thema war:

Zeuge Elmar Kleinert: „Offiziell gar nicht, weil das Thema Tegel nie - - Das ist ein Unthema im Unternehmen.“²³⁶³

Die Aussage **des Zeugen Dr. Karsten Mühlenfeld** auf die Frage des MdA Frank-Christian Hansel (AfD) zur Perspektive von Tegel in der sich anbahnenden Kapazitätskrise reiht sich in die vorangegangenen Zitate ein:

„Man arbeitet unter der Vorgabe des Aufsichtsrats, und die war eindeutig, die hieß Tegel wird geschlossen und keine Diskussion darüber! – Also musste ich als Geschäftsführer mich darum kümmern: Wie kann man die Kapazitäten in Schönefeld möglichst abdecken?“²³⁶⁴

Die darauffolgende Nachfrage des MdA Hansel (AfD), ob es vom **Zeugen Dr. Mühlenfeld** möglicherweise den Gedanken gab, sich den Doppelbetrieb mit Tegel aus wirtschaftlicher Sicht wenigstens gedanklich durchzuspielen, beantwortet Dr. Mühlenfeld:

„Das war vom Aufsichtsrat nicht gewünscht, aber wie ich schon mal ausgeführt habe: Wir haben zumindest mal Überschlagsrechnungen gemacht. Und deshalb meine Aussage: Deutlich unter eine Milliarde waren damals die Berechnungen.“²³⁶⁵

²³⁶² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 27.

²³⁶³ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17 S. 114.

²³⁶⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 38.

²³⁶⁵ Ebd.

b) Das PwC-Gutachten: Flughafen Tegel selbst im Teilbetrieb rentabel

Die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel war aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein schwerwiegender Fehler. Vergeben wurde zum einen die Chance, durch die Weiternutzung der Infrastruktur in Tegel, auf kostenintensive Erweiterungsmaßnahmen am Hauptstadtflughafen BER zum Teil erst einmal verzichten zu können. Insbesondere eine Fortführung Tegels in einem Teilbetriebsszenario hätte die Möglichkeit geboten, in Ergänzung zum BER, Fluglinien und Passagieren ein Premiumangebot machen zu können. Dies hätte wiederum entsprechende Einnahmen ermöglicht.

Im Untersuchungsausschuss machte der Zeuge Kleinert deutlich, dass sich durch einen weiteren Betrieb des sanierten Flughafens Tegel infolge der ausreichenden Kosten die Möglichkeit geboten hätte, eine effizientere Entgeltpolitik zu realisieren: ²³⁶⁶

Zeuge Elmar Kleinert: „Wenn man in Tegel investiert, kann man Tegel im Grunde beliebig teuer machen nach oben, was ein wichtiges Instrument ist.“

Wie aus dem Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) hervorgeht, dessen Offenlegung wir als AfD-Fraktion unablässig angemahnt haben, wären sowohl bei einem vollständigen Fortbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel, als auch bei einem Teilbetriebsszenario eine Wirtschaftlichkeit gegeben gewesen.²³⁶⁷ Konkret hatte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ein Fortführungsszenario „Vollbetrieb“ mit jährlich rund 22 Millionen Passagieren untersucht sowie ein Szenario „Teilbetrieb“ mit rund 11 Millionen Passagieren im Jahr. Grundprämisse war bei beiden Szenarien, dass der BER der Hauptflughafen ist.

Interessant waren insbesondere die Ergebnisse für einen Teilbetrieb Tegels. Bei diesem Szenario ging PwC davon aus, dass deutlich geringere Investitionen für Schallschutzmaßnahmen notwendig seien. Im Vergleich zum Vollbetriebsszenario ging die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auch davon aus, dass sich durch den Wegfall betrieblich genutzter Gebäude, zum Beispiel des C-Terminals und der Start- und Landebahn Süd sowie durch eingeschränkte Betriebszeiten auch geringere Betriebskosten ergeben. Die Gesamtinvestitionen für den Zeitraum von 2018 bis 2027 schätzte PwC auf 845 Millionen Euro netto. Preisbasis war dabei das Jahr 2017.

PricewaterhouseCoopers stellte zudem fest:

„Die Sensitivitätsanalyse habe ergeben, dass insbesondere auch eine Überschreitung der zu erwartenden Investitionskosten um 20 Prozent an der Wirtschaftlichkeitsprognose nichts ändere und die Betriebsfortführung dementsprechend auch unter dieser Bedingung wirtschaftlich vorteilhaft wäre.“²³⁶⁸

²³⁶⁶ Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin – 18. Wahlperiode, S. 83.

²³⁶⁷ Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl 68, 118 VS-NfD).

²³⁶⁸ Ebd. Bl. 118.

Daneben stellten die Wirtschaftsprüfer fest, dass bei der Umsetzung gezielter Investitionen im Bereich Non-Aviation sogar noch ein Potential zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Tegel bestehe.²³⁶⁹ Sie wiesen darauf hin, dass für eine fundierte Wirtschaftlichkeitsanalyse des langfristigen Fortbetriebs des Flughafens Tegel eine umfassende Gesamtanalyse unter Einschluss abgestimmter Optimierungspotentiale erforderlich sei. Diese sollte alle wesentlichen Interdependenzen zwischen den drei Flughafenstandorten BER, Schönefeld und Tegel berücksichtigen.

Wir kritisieren das Versäumnis, dass PwC lediglich einen Auftrag für eine sogenannte „Stand-Alone“-Analyse erhalten hat, bei dem die Ermittlung eines Gesamtoptimums bei einem Parallelbetrieb von BER und Tegel unterblieb. Für uns drängt sich regelrecht der Eindruck auf, dass das erwartete Ergebnis der entsprechend von PwC angeregten und empfohlenen Folgebeauftragung dem Senat politisch nicht in die Landschaft gepasst hat und er sie daher bewusst nicht beauftragt hat.

Anhörung der Zeugin Heike Fölster am 26.2.2021, 37. Sitzung

Die Details der Auftragsvergabe für das Gutachten waren Thema der Befragung der Zeugin Heike Fölster.²³⁷⁰

Zeugin Heike Fölster: Ja, das PwC-Gutachten, das hat uns all ja hier schon öfters beschäftigt. Es ist losgetriggert worden, würde ich jetzt mal so sagen, von Herrn Lütke Daldrup. (...) PwC hat dann ein Angebot gemacht. Es wurden Veränderungen in dem Aufgabenumfang gemacht, und final im Namen der FBB hat es dann der Einkauf beauftragt, so wie das einfach dann die Fachabteilungen machen, aber initiiert und losgetreten wurde es Herrn Lütke Daldrup.

Frank-Christian Hansel (AfD): Es ist ja dann auch abgeliefert worden mit einem Schreiben an die Geschäftsführung vom 6. Juli mit dem Ergebnis, was ja auch schon besprochen worden ist, dass eigentlich die Optimierung noch mal in Auftrag gegeben werden müsste, um den Doppelbetrieb wirklich zu beurteilen, weil man da wahrscheinlich wirtschaftlich noch mehr rausholen könnte. – Wieso ist es dazu nicht gekommen, oder wie lief die Diskussion innerhalb der Geschäftsführung dazu ab?

Zeugin Heike Fölster: Es hätte eigentlich schon im ersten Schritt damit beauftragt werden müssen. Das habe ich auch damals aus meinem Urlaub kommuniziert, weil es machte Standalone nur die Betrachtung Tegel an sich keinen Sinn, weil die Flughäfen aufgrund der Kostenumlage per se immer positiv sind, entweder sehr groß oder wenig, aber durch diese ganzen Kostenumlage sind die eigentlich per se positiv. Das heißt, es hätte immer im Gesamtkontext mit dem BER gemacht werden müssen und wie sich das mit den einzelnen Themen verhält. Das ist, wie gesagt, bei der Erstbeauftragung nicht passiert, und im Nachgang hat man es dann auch nicht mehr nachgeholt.

Frank-Christian Hansel (AfD): Ist das so diskutiert worden, lapidar nach dem Motto: Man braucht zwei Feuerwehren - das hören wir ja hier auch immer -, das ist dann halt

²³⁶⁹ Ebd. Bl. 118.

²³⁷⁰ Zeugin Heike Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP18/37, S. 11.

teurer, wenn man zwei Feuerwehren parallel hat, also können wir uns das schenken? Oder ist es nicht eher, dass man eigentlich gesehen hat: Oh, das ist jetzt, glaube ich, ein bisschen gefährlich, wenn uns hier testiert wird, dass Tegel wirtschaftlich betrieben werden kann, sei es im Vollbetrieb oder zur Hälfte, wie es ja auch in dem Gutachten drin ist, dass man gesagt hat, wenn man jetzt quasi von einer BP-Gesellschaft testiert bekommt, dass es wirtschaftlich betreibbar ist und auch ein Doppelbetrieb sogar optimaler wäre, also noch wirtschaftlicher, dass das politisch einfach den Interessen des Senats entgegengestanden hätte?

Zeugin Heike Fölster: Wir sind ja nicht dafür da, die Interessen des Senats irgendwie dort umzusetzen, aber wenn ich allein auf der Welt gewesen wäre zu dem Zeitpunkt, hätte ich das Gutachten, so wie es bauauftragt wurde, nicht beauftragt.

c) Die Chance auf eine Tegel-Privatisierung wurde verschenkt

Leichtfertig aus der Hand gegeben haben die politisch Verantwortlichen mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel auch die Option, den Flughafen komplett oder teilweise zu privatisieren und so Einnahmen zu erzielen. Aus Sicht der Steuerzahler ebenfalls bedauerlich ist, dass die Möglichkeit den Regierungsflugbetrieb zumindest zeitweilig in Tegel zu belassen, offenbar nicht ernsthaft geprüft und in Erwägung gezogen wurde. Das Drängen des Bundes auf eine Interimslösung auf dem BER verursachte so Kosten, die vermeidbar gewesen wären.

Der Zeuge Mühlfeld wies im Untersuchungssauschuss darauf hin, dass damit auch die Chance vertan wurde, die Flughafengesellschaft von einem Bauvorhaben zu entlasten.²³⁷¹ Zur Frage der Kosten einer Komplettsanierung von Tegel führte der Zeuge Kleinert bei seiner Befragung aus:

Zeuge Elmar Kleinert: „Ich weiß, dass da Kosten von 1 Milliarde zusammengetragen wurden, die mir die Kollegen von der Technik im Hause der FBB aber nie bestätigt haben.“²³⁷²

Anhörung Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup am 12.10.2018, 4. Sitzung

*„Mir geht es nicht darum, Tegel zu schließen, sondern den Steuerzahlern Kosten zu ersparen.“*²³⁷³

Prof. Dr. Lütke Daldrup
(Geschäftsführer der FBB seit 2017)

Anders als dies Prof. Dr. Lütke Daldrup anzunehmen scheint, steigen die Infrastrukturkosten bzw. die Investitionskosten durch die Schließung des Flughafens Tegel. Der Kapazitätsverlust in Tegel muss nämlich durch einen kostenintensiven Masterplan für den BER kompensiert werden. Damit sparen die Steuerzahler keine Kosten.

²³⁷¹ Zeuge Dr. Mühlfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25. 1. 2019, WP 18/8, S. 12.

²³⁷² A. a. O., S. 80.

²³⁷³ „Berliner Zeitung“ vom 30. April / 01. Mai 2020, S. 11.

Die Strategie „aus sechs mach zwei Start- und Landebahnen“ sieht nur auf den ersten Blick billig aus. In der Realität ist sie aber umso teurer, denn durch den hohen Billigflieger-Anteil sind die Umsätze auf dem BER nicht auskömmlich. Zusätzlich zu den ohnehin zu hohen Baukosten des Flughafens lässt der Masterplan die Kosten noch weiter steigen. Zudem besteht das Risiko, dass der BER mit lediglich zwei Start- und Landebahnen bei über 50 Millionen Passagieren nur suboptimal funktionieren wird.

Wie das Gutachten des Wirtschaftsprüfungsunternehmens PricewaterhouseCoopers zeigt, hätte der Flughafen Berlin-Tegel bei einem Weiterbetrieb selbst mit einem halbierten Passagieraufkommen rentabel arbeiten können. Ein Gesamtkonzept unter Einbeziehung von Tegel hätte zudem mit einer überschaubaren Investitionssumme relativ einfach und preiswert strukturiert werden können. Dabei hätte Tegel in einem Teilbetriebsszenario mit jährlich etwa 10 Millionen Passagieren vor allem für Premiumflüge genutzt werden können. Das Segment der Billigfliegerei hätte wiederum über den Flughafen Neuhardenberg abgefertigt werden können, falls die wachsende Nachfrage das erfordert. Neuhardenberg wäre mit geringen Investitionsmitteln aktivierbar und man bräuchte planungstechnisch nur die entsprechenden Landespläne anzupassen, wie es bereits beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI (später BER) getan wurde, um keine Konkurrenz für den „Solitärflughafen“ zuzulassen. Das Ergebnis wäre eine Verteilung des Flugverkehrs in der Region Berlin Brandenburg.

d) Tegel als Sicherheitsreserve im Berliner Flughafensystem

Mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel wurde die Chance vergeben, in Berlin ein arbeitsteilig operierendes Flughafensystem mit Kapazitätsreserven zu etablieren und einen Ausweichflughafen für Notfälle unmittelbar in der Region zu haben.

Auf die Frage des Abgeordneten Ewers (CDU) nach den Folgen eines Ausfalls einer Start- und Landebahn antwortet der **Zeuge Kleinert** bei seiner Befragung im Untersuchungsausschuss:

„Berlin kommt aus einer Situation, wo man sechs Start- und Landebahnen hatte [...] und wir werden in Zukunft zwei Start- und Landebahnen haben. Das ist natürlich hinsichtlich der Redundanz beim Ausfall einer Bahn [...].“²³⁷⁴

Auf Nachfrage von Stefan Ewers (CDU), wie oft das passiert, antwortet der Zeuge Kleinert:

„Im Schnitt zwei- bis viermal im Jahr.“²³⁷⁵

Die Zeiträume des Ausfalls könnten hierbei sehr unterschiedlich sein, von drei Stunden bis zu einem Tag. Auch beim Wetter sei das kompliziert, da nun nicht mehr auf Tegel oder Schönefeld ausgewichen werden könne, sondern nur noch zu anderen Flughäfen, weshalb man aus Sicherheitsgründen auch noch mehr Reservetreibstoff mitführen müsse.²³⁷⁶

²³⁷⁴ Zeuge Elmar Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 79, S. 88.

²³⁷⁵ Ebd.

²³⁷⁶ A. a. O., S. 88 ff.

Zum Thema Redundanz führt er aus, dass bei einem Ausfall eines Infrastrukturbausteins an anderer Stelle nicht mehr abbildbar sei, wann man wie beim BER am Rande der Kapazitätsgrenze operiere.²³⁷⁷

Der Zeuge Kleinert: „Wenn man einen Flughafen wie den BER in Betrieb nimmt ohne Reservekapazitäten, [...] dann sind das Risiken, die nicht abgedeckt sind, wenn Sie einen Flughafen mit 100 Prozent Last in Betrieb nehmen.“²³⁷⁸

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Dr. Mehdorn auf eine Frage des MdA Frank-Christian Hansel (AfD): Nicht nur aus Sicherheitsgründen gibt es „auf der ganzen Welt überhaupt keine Hauptstadt, die nur zwei Landebahnen hat – gibt es nicht“.²³⁷⁹

V. Eine T-Party am BER: selbstgemachtes Chaos durch bauliche Planänderungen

„Der erfolgreiche Zaubertrick besteht darin, den normalerweise in Stein gemeißelten Planfeststellungsbeschluss durch zeitraubende Änderungsanträge anzupassen.“²³⁸⁰

Meinhardt von Gerkan

a) Kostentreibendes Betonmanagement: T1, T2, T3, T4 und T5

Bereits bis zum ersten Spatenstich des Flughafens im Jahr 2006 schossen die Kosten in die Höhe. Mit dem Baubeginn entstanden weitere „Parallelkosten“ durch ständige Planänderungen, Eingriffe und Vorgaben, was eine Kostenexplosion zur Folge hatte. Wie umfangreich diese Änderungen waren, verdeutlicht eine Aufstellung, die wir im Anhang 2 beigefügt haben. Die sieben Eröffnungsverschiebungen seit Baubeginn waren jedoch nicht nur immens kostspielig, es ging auch wertvolle Zeit verloren, die projektseitig nicht vorhanden war. Die Terminalparty oder kurz „T-Party“ bedeutet in diesem Zusammenhang das kostenintensive Betonmanagement der Bauherrin und Flughafengesellschaft FBB, um insbesondere die Billigflieger-Passage (LCC) in den Terminals T1, T2, T3, T4 und T5 unterzubringen. Leider wurde dieser komplexe Zusammenhang, der bezogen auf das Terminal 1 nachfolgend dargestellt wird, von den Flughafenmanagern, Aufsichtsräten und Regierungsparteien vollkommen verkannt.

Seit der Billigfliegeroffensive Anfang 2000 stellte sich immer deutlicher heraus, dass das zu bauende Flugastterminal (FGT später T1) viel zu klein für die künstlich erzeugten Billigfliegerpassagiere sein würde. Damit begann die T-Party auf dem märkischen Sand, um

²³⁷⁷ Ebd.

²³⁷⁸ A. a. O., S. 82.

²³⁷⁹ A. a. O., S. 92.

²³⁸⁰ Von Gerkan, Meinhardt: *Black Box BER. Vom Flughafen Berlin-Brandenburg und anderen Großbaustellen. Wie Deutschland seine Zukunft verbaut.* Quadriga Verlag, Berlin 2013, S. 62 ff.

die Passagierströme durch Beton zu kanalisieren und aufzufangen. Nachdem das zweite Privatisierungsverfahren abgebrochen worden war, begann die öffentliche Hand, die teuren Betonkapazitäten den Billigfliegern hinterherzubauen. Den sieben Eröffnungsversuchen folgte die Planung, der Bau und der Umbau von insgesamt fünf Terminals entsprechend des Masterplans. Die Opfer waren die Flughäfen Tempelhof und Tegel bzw. deren vier Start- und Landebahnen.

In diesem 2. BER-Untersuchungsausschuss haben Vertreter der Regierungskoalition regelmäßig versucht, die am Flughafenbau beteiligten Unternehmen für die Kostenexplosion und die Verschiebungen der Eröffnungstermine verantwortlich zu machen. Besonders deutlich wird dies am Umgang mit dem Generalplaner, der Planungsgemeinschaft berlin-brandenburg international (pg bbi). Der pg bbi war am 23. Mai 2012 fristlos gekündigt worden.

Dieser Schritt hatte einen monatelangen Stillstand auf der Baustelle zur Folge. In seinem Sondervotum zum Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode beschrieb der Abgeordnete Delius die Nachwirkungen der Entlassung im Detail:

„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. 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. Neben Amann sah demnach auch Mehdorn die unüberlegte Kündigung der pg bbi als negativ für das Projekt an.“²³⁸¹

Tatsächlich wurde durch die ad hoc Entscheidung, dem Generalplaner zu kündigen, dem Projekt ein so empfindlicher Schlag versetzt, dass dies zu einem dramatischen Verzug und zu einem noch größeren Chaos führte. Denn das Großprojekt wurde über Nacht kopflos. Wie Martin Delius in seinem Sondervotum beschreibt, war die Flughafengesellschaft weder in der Lage, die Tragweite ihrer Trennung von dem bisherigen Generalplaner realistisch einzuschätzen, noch eine angemessene Kompensation zu organisieren:

„Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit stellte [...] 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.“ 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.“²³⁸²

Architekt Meinhard von Gerkan, Gründer des Unternehmens gmp und führend an der Planungsgemeinschaft bbi beteiligt, versuchte offenbar, den damaligen Aufsichtsrats-

²³⁸¹ Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band II, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, S. 185.

²³⁸² Ebd.

vorsitzenden der Flughafengesellschaft, Klaus Wowereit, auf die drohenden Folgen der fristlosen Kündigung des Generalplaners aufmerksam zu machen:

„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. 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‘. [...] 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‘.“²³⁸³

b) Ständige Änderungsanforderungen an Meinhard von Gerkan

In seinem Buch „Black Box BER“ systematisiert und beschreibt Gerkan die „Dramaturgie einer selbst gemachten Katastrophe (namens) BER“ wie folgt²³⁸⁴:

1. Das gescheiterte Privatisierungsverfahren, der Planungswettbewerb und die Bauausschreibung²³⁸⁵
2. Unklarheiten über die Bauaufgabe²³⁸⁶
3. Willkür politischer Terminsetzungen mit schwerwiegenden Kostenkonsequenzen²³⁸⁷
4. Überfallartige Änderungswünsche²³⁸⁸

Nach dem gescheiterten zweiten Privatisierungsverfahren entschloss sich der Aufsichtsrat, das Projekt selbst zu stemmen – was sich als fataler Fehler herausstellte –, „ohne über das nötige Know-how oder Erfahrungen im Umgang mit Großprojekten zu verfügen. Das Unheil nahm damit seinen Lauf“,²³⁸⁹ so von Gerkan. Nach den ersten beiden ausgeschriebenen Planungsphasen mit Vor- und Entwurfsplanung verlief die Vergabe noch störungsfrei. „Dann entwickelte der Bauherr die unglückliche Vergabestrategie, nur einen einzigen Generalunternehmer für den Bau des Flughafenterminals zu beauftragen“.^{2390/2391}

Und weiter:

„Die abermalige Bauausschreibung vernichtete viel Zeit, förderte aber immerhin vier, in den Augen des Bauherrn allerdings viel zu teure, Bieter zu tage. Auch dieses Verfahren wurde ergebnislos aufgehoben. Zeit und Geld waren verplempert worden, ohne dass

²³⁸³ Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 1140, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, S. 184.

²³⁸⁴ Von Gerkan, Meinhard: *Black Box BER. Vom Flughafen Berlin-Brandenburg und anderen Großbaustellen. Wie Deutschland seine Zukunft verbaut*. Quadriga Verlag, Berlin 2013, S. 60.

²³⁸⁵ A. a. O., S. 61ff.

²³⁸⁶ A. a. O., S. 63 ff.

²³⁸⁷ A. a. O., S. 66 ff.

²³⁸⁸ A. a. O., S. 68.

²³⁸⁹ A. a. O., S. 61.

²³⁹⁰ A. a. O., S. 62.

²³⁹¹ Gemeint ist hier wohl nicht „beauftragen“, sondern „beauftragen“.

irgendein Fortschritt erzielt oder eine tragfähige Lösung in Sicht war. [...] Weit gravierender waren die Unklarheiten über die eigentliche Bauaufgabe. [...] Ohne jedes Mitsprache- oder Beratungsrecht der Architekten wurde per ‚Ordre du Mufti‘ im Planfeststellungsverfahren eine Dimensionierung der Passagierabfertigungsanlagen festgeschrieben, in der schrittweise geänderte bauliche Anforderungen auch durch Zauberkünstler nicht unterzubringen waren. Der erfolgreiche Zaubertrick besteht darin, den normalerweise in Stein gemeißelten Planfeststellungsbeschluss durch zeitraubende Änderungsanträge anzupassen. Die Fluggastzahlen, vor allem die Spitzenstundenbelastungen, für jede Flughafenplanung unverzichtbare, wenn auch schwer zu berechnende Kennwerte, wurden entweder gar nicht ermittelt oder verschwiegen [...].“²³⁹²

Weiter führt von Gerkan aus, dass ein Flughafenmanager aus dem Flughafenvorstand diesbezüglich „die Augen vor den zukünftigen Passagierzahlen verschließt“²³⁹³.

Und weiter zum Terminal:

„Aber selbst die vom Bauherrn zu klein konzipierte Größe des Terminals von 220.000 Quadratmetern (tatsächlich gebaut wurde eine Fläche von 340.000 Quadratmetern) hat die Flughafengesellschaft angesichts der weit über ihrem eigenen Kostenbudget geschätzten Bausumme nicht abgeschreckt, eine weitere Reduktion der Terminalfläche um 20.000 Quadratmeter auf 200.000 Quadratmetern anzuordnen.

Kurz darauf handelte der Bauherr seiner eigenen Anordnung zuwider, indem er selbst ständig neue und vergrößerte Flächenanforderungen stellte. Einen Grund gaben die gemäß der EU-Verordnungen aus dem Jahre 2005 erhöhten Sicherheitsrichtlinien vor. Danach müssen ankommende Passagiere entsprechend ihrer jeweiligen Zugehörigkeit zum Schengen – bzw. Non-Schengen-Raum mittels getrennter Verkehrswege separiert werden, weswegen wir – in Ermangelung einer genügend großen Fläche – eine Zwischenebene einfügen mussten, die zu einer geringeren Geschosshöhe im Erdgeschoss führte, was wiederum zwanghafte Anpassungen der technischen Anlagen erforderte, die ihrerseits umfangreiche Planungs- und Bauänderungen auslösten.“²³⁹⁴

Es wird deutlich, wie Fehlplanungen und sich widersprechende Anordnungen des Bauherrn Zeit und Kosten in besonders eklatanter Weise erhöhen. In Ermangelung eines fachlich determinierten Terminplans, der durch fachkundige Planer und Bauleiter mit den terminlich strukturierten Arbeitsabläufen erarbeitet werden müsste, ist das nach der Erfahrung von Gerkan beim Hauptstadtflughafen völlig anders:

„Im Falle des Hauptstadtflughafens indes wurden – unabhängig von einem sachverständig ausgearbeiteten Terminplan – Eröffnungstermine nach dem politischen Kalender gesetzt, zumeist mit verkürzten oder zu kurz bemessenen Fristen und gegen den Einspruch der Bauleitung.“²³⁹⁵

²³⁹² A. a. O., S. 62 ff.

²³⁹³ A. a. O., S. 65.

²³⁹⁴ Ebd., S. 65.

²³⁹⁵ A. a. O., S. 67.

Abschließend sei auf die Aussagen von Gerkans zur Frage der „überfallartigen Änderungswünsche“ hingewiesen:

„Als die Vergabe an einen Generalunternehmer nicht einmal, nein, zweimal scheiterte, wollte man die verlorene Zeit scheinbar sinnvoll nutzen und initiierte die erste große Umplanung: die Verdichtung der Verkaufsflächen auf der Luftseite. Dies führte zwar zu erhöhten Mieteinnahmen aus den Non-Aviation-Flächen, aber auch zur Reduktion von Check-in-Schaltern und damit zur Reduktion der Abfertigungskapazitäten und der Kapazitäten in den Wartezonen. Wir schlugen vor, das Terminal, wie ursprünglich geplant, um jeweils ein Joch (43,25 Meter) nach Norden und Süden zu erweitern, und bezifferten die Mehrkosten für diese Kapazitätserweiterung. Der Vorschlag wurde vom Bauherrn unter Verweis auf die Kostenobergrenze abschlägig beschieden.

Die Kosten für die Umplanung und die Umwidmung der Nutzungen (mehr Non-Aviation-Flächen bei weniger Aviation-Flächen) erhöhten die Anforderungen an die Planung und an die Brandschutzmaßnahmen weiter. Wenn man heute über die Kostenexplosion spricht, unterschlägt man diese zum Teil wesentlichen und ständig geänderten Anforderungen und die damit verbundenen Manöver des Bauherrn. Mit anderen Worten, das Bauvolumen stand im krassen Gegensatz zur Kostenschätzung, und die weiteren Anforderungen unterlagen fortlaufender Veränderung. Die Bruttogeschossfläche stieg um 70 Prozent von 200.000 Quadratmeter auf 340.000 Quadratmeter. Eigentlich ein Problem was jeder Eigenheimbauer kennt – nur ging es in diesem Fall um 400 Millionen Euro öffentlicher Gelder.“²³⁹⁶

Im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss BER wird der Gerkan-Entlassungskandal außerhalb der Sondervoten praktisch nicht thematisiert. Wir vermuten, dass damit von dieser Fehlentscheidung abgelenkt werden sollte.

²³⁹⁶ A. a. O., S. 69 ff.

VI. Das Versagen des Aufsichtsrats und der Gesellschafter

„Ob die alles richtig gemacht haben, das möchte ich hier nicht beurteilen. Wir haben jedenfalls [...] kein Aufsichtsratsmitglied kritisiert.“²³⁹⁷

Ralf Karasch

(Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Finanzen;
dort seit 2004 zuständig für die Beteiligung
des Landes Berlin an der Flughafengesellschaft)

a) Strukturelle Defizite bei der Überwachung des Aufsichtsrates

Einleitend zur Befragung des Zeugen Karasch durch den Abgeordneten Hansel (AfD) ein Zitat aus dem Sondervotum der Linken zum 1. Untersuchungsausschuss:

„Für Berlin nahm und nimmt der Jurist Ralf Karasch, Mitarbeiter im Beteiligungsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen, diese Aufgabe wahr. 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 Gesellschafterversammlung keine eigenständige, verantwortliche Rolle bei der Unternehmenssteuerung zu [...]. 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.“²³⁹⁸

²³⁹⁷ Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 608, Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, S. 27.

²³⁹⁸ Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 853, Sondervotum der Fraktion Die Linke, S. 9.

Damit wurden durch die Fraktion Die Linke gravierende strukturelle Defizite bei der Überwachung des Aufsichtsrates aufgedeckt. An dieser Situation hat sich bis zum 2. Untersuchungsausschuss nichts geändert, obwohl der Zeuge Karasch seitens der Senatsverwaltung für Finanzen nach wie vor für die Beteiligung des Landes Berlin an der Flughafengesellschaft zuständig ist.

Es stellt sich also auch im 2. Untersuchungsausschuss die brennende Frage, inwiefern der Gesellschaftervertreter Berlins den Aufsichtsrat oder die Aufsichtsratsmitglieder kontrolliert hat.

Im 1. Untersuchungsausschuss wurde das Thema „Karasch“ im Sondervotum von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen insofern aufgegriffen, dass Karasch keine Aufsichtsratsmitglieder kritisiert habe:

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 zu bringen sind.“²³⁹⁹

Wenn der Zeuge Karasch weder den Aufsichtsrat noch ein Aufsichtsratsmitglied kritisiert hat, dann liegt das an diesen fundamentalen Konstruktionsfehlern bei der Überwachung des Aufsichtsrates, die bis heute weiter bestehen. Der Abgeordnete Otto kommt zu der Schlussfolgerung: „Letztendlich wurden die umfassenden eigenständigen Kontroll- und Einflussrechte durch Mitglieder der Gesellschafterversammlung nicht genutzt.“²⁴⁰⁰

Im Rahmen seiner Befragung im 2. Untersuchungsausschuss am 29. Mai 2020 durch den Abgeordneten Hansel (AfD) bestätigt der Zeuge Karasch seine fehlende Ausübung der Kontrollfunktion anhand eines Beispiels.

Frank-Christian Hansel (AfD): „Schönen, guten Nachmittag, Herr Karasch! Koordinierung ist ja auch immer eine politische Geschichte, gerade auch in der Senatskanzlei. Ich frage mal gleich direkt: Haben Sie davon Kenntnis genommen, dass

²³⁹⁹ Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 608, Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, S. 27.

²⁴⁰⁰ Ebd.

es ein Gutachten gibt von Pricewaterhouse zur Wirtschaftlichkeitsberechnung von Tegel?“

Zeuge Ralf Karasch: „Es ist uns bekannt, dass ein solches Gutachten existiert.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Haben Sie es in Ihrem Aktenbereich?“

Zeuge Ralf Karasch: „Wir haben dieses Gutachten nicht in unserem Aktenbereich. Es ist aber vom UA Bmc, glaube ich, seinerzeit angefordert worden. Wir haben es in einem verschlossenen Umschlag erhalten und ebenso verschlossen an den UA Bmc weitergeleitet.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Wie kommt es, dass, wenn das Beteiligungsunternehmen so ein Gutachten erstellen lässt, mit relativ relevanten Daten, sozusagen dann von der Beteiligungsführung gar nicht zur Kenntnis genommen wird?“

Zeuge Ralf Karasch: „So weit uns bekannt ist, war dieses Gutachten nicht abgenommen, aus was für Gründen auch immer. Insofern hatten wir die Geschäftsführung gebeten, entweder das Gutachten abzunehmen oder ein neues Gutachten zu erstellen. Nicht so konkret, aber wir haben der Geschäftsführung gesagt: Wir sind jetzt nicht in der Lage über ein solches Gutachten zu sprechen, wenn es einfach von der Geschäftsführung selbst nicht abgenommen wurde. Das ist nämlich in der Regel die Reihenfolge.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Wenn es sich aber herausstellt, dass es abgenommen ist und auch bezahlt worden ist, stellt sich das dann anders für Sie dar oder nicht?“

Zeuge Ralf Karasch: „Zunächst einmal sind solche Gutachten in den Bereich der Geschäftsführung einzuordnen. Da hat die Geschäftsführung auch relativ große Freiheiten. Wenn es von der Geschäftsführung abgenommen worden wäre, dann hätten wir natürlich an einem solchen Gutachten Interesse gehabt.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Wie haben Sie denn davon Kenntnis genommen, dass es das gibt?“

Zeuge Ralf Karasch: „Das kann ich jetzt im Augenblick nicht mehr sagen im Einzelnen. Da müsste ich spekulieren. Es ist uns aber allgemein, vielleicht war es auch nur durch die politische Diskussion, bekannt geworden.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Kann es denn sein, dass die Geschäftsführung kein Interesse daran gehabt hat, dass es die Beteiligungsführung zur Kenntnis bekommt, weil die Ergebnisse möglicherweise genau das Gegenteil sagen, was die politische Führung erwartet hat?“

Zeuge Ralf Karasch: „Das ist eine Einschätzungsfrage, die ich nicht beantworten kann.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Gut. – Inwieweit war Ihre Koordinierungsgruppe beteiligt an der Erarbeitung des Zahlenwerks, das dem Senat gedient hat bei der Übermittlung an den Wahlleiter in Sachen Volksentscheid Tegel? Da gab es ja einen Brief an alle Wahlbeteiligten, wo bestimmte Zahlen vorkommen: 1 Milliarde

Investitionskosten, 400 Millionen Schallschutz. Wie sind diese Zahlen zustande gekommen?“

Zeuge Ralf Karasch: „Meines Erachtens waren das Zahlen von der FBB selbst. Die kamen nicht aus unserem Bereich.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Haben Sie das irgendwie geprüft? Ich meine, immerhin ist das ein Dokument, was an alle Berliner, die zur Wahl gehen, geschickt worden ist. Ist das dann politisch nicht bewertet worden oder sozusagen das Datenmaterial auf Konsistenz oder auf Plausibilität geprüft worden und nicht gefragt worden, welche Grundlagen für diese Zahlen da waren?“

Zeuge Ralf Karasch: „Wir bewerten Zahlen nicht politisch, sondern so, ob sie nach unserer Kenntnis plausibel sind. Soweit ich mich erinnere, waren sie nach unserer Kenntnis plausibel.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Aber, welche tatsächlichen Grundlagen da waren, welche Gutachten oder von wem die jetzt gekommen sind die Zahlen, da können Sie jetzt keine Aussage machen?“

Zeuge Ralf Karasch: „Dann müssten Sie mir einzelne Zahlen vorhalten. Allgemein kann ich das nicht sagen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Die Zahlen habe ich Ihnen genannt: 1 Milliarde Investitionssumme, 400 Millionen Schallschutz. Das waren die beiden wichtigsten Aussagen, und die Aussage, dass sich die Weiterführung Tegels wirtschaftlich nicht lohnt. Was genau entgegengesetzt des Ergebnisses des Gutachtens vom Pricewaterhouse ist, was die Senatsverwaltung nicht zur Kenntnis genommen hat.“

Zeuge Ralf Karasch: „Wie gesagt, sie erschienen uns plausibel, die Zahlen.“

b) „Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie viel das Projekt im Augenblick kostet“

Daneben äußert sich der Zeuge Karasch als „Wahrer der Eigentümerinteressen“ des Landes Berlin im Rahmen seiner Befragung durch den Abgeordneten Hansel (AfD) am 29. Mai 2020 zu den Kosten des Flughafenbaus:

Frank-Christian Hansel (AfD): „Kommen wir zum finanziellen Aspekt. Wie sehen Sie die oder könnten Sie - - Ich meine, wenn ich jetzt Beteiligungsführer wäre, quasi in so einer Abteilung wie Sie, glaube ich - - Ich könnte mir sogar vorstellen, dass Sie einer derjenigen sind, die am meisten über das Projekt insgesamt wissen, weil Sie sich, anders als ein Regierender Bürgermeister als Aufsichtsratsvorsitzender quasi tatsächlich hauptamtlich immer damit mitbefassen müssen, und nicht nur alle Monate mal in so einer Aufsichtsratssitzung gehen. Also müssten Sie eigentlich einen Überblick haben über die Kostenentwicklung.“

Wie ist denn der Kostenstand des BER-Projekts für Sie heute? Oder nehmen wir Mai 2019. Haben Sie das mal kumuliert? Haben Sie da irgendwie so eine Rechnung, wo der Steuerzahler -, wo das immer wächst und am Schluss haben Sie ein Ergebnis, wenn Sie dann immer mal berichten müssen: Wo stehen wir denn heute? – Wie würden Sie darauf antworten? 5 Milliarden? 7 Milliarden? Wie sehen Sie das?“

Zeuge Ralf Karasch: „Das kann ich Ihnen konkret nicht sagen, weil das ist eine Zahl, die erst eigentlich erst am Ende des Projektes relevant ist. Ich möchte mich da wirklich enthalten, Ihnen da eine Zahl zu nennen. Es kommt auch darauf an, ob man die Investitionen nur der Gesellschafter sieht oder Investitionen mit den Fremdinvestitionen. Das ist erst nach Ende des Projektes zu ermitteln.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Aber Sie müssen doch einen Stand haben. Sie können gerne sagen, wie Sie es selber – mit Eigenmitteln, mit Fremdmitteln –, das können Sie gerne so machen, aber Sie müssen doch einen Überblick haben. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie, wenn Sie Interessenvertreter des Landes Berlin aus der Senatsfinanzverwaltung sind, da keinen Überblick haben.“

Zeuge Ralf Karasch: „Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie viel das Projekt im Augenblick kostet. Das kann ich Ihnen nicht genau sagen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Können Sie es sagen zum 31.12.2010? 2015? 2017? Irgendwann müssen Sie doch mal einen Statusbericht irgendjemand gegeben haben, was es kostet.“

Zeuge Ralf Karasch: „Wir haben dem Parlament verschiedene Statusberichte gegeben, aufgrund von Schriftlichen Anfragen, was bis zu den jeweiligen Zeitpunkten das Projekt gekostet hat.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Und können Sie da mal eine Zahl nennen, von einer der letzten Anfragen oder haben Sie da gar keine Vorstellung?“

Zeuge Ralf Karasch: „Habe ich jetzt nicht im Kopf.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Wenn jetzt ein Senator käme: ‚Sagen Sie doch mal, Herr Karasch, wie sieht es denn aus? Was kostet denn das Projekt?‘ – Dann könnten Sie ihm keine Antwort geben.“

Zeuge Ralf Karasch: „Dann müsste man in die Tiefen des Projektes gehen und dann sagen: Wie viel hat das Projekt insgesamt gekostet. – Und das ist zurzeit nicht spontan zu ermitteln.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Noch mal: Wenn die politische Leitung kommt und heute den Stand – oder nehmen wir den Mai 2019 – den Stand abfragen will: ‚Was kostet das Projekt?‘ – Da können Sie doch nicht sagen: ‚Herr Senator! Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich warte drei Jahre, bis das Ding fertig ist, und dann kann ich es Ihnen sagen‘. – Das ist doch keine Antwort.“

Zeuge Ralf Karasch: „Richtig. Dann würde man das zu dem Zeitpunkt aktuell ermitteln, aber das kann ich Ihnen hier nicht in diesem Raum sagen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Sie haben keinen Stand?“

Zeuge Ralf Karasch: „Ich persönlich habe jetzt keinen Stand, den ich Ihnen jetzt spontan sagen kann.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Ist ja interessant. – Noch mal, ich frage Sie ja nicht, wann Sie glauben, wann der Flughafen fertiggebaut wird, und was es am Ende kosten wird. Das kann ich mir vorstellen, dass Sie das nicht sagen können. Aber Sie müssen doch sagen können, was bisher auf der Rechnung steht, egal, ob das kreditfinanziert ist oder nicht. Also noch mal die Frage: Wenn ein Senator kommt und sagt: ‚Herr Karasch! Was kostet uns das Projekt, Stand heute?‘ -, dann kann ich mir nicht vorstellen, dass Sie dem sagen: ‚Keine Ahnung. Warten wir doch mal bis es fertig ist‘. – Das beleidigt doch auch Ihre eigene Intelligenz.“

Vorsitzende Melanie Kühnemann-Grunow: „Herr Hansel! Ich verstehe ja Ihr Erkenntnisinteresse, aber Sie wiederholen die Frage immer wieder, und die ist jetzt inzwischen auch schon, vielleicht nicht beantwortet worden, aber schon mehrfach gesagt worden, dass das nicht benannt werden kann.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Frau Vorsitzende! Mit Verlaub, aber - - Ist ja schön, ich kann es auch verstehen, dass man den Zeugen da in Schutz nimmt, aber das kann ich mit beileibe nicht vorstellen, dass man so einen Statusstand nicht abgeben kann. – Herr Karasch! Ich will Sie da auch jetzt nicht ärgern, ich will Sie auch nicht in die Bredouille bringen, sondern ich möchte einfach nur ein Gefühl bekommen für die Größenordnung.“

Es sind ja verschiedene Zahlen immer im Raum, und es gibt, glaube ich, einen Konsens, dass es so bei 7 Milliarden ist. Ich will Sie auch nicht auf 10 oder 20 oder 50 Millionen festlegen, darum geht es jetzt gar nicht. Ich will Sie da nicht in eine Falle führen, sondern ich möchte einfach einen Rahmen bekommen, dass Sie mehr oder weniger sagen, dass der Stand jetzt das und das ist. Wirklich ohne jegliche Falle, sondern einfach nur das, was Sie im Moment, wenn einer fragen würde von der politischen Leitung: „Was haben wir bisher auf der Rechnung?“ – Das muss doch möglich sein.“

Zeuge Ralf Karasch: „Wenn ich eine Zahl nennen würde, dann müsste sie fundiert sein. Ich bin nicht derjenige, der hier in diesem Untersuchungsausschuss Spekulationen von sich gibt.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Ich will auch keine Spekulationen. Aber, wenn eine Frage kommt, und ich kann mir nicht vorstellen, dass in der letzten Zeit – seit 2004 sind Sie da –, dass in diesen Jahren nicht irgendjemand gekommen ist und sagt: ‚Sagen Sie doch mal, was das bisher kostet.‘ – oder dass der Finanzsenator oder –“

Vorsitzende Melanie Kühnemann-Grunow: „Noch mal, Herr Hansel! Sie haben jetzt die Frage gestellt: Sie müssen es doch wissen. Der Zeuge hat gesagt: Er braucht dafür eine fundierte Grundlage. Er sagt: Er hat diese Grundlage nicht. Und Sie sagen wieder: Na, aber Sie müssen es doch wissen. Und er sagt wieder: Er kann es momentan, ob momentan oder ob er nicht in der Funktion ist, das mag ich jetzt nicht beurteilen. Aber wir drehen uns da ein bisschen im Kreis.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Tut mir leid. Das ist keine Einschätzungsfrage. Das haben Sie jetzt nicht zu beurteilen. Ich finde das einfach - - Sie haben doch selber gesagt –“

Vorsitzende Melanie Kühnemann-Grunow: „Der Zeuge muss aber auch keine Hypothese aufstellen oder keine Mutmaßungen machen, was er glaubt, wie groß am Ende dann die Summe sein wird. Da befinden wir uns dann auch im Bereich der Mutmaßungen – und das muss der Zeuge hier nicht liefern.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Nein, Frau Vorsitzende! Es geht nicht um Mutmaßungen! Was am Ende rauskommt, das war nicht meine Frage, sondern eine faktische Frage, was bisher aufgelaufen ist, das ist nicht Spekulation, sondern das ist eine Berechnung, die bei einem Spitzenbeamten, der sich darum kümmern muss in der Finanzverwaltung, vorliegen muss. Das ist keine Einschätzungsfrage, sondern das ist einfach eine ganz klare Frage. Zumal er selber sagt: Das muss man gucken. Und das lasse ich dem Zeugen ja anheim, wie er das berechnet: mit Eigenmitteln, mit Fremdmitteln. Das ist nicht der Punkt. Das ist vorhin wie die Befragung von Herrn Stroedter, dass da bestimmte Sachen einfach nicht kommen. – Ich kann mir das einfach nicht vorstellen.“²⁴⁰¹

Als Erkenntnis aus dieser Zeugenaussage bleibt: Der „Wahrer der Eigentümerinteressen“ des Landes Berlin kann oder will nichts Konkretes zu den Kosten sagen, weil diese Zahl angeblich erst am Ende des Projektes relevant ist.

c) Die finanzielle Lage der FBB und der gestutzte Geschäftsbericht von 2019

Anhörung Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß am 27. November 2020, 32. Sitzung

Der **Zeuge Prof. Dr. Preuß**, der seit März 2017 Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft FBB ist, entpuppte sich aus unserer Sicht als das einzige technisch kompetente FBB-Aufsichtsratsmitglied. Er befasste sich in München als Projektleiter über Jahre hinweg mit der Entwicklung des Flughafens im Erdinger Moos.

²⁴⁰¹ Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Ralf Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 65 ff.

Weil Prof. Dr. Preuß im Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation der FBB vertraut war, sprach der Abgeordnete Frank Scholtysek (AfD) bei seiner Befragung des Zeugen am 27. November 2020 deren schwierige finanzielle Situation an:

Zeuge Dr. Norbert Preuß: „Sprechen Sie jetzt einfach die schwierige Situation der FBB in finanzieller Hinsicht an? – Ich habe die Zahlen jetzt nicht genau parat, aber ungefähr: Also 2012 hätte der BER, ich glaube irgendetwas mit 4 Milliarden gekostet, und jetzt kostet er sechs. Die Antwort liegt in dem begründet, was ich vorhin ausgeführt habe: Es ist im Grunde genommen natürlich so, dass diese ganze Havarie und die Aufwendungen, die dadurch entstanden sind, natürlich die Projektkosten exorbitant in die Höhe getrieben haben. Zwei Jahre lang – zwei Jahre? Nein, also überleg mal, das sind ja – sieben Jahre lang die 400 Objektüberwacher mit einem nicht geringen Salär! Der ganze Flughafen hat sich mit dem Projekt sieben Jahre länger befasst. Die ganzen Firmen, die natürlich aus den Verträgen heraus waren, aus den Terminen – da sind Sie als Bauherr natürlich auch erpressbar. Dass da, sage ich mal, natürlich einfach auch bedingt durch diese Dinge dann Mehrkosten entstanden sind, das ist halt so, nicht? – Also wenn Sie so wollen, kostet das Terminal jetzt so viel, dass es doppelt so teuer ist, als es am Anfang mal war, bedingt durch diese Abläufe. – Dazu sind Sie ja hier, um das auch zu analysieren, und die Antwort habe ich im Groben gegeben.“²⁴⁰²

Scholtysek (AfD) vertieft das Thema der finanziellen Situation der Flughafengesellschaft FBB weiter:

„Ich hatte ja eben schon mal das akute Risiko einer Pleite angeschnitten. Das ist für mich umso unverständlicher, weil der Geschäftsbericht für 2018 auf der Seite 145 bezogen auf die voraussichtliche Entwicklung der Flughafengesellschaft folgendes zum Ausdruck bringt – da heißt es:

Zitat: In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FBB als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung.

Glaubt man hier dem Geschäftsbericht, dann ist doch alles in Ordnung, und einer positiven Entwicklung steht nichts im Wege, aber davon scheinen wir ja ganz weit entfernt zu sein. Sehen Sie das auch so, mit dieser positiven Entwicklung, oder was ist Ihre Auffassung dazu?“

Zeuge Dr. Norbert Preuß: „Ich glaube, wenn man analysiert, was ich heute gesagt habe, kommen da wenig positive Dinge rüber. Dass da alles in Ordnung ist – natürlich nicht. Dass man sehr viel Geld ausgegeben hat, um diese Havarie auch zu bewältigen, und dass der Flughafen letztlich dort in schwierige Fahrwasser kommt oder gekommen ist, sehe ich auch so. Es gab ja diese Thematik auch mit dem Bilanzthemen, die dann noch mal hinterfragt worden sind. Aber ich weiß auch nicht, was ich Ihnen jetzt ganz konkret beantworten soll. Dass diese ganze Situation höchst unbefriedigend ist und natürlich diese ganze Havarie Unmengen an Geld verschlungen hat, bedingt durch diese Abläufe, das ist so.“

²⁴⁰² Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 49.

Scholtyssek (AfD): „Okay, lassen wir das mal so stehen an der Stelle. Wie ist denn Ihre Auffassung zum Geschäftsbericht bzw. dem Jahresabschluss von 2019, der nicht mal 40 Seiten umfasst und nach der Bilanz sowie den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen schon endet. Also der hat keinen Anhang und Lagebericht, die eigentlich ja gesetzlich vorgeschrieben sind, und natürlich auch keine Bewertung der Risiken, wenn ich das richtig interpretiere.“

Zeuge Dr. Norbert Preuß: „Gut, wir haben ja immer diesen Jahresabschluss auch in der Bewertung von Ernst & Young behandelt. Zu den inhaltlichen Themen des Jahresabschlusses kann ich Ihnen im Detail hier keine Antwort geben. Das, was ich rückblickend als stark verbesserungsfähig empfunden habe, ist das Risikomanagement selber. Man hat also zwar ein Unternehmensrisikomanagement gehabt, aber weniger ein Risikomanagement im Hinblick auf diese technischen Abläufe im konkreten Projekt. Ansonsten – – Ja.“

Scholtyssek (AfD): „Sie scheinen selbst nicht so ganz glücklich mit diesem Geschäftsbericht zu sein, aber das lasse ich einfach mal so in den Raum gestellt. Können Sie mir erklären, warum dieser Geschäftsbericht tatsächlich so abgespeckt worden ist, obwohl es ja ein Unternehmen der öffentlichen Hand ist und im Grunde genommen alles transparent und offen sein sollte?“

Zeuge Dr. Norbert Preuß: „Das habe ich wirklich momentan nicht so präsent, dieses Abspecken. Wir haben das ja jedes Jahr – – Also ich habe es nicht als Abspecken empfunden. Ich habe immer jedes Jahr einen recht umfangreichen Bericht bekommen, den ich mir auch angeschaut habe, aber diese konkrete Sache kann ich Ihnen jetzt nicht beantworten. Da müsste ich mich noch mal reinvertiefen.“²⁴⁰³

Den gestutzten Geschäftsbericht von 2019 haben nur die Abgeordneten der beiden Länder und des Bundestages erhalten bzw. die interessierte Öffentlichkeit, wenn sie einen entsprechenden Antrag zur Zusendung des Geschäftsberichts stellt. Die Legislative wurde mit einem gestutzten Geschäftsbericht abgespeist, ohne etwas über den Konzernlagebericht, die Risiken und Chancen des BER zu erfahren. Diese Vorenthaltung wichtiger Informationen des Geschäftsberichts ist einmalig in der Geschichte der Flughafengesellschaft. Tatsächlich wirft der Geschäftsbericht ohne Konzernanhang viele Fragen auf: Warum wurde ein Jahr vor der Eröffnung des BER der Öffentlichkeit und den Abgeordneten plötzlich erstmalig der Geschäftsbericht in dieser sehr stark minimierten Variante präsentiert?

Weiter mit der Befragung des **Zeugen Dr. Norbert Preuß:**

Frank Scholtyssek (AfD): „Ja, eine kurze Frage habe ich. Herr Preuß, als Sie 2017 ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat aufnahmen, lag ja der Bilanzverlust der FBB bereits bei 914 Millionen Euro. Wie wurde das im Aufsichtsrat oder in den Gremien des Aufsichtsrates kommuniziert, bzw. wurde auch speziell – – Wie kommt man da wieder raus? Auch das Thema Entschuldung und all diese Dinge.“

²⁴⁰³ Frank Scholtyssek (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 51 f.

Zeuge Dr. Preuß: „Die Finanzierung war ständig ein Thema, bis heute oder auch, bis die – – Es waren ja dann auch sehr differenzierte Gespräche bis zur EU erforderlich, um diese ganzen Dinge dann zu klären. Aber jetzt im Detail Ihnen zu sagen: Was ist jetzt im Konkreten dort eigentlich – – 2017 habe ich das erst mal zur Kenntnis genommen, was da ist. In dem Sinne wurde das also nicht in der Tiefe dann auch so diskutiert. Natürlich wurde die Finanzierung diskutiert, aber ich kann Ihnen jetzt also keine Details, zahlenspezifische Details, dazu nennen.“²⁴⁰⁴

Es wurde hier allerdings nicht nach der Finanzierung gefragt, sondern danach, wie man von diesem exorbitanten Schuldenberg wieder herunterkommt. Als der Abgeordnete Scholtysek an diesem Punkt weiter nachhakte, entstand Panik, die insbesondere beim Thema Konzernbilanzverlust des Öfteren zu beobachten war:

Scholtysek (AfD): „Sehen Sie zum aktuellen Zeitpunkt eine Möglichkeit, dass die FBB eigenständig durch den – [Dr. Philipp Gehrman (Rechtsbeistand des Zeugen):

Das ist unzulässig!] – Wieso? – [Dr. Philipp Gehrman (Rechtsbeistand des Zeugen): Aktueller Zeitpunkt! Nein!] – Ich kann doch fragen, was jemand aus einem aktuellen Zeitpunkt heraus sieht oder nicht sieht. – [Dr. Philipp Gehrman (Rechtsbeistand des Zeugen): Ja, genau! Außerhalb des Ermittlungszeitpunktes!] –“

Amtierender Vorsitzender Tino Schopf: „Okay!“

Zeuge Dr. Preuß: „Da hätte ich auch wenig zu sagen können.“

Scholtysek (AfD): „Okay! Dann formuliere ich die Frage um. Sehen Sie aus den Zahlen des aktuellen Geschäftsberichtes aus dem Jahr 2019 eine Möglichkeit, dass die FBB sich eigenständig und aus den künftigen Einnahmen des BER aus diesem Bilanzverlust wieder herausmanövrieren kann?“

Amtierender Vorsitzender Tino Schopf: „Herr Scholtysek, ich habe eben gerade erfahren: Die Frage ist unzulässig, weil der zulässige Bereich – – Das wäre der 5. November, und das geht nicht. Können wir nicht zulassen, die Frage.“

Frank Scholtysek (AfD): „Was ist der 5. November? – [Zurufe] –“

Amtierender Vorsitzender Tino Schopf: „Genau. – Der Endzeitpunkt unseres Untersuchungszeitraums ist der 5. November.“

Frank Scholtysek (AfD): „Also, ich hatte ja eben noch mal nachgefragt. Es geht ja jetzt um die Zahlen aus dem Geschäftsbericht 2019.“

Amtierender Vorsitzender Tino Schopf: „Der Zeuge, Herr Prof. Preuß, kann gerne etwas zum Geschäftsbericht 2019 sagen, aber keine Einschätzungen oder Vermutungen etc. pp. Das wissen Sie ja. Wir mutmaßen hier nicht, das soll der Zeuge nicht, aber er kann gerne etwas dazu sagen.“

²⁴⁰⁴ A. a. O., S. 68.

Zeuge Dr. Norbert Preuß: „Die Lage der FBB ist einfach sehr schwierig, und die war 2019 so, und die ist auch 2020 so. Insofern könnte ich jetzt Nein sagen, fühle mich aber dazu eigentlich auch nicht berufen, das jetzt hier als Einschätzung zu sagen.“

Frank Scholtyssek (AfD): „Okay, vielen Dank!“

Amtierender Vorsitzender Tino Schopf (SPD): „Herr Scholtyssek, sind Sie durch?“

Frank Scholtyssek (AfD): „Ja, keine weitere Frage.“²⁴⁰⁵

Es entsteht der Eindruck, dass man im Aufsichtsrat kaum über den Abbau der Schulden gesprochen hat, sondern nur über die weitere Finanzierung des Flughafens, dessen Verschuldungssituation dadurch immer größer wird.

Offenkundig haben weder die Gesellschafter den Aufsichtsrat kontrolliert, noch hat der Aufsichtsrat die Flughafengesellschaft kontrolliert. Ohne dieses systemische Versagen wären der Schuldenberg und der dramatische Konzernbilanzverlust der Flughafengesellschaft undenkbar gewesen.

„In dieser Zeit stieg der Konzernbilanzverlust von 15 Millionen auf eben quasi diese fast 1 Milliarde.“

Sehr aufschlussreich verlief auch die Befragung der Zeugin Finanzstaatssekretärin **Dr. Margaretha Sudhof** am 12. Juni 2020. Sie ist seit 2012 mit einer Unterbrechung im Aufsichtsrat der FBB tätig:

Frank-Christian Hansel (AfD): „Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Schönen guten Tag, Frau Dr. Sudhof! Das ist ja nun eins oder das wichtigste Infrastrukturprojekt Berlins für die letzten Jahre, auch mit der größten politischen Brisanz. Sie sind da im Rahmen der politischen Führung, im Rahmen Finanzen auch sowohl da als auch im Senat tätig gewesen. Kennen Sie die Gesamtkosten, die der BER insgesamt bisher verursacht hat? Wenn ja, wie hoch sind die im Jahr 2018/19 gewesen, als Sie es noch hätten wissen können oder müssen? – Eine Schätzung reicht mir an dieser Stelle.“

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Also ich würde mal schätzen, ganz grob, Irrtum vorbehalten, 6 Milliarden Euro.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Kennen Sie die Kosten, die das Land Berlin zu tragen hat, und wie hoch diese sind? – Ich habe bei der letzten Vernehmung auch Herrn Karasch gefragt, den Beteiligungsführer, und der konnte diese Frage nicht beantworten.“

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Ja, das ist ein Dreisatz. Sie wissen ja: Iudex non calculat. Und Sie haben 26 Prozent des Bundes, und der Rest verteilt sich hälftig auf Brandenburg und Berlin, und ich will jetzt in dieser konzentrierten Sitzung, ehrlich gesagt, auch keine Rechenübung hier hinlegen, wenn Sie mir das gestatten, bitte, Herr Hansel!“

²⁴⁰⁵ A. a. O., S. 68 f.

Frank-Christian Hansel (AfD): „Gut, aber mit den 6 Milliarden haben Sie ja schon eine Aussage getätigt. Im Jahr 2005, also ein Jahr vor Baubeginn, betrug das geschätzte, 1,98 Milliarden Euro nominal, und der Eröffnungstermin war ja bekanntlich für 2010 geplant, weil 2011 die Abgeordnetenhauswahl stattfand. Aus den Geschäftsberichten der Jahre 2005 bis -10 kann man entnehmen, dass in dieser Zeit 430 Millionen Euro Eigenkapital zur Erhöhung der Kapitalrücklage in die Flughafengesellschaft geflossen sind. Diese Kosten betragen 21 Prozent des damaligen Investitionsvolumens und sind halt Geld der Steuerzahler. Diese Darlehen dienten der Erhöhung der Kapitalrücklage. Nun hat sich aber der Bau des BER verzögert, von 2011 bis -18 sind laut der jeweiligen Geschäftsberichte noch mal 1,4 Milliarden Euro Eigenmittel in die Flughafengesellschaft geflossen, wo das Eigenkapital noch mal anstieg. – Können Sie das bestätigen?“

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Jedenfalls ist mir ad hoc nichts anderes bekannt.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Also seit 2005 bis -18 sind somit infolge der Nichteröffnung des BER Eigenmittel in Höhe von 1,84 Milliarden Euro an die Flughafengesellschaft transferiert worden, also über das Vierfache gegenüber dem Zeitraum 2005 bis -10 und fast so viel wie das Investitionsvolumen für den BBI im Jahre 2005. Wissen Sie, wie hoch das Eigenkapital in diesem Zeitraum in der Flughafengesellschaft gewachsen ist?“

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Kann ich ad hoc nicht sagen. Bei Zahlen kann man sich zu leicht irren. Weiß ich wirklich nicht.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Okay, ich mache kurz noch mal da einen Hinweis: Eigenkapital 2005 waren 30 000, 2018 11 Millionen. Dann Kapitalrücklage 2005: 347 – – 832,752 Millionen [sic!], also 375 Millionen. 2018: 2,1 Milliarden, der Bilanzverlust 2005 15 Millionen und 2018 minus 992 Millionen. Das Eigenkapital 2005: 360 Millionen und 2018 1,2 Milliarden. In dieser Zeit stieg der Konzernbilanzverlust von 15 Millionen auf eben quasi diese fast 1 Milliarde. Und dazwischen kletterten auch die Investitionskosten für den BER bis 2018 bzw. 19 auf 6 Milliarden Euro insgesamt. Die Darlehen der Gesellschaft zur Erhöhung des Eigenkapitals betragen nun bereits über 30 Prozent bezogen auf das gestiegene Investitionsvolumen. Wozu wurde die Eigenkapitalaufstockung durch die Eigenmittel eigentlich vorgenommen, weil, das Investitionsvolumen alleine ist ja überwiegend durch Kredite oder Darlehen finanziert worden?“²⁴⁰⁶

Aus dem Text zur Befragung geht hervor, dass von 2005 bis 2018 „Eigenmittel“ **in Höhe von 1,846 Mrd. Euro**²⁴⁰⁷ in die Flughafengesellschaft transferiert worden sind. Dies entspricht fast dem im Jahr 2005 geplanten Investitionsvolumen für den BBI!

Hierbei handelt es sich größtenteils um Darlehen der Gesellschafter der Flughafengesellschaft, die in die Kapitalrücklage umgewandelt wurden und daher **nicht** zurückgezahlt werden und

²⁴⁰⁶ Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeugin Dr. Margaretha Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.06.2020, WP 18/26, S. 19 f.

²⁴⁰⁷ Vgl. a. a. O., S. 20.

zu Lasten des Steuerzahlers gehen. Und prompt ist in diesem Zeitraum die Kapitalrücklage genau um diesen Betrag gewachsen:

Eigenkapital	2005	2018	Differenz
Gezeichnetes Kapital	30.000	11.000.000	
Kapitalrücklage	374.832.752	2.174.328.275	1.799.495.523
Bilanzverlust	-15.435356	- 992.113.784	
Eigenkapital	359.832.752	1.269.094.280	

In dieser Zeit stieg der Konzernbilanzverlust von 15 Mio. Euro um 977 Millionen Euro auf 992 Millionen Euro – trotz dieser dauerhaften Subventionen durch die Gesellschafter und trotz des ungebremsten Passagierwachstums.

Von 1992 bis 2004 flossen ebenfalls umgerechnet 745 Millionen Euro²⁴⁰⁸ Gesellschaftersubventionen für die Flughafengesellschaft. Damit schwoll der Gesamtbetrag bis 2018 auf 2,59 Milliarden Euro an. Das sind umgerechnet pro Jahr ca. 90 Millionen Euro Steuergeldabflüsse in eine Flughafengesellschaft, die de facto insolvent ist, aber aufgrund der Staatshaftung nicht de lege insolvent wird. Dieses Szenario bildete sich bereits lange vor 2020 heraus und damit vor dem Beginn des Corona-Szenarios.²⁴⁰⁹

An dieser Stelle wird die Antwort auf die 4. Frage der „Schriftlichen Anfrage „Der gestutzte Geschäftsbericht 2019 der FBB GmbH“ von Mda Hansel (AfD) einschlägig:

Auf die Frage, ob zur oder nach der Eröffnung des BER eine weitere Entschuldung der Flughafengesellschaft in Höhe von über 1 Milliarde Euro geplant wird, antwortet die Senatsverwaltung wie folgt:

„Die Stärkung des Eigenkapitals, beispielsweise durch Verzicht auf die Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen, stellt grundsätzlich eine Option dar, um das Unternehmen auch über das Jahr 2020 hinaus von den Lasten der Pandemie abzusichern.“²⁴¹⁰

Zur Frage, ob die Gesellschafterdarlehen und Beihilfen zurückzuzahlen sind oder nicht, antwortet die langjährige Finanzchefin der FBB, Heike Fölster, bei ihrer Befragung im Untersuchungsausschuss:

Christian Buchholz (AfD): „[...] Dann habe ich etwas zum Themenkomplex Subventionen bzw. Gesellschafterdarlehen; es geht um die fast jährlichen Gesellschaftermittel für die Flughafengesellschaft: Summa summarum sind seit 1991 bis 2019 ca. 2,5 Milliarden Euro in die Flughafengesellschaften geflossen, und das sind Subventionen in Höhe von durchschnittlich 90 Millionen Euro pro Jahr; Quelle sind die jeweiligen Geschäftsberichte. Zumindest ein Teil der Gesellschaftsmittel von 2005 bis 2010 wurde in Höhe von 430 Millionen Euro zum Bau des BER als Beihilfen laut einer Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Brinker genehmigt. Für den Bau des BER kann diese genehmigte Beihilfe nachvollziehbar sein. – Was ist mit den anderen 2 Milliarden Euro? – Diese Darlehen haben nichts mit dem Bau des BER zu tun und müssten doch

²⁴⁰⁸ Siehe jeweilige Geschäftsberichte.

²⁴⁰⁹ Siehe hierzu auch Kapitel 4.

²⁴¹⁰ Vgl. Schriftliche Anfrage Nr. 18/25148.

als Darlehen zurückgezahlt werden, wodurch der Verschuldungsgrad noch weiter steigen würde. – Also wann zahlt die FBB diese Darlehen zurück? Oder welche Position hatte damals die FBB dazu? Welche Position hat die EU dazu eingenommen?“

Zeugin Heike Fölster: „Auch Beihilfen müssen zurückgezahlt werden. Das klang bei Ihnen so, als wenn man die Beihilfen nicht zurückzahlen muss. Das heißt, alle Gesellschaftermittel müssen zurückgezahlt werden. – Es gab zwischendrin noch mal eine Eigenkapitalumwandlung, dass ein Teil der Darlehen in Eigenkapital umgewandelt wurde, um einfach die Position der FBB zu stärken. – Fragen Sie mich jetzt bitte weder nach dem Datum noch nach den genauen Zahlen! – Und alle anderen Mittel, da war es so, dass wir dort kein Beihilfeverfahren mehr gemacht haben bei der EU für die Gesellschaftermittel. Da gibt es ja zwei verschiedene, einmal eine Beihilfe und einmal diesen MEOT, wie das neuerdings heißt. Früher hieß das, hatte das noch einen anderen Namen, weiß ich nicht. – Private Investor Test, PIT hieß der vorher, jetzt weiß ich es wieder! – Also der PIT heißt jetzt MEOT, und da muss man einfach der EU-Kommission nachweisen, dass ein privater Investor genauso das Geld investieren würde, weil es kein verlorenes Geld ist, sondern weil sich das über die Zeitachse amortisiert und zurückgezahlt wird.

Das heißt, der erste Teil war Beihilfe, und dann sind wir umgeschwungen in den damals noch PIT, heute MEOT. Und alles muss zurückgezahlt werden, und das war in der Businessplanung auch abgebildet. Und da muss man dann nachher sehen, ob die Prämissen passen oder ob man da noch mal mit den Gesellschaftern dann ins Benehmen tritt und sagt:

Ich kann zu dem jetzigen, zu dem geplanten Zeitpunkt nicht zurückzahlen; müssen wir noch ein bisschen schieben! – Aber das ist ganz normales Verhandeln, was Sie auch, wenn Sie als Häuslebauer da sind und dann mit der Bank ins Benehmen gehen und gucken, ob die Zurückzahlung ist.“

Christian Buchholz (AfD): „Dann ist die Aussage mit der Eigenkapitalumwandlung ja ganz interessant: Das wäre dann ja eigentlich nicht direkt zurückzuzahlen, das wäre dann ja ein Anteil der Kreditgeber, die dann zu Eigentümern geworden wären oder, wenn sie schon identisch waren, einfach nur den Anteil aufgestockt hätten und dann später an eventuellen Gewinnen partizipiert hätten, nicht?“

Zeugin Heike Fölster: „Ja.“

Christian Buchholz (AfD): „Können Sie das denn ungefähr sagen? – Also Sie haben ja diese Blöcke, 430 Millionen und 2 Milliarden. – Können Sie das ungefähr sagen, ob das sich irgendwie an den Beihilfen orientiert hat? Oder war es – –“

Zeugin Heike Fölster: „Nein, das war das, was unsere Gesellschafter, also Berlin, Brandenburg und der Bund dann praktisch statt neuem Kredit umgewandelt haben als Eigenkapital, damit die Bilanzrelationen einfach besser aussehen. Ich kann es Ihnen nicht hundertprozentig sagen, bevor ich was Falsches sage: steht sonst auch im Geschäftsbericht; ich kann Ihnen aber nicht sagen, in welchem Jahr.“

Christian Buchholz (AfD): „Also es würde im Geschäftsbericht stehen, wenn es jetzt in einem Jahr passiert wäre und nicht in mehreren – –“

Zeugin Heike Fölster: „Dass es umgewandelt worden ist. In den Kommentaren im Anhang ist das hinten bestimmt erläutert worden.“

Christian Buchholz (AfD): „Ist es einmalig passiert oder in mehreren Tranchen?“

Zeugin Heike Fölster: „Nein, in einem Jahr ist es passiert.“²⁴¹¹

Das treibt den Verschuldungsgrad der Flughafengesellschaft FBB noch weiter nach oben. Interessant ist die Antwort der Zeugin Fölster zum entstandenen Konzernbilanzverlust der FBB bei der Befragung durch den Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD):

Frank-Christian Hansel (AfD): „Dann würde ich noch mal ganz gern zum Konzernbilanzverlust 2019 kommen. Welche Auffassung hatten Sie zum schwindelerregenden Konzernbilanzverlust in Höhe von fast 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2019?“

Zeugin Heike Fölster: „Erst mal habe ich mit Zahlen jetzt da keine Emotionen. Das ist einfach eine logische Addition aus Einnahmen und Kosten, und dann ist halt verdammt wenig übergeblieben. – Klingt ein bisschen platt, aber das – –“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Kein Thema. – Haben Sie den Geschäftsbericht 2019 noch verantwortet operativ?“

Zeugin Heike Fölster: „Ich habe ihn nicht mehr unterschrieben, weil ich auch nicht mehr da war.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Es gab ja einen, ich sage mal, gestutzten Geschäftsbericht, der Papiergeschäftsbericht, der uns vorgelegt worden ist, der hatte dann nur 40 Seiten und ist im Bundesanzeiger dann voll erschienen. Können Sie dazu was sagen? Da ist ein bisschen der Eindruck entstanden, dass hier etwas nicht veröffentlicht werden sollte, weil der Geschäftsbericht wirklich nur in reduzierter Form vorgelegt worden ist.“

Zeugin Heike Fölster: „Ich weiß, dass es auch im Jahr davor Diskussionen gegeben hatte: Muss man das alles schreiben, oder muss man das alles nicht schreiben? – Da habe ich immer die Fahne der Finanzer hochgehalten, weil wir haben Regularien mit einem Wirtschaftsprüfer abgestimmt, und natürlich haben wir das immer so kurz gemacht, wie es irgendwie geht. Wir haben ja auch einen gemeinsamen Lagebericht gehabt zwischen Tegel und Schönefeld, einfach aus Arbeitsoptimierungsgründen. Aber ich weiß, dass es damals schon Diskussionen gab, dass das gekürzt werden sollte, und

²⁴¹¹ Christian Buchholz (AfD) und Zeugin Heike Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 35 f.

da stand ich quer im Stall. Dann habe ich in der Presse gelesen, dass es dann relativ kurz danach ausgefallen ist. Das war so mein Konnex, den ich da im Kopf bei mir hatte.“²⁴¹²

Nach unserer Bewertung müssten alle Aufsichtsratsmitglieder zumindest jährlich den wachsenden Schuldenberg der Flughafengesellschaft FBB bei der Absegnung des Geschäftsberichtes vor Augen gehabt haben. Dabei sind die Vorlaufkosten vor dem BER-Baubeginn nicht berücksichtigt, etwa die Vorlaufkosten bis zum Planfeststellungsverfahren inklusive Standortsuchverfahren, Raumordnungsverfahren und Umsiedelung des Ortes Diepensee.

VII. Die Steuerzahler sollen für die Politikfehler geradestehen

„Die Endabrechnung wird zeigen, dass das ein billiger Flughafen ist.“²⁴¹³

Hartmut Mehdorn (Geschäftsführer der FBB
von März 2012 bis März 2015 als Nachfolger von Prof. Schwarz)

Zwei Aussagen des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft FBB Rainer Bretschneider zeigen ein tiefes Dilemma in der finanziellen Lage der FBB auf:

Am 13. November 2020 äußerte **Bretschneider**:

„Aus meiner Sicht ist die finanzielle Lage der FBB coronabedingt angespannt, wenn ich auch aktuell keine Überschuldung und auch keine mangelnde Liquidität sehe.“²⁴¹⁴

Am 18. Dezember 2020 hieß es bereits:

"Wir brauchen dringend ein Gesamtbild der Finanzlage, der Verschuldungslage und der Bürgschaftslage der FBB."²⁴¹⁵

Wenn der Aufsichtsratsvorsitzende noch im November 2020 behauptet, dass er „aktuell“ keine Überschuldung und auch keine mangelnde Liquidität sieht, einen Monat später jedoch einen Mayday-Hilferuf absendet, dann deutet dies auf ein generelles und strukturelles Finanzproblem hin.

²⁴¹² Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeugin Heike Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 13.

²⁴¹³ „N-TV“, 16.01.2014.

²⁴¹⁴ „RBB“ vom 13.11.2020.

²⁴¹⁵ „RBB“ vom 18.12.2020.

Noch 2016 hat der damalige Geschäftsführer Mühlenfeld die FBB-Schulden fest im Blick gehabt:

„Der Airport wird sich ab 2020 selbst finanzieren [und] ab Mitte der 20er Jahre kann er die Schulden zurückzahlen.“²⁴¹⁶

Selbst unter nicht Corona-Bedingungen sollten fast zehn Jahre vergehen, bis die Flughafengesellschaft beginnt, ihre Schulden zurückzuzahlen. Von Gewinnen oder von neu aufzunehmenden Krediten ist dabei keine Rede. Bis zum Ausbruch der Corona-Krise hat sich die Verschuldungssituation jedoch nochmals verschärft. Der renommierte Wirtschaftsprofessor- und Wirtschaftsprüfer Hans-Rudi Lenz stellt hierzu fest:

„Ohne weitere staatliche Hilfen könnte die FBB in zwölf Monaten pleite sein.“²⁴¹⁷

Die beantragten Corona-Hilfen in Höhe von 752 Millionen Euro müssen bis 2023 zurückgezahlt werden, obwohl die FBB wegen drohender Zahlungsunfähigkeit dazu nicht in der Lage ist.-Damit müssen sich die Steuerzahler darauf einstellen, nach der Entschuldung der damaligen BBF im Jahr 2002 und exorbitanten Baukosten erneut zur Kasse gebeten zu werden. Benötigt werden für den BER abermals Milliardenbeträge.

Bereits seit 2019 existiert eine englischsprachige unabhängige Studie von Prof. Gemünden, die zu einem vernichtenden Urteil hinsichtlich der wirtschaftlichen Lage der FBB kommt. Im Jahr 2020 wurde diese Studie vor dem Hintergrund der Corona-Situation präzisiert und vier Szenarien zur Bewertung der „Jobmaschine“ BER durchgerechnet.²⁴¹⁸

Diese Studie mit dem Titel „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken“ wird hier kurz vorgestellt, jedoch nur in Bezug auf das Szenario 2, welches keine Corona-Effekte berücksichtigt. Denn einerseits sind für diese Corona-Situation weder die Flughafengesellschaft FBB und deren Aufsichtsrat, noch deren Gesellschafter verantwortlich. Andererseits geht es aber darum, die Folgen von Corona strikt von dem hausgemachten Flughafendesaster zu trennen.

Das Szenario 2 von Gemünden et al. ist bei der Beurteilung der künftigen wirtschaftlichen Situation das repräsentativste, da die FBB 2019 ihre Prognosen auf 2,1 Prozent Wachstum herabstufte, nachdem das Berliner Passagierwachstum in den letzten zehn Jahren mit einem durchschnittlichen Passagierwachstum in Höhe von 5,7 Prozent stattgefunden hatte.

Bei Szenario 2 wird ein ungedeckter kumulierter Kapitaldienst in Höhe von -1.004.923 Millionen Euro für die Jahre von 2019 bis 2023 festgestellt. Bricht man diese Summe auf den durchschnittlichen Wert pro Jahr hinunter, ergibt sich ein jährlicher Schuldendienst in Höhe von 200 Millionen Euro.

Beim operativen Ergebnis gibt es im Szenario 2 bis auf das Jahr 2020 mit 622 Millionen für die Jahre von 2021 bis 2023 ein operatives durchschnittlichen Ergebnis bzw. Verlust von 258

²⁴¹⁶ „MAZ“ vom 16.05.2016.

²⁴¹⁷ „RBB“ vom 18.12.2020.

²⁴¹⁸ Vgl. Gemünden et al., Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken, Deutsche Gesellschaft für Projektmanagement e.V. im UVK-Verlag.

Millionen Euro/a. Mit dem Jahr 2020 ist das ein durchschnittlicher jährlicher Verlust in Höhe von 318 Millionen Euro.²⁴¹⁹

a) „Zur Sanierung braucht man ein Sanierungskonzept“

Wie die Befragung des Wirtschaftsprüfers Prof. Gemünden deutlich machte, fehlt aber ein tragfähiges Sanierungskonzept. In der 34. Sitzung am 15. Januar 2021 äußerte sich der Zeuge **Dr. Hans Georg Gemünden** auf die Fragen des Abgeordneten Hansel (AfD) wie folgt:

Frank-Christian Hansel (AfD): „Schönen guten Tag, Herr Prof. Gemünden! Ich glaube, es ist immer mal ganz schön, dass wir einen unabhängigen Wissenschaftler hier haben, der eben nicht mit einer Seite verbunden ist. Und wenn wir uns unsere Sachen auch immer angeguckt haben, gehen wir auch nicht davon aus, dass am Markt mehr als 12 Euro durchsetzbar ist, weil, das eine ist ja, wenn man normativ sagt, man will hier Gebühren erhöhen, aber die Leute es nicht mitmachen, dann ist das Theorie und eben nicht Praxis. Und wir müssen ja davon ausgehen, ich greife mal ein bisschen voraus, dass, wenn Corona dann tatsächlich weg ist, wir dann versuchen, nicht unseren eigenen Wettbewerb kaputt zu machen, indem wir die Preise so erhöhen, dass die Leute nämlich nicht kommen. Und ich fand es jetzt auch gar nicht so absurd, wenn Sie sagen, Paris. Wenn ich heute überlege, wo mache ich meine nächste Städtereise hin, und da habe ich London, Irland, Dublin oder meinetwegen Rom oder Mailand, und ich habe unterschiedliche Preise, dann guck ich schon drauf. Das muss man sich mal angucken. Darüber sollte man sich jetzt, glaube ich, nicht streiten, dass das, was die Flughafengesellschaft da im Businessplan hat, sehr, sehr hochgegriffen ist und nicht realistisch.“

Dann wollte ich noch mal nachfragen: Daraus ergibt sich, Ihre Berechnung, dass die FBB, ich glaube, auch schon ohne, dass man Corona da miteinrechnet, bis 2024 nicht kapitaldienstfähig ist. Das hatten Sie vorhin gesagt. Dann sprachen Sie von der Wertebene, die Sonderabschreibung, die jetzt kommen müsste. Können Sie da einen Betrag etwa angeben, wie hoch Sie den sehen?“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Wir können mal sagen, wann werden die sozusagen – – Wie stark muss ich abwerten, dass ich auf eine schwarze Null komme? Es werden andere Berechnungsmethoden vorgeschlagen, und welche sich dann durchsetzt und akzeptiert wird, das kann man hier nicht vorhersagen, aber ich halte die Argumentation, die der Karl-Heinz Wolf da gemacht hat, auf den stütze ich mich hier, die halte ich schon für schlüssig, dass man sagt: Welcher Überschuss kann mit dem Vermögen hergestellt werden? – Ich denke, auch mit den Umsätzen – es ist einfach dringend geboten, dass die Flughafengesellschaft mal sagt: Wie viele Passagiere und wie viel Umsatz haben wir mit den Passagieren im Non-Aviation- und im Aviation-Bereich im November und Dezember gemacht? –, da liegen ja Zahlen vor, und das dann auch weiter berichtet,

²⁴¹⁹ Siehe hierzu Gemünden et al., S. 10.

damit man einfach eine Orientierung hat, weil, wir stochern da im Nebel. Ich sehe das auch nicht als ein Geschäftsgeheimnis an, weil, wenn man in entsprechender Milliardenhöhe die Bürger zur Bürgschaft verpflichtet, dann müssen die von uns gewählten Abgeordneten – das sind Sie alle, und Sie sind innerhalb dieser Abgeordneten auch noch eine besondere Gruppe, die hier im Ausschuss sitzt –, die müssen wissen, was los ist, sonst handeln sie fahrlässig. Und auch die Aufsichtsratsmitglieder und die Vorstände, die neue Kredite aufnehmen, die sind ja nach Kreditwesengesetz verpflichtet, dass sie kapitaldienstfähig sind, die müssen jetzt zu den Bundesländern kommen und sagen: Hier Freunde, ihr müsst eure Gesellschafterdarlehen streichen. Die müsst ihr auskehren, damit wir wieder kapitaldienstfähig werden, damit die Abwertung des Anlagevermögens, die auf uns zukommt, überhaupt überstanden wird.

Das heißt, Sie müssen sich ehrlich machen. Sie müssen ein Sanierungskonzept – Sie brauchen ein Sanierungsgutachten nach IFRS. Das sage nicht ich Ihnen, das sagen mir die Anwälte, die sich mit entsprechenden Sachen auskennen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Also, das würde bedeuten: Sie würden sagen, wenn man jetzt mal tatsächlich die de facto Umsätze hat, die pro Passagier gemacht worden sind, meinetwegen Oktober, November, Dezember, dass man das auch hochrechnen könnte. Da hätte man auf jeden Fall mal einen belastbaren Wert.“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „November und Dezember. – [Frank-Christian Hansel (AfD): Genau!] – Also, belastbar nicht, aber man hat mal eine Zahl.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Man hat mal eine Zahl, und man hat eben nicht diese Debatte, die wir hier geführt haben zwischen 12 Euro oder 18, sondern da muss man sich eben angucken, was da empirisch gelaufen ist und dann das hochrechnen, und daraus kann man dann wieder was entwickeln, und daraus kann man dann wieder ein realistisches Businessmodell generieren.“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Also, die Sache ist ganz einfach: Jeder Minderheitsgesellschafter einer GmbH hat nach § 251 GmbH-Gesetz, ist das, glaube ich, Auskunftsrecht. Sie als Parlament können Herrn Müller bitten, diese Auskunft, vielleicht auch ein Sondergutachten, also auf jeden Fall mal diese Umsatzauskunft zu gewähren, dem Parlament, und auch eventuell ein Sondergutachten einzuholen. Man muss sich nur einigen. Andererseits, wenn Sie das nicht machen und jetzt wieder Hunderte von Millionen Kredite geben, handeln Sie aus meiner Sicht fahrlässig, und ich denke, weder die Geschäftsführung der FBB noch deren Aufsichtsrat noch das Parlament steht über dem Recht. Wir haben im Grundgesetz die Schuldenbremse festgelegt, und die Schuldenbremse ist auch in den Landesverfassungen festgelegt. Unter dem Vorbehalt stehen auch weitere Kreditvergaben. Also, Sie sind dringend angehalten, sich mehr Transparenz zu verschaffen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Was Sie angesprochen haben, die Sanierung, das wäre ja quasi die Umschuldung oder eine Entschuldung, indem man sagen würde, die Darlehen, die jetzt ausgereicht sind von den Gesellschaftern, wenn man da einen Verzicht macht, das wäre dann quasi eine Entschuldung. Ist das dann wettbewerbsrechtlich zulässig, oder fallen die auch unter EU, unabhängig jetzt von der Coronahilfe, die tatsächlich durch die EU gedeckt worden ist durch eine Verordnung,

aber das sind ja Schulden, die nichts mit Corona zu tun haben. Wäre das dann beihilferechtlich zustimmungspflichtig? Und die Frage ist eigentlich entscheidend: Was passiert, wenn die EU dem nicht zustimmen würde? Was passiert dann operativ mit der Gesellschaft?“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Gut, also die EU ist ja noch mal – – Die Fragen habe ich ausgeklammert. Die sind natürlich schwebend im Raum. Das ist ganz klar. Aber stellen Sie sich folgenden Fall vor: Der Geschäftsführer der FBB, Lütke Daldrup, wir haben ja jetzt eine Reform im Unternehmensrecht, sagt: Ich will eine Sanierung mit besonderen Schutzrechten haben außerhalb einer bereits eingetretenen Insolvenz, also auch zur Insolvenzvermeidung. Ich möchte von euch Gesellschaftern einen Schuldenverzicht. – Dann haben wir einen Fall vorliegen, dass eine existenzielle Notlage einer Flughafengesellschaft abgewendet werden soll. Das ist eine systemkritische [sic!] Gesellschaft, der muss geholfen werden. Dem kann man sich nicht einfach verwehren, und da kann auch das EU-Recht im Prinzip nicht drübergehen. Es geht hier nicht um eine Beihilfe, damit ein Projekt gemacht wird, sondern es geht um die Erhaltung einer kritischen Infrastruktur. Natürlich bleibt die operativ erhalten, aber wenn die Governance so gestört wird, dann ist natürlich der operative Betrieb auch bedroht. Da glaube ich nicht, dass dann EU-Beihilferecht das bricht. Beihilferecht kann dazu führen, dass Forderungen gestellt werden, Rückforderungen usw., aber den Vorgang als solches kann man damit nicht aushebeln.

Dann müsste natürlich die grundsätzliche Bereitschaft bestehen, diesen Forderungsverzicht zu leisten. Damit ist die Sanierung aber natürlich noch nicht erfolgt, sondern zur Sanierung braucht man ein Sanierungskonzept. Man muss sich überlegen, wir haben ja hier eine große Wirtschaftsfläche, wie diese Fläche bewirtschaftet wird, wie auf anderem Wege Einnahmen geschaffen werden können. In Zweibrücken, Regionalflughafen, hat man ja auch Lösungen gefunden. Darüber müsste dann nachgedacht werden. Aber je später ich anfangen nachzudenken, vielleicht geschieht das ja schon, das wäre gut, desto schwieriger wird es natürlich, und desto mehr ist man in einer Zwangssituation. Aber das ist jetzt ein Weg, der also grundsätzlich – – Der Karl-Heinz Wolf sagte: Wenn ich Lütke Daldrup wäre, würde ich das machen. – Aber der ist natürlich eingebunden in das Geflecht. Wir haben ja hier auch eine Parteienlandschaft. Da wird es nicht so gehen, wie es denkbar ist unbedingt, aber es ist ein denkbarer Weg. Ich habe ihn nicht zu Ende gedacht, bin auch kein Jurist, aber es ist nicht so, dass es nicht Wege aus der Krise gibt, die uns davor bewahren, dass eine Insolvenz entsteht.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Da bin ich erst mal beruhigt. Das ist tatsächlich eine kritische Infrastruktur und Daseinsvorsorge. Die kann nicht einfach stillstehen. Der Flughafen ist da, und der muss benutzt werden. Also, dass uns da quasi von Brüssel dann am Ende da nicht das Licht ausgemacht wird, das ist jetzt auch schon mal ein wichtiges Ergebnis, weil, da waren wir uns immer ein bisschen schwanger, was da eigentlich dann passiert. – Das heißt aber, das sagen Sie dann eben auch, dass es mit der Sanierung dann nicht abgeschlossen ist, sondern dass quasi ein neues Businessmodell gesucht werden muss, dass mittelfristig eine Tragfähigkeit der operativen Wirtschaftlichkeit gegeben ist, und das ist eigentlich jetzt das kreative Kunststück, das die Geschäftsführung jetzt hat, wie sie aus den vorhandenen Immobilien mit

anhängendem Geschäftsbetrieb oder Flugbetrieb letzten Endes was macht. den. Darüber müsste dann nachgedacht werden.“²⁴²⁰

Soweit die Gedanken des Zeugen Gemünden im Rahmen der Befragung zum FBB-Sanierungskonzept, welches künftig eine zentrale Rolle spielen könnte. Allerdings ist der Erfolg einer radikalen Umsetzung bislang eher als sehr gering einzuschätzen.

b) „Ein Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden“

In der weiteren Befragung nimmt der Abgeordnete Frank Christian Hansel (AfD) Bezug auf Prof. Lenz. Der Bilanzexperte hatte im Dezember 2020 vor einer Pleite der Flughafengesellschaft gewarnt, falls weitere staatliche Hilfen ausbleiben.

Frank-Christian Hansel (AfD): „Vielen Dank! – Ich habe noch mal zwei Punkte: Kennen Sie die Äußerungen oder die Analysen, die Finanzanalysen vom Bilanzexperten Hansrudi Lenz? Haben Sie das – –“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Nein, ich kenne ihn nicht persönlich und habe auch nicht im Einzelnen verfolgt, was er gemacht hat. Der hat auch Stellungnahmen gemacht; ich glaube, der Karl-Heinz hat ihm auch die Unterlagen zur Verfügung gestellt und hat auch eigene Überlegungen angestellt. Aber wir haben uns nicht miteinander bisher bekannt gemacht. – Also es gab – ich glaube, aus Chemnitz – auch einen, der früher mal ein Gutachten gemacht hat über den Flughafen. Mit dem hatte ich mal einen lockeren Kontakt. Einiges von dem ist natürlich in meiner Studie auch aufgetreten. Aber der hat keine Prognose in die Zukunft gemacht.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Weil, der kommt auch quasi in einem Beitrag des RBB vom 18.12. zu ähnlichen Themen – 150 Millionen Euro Zins und Tilgung – und sagt dann: Wenn man das zwölf Monate weiterrechnet jetzt unter den Bedingungen, ist eigentlich die Flughafengesellschaft pleite. – Im Grunde ist das – – Wie werten Sie das? – Das ist eigentlich eine Gesellschaft, die insolvent und pleite ist, aber die gar nicht pleitegehen kann; ist eigentlich ein Paradoxon.“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Man muss mehrere Dinge unterscheiden: Ich glaube, operativ bleibt der Flughafen erhalten. Der wird ja auch gebraucht, und es wäre natürlich ein Unding, dass man jetzt den Flughafen sozusagen nicht mehr benutzt. Aber finanziell muss es natürlich rereguliert werden, und da ist natürlich die Frage: Soll man lieber jetzt einen Schnitt machen und auch ein Sanierungskonzept entwickeln, sozusagen ein Ende mit Schrecken oder lieber ein Schrecken ohne Ende? – Und das Problem bei dem Schrecken ohne Ende ist, dass der Schrecken immer größer wird.“

²⁴²⁰ Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.01.2021, WP 18/34, S. 79 ff.

Also wenn Sie jetzt in diesem Jahr 400, 500 Millionen reinstecken, damit Sie über die Wahlen kommen, dann heißt es nicht, dass Sie im nächsten Jahr nicht wieder Probleme haben. Die hat dann aber eine andere Regierung. Und ich wünsche mir halt mehr Mut und dass Sie das Problem jetzt anpacken – insgesamt als Parlament.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Also dazu noch die Frage, die Sie, sagen wir mal, komplett Entschuldung oder diesen Reset auf Neustart: Was, welche Summen stellen Sie sich da vor?“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Wir haben es mal durchgerechnet: Also insgesamt haben wir sicherlich einen Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden. Wenn die öffentliche Hand mit 2 bis 3 Milliarden reingeht, denke ich, und man für die anderen Gesellschafter als stille Gesellschafter – es gibt da verschiedene Modelle, so Habeck-Fonds, stille Beteiligungen oder was weiß ich, was, Vorzugsaktien –, dass man also private Investoren, die also nur ein Zinsinteresse haben, das aber abgesichert ist, sagen wir mal für zehn Jahre –, dann kommt man natürlich um die Schuldenbremse rum, muss dann aber gewisse Zinsen bedienen. Aber man kommt auch besser um die Beihilfe probleme rum. Und wenn die beiden Voraussetzungen gegeben sind – also noch ein Wenn; ich habe das auch in dem Interview gesagt –, dann ist dadurch die Möglichkeit, dass strategische Investoren eintreten. Ich war ja, wie im „Tagesspiegel“ berichtet, dass der Airport von Paris sich interessiert, und es mag auch andere Flughafengesellschaften geben, die da ein Interesse haben, oder auch Fluggesellschaften vielleicht. Und wenn das dann noch hinzukommt, dann kann man sich vielleicht, was die Ausgaben angeht, als Land Berlin, Brandenburg den dringenderen Problemen zuwenden.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Also mit etwa 2,5 Milliarden würde man nicht auskommen, sondern wenn man es richtig vernünftig ausstattet, sagen Sie, so etwa 4 Milliarden?“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Würde ich jetzt sagen, damit man wirklich eine gute Lösung hat und auch den Flughafen weiterentwickeln kann. Aber diese 4 Milliarden sind jetzt nicht 4 Milliarden, die von der öffentlichen Hand nur kommen sollten. Da reichen vielleicht 2,5, und die 1,5 hofft man, aus verschiedenen anderen Töpfen zu bekommen.“

Frank-Christian Hansel (AfD): „Aber eben von keinen klassischen Airportbeteiligungsunternehmen, sondern tatsächlich stille Teilhaber, die rein am Zins –“

Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden: „Stille Teilhaber und dann aber auch strategische Investoren, die sich auch um ein gutes Flughafenmanagement mitkümmern.“

Fazit: Vor dem Wahltag Farbe bekennen!

„Ein Flughafen ist nie fertig.“²⁴²¹

Prof. Dr. Lütke Daldrup
(Geschäftsführer der FBB seit 2017)

a) Berlin-Wahl 2016: Die Wahrheit kam erst nach dem Wahltag ans Licht

Der Untersuchungsausschuss hat sich natürlich mit den wiederholten Verschiebungen des Termins zur Inbetriebnahme des BER-Hauptstadtflughafens beschäftigt. Angesichts der prekären Finanzlage der Flughafengesellschaft weisen wir an dieser Stelle auf ein Phänomen hin, das im Berliner Wahljahr 2016 zu beobachten war. Damals wurde gegenüber der Öffentlichkeit der Herbst 2017 als nächster Zeitraum der Inbetriebnahme des BER genannt. Interessanterweise erfolgte dann nach dem Wahltermin erst im Januar 2017 die Absage, die Inbetriebnahme wurde dann abermals erneut verschoben.

Im Rückblick bleibt festzuhalten, dass der bis Herbst 2016 amtierende Berliner Senat gegenüber den Wählern nicht offen kommuniziert hat, wie kritisch ein Eröffnungstermin im Jahr 2017 war.

Denn die Befragungen von Zeugen im Untersuchungsausschuss haben klar zu Tage gefördert, dass sich schon lange vor der offiziellen Absage abzeichnete, dass auch dieser Eröffnungstermin nicht zu halten sein würde.²⁴²²

„Im Rahmen seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss bekräftigte etwa der Zeuge Dr. Mühlenfeld, dass die Absage der Eröffnung für den Aufsichtsrat nicht überraschend erfolgt sei. Insbesondere der Gesellschafter Berlin habe in Person seines Flughafenkoordinators Prof. Dr. Lütke Daldrup umfangreiche Kenntnisse über den Zustand der Baustelle gehabt.“²⁴²³

Auch die Aussage von Dr. Krüger deutet darauf hin, dass die Absage für den Aufsichtsrat nicht überraschend kam.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich nehme für mich in Anspruch zu sagen, dass wir davon nicht überrascht worden sind, von der Absage des Eröffnungstermins, weil aus den Managementberichten, die wir bekommen haben, sich das ablesen ließ, dass zumindest dieser Termin enorm risikogefährdet ist.“²⁴²⁴

Es scheint, dass die damals regierende Koalition die erwartbare Terminverschiebung des Eröffnungszeitpunkts des BER bis zum Wahltag bewusst unter der Decke gehalten hat.

Auch bei der Abstimmung zum Volksentscheid im Kontext der Bundestagswahl 2017 hat der Senat den Wähler hinter die Fichte geführt. Das Ergebnis eines eigens in Auftrag gegebenen

²⁴²¹ „BZ“ vom 19.05.2017.

²⁴²² Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. Wahlperiode, S. 169.

²⁴²³ Ebd. S. 173.

²⁴²⁴ Ebd. S. 173.

PwC-Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit des Weiterbetriebs von TXL wurde unter den Teppich gekehrt. Das Gutachten hat den Steuerzahler einen 6-stelligen Betrag gekostet.

b) Mut zur Wahrheit: Entschuldung der FBB

Das darf jetzt hinsichtlich der Finanzlage nicht wieder passieren! Im Hinblick auf die prekäre Finanzlage der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH fordert die AfD-Fraktion die Regierungsfractionen und den Senat auf, VOR der Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus am 26. September 2021 Kassensturz in Verbindung mit der erforderlichen Entschuldung zu machen.

Durch die politisch motivierte Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) und die Festlegung auf das Single-Airport-Konzept, dessen damalige Geschäftsgrundlage von 1996 aufgrund der überproportional wachsenden Passagierzahlen an den Berliner Flughäfen entfiel, ist die Hauptstadt Deutschlands auf Gedeih und Verderb auf den Flughafen BER angewiesen. Der BER ist Teil der kritischen Infrastruktur und der Daseinsvorsorge für die Berliner und Brandenburger. Eine Insolvenz der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg ist damit keine Option!

Die Berliner Wähler haben das Recht, VOR den Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus am 26. September 2021 die volle Wahrheit über die Finanzlage und den tatsächlichen Geldbedarf der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg zu erfahren. Das bedeutet auch, dass die regierende rot-rot-grüne Koalition die ihr zukommende Verantwortung tragen muss.

Konkret heißt dies:

Die Entschuldung der Flughafengesellschaft muss noch vor der Berlin-Wahl im September 2021 auf den Weg gebracht werden!

Jeder Versuch, die Frage der Entschuldung erst nach den Wahlen öffentlich zu diskutieren und zu entscheiden, ist aus unserer Sicht Flucht aus der Verantwortung und Wählertäuschung.

Wie dieses Sondervotum aufzeigt, steuert der BER auf eine massive Kapazitätskrise zu, sobald nach der Corona-Pandemie die Passagierzahlen wieder in dem Maße wachsen, wie dies im Berliner Luftverkehr in den letzten Jahren zu beobachten war. Spätestens Ostern 2022 droht jedem Berliner, der vom BER in den Urlaub starten will, dass er die Kapazitätsprobleme des Flughafens gleich zu Urlaubsbeginn zu spüren bekommt und ihm so auch gleich sein Rückflug verleidet wird.

Die finanzielle Ausstattung der FBB durch die drei Gesellschafter Bund, Brandenburg muss daher ein Volumen haben, dass der Masterplan zur Erweiterung der Kapazitäten am BER tatsächlich schon in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann.

Eine klare Absage erteilen wir auch im Kontext ökosozialistischer Gedankenspiele hinsichtlich der sogenannten „Klimarettung“ in Deutschland angestellter Überlegungen, Kurzstreckenflügen und Inlandsflügen einzuschränken oder gar völlig abzuschaffen. Die Anhörung von Zeugen im Untersuchungsausschuss hat offensichtlich gemacht, dass es auch

in der Berliner Regierungspolitik Akteure gibt, die offenbar die größten Segmente des Berliner Flugverkehrs eliminieren wollen. Derartige Pläne werden lediglich zu Verdrängungseffekten führen, von denen dann nur ausländische Luftfahrt Drehkreuze wie Amsterdam, Paris oder London profitieren.

Am Ende bleibt die Frage: Ist es ein Treppenwitz der Berliner Politikgeschichte, oder Sabotage, wenn nach Errichtung eines mindestens 6-Milliarden-Flughafens ihm ausgerechnet von den dafür verantwortlichen Politikern die Geschäftsgrundlage weitgehend entzogen wird, indem sie den Hauptanteil seines Verkehrs streichen wollen?

Anhang

Anlage 1

Hydrosond Gutachterliche Stellungnahme zum Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	S. 73/95
--	----------

In Bezug auf die ALVF A12 (inklusive der von drei darin einbezogenen Betankungsanlagen) ist keine Auflage erforderlich, da sich die ALVF A12 im Nordteil des derzeitigen Flughafengeländes befindet und vom Ausbauvorhaben unberührt bleibt.

Diese Auffassung kann nicht geteilt werden.

Die ALVF A 12 befindet sich direkt östlich der ALVF N 3 und damit wie diese innerhalb der Grundwasserabsenkungsmaßnahme und ist damit auch wie diese zur baulichen Nutzung vorgesehen. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum diese Fläche weder untersucht wurde noch mit Auflagen versehen wurde. Das vermutete Stoffspektrum wird in Tab.1 des Aktualisierten Technischen Gutachtens Altlasten mit SM, PCB und LHKW angegeben. Eine Grundwassergefährdung ist nicht auszuschließen.

3.5 Baugefährdende und bauschädigende Auswirkungen einer Grundwasserabsenkung

Wird durch eine Grundwasserabsenkung der Grundwasserspiegel unterhalb der natürlichen Grundwasserschwankung (hier: natürliche Grundwasserschwankung 0,5 m (= im Mittel bis $\pm 0,25$ m) nach Fachgutachten „Grundwasser“ [YM, Kap. 6, S. 37] abgesenkt, fällt für die Bodenschichten und Bauwerksteile, die zuvor unter Wasser standen, der Auftrieb weg. Dies führt bei zusammendrückbaren Schichten zu zusätzlichen Setzungen bzw. Setzungsdifferenzen [SIMMER: Grundbau 1].

Bei einer Grundwasserabsenkung besteht die Gefahr einer Bewegung oder gar Abwanderung von Bodenteilchen (Suffosion), was wiederum zu zusätzlichen Setzungen bzw. bauwerksschädigende Setzungsdifferenzen führen kann. [HERTH/ARNDTS: Theorie und Praxis der Grundwasserabsenkung].

Weitere Gefahren der Grundwasserabsenkung bzw. bei der Wiedereinleitung/Versickerung des gefördert Grundwassers liegen in der Aufhöhung des Grundwasserspiegels über den natürlichen Schwankungsbereich. Hierbei können bindige Bodenschichten (Schluffe/Tone) ihre bisher steife oder halbsteife Konsistenz derart verändern, dass die Konsistenz in weich oder breiig übergeht, so dass diese Schichten nicht mehr als tragfähiger Baugrund einzustufen sind. Zusätzliche Setzungen und bauwerksschädigende Setzungsdifferenzen werden auftreten.

Weiterhin besteht die Gefahr, dass bei unterkellerten Gebäuden, bei denen das Gründungsniveau bisher oberhalb des höchsten Grundwasserspiegels lag,

Hydrosond Gutachterliche Stellungnahme zum Planfeststellungsbeschluss

Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

S. 74/95

Grundwasser in den Keller eindringt, bzw. dass ein bauwerksschädigender Auftrieb stattfindet (z.B. „Schürmann-Bau“, Bonn).

Aus den angeführten Argumenten ergibt sich ein Abwehrrecht nach § 903 BGB (Palandt-Bassenge, a.a.O., § 903 Rn. 6ff.), §§ 7, 8 WHG i. V. mit den Bestimmungen aus den Landesnachbargesetzen, § 909 BGB (vgl. Palandt-Bassenge, a.a.O., § 909 Rn. 5 m. w. N.) und § 1004 BGB (Palandt-Bassenge, a.a.O., § 1004 Rn. 5) [aus [HERTH/ARNDTS: Theorie und Praxis der Grundwasserabsenkung].

Hiervon sind, während der Bauabschnitte G 1, G 2, G 7 und G 8, die Gemeinden Diepensee, Rotberg, Selchow, sowie Teile von Waßmannsdorf, Schönefeld und Kienberg betroffen.

Anlage 2

Übersicht der Entwicklung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ (abgeschlossene Planänderungsverfahren; erstellt durch die LuBB mit Stand 03.01.2018)

Be-schluss Nr.	Datum des Be-schlus ses	Planfeststel-lungsbehörde	Bezeichnung des Beschlusses	Antrags-nummer des Flug-hafens	Antragsda-tum des Flughafens
	13.08.2004	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg“	-	17.12.1999
01.	08.03.2005	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung der LBP-Maßnahmen Kleingewässer“	01	21.12.2004
02.	27.01.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Antrag auf Befreiung nach § 62 Bundesnatur-schutzgesetz (BNatSchG), Art. 12, 16 Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL), Art. 5, 9 Vogelschutzrichtlinie (vogelschutz-RL)“	-	23.12.2005
04.	01.06.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Optimierung der Planung Rotbergbecken“	09	11.04.2006
05.	14.09.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Optimierung der Planungen, Entwässerung und Flugbetriebsflächen - Rollwege“	05	22.05.2006
06.	15.09.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung der Leitungsführung von Ver- und Entsorgungsleitungen“ Teilbescheid zur „Änderung der Trinkwasserleitung (TWL) DN 600“	03	15.06.2006
07.	22.12.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung des Plans der baulichen Anlagen Terminal sowie angrenzender Baufelder sowie der Querneigung der Rollbahnen“	02	10.05.2006
08.	28.02.2007	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung des 7. Planänderung von Amts wegen“	-	-
09.	06.08.2007	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung Los 1, Los 5 und Anbindung A 113n“	07	06.11.2006
10.	29.10.2007	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung Verteilerknoten Los 3“ und „Änderung eines Schreibfehlers von Amts wegen“	11	06.09.2006

11.	24.01.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Optimierung der Planung unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und nach aktualisiertem Stand der Technik - Flugfeldbetankungsanlage, sowie Feststellung der Eignung gemäß § 19h WHG und Erteilung gemäß § 13 BetrSichV“ und „Änderung der Auflage A II 10.2.5 (Kreuzungsbauwerke) von Amts wegen“	04	27.09.2006
12.	23.04.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung des Plans der baulichen Anlagen - Standortverlegung Tower der DFS“	17	20.11.2007
13.	28.10.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Gewässerausbau Teil II“	06	07.05.2007
14.	18.12.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung von Amts wegen“	-	-
15.	19.12.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Überbauung Kleingewässer“	15	25.02.2008
16.	01.04.2009	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung der Leitungsführung von Ver- und Entsorgungsleitungen“ Schlussbescheid	03	15.06.2006
17.	25.01.2010	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Änderung des Plans der baulichen Anlagen, Bau- feld Sonstige Flughafeneinrichtungen SF 2/3 sowie angrenzende Baufelder, Änderung des Plans Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage“	23	17.06.2009
18.	17.02.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich“	20	30.06.2009
19.	01.04.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Optimierung südwestliches Rollbahnsystem“	25	08.10.2010
20.	15.09.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Anlagen des Bundes“	21	28.10.2009
Be-schluss Nr.	Datum des Be-schlusses	Planfeststellungsbehörde	Bezeichnung des Beschlusses	Antragsnummer des Flughafens	Antragsdatum des Flughafens
21.	28.10.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Optimierung der Flugbetriebsflächen - Rollbahnschultern -“	18	31.07.2009
22.	10.02.2012	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Änderung des Plans baulicher Anlagen - SF 2 Gesamt - Anpassung der Baumassen sowie Änderung der Fläche SF 2/1“	24	20.07.2010
23.	27.03.2012	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Sondernutzungsfläche - Static Display Area (SDA)“	26	30.11.2010
24.	25.07.2013	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Änderung des Plans baulicher Anlagen - Errichtung einer SF 6 für ein Besucherzentrum - airportworld am Infotower“	27	02.08.2011

25.	30.09.2016	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Rollbahnen C1 und Y1“	32	09.08.2016
26.	12.12.2016	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Ramp 1 - Interim Bund“	31	20.09.2016
27.	23.05.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Temporäre Maßnahmen Rollbahn K5, Rollbahn K6 inkl. Anschluss an Rollbahn G, Vorfeld 3b“	33	23.12.2016
28.	09.06.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Resultierender Landschaftspflegerischer Begleitplan und Kompensationspool 2“	30	30.06.2015
29.	13.07.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Sanierung Rollbahnen G und K1 - Anpassung Fillets Rollbahn K1“	34	13.04.2017
30.	15.12.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Kompensationspool 3“	35	30.06.2017

Abkürzungsverzeichnis

BBI	- Berlin Brandenburg International
BER	- Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“
BFG	- Berliner Flughafengesellschaft
BVBB	- Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V.
DM	- Deutsche Mark
EZB	- Europäische Zentralbank
FBB	- Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg
FBS	- Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
FGT	- Flugsterminal oder auch T 1
LEP FS	- Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
LCC	- Low-Cost-Carrier (dt. Billigflieger)
PAX	- Abkürzung für Passagier
PWC	- PriceWaterhouse Coopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
ROV	- Raumordnungsverfahren
SLB	- Start- und Landebahn
SXF	- Flughafen Berlin Schönefeld
TLH	- Flughafen Tempelhof
TXL	- Flughafen Berlin Tegel

C. Sondervotum der Fraktion der FDP

Sondervotum

der FDP-Fraktion

zum Untersuchungsausschuss „BER II“ des
Abgeordnetenhauses von Berlin



BER: Der endlose Skandal

Zusammenfassung

Ist die Politik an großen Bauvorhaben beteiligt, sind diese Projekte meist zum Scheitern verurteilt. Der Bau des Berliner Großflughafens BER dient als Musterbeispiel hierfür. Fehlende Fachexpertise in den Aufsichtsräten, eine möglichst niedrige aber völlig unrealistische Kostenkalkulation - womöglich um Zustimmung für das Prestigeprojekt zu erhalten -, sowie eine sich maßlos selbstüberschätzende Berliner Politik-Riege haben zu jahrelangen Bauverzögerungen und einem Finanzdesaster geführt, das seines Gleichen sucht. Bemerkenswert ist dabei, dass trotz der Einsetzung eines *Untersuchungsausschusses BER* durch das Berliner Abgeordnetenhaus im Jahr 2012 das Chaos rund um die Flughafenbaustelle noch jahrelang fröhlich und munter weiterging. Dass im Jahr 2018 dann ein zweiter *Untersuchungsausschuss BER* seine Tätigkeit aufgenommen hat, spricht Bände. Das vorliegende Sondervotum der FDP-Fraktion zeigt dieses fortlaufende Missmanagement seitens der Flughafengesellschaft sowie der politisch Verantwortlichen im Bereich Finanzierung, Kapazitäten, Personalmanagement und fehlender Bauherrenkompetenz klar auf.

Neben den jahrelangen Bauverzögerungen am BER ist die desaströse Finanzlage der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg weiterhin das beherrschende Thema. Dies nicht nur wegen einer Verdreifachung der ursprünglich angesetzten Kosten auf *vorerst* 6,5 Milliarden Euro, sondern auch wegen der erst im Februar 2021 publik gemachten weiteren notwendigen Finanzhilfen i.H.v. 3,5 Milliarden Euro. Es handelt sich demnach um einen mitnichten vollständig aufgeklärten Sachverhalt. Die zur Verfügung stehenden Beweismittel sowie Zeugenaussagen legen die Vermutung nahe, dass sich die FBB bereits vor der Corona-Pandemie faktisch in einer existenzbedrohenden Situation befand und somit **alles andere als ein solide aufgestelltes Unternehmen war**. Neben der Explosion der Baukosten trugen eine **viel zu ambitionierte Finanzplanung** sowie drohende außerplanmäßige Abschreibungen im Milliardenbereich **einer als viel zu wertvoll vermarkteten Flughafenimmobilie** wesentlich zu dieser Finanzmisere bei. Das beliebte Argument, das jährlich ausgestellte, uneingeschränkte Testat des Wirtschaftsprüfers belege ein wirtschaftlich gut aufgestelltes Unternehmen, ist dabei völlig irreführend, denn die Ausstellung dieses Testats war seit jeher dem Umstand geschuldet, dass milliardenschwere Kredite bei Banken zu 100% verbürgt wurden und eine Deckung der zukünftigen Finanzierungslücke von fast 800 Millionen Euro durch die drei Gesellschafter zugesichert wurde – **Steuergeldern sei Dank!** Gekrönt wird dieses Finanzdesaster durch die getätigten Zeugenaussagen, den zukünftig notwendigen

Ausbaumaßnahmen im Milliardenbereich – also der Umsetzung des *Masterplans BER 2040* – **läge bisher kein tragfähiges Refinanzierungskonzept zugrunde**. Sollte sich dies nach sachgerechter Prüfung bewahrheiten, muss der Gesellschafter Berlin zwingend erklären, wie auf einer derartigen Grundlage millionenschwere Patronatserklärungen unterzeichnet werden konnten. Eine solch vollumfängliche und **externe Prüfung** der tatsächlichen wirtschaftlichen Situation der FBB vor der Pandemie muss aus unserer Sicht zwingend erfolgen, **um Verantwortlichkeiten zu benennen** und eine weitere Verschwendung von Steuergeldern zu verhindern.

Ein weiterer Schwerpunkt des Untersuchungsauftrages lag in der Aufklärung, wie es zu dem Umstand kommen konnte, dass der BER unter „normalen“ Bedingungen am 31. Oktober 2020 **mit Überlast den Betrieb aufgenommen hätte**. Auf diese massiven Kapazitätsengpässe machte das Flughafenmanagement jahrelang aufmerksam, doch die **Dringlichkeit wurde durch die politischen Entscheidungsträger** nicht erkannt oder aber ignoriert. In diesem Zusammenhang wurde auch geprüft, welche Rolle ein möglicher Weiterbetrieb des Flughafens **Tegel zur Lösung der Kapazitätsengpässe** bei den politisch Verantwortlichen gespielt hat. Klarer Erkenntnisgewinn: Keine! Die Tatsache, dass ein **180.000-Euro-Gutachten** einer renommierten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, welches die Rentabilität einer Offenhaltung Tegels belegt, bei der politischen Entscheidungsfindung völlig ignoriert und missachtet wurde, ist ein Beispiel par excellence, dass ein Weiterbetrieb Tegels entgegen aller Behauptungen seitens des Berliner Senats und entgegen des mehrheitlichen Willens der Berliner Bevölkerung **politisch nie gewollt war**. Wenn es Anspruch der Berliner Politik ist, die Zukunft dieser Stadt mit den Bürgern gemeinsam zu gestalten, muss mehr Energie darauf verwendet werden, Ergebnisse von Volksentscheiden auch umzusetzen, und zwar mit einer **transparenten, ehrlichen und auf Augenhöhe stattfindenden Kommunikation**.

Im Fokus der Untersuchung standen auch die Ereignisse rund um die Personalie des ehemaligen Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld. So wurde erkennbar, welche Missstände sowohl bei seiner Einstellung als auch seiner Abberufung im Aufsichtsrat vorherrschten und er offensichtlich **lediglich ein geduldeter Chef** war. Zeugen beschrieben **eine grundlegende Kultur des Misstrauens** gegenüber der Geschäftsführung sowie die Problematik **politischer Machtkämpfe im Aufsichtsrat**. Inwiefern mit der Entlassung von Dr. Mühlenfeld und der Bestellung von Prof. Dr. Lütke Daldrup zum Geschäftsführer die politischen

Machtverhältnisse in diesem Gremium wieder „geradegerückt“ wurden, lässt sich nur mutmaßen, es offenbart jedoch den dringenden Handlungsbedarf bezüglich einer Optimierung des Auswahl- und Entscheidungsprozesses bei der Besetzung des Chefpostens der FBB. Dieser sei, wie auch der Landesrechnungshof Brandenburg in seinem Jahresbericht 2020 rügt, intransparent und von „Kungelei“²⁴²⁵ geprägt. Dies wurde jüngst mit der Benennung Aletta von Massenbachs zur neuen Geschäftsführerin erneut bestätigt. Klare Handlungsempfehlung muss demnach lauten, einen **sauberen und transparenten Personalauswahlprozess** aufzusetzen, mit einem **wettbewerblichen, fairen und nachprüfaren Bewerberverfahren**.

Zuletzt wurde das Augenmerk auf das Fehlermanagement der FBB bei der Umsetzung baulicher Großprojekte gelegt. Es wurde ersichtlich, dass sich getätigte Fehler aus dem Bau des Hauptterminals trotz intensiver Analyse auch bei der Errichtung des Terminals 2 wiederholten. Um ein derartiges Planungschaos zukünftig zu vermeiden, beschloss der Aufsichtsrat, Planung und Bau des Mammutprojektes Terminal 3 in eine Projektgesellschaft auszugliedern. Doch die zähen Diskussionen im Aufsichtsrat mit der Geschäftsführung sowie Zeugenaussagen bezüglich **potentieller Schnittstellenproblematiken** lassen darauf schließen, dass hier womöglich Kompromisse eingegangen wurden, die dem Projekt nicht zuträglich sind und die Befürchtung aufkommen lassen, dass **zukünftige Bauvorhaben am Flughafen bereits zum Scheitern verurteilt sind**. Eine nochmalige Auseinandersetzung im Aufsichtsrat mit diesem Sachverhalt ist demnach dringend angeraten. Dies sollte gegenwartsnah und nicht erst bei Gründung der Projektgesellschaft erfolgen, um zu gewährleisten, dass eine **saubere und intensive Prüfung** stattfindet. Auch sollte in Betracht gezogen werden, sich hierfür externe Expertise einzuholen. Oberste Priorität bei der Umsetzung weiterer Ausbaumaßnahmen muss es sein, ein erneutes Baudesaster am BER zu verhindern. Nur so kann die weitere Verschwendung von Steuergeldern verhindert werden.

²⁴²⁵ Tagesspiegel vom 17.05.2021 „*Sie wäre die erste Frau an der BER-Spitze. Aletta von Massenbach soll neue Berliner Flughafenchefin werden*“.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	814
Einleitung.....	819
1. Kapitel – Das Finanzdesaster Flughafen BER	820
FBB – alles andere als ein solide aufgestelltes Unternehmen.....	820
Businessplan 2020 - Eine viel zu ambitionierte Finanzplanung	821
Immobilie Flughafen BER – wertvoller vermarktet als sie ist.....	824
Notwendige Ausbaumaßnahmen ohne wirtschaftlich tragfähiges Refinanzierungskonzept	828
Finanzierungslücke bis 2026 geschlossen – Steuergeldern sei Dank!.....	833
Zusammenfassung.....	837
2. Kapitel - Kapazitätsengpässe und die Offenhaltung Tegels	839
Kapazitätsengpässe am BER – Das Risiko eines Überlastbetriebes	840
Der zu kleine BER – über Jahre von den politisch Verantwortlichen verkannt	843
Tegel als Lösung des Problems – politisch nie gewollt.....	848
Gutachterlich Widerlegt – Tegel alles andere als ein dauerhaftes Zuschussprojekt!	852
Ein rentabler Parallelbetrieb? – Der politische Albtraum	856
Ein 180.000-Euro-Gutachten, das niemand kennen sollte	859
Bitte keine neuen Erkenntnisse, nur so kann an Anti-Tegel-Position festgehalten werden.....	863
Ein Volksentscheid, der beerdigt wurde	865
Zusammenfassung:.....	868
3. Kapitel – Vorkommnisse rund um die Personalie Dr. Mühlenfeld	870
Kultur des gegenseitigen Misstrauens	870
Ein lediglich geduldeter Chef am BER	872
Mitarbeiter der Senatskanzlei auf Kontrollgang am Flughafen	873
Der Aufsichtsratsvorsitzende Müller als „Obergeschäftsführer“	876
Personalrochaden und ein geschasster Geschäftsführer	878
Zusammenfassung:.....	883
4. Kapitel – Die Flughafengesellschaft als Bauherrin	885
Erneutes Planungschaos auf der Baustelle – der Bau des Terminals 2.....	885
Gründung einer Bauprojektgesellschaft – Ist eine erfolgreiche Umsetzung zukünftiger Bauprojekte bereits jetzt zum Scheitern verurteilt?	888
Zusammenfassung:.....	893

5. Kapitel - Erkenntnisse und Empfehlungen.....	894
Transparente Personalbesetzung auch für den obersten Managementposten der FBB	894
Transparente und ehrliche Kommunikation beim Umgang mit Volksentscheiden	895
Bauprojektgesellschaft: Kompetenzen klar definieren und potentielle Schnittstellenprobleme verhindern.....	896
Forderung eines wirtschaftlich tragfähigen Refinanzierungskonzeptes.....	897
Externe Prüfung zur wirtschaftlichen Misere der FBB - Verantwortlichkeiten benennen.....	897

Einleitung

Am 28. Juni 2018 hat das Abgeordnetenhaus von Berlin in seiner 29. Plenarsitzung der 18. Wahlperiode die Einsetzung des Untersuchungsausschusses BER II beschlossen. Treibende Kraft für die Einsetzung war die FDP-Fraktion, welche „die bedingungslose Aufklärung eines unvergleichlichen Konstrukts des kollektiven Versagens“²⁴²⁶ anstrebte.

Dies ist mit dem gemeinsamen Abschlussbericht nur teilweise gelungen, denn er spiegelt nicht vollumfänglich den Erkenntnisgewinn der Fraktion der FDP wider. Der Bericht stellt die Problematik von Kapazitätsengpässen und -planung am zukünftigen BER nicht ausreichend dar, ebenso die Vorkommnisse rund um die Berufung und Abberufung des ehemaligen Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld. Auch das Fehlermanagement der FBB beim Bau des Terminals 2 sowie der daraus resultierenden Absicht zur Gründung einer Projektgesellschaft für die Errichtung des Terminals 3, lassen durchaus weitere Schlussfolgerungen zu, die über die Erwähnungen im Abschlussbericht hinausgehen. Das Ziel des Sondervotums ist es, diese Sachverhalte tiefergehend und mit einer klaren Fokussierung zu betrachten, da diese auch durch die den Ausschuss mehrheitlich kontrollierenden Koalitionsparteien SPD, Linke und Grüne im Abschlussbericht eine teils konträre Darstellung erhalten haben.

Das aber wohl beherrschende Thema rund um den BER ist die wirtschaftliche Situation der Flughafengesellschaft. Dies nicht nur wegen der Kostenexplosion für das Projekt von anfänglich 2,4 Milliarden Euro auf über 6,5 Milliarden Euro, sondern auch, weil nach Ende des Untersuchungszeitraums publik wurde, dass die FBB weitere 3,5 Milliarden Euro benötigt, um den Betrieb fortführen zu können. Zwar gibt der Abschlussbericht hier einen guten Einblick in die Manifestation dieser desaströsen Finanzlage, jedoch soll mit dem Sondervotum aufgezeigt werden, wieso sich die FBB bereits vor Ausbruch der Corona-Pandemie in einem existenzgefährdenden Zustand befand.

Im Anschluss an die Darstellung dieser Sachverhalte, die in vier Kapiteln den Hauptteil des vorliegenden Berichts bilden, schließt das Sondervotum mit den jeweiligen Erkenntnisgewinnen und der Formulierung von konkreten Handlungsempfehlungen.²⁴²⁷

²⁴²⁶ Märkische Allgemeine vom 06.07.2018 „*Wer kann sich diesmal nicht erinnern*“.

²⁴²⁷ An dieser Stelle soll angemerkt werden, dass im vorliegenden Sondervotum aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet wird. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.“

1. Kapitel – Das Finanzdesaster Flughafen BER

Das vorliegende Kapitel umfasst die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft. Dabei handelt es sich vor allem bei dem Thema Finanzierung des BER mitnichten um ein vollends aufgeklärtes und abgeschlossenes Thema, denn auch nach dem datierten Ende des Untersuchungszeitraums, dem 5. November 2020, rissen die Hiobsbotschaften bezüglich der wirtschaftlichen Situation der Flughafengesellschaft nicht ab. Anliegen der FDP-Fraktion ist es, solche Sachverhalte oder sogar Missstände hervorzuheben, die verdeutlichen, in welcher desaströsen Finanzlage sich die Flughafengesellschaft bereits vor der Corona-Pandemie befand.

FBB – alles andere als ein solide aufgestelltes Unternehmen

Wenn auch seit März 2020 die Pandemie der Luftverkehrswirtschaft finanziell massiv zugesetzt und viele Unternehmen in eine Schieflage gebracht hat, so darf nicht verkannt werden, dass die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg bereits vor Ausbruch dieser alles andere als ein gesundes und solide aufgestelltes Unternehmen war. So wurde beispielsweise bereits Ende 2019 bekannt²⁴²⁸, dass sich der Finanzierungsbedarf für die Jahre 2021 bis 2024 nochmals um etwa 300 Millionen EUR von 508 Millionen auf nunmehr 792 Millionen EUR erhöhen wird. Ein Unternehmen, das nach Inbetriebnahme im Oktober 2020 bis zum Jahr 2024 zum Fortbestand fast 800 Millionen Euro zusätzliche Finanzmittel benötigt, ist weit entfernt davon gut aufgestellt zu sein, wie es der Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup noch im April 2020 vollmundig darstellte.²⁴²⁹ Diese fast schon schleichende Entwicklung einer derart desaströsen Finanzlage wurde im Abschlussbericht ausführlich dargestellt.²⁴³⁰ Die Annahme, dass dies aller Voraussicht nach jedoch nicht das Ende der Fahnenstange sein wird und es nur eine Frage der Zeit ist, bis der Steuerzahler erneut in die Bresche springen muss, ergibt sich vor allem aus den getätigten Zeugenaussagen. Erkenntnisgewinn dieser sind offensichtlich zu ambitionierte Businesspläne, eine notwendige Anlagenneubewertung, das Fehlen eines wirtschaftlich tragbaren Refinanzierungskonzeptes für zukünftige Investitionen und Ausbaumaßnahmen sowie diverse Gesellschaftererklärungen aus den letzten Jahren, die einer Patronatserklärung gleichkommen.

²⁴²⁸ Der Tagesspiegel vom 01.12.2019 „Flughafen braucht mehr Geld als geplant. Kosten für BER steigen um 300 Millionen Euro“.

²⁴²⁹ rbb vom 18.12.2020 „Finanzprobleme bei der Flughafengesellschaft. Ohne weitere Staatshilfen könnte die FBB in zwölf Monaten pleite sein“.

²⁴³⁰ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschnitt, D. Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft.

Businessplan 2020 - Eine viel zu ambitionierte Finanzplanung

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also es ist völlig unstrittig gewesen, dass das Unternehmen und dazu auch alle handelnden Organe gesagt haben, dass der Businessplan durchaus ambitioniert ist, dass er erreichbar ist unter gewissen Randbedingungen, dass aber auch nichts passieren darf. Also Covid-19 zeigt uns natürlich jetzt schonungslos, dass so etwas dann auch in sich zusammenfällt [...].“²⁴³¹

Die Aussage des Zeugen Wilmsen zielte vor allem auf einen der wesentlichen Parameter des Businessplans 2020 bzw. der Finanzplanung ab – der Ertragssituation. Die Haupteinnahmequelle der Flughafengesellschaft setzt sich zusammen aus den Erlösen des Aviation-Bereichs²⁴³² sowie den Erlösen des Non-Aviation-Bereichs²⁴³³, welche in Erlös pro Passagier angegeben werden. Die FBB kalkulierte vor der Pandemie in ihrer Finanzplanung mit Einnahmen von 18,70 EUR pro Passagier (davon 13,20 EUR für Aviation und 5,50 EUR für Non-Aviation) und einer Passagiermenge von 37,8 Millionen Passagieren für das Jahr 2021.²⁴³⁴ Bemerkenswert bezüglich der prognostizierten Passagiermenge ist an dieser Stelle, dass im Jahresabschluss 2019 bezüglich der Entwicklung der Luftverkehrsbranche noch ausführt wurde:

„Das schwierige Umfeld des Jahres 2019 aufgrund der insgesamt gestiegenen Kosten bei Airlines, des Startverbotes der Boeing 737 Max, der Klimadiskussion und der wirtschaftlichen Herausforderungen durch Handelskonflikte hat zu einer verstärkten Konsolidierung in der zweiten Jahreshälfte geführt. Diese Entwicklung hat sich bis Jahresende fortgesetzt.“²⁴³⁵

Und weiter unter dem Punkt Verkehrsentwicklung:

„Die Mitte 2019 begonnene Konsolidierung des Verkehrs wird sich damit auch im Jahr 2020 weiter fortsetzen. So hat z.B. Eurowings bereits vor der Corona-Pandemie

²⁴³¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30 S. 132.

²⁴³² Unter der Begrifflichkeit Aviation Erlöse werden Einnahmen aus der Vorhaltung und dem Betrieb von Start-/ Landebahnsystemen und Abfertigungsgebäuden bezeichnet. Es handelt sich u.a. um die klassischen Entgelte, die in der Flughafenentgeltordnung geregelt sind.

²⁴³³ Unter der Begrifflichkeit Non-Aviation werden im Allgemeinen alle Leistungen und Bereiche zusammengefasst, die an einem Flughafen nicht direkt mit dem Flugverkehr in Verbindung stehen. Klassische Einnahmequellen sind hier bspw. Gastronomie, Vermietung von Büro- und Verkaufsflächen, Parkraumbewirtschaftung, Management von Flughafenimmobilien.

²⁴³⁴ Vgl. hierzu VII Bd. 499 AR-FBB 15.05.2020 – Controllingbericht Businessplan 2020, S. 290 sowie 292 und 293.

²⁴³⁵ Bundesanzeiger, Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019.

deutschlandweit ihr Angebot reduziert und hat im Winterflugplan 2019/20 drei Flugzeuge aus Tegel abgezogen. Auch easyJet und Ryanair reduzierten bereits ihr Angebot in Deutschland.“²⁴³⁶

Wieso trotz dieses prognostizierten schwierigen internationalen Umfelds sowie einer fortsetzenden Konsolidierung des Flugverkehrs – und einem damit einhergehenden Passagierrückgang – dennoch für das Jahr 2021 mit einem deutlichen Passagierwachstum von 5% - auf 37,8 Millionen Passagiere - kalkuliert wurde, erschloss sich seitens der FDP-Fraktion nicht vollends. Und auch die Aussage des Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup, man habe bei den Berechnungen eher konservativ mit einem Passagierwachstum von 1,5% gerechnet²⁴³⁷, untermauert die Widersprüchlichkeit in den Steigerungsraten noch zusätzlich. Diese Ungereimtheiten konnten im Ausschuss nicht geklärt werden, was die Frage aufwirft, ob das prognostizierte Wachstum für die nächsten 2 bis 3 Jahre überhaupt realistisch war.

Während den Erträgen aus dem Aviation-Bereich eine klar definierte Entgeltordnung zugrunde liegt und der bestimmende Faktor die tatsächliche Passagiermenge ist, wirken auf die Erlössituation im Non-Aviation-Bereich gleich mehrere Faktoren. Der Zeuge Wilmsen beschrieb dies bei seiner Vernehmung deutlich:

Zeuge Carsten Wilmsen: „[...] Und einfach zu sagen: Schauen Sie sich andere Flughäfen an, Düsseldorf, München, Frankfurt! –, hilft nicht und reicht nicht, weil man sich Verkehrsstrukturen angucken muss, Kaufkraft angucken muss, den Mix zwischen Businessverkehr und Touristikverkehr angucken muss. All das hat Einflüsse auf das Kaufverhalten und am Ende auf die zu er wartende Erlössituation aus den Non-Aviation-Geschäften, und das halte ich auch persönlich im Moment in Berlin für sehr ambitioniert.“²⁴³⁸

Schaut man sich diese Parameter genauer an, wird schnell klar, wieso der beliebte Vergleich mit anderen Flughäfen durchaus auch zu Fehleinschätzungen in der Erlöskalkulation führen kann. So verfügt der Flughafen BER im Vergleich zu den Flughäfen München oder Frankfurt über keinen Home-Carrier, wie ehemals Air Berlin, mit dem Ziel ein internationales Drehkreuz aufzubauen. Dadurch fällt der lukrative Umsteigeverkehr, der an den anderen beiden Standorten durchaus hohe Umsätze im Non-Aviation-Bereich generiert, weg. Darüber

²⁴³⁶ Bundesanzeiger, Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019.

²⁴³⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 36.

²⁴³⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30 S. 132-133.

hinaus ist die Kaufkraft des einzelnen Passagiers in Berlin eine gänzlich andere als etwa in Düsseldorf, München oder Frankfurt. Zum einen haben sich an den Berliner Flughäfen die Low-Cost Airlines etabliert, deren Kunden im Wesentlichen auf günstigstes Fliegen fokussiert sind. Zum anderen generiert Berlin selbst und sein Umland nicht die Kaufkraft, wie die drei aufgeführten Metropolregionen.

Der Zeuge Wilmsen richtete das Augenmerk darüber hinaus auf die sich in den letzten Jahren stark veränderten Rahmenbedingungen im Non-Aviation-Sektor:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Seit fünf oder sechs Jahren ist das gesamte Non-Aviation-Geschäft auch an den großen Flughäfen im Umbruch. Alles das, was man unter der schönen, neuen Shoppingwelt versteht, hat sich dramatisch verändert; Einkaufsverhalten von Gästen hat sich dramatisch verändert. Es gibt bestimmte Bereiche, die einfach nicht mehr wie vor zehn Jahren funktionieren; das betrifft im Wesentlichen den Textilbereich. Der ist ja auch an vielen Flughäfen ausgedünnt worden. Die Cashcow²⁴³⁹ bis heute, die ist in den Bereichen Duty-free oder Travel-Value zu finden; das ist völlig klar, denen muss man auch sehr breiten Raum geben. Aber alle anderen Einzelhandelssegmente sind von Standort zu Standort, von Flughafen zu Flughafen sehr vorsichtig zu betrachten, und auch eine sehr langfristige Wertschöpfung dieser Erlössegmente ist sicherlich sehr, sehr vorsichtig nur zu bewerten.“²⁴⁴⁰

Hier sah er dann auch das wesentliche Problem in der Kalkulation der zukünftigen Non-Aviation-Erlöse für den BER:

Zeuge Carsten Wilmsen: „[...] Was ich nicht teile, sind die Erlöse aus Non-Aviation, weil ich im Terminal 1 beispielsweise Einzelhandelskonzepte sehe, die umgesetzt worden sind, die natürlich aus einer völlig anderen Planungszeit stammen, die auch die Veränderungen des Einzelhandelsmarktes an Flughäfen zum Teil nicht widerspiegeln, und deshalb bin ich zu dieser Erlös Komponente eher skeptisch, ob die

²⁴³⁹ Der Begriff *cash cow* bezeichnet ein Produkt oder eine Dienstleistung, das ohne große Anstrengungen über einen längeren Zeitraum einen ständigen Fluss von hohen Gewinnen erzeugt. Vgl. Cambridge Dictionary.

²⁴⁴⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30 S. 100 – 101.

sich so einstellt. Ich glaube deshalb, in Summe sind die 18, 19 Euro, die da kolportiert werden im Moment, sehr, sehr ambitioniert.“²⁴⁴¹

Konfrontiert mit dieser Aussage erläuterte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ich weiß nicht, ob Herr Wilmsen da wirklich das komplette Bild hat, weil er für den Bereich auch nie im Unternehmen zuständig war. Wenn Sie sich vor Augen führen, wie der Flughafen am 1. November 2020 aussah, hatte er, glaube ich, ein konkurrenzfähiges Einzelhandels- und Gastronomieangebot, wenn man es auch mit Flughäfen wie München vergleicht. [...]“²⁴⁴²

Dass der Flughafen BER ein konkurrenzfähiges Einzelhandels- und Gastronomieangebot hat, wird sich zukünftig erst zeigen müssen, denn auch hier spielt zu guter Letzt die Kaufkraft des einzelnen Passagiers die entscheidende Rolle, und ob diese mit den Passagieren des Flughafens München vergleichbar ist, bleibt mehr als fraglich.

Das prognostizierte und äußerst „rosig“ dargestellte Passagierwachstum für die Jahre nach der Inbetriebnahme des BER, gepaart mit den Aussagen des Zeugen Wilmsen, der Businessplan sei im Bereich der Non-Aviation-Einnahmen sehr, sehr ambitioniert, verdeutlicht aus Sicht der FDP-Fraktion, dass die Finanzplanung, zumindest was die Erlössituation angeht, bereits vor Beginn der Corona-Pandemie nur unter den, wenn überhaupt, optimalsten Rahmenbedingungen hätte standhalten können.

Immobilie Flughafen BER – wertvoller vermarktet als sie ist

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also, wenn ein Terminal oder ein Flughafen 6,5 Milliarden Euro kostet, also am Ende Geld ausgegeben worden ist, für das man sicherlich fast zwei Flughäfen bauen kann, dann stellt sich selbstverständlich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Und die ist auch nicht entscheidend beeinflusst durch die Frage Corona ja oder nein, sondern die stellt für einen solchen Flughafen grundsätzlich

²⁴⁴¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30 S. 132.

²⁴⁴² Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 98.

extreme Herausforderungen an die Frage: Wie werden diese Investitionskosten aus Sicht der Gesellschafter dann refinanziert?“²⁴⁴³

Das angeführte Zitat birgt einen nicht zu vernachlässigenden Sachverhalt, welcher die ohnehin kritische Finanzsituation der Flughafengesellschaft vor der Pandemie, in naher Zukunft noch weiter zuspitzen könnte, nämlich die Tatsache, dass der Flughafen jeglichen Kostenrahmen gesprengt hat und für gleiches Geld voraussichtlich auch zwei Flughäfen hätten gebaut werden können. Während die anfänglichen Kostensteigerungen vor 2012 auch mit Kapazitätserweiterungen einhergingen und so zumindest davon ausgegangen werden konnte, dass die Kosten langfristig durch zukünftige Erlöse durch Passagierwachstum gedeckt werden könnten, ist die Kostenexplosion nach der geplatzten Eröffnung am 03.06.2012 vor allem auf Bauverzögerungen, Rück- und Umbauten sowie Erlösausfällen zurückzuführen. Genau dieser Kostensteigerung steht aber kein, im Verhältnis gleichwertig zu erwartendes Passagierwachstum gegenüber und auch die Wertsteigerung der Anlagen, durch eben beispielsweise kapazitative Erweiterungen, stehen nicht im Verhältnis zu den zusätzlichen Kosten. Ob demnach diese Mehrkosten überhaupt refinanzierbar sind, bleibt wenigstens fraglich. Die Werthaltigkeit der Anlage steht demnach auf dem Prüfstand und war Gegenstand diverser Zeugenbefragungen. Der Wirtschaftsprüfer Torsten Seidel²⁴⁴⁴ führte im Ausschuss detailliert hierzu aus:

Zeuge Torsten Seidel: „Grundsätzlich müssen die Kosten einer Investition durch zukünftige Erträge gedeckt sein. Das ist nicht immer der Fall. Es gibt Investitionen, die möglicherweise aufgrund der entsprechenden Kosten, die anfallen, nicht durch die zukünftigen Erträge gedeckt werden. Das mag daran liegen, dass die zukünftigen Erträge zu gering sind. Das mag daran liegen, dass die zukünftigen Kosten zu hoch sind. Insofern: Wenn dafür Anzeichen im Rahmen einer Jahresabschlussprüfung bestehen, wird der Abschlussprüfer sich Nachweise darüber geben lassen, dass die Investitionskosten eben durch die zukünftigen, erwarteten Beträge gedeckt sind.“²⁴⁴⁵

Und weiter:

²⁴⁴³ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 118.

²⁴⁴⁴ Wirtschaftsprüfer und Partner der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

²⁴⁴⁵ Zeuge Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 93.

Zeuge Torsten Seidel: „Für die Überprüfung der Werthaltigkeit wird in der Regel eine Investitionsrechnung herangezogen. [...] Sollte aus dieser Berechnung und Überprüfung der möglichen Wertminderung einer solchen Investition sich ergeben, dass der zukünftige Wert der Investitionen – also die Kosten, die die Investition insgesamt verursachen wird – nicht durch zukünftige Erträge gedeckt ist, dann würde eine außerplanmäßige Abschreibung des Wertes dieser Investition erforderlich werden.“²⁴⁴⁶

Der Zeuge Seidel erläuterte dem Ausschuss darüber hinaus, welche Planungsrechnung für die Beurteilung der Werthaltigkeit notwendig ist – der Businessplan bzw. die Finanzplanung.

Zeuge Torsten Seidel: „[...] Wie diese Ausführungen schon sagen, ist für die Beurteilung der Werthaltigkeit von Anschaffungs- und Herstellungskosten im Jahresabschluss eine Planungsrechnung erforderlich. Diese Planungsrechnung heißt bei der Flughafengesellschaft Businessplan. Dieser Businessplan beinhaltet alle Aufwendungen, zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge, einschließlich zukünftiger Investitionsausgaben für den Zeitraum der Detailplanung zum Jahresabschluss 2018 bis zum Jahr 2039 und wird dann im Rahmen einer ewigen Rente fortgeschrieben.“²⁴⁴⁷

Die Zeugen Seidel und Sapp führten in ihren jeweiligen Vernehmungen aus, dass sich, zumindest bis einschließlich des Jahresabschlusses 2019, keine Anzeichen dafür ergeben hätten, dass die Investitionen, vor allem für das Terminal 1, nicht werthaltig seien.²⁴⁴⁸ Dies bedeutet im Umkehrschluss nichts anderes, als dass in der Finanzplanung der FBB nach wie vor davon ausgegangen wurde, die Mehrkosten durch zukünftige Erträge decken zu können, trotz der Tatsache, dass sich die Baukosten von anfänglich einmal 2,4 Milliarden Euro²⁴⁴⁹ auf mittlerweile 6,5 Milliarden²⁴⁵⁰ Euro erhöht, und somit fast verdreifacht haben. Als Laie darf dieser Umstand zurecht wenigstens hinterfragt werden, denn, wie im vorangegangenen Unterkapitel dargestellt, ergibt sich die Ertragslage aus den Einnahmen des Aviation- sowie

²⁴⁴⁶ Zeuge Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 88.

²⁴⁴⁷ Zeuge Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 107.

²⁴⁴⁸ Vgl. Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.01.2021, WP 18/34, S. 29 sowie Zeuge Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/24, S. 107.

²⁴⁴⁹ Vgl. Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs- Drs. 17/3000 S. 382.

²⁴⁵⁰ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 118.

des Non-Aviation-Bereichs. Dem Aviation-Bereich liegt eine seit 2012 gültige und seither in nur wenigen Punkten angepasste regulierte Entgeltordnung zu Grunde, deren Entgelte nicht beliebig nach oben geschraubt werden können. Wie mit den Einnahmen dieser, selbst mit einem deutlichen Passagieranstieg, Milliarden an Mehrkosten gedeckt werden sollen, bleibt mehr als fraglich. Auch bezüglich der zweiten Einnahmequelle, dem Non-Aviation-Bereich, liegt, wie angeführt, nach Ansicht des Zeugen Wilmsen, eine sehr ambitionierte Businessplanung zugrunde. Vor diesem Hintergrund bekommt die Aussage des Zeugen Wilmsens, „6,5 Milliarden Euro zu refinanzieren – ich lege mich da jetzt mal fest -: Das werde ich nicht mehr erleben wahrscheinlich“²⁴⁵¹ eine völlig neue Dimension.

Die angeführten Sachverhalte sollen einmal mehr darlegen, dass bereits vor Beginn der Pandemie die Frage im Raum stand, ob die entstandenen Mehrkosten jemals, realistisch betrachtet, durch die prognostizierten Erträge hätten gedeckt werden können, oder aber eine außerplanmäßige Abschreibung unumgänglich gewesen wäre. Jedenfalls aber hätte eine Anlagenneubewertung des Hauptterminals nach Fertigstellung und mit Nutzungsbeginn Ende 2020 wohl stattfinden müssen. Das Aufsichtsratsmitglied Bunde erläuterte in seiner Vernehmung hierzu auf Nachfrage:

Zeuge Henner Bunde: „Die Flughafengesellschaft hat hier darauf hingewiesen, dass das Anlagevermögen gegebenenfalls einer Neubewertung bedarf, nachdem nun die Anlagen fertiggestellt sind. Das ist aber nur ein Teil der Wertberichtigung bei der Bewertung des Unternehmenswertes insgesamt. Hier sind von der Geschäftsführung noch keine detaillierten Ausführungen gemacht worden. [...] Betrachte ich die Anlagen im Bau, die jetzt aktiviert wurden sukzessive, ist es ein normaler Vorgang, dass nach Fertigstellung eines Baus hier auch eine entsprechende Bewertung erfolgen muss. Das ist auch eine der Aufgaben, die die Gesellschaft mit ihrem Abschlussprüfer zu bewältigen haben wird, und insofern schauen wir im Aufsichtsrat natürlich dann auch dem Jahresabschluss 2021 und der Bilanz entgegen.“²⁴⁵²

Darüber hinaus gab er zu Protokoll, dass seitens der Geschäftsführung im Aufsichtsrat bereits Hinweise auf notwendige Korrekturen des Ertragswertes getätigt wurden:

²⁴⁵¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 118.

²⁴⁵² Zeuge Bunde, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.01.2021, WP 18/34, S. 53-54.

Zeuge Henner Bunde: „[...] Es sind aber von der Geschäftsführung entsprechende Hinweise schon ergangen, dass aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen schlechten Ertragslage – Rückgang des Luftverkehrs – aufseiten der Betrachtung des Ertragswertes des Unternehmens erhebliche Korrekturen notwendig werden. [...]“²⁴⁵³

Diesen Hinweisen ließ die FBB im April 2021 Taten folgen und so soll, wenn dies auch außerhalb des Untersuchungszeitraumes liegt, an dieser Stelle zumindest darauf hingewiesen werden, dass die Flughafengesellschaft am 29.04.2021 bekannt gab, „hohe außerplanmäßige Abschreibungen auf die neue Terminalstruktur in Höhe von rund 767 Mio. Euro verbuchen [zu müssen]. Diese Abschreibungen resultieren aus der Aussicht, auch nach der Erholung des Luftverkehrs noch lange mit niedrigen Erlösen rechnen zu müssen.“²⁴⁵⁴

Inwiefern dieser Vorgang letzten Endes nun auf Grund einer zu ambitionierten Finanzplanung erforderlich war, oder aber die Corona-Pandemie ausschlaggebender Faktor für die außerplanmäßige Abschreibung ist, konnte zumindest innerhalb des Untersuchungszeitraumes nicht abschließend aufgeklärt werden. Fakt ist aber, dass bereits vor der Pandemie berechtigterweise der Frage nachgegangen wurde, inwiefern eine Anlagenneubewertung, mit potentieller Wertminderung der Terminalinfrastruktur, eine außerplanmäßige Abschreibung in Milliardenhöhe notwendig gemacht hätte.

Notwendige Ausbaumaßnahmen ohne wirtschaftlich tragfähiges Refinanzierungskonzept

Zeuge Carsten Wilmsen: „Mein Eindruck der ersten drei, vier Monate nach Onboarding in der FBB war allerdings, dass dieses Unternehmen sehr stark auf der Beziehungsebene funktioniert, auf der Improvisationsebene, weniger auf der Prozessebene. Herr Lütke Daldrup hat viel Zeit investiert, um hier auch einen Kurswechsel vorzunehmen. [...] Aber das Unternehmen war bis zu meinem Ausscheiden noch ein gutes Stück weit von einer klaren Prozessorientierung und auch

²⁴⁵³ Zeuge Bunde, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.01.2021, WP 18/34, S. 53-54.

²⁴⁵⁴ FBB Pressemitteilung vom 29.04.2021 „Aufsichtsrat billigt Jahresabschluss der FBB/ Weltweite Corona-Pandemie führt zu negativem Konzernergebnis“.

*von der Verabschiedung klarer betriebswirtschaftlicher Maßstäbe für anstehende Investitionen entfernt.*²⁴⁵⁵

Vor allem der letzte Teilsatz des aufgeführten Zitates, die Flughafengesellschaft wäre noch im Mai 2020, als der Zeuge Wilmsen bei der FBB ausschied, ein gutes Stück weit entfernt von „der Verabschiedung klarer betriebswirtschaftlicher Maßstäbe für anstehende Investitionen“ gewesen, lässt für die Geldbeutel der Steuerzahler auch zukünftig nichts Gutes erahnen. Auf Nachfrage führte der Zeuge weiter hierzu sehr detailliert und verständlich aus:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Ja, ich möchte Ihre Frage an einer wichtigen Stelle, glaube ich, präzisieren oder differenzieren: Ich habe nicht gesagt, dass die FBB ohne jegliche wirtschaftliche Maßstäbe unterwegs ist, aber für mich ist ein ganz entscheidender Punkt: Wenn wir Investitionsvorhaben haben, wenn wir Infrastrukturprojekte haben, dann sind solche Maßnahmen ja nie Mittel zum Zweck, sondern sie erfüllen immer einen Geschäftszweck, ob das ein Bürogebäude ist, ob das ein Terminal ist, ob das ein Dienstgebäude für die Bundespolizei ist oder für die Bodenverkehrsdienste. Solche Ausgaben, Investitionen in Infrastruktur müssen refinanziert werden. Das macht die FBB ja nicht aus Selbstzweck, sondern da steckt ja ein geschäftlicher Zweck dahinter. Und das, was aus meiner Sicht sicherlich ausbaufähig gewesen ist in 2019, sind an vielen kleineren Projekten die Frage, nicht, wo kommt das Geld her – am Ende, ja, Gesellschafter bürgen für bestimmte Kredite –, sondern: Wo ist der wirtschaftliche Case, wo ist der Business Case? Wer bezahlt diese Infrastrukturvorhaben? Wie refinanzieren sich Projekte über Mieten, über Erlöse? Wo sind die Mieter? Wie valide sind diese Annahmen? – Die Punkte, glaube ich, müssen verbessert werden.“²⁴⁵⁶

Vor diesem Hintergrund, mit dem *Masterplan BER 2040* konfrontiert, erklärte der Zeuge Wilmsen, dass dieser „nur bedingt Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft“²⁴⁵⁷ liefert:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Also, die Masterplanung 2040 und – – Lassen wir es erst mal bei der Masterplanung 2040. Die basiert auf den Erfahrungen, auf den Entwicklungen, die andere große Flughäfen wie München, wie Frankfurt, wie Amsterdam, wie Paris in den letzten Jahren, in den letzten zehn Jahren durchgemacht

²⁴⁵⁵ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 99.

²⁴⁵⁶ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 117.

²⁴⁵⁷ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 130.

haben. Ich glaube, dass sich das Geschäftsmodell von Flughäfen völlig verändern wird, dass so klassische Geschäftsentwicklung wie Immobiliengeschäft unter völlig anderen Parametern abspielen wird. Ich glaube, dass Flughäfen eine Antwort finden müssen angesichts regulierter Entgelte im Aviationbereich, Antworten finden müssen, wie eigentlich Erlöse in den nächsten 10 oder 15 Jahren generiert werden, stabil generiert werden, um den Betrieb und später auch die Weiterentwicklung aus kapazitativen Gründen der eigenen Standorte voranzutreiben.“²⁴⁵⁸

Er führte weiter aus:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Insofern liefert der Masterplan 2040 für mich nur bedingt Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft. Dazu gehört eine Strategie, eine Unternehmensstrategie, die ich bis dato nicht sehe in der FBB, die aus verschiedensten Komponenten besteht. Und ein Masterplan 2040 ist am Ende nur ein Baustein, das ist nämlich der Infrastrukturbaustein, ist die Operationalisierung von Strategie. Und diese Strategie für die FBB, die sehe ich bis heute nicht. Ich habe diese Diskussion mehrfach angeregt 2019, aber das ist dann unter der Maßgabe: Darüber können wir immer reden und werden wir auch reden, wenn wir wissen, dass und wann der BER an den Start geht – – Das ist erst mal aus – ganz platt nachvollziehbar, aber das rächt sich natürlich jetzt umso mehr. Ich habe hier eine Covid-19-Situation, die eine existenzielle Krise für die FBB mindestens verschärft hat, und ich habe keinerlei strategische Antworten auf die Frage: Was passiert eigentlich außerhalb des Luftverkehrs? – Ich habe eine Infrastrukturplanung, genannt Masterplanung 2040, aber dazu gehören ja ganz andere substanzielle Themen, und die sind bislang nicht angegangen worden, weil der BER einfach Priorität hatte, überragende Priorität hatte.“²⁴⁵⁹

Hierin ist letzten Endes auch das grundlegende Problem zu erkennen, nämlich, dass die Fertigstellung des BER oberste Priorität hatte. Dieser Umstand ist bis zu einem gewissen Grad absolut nachvollziehbar, jedoch darüber die Entwicklung, einer wirtschaftlich tragbaren Unternehmensstrategie, zu vernachlässigen, hat durchaus fatale Folgen für die Zukunft des Unternehmens. Mit diesen klaren Aussagen konfrontiert, bestätigte auch die ehemalige Geschäftsführerin Finanzen, Frau Fölster, dem Ausschuss diesen Sachverhalt.

²⁴⁵⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 130.

²⁴⁵⁹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 130.

Zeugin Heike Fölster: „Er hat es geäußert, ja, und das passt zu dem Passus, den Sie eben hatten. Hier lag der Fokus eben nicht auf zukünftigen Projekten und Weiterentwicklungen und Tragfähigkeit wie in München und auch in Hamburg – da habe ich ja mit Herrn Wilmsen zusammengearbeitet –, sondern hier ging es immer darum, in time fertig zu werden.“²⁴⁶⁰

Die Zeugin führte an anderer Stelle nochmals detaillierter aus:

Zeugin Heike Fölster: „Man muss halt – so wie Herr Wilmsen das auch gesagt hat – immer alles auf seine betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit ausrechnen. Wir haben in meinen Augen auch zu viel Bauleute gehabt. Wenn die da nicht mehr bauen – das wäre ja dann alles fertig gewesen irgendwie zum Großteil –, dann muss man auch an Personalzahlen ran und schauen: Braucht man die Leute alle noch? Und wo sind Effizienzen? Wo kann ich Effizienzen heben? Sind wir gut ausgestattet? Wie sind andere Flughäfen ausgestattet? – Und das war der Inbetriebnahme immer ein bisschen untergeordnet. Da hätte man einfach rangehen müssen. Inwieweit man da hätte rangehen dürfen, weiß ich nicht.“²⁴⁶¹

Dass dieser Umstand offensichtlich nicht unwesentlich zur Entscheidung von Frau Fölster beigetragen hatte das Unternehmen Ende des Jahres 2019 zu verlassen, erschließt sich aus der Aussage der Zeugin selbst, auf die Frage, wieso sie sich nach so vielen Jahren, und quasi kurz vor der Inbetriebnahme des BER, entschieden hatte aus dem Unternehmen auszuschneiden:

Zeugin Heike Fölster: „Ich hatte dann aber in 2019 das erste Mal so die Überlegung: Was passiert, wenn wir hier öffnen? – Und es war klar, dass Herr Bobke²⁴⁶² geht, er keine Vertragsverlängerung haben wollte; Mitte 2020, glaube ich, lief sein Vertrag aus. Es war nicht ganz klar, ob Herr Lütke Daldrup eine Verlängerung kriegt. Es war mir aber ganz klar, dass nach der Eröffnung wir – und damit bin ich dann bei dem, was Herr Wilmsen dort zitiert hat – ein ganz rigides Kostenmanagement machen müssen, wo wir wirklich die Firma so führen, dass die Wirtschaftlichkeit der einzig und allein bestimmende Faktor ist. Das heißt, man müsste ganz anders agieren mit den ganzen Wünschen aus dem Baubereich. Da war ich mir relativ sicher, dass das in dem vorhandenen Umfeld nicht so zu führen wäre. Ich habe da noch überlegt: Mach ich es,

²⁴⁶⁰ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 6-7.

²⁴⁶¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 24.

²⁴⁶² Anm.: Herr Dr. Manfred Bobke-von Carmen hatte von März 2017 bis März 2020 den Posten des Personal-Geschäftsführer inne.

mache ich es nicht? Die Arbeitnehmervertreter waren da noch mal auf mich zugekommen, dass ich bloß nicht auf die Idee komme zu gehen, weil es gab Gerüchte für potentielle Nachfolger von Lütke Daldrup und von Herrn Bobke.“²⁴⁶³

Wie auch im Abschlussbericht ersichtlich, nutzte der Ausschuss die Gelegenheit Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup mit den Aussagen des Zeugen Wilmsen zu konfrontieren. Erwartungsgemäß teilte er die Auffassung und Einschätzungen des Zeugen nicht, räumte aber ein, das zentrale betriebswirtschaftliche Ziel hätte tatsächlich darin bestanden, „einen Flughafen zu haben, den man aufmachen kann, um Geld zu verdienen“²⁴⁶⁴. Er führte aus:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „[...] Zur Sachverhaltsdarstellung kann ich Folgendes Ihnen mitteilen: dass das primäre Ziel der Flughafengesellschaft in den letzten Jahren in der Tat darin bestand, den BER fertigzustellen. Und in diesem primären Ziel mussten auch wirtschaftliche Kompromisse mit Auftragnehmern und anderen, Kompromisse geschlossen werden. – Das könnte sein, dass sich der Wilmsen darauf bezieht. – Das ist in der Tat ungewöhnlich, weil, normalerweise hat man einen Flughafen und verdient Geld und ist mit Optimierungs- und Effizienzsteigerungsstrategien unterwegs. Das sind wir jetzt.“²⁴⁶⁵

Der Zeuge äußerte weiter:

Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup: „Seit einem Dreivierteljahr baue ich dieses Unternehmen mit meinen Kollegen um. Wir orientieren das Unternehmen jetzt auf Effizienz. Wir reduzieren natürlich den Baubereich; haben auch schon massiv reduziert, haben auch Leitungsfunktionen abgebaut. [...] weil wir in diesem Bereich Effizienzsteigerungen heben müssen, weil unsere Hauptaufgabe in den nächsten Jahren nicht mehr Bauen ist, sondern unsere Hauptaufgabe ist Effizienzsteigerung und mehr Verkehr an den BER zu holen, damit wir unsere wirtschaftliche Tragfähigkeit verbessern.“²⁴⁶⁶

Ruft man sich noch einmal in Erinnerung, welche Finanzierungssummen hinter den zukünftigen Ausbaumaßnahmen, also der Umsetzung des *Masterplans BER 2040*, stehen –

²⁴⁶³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 10.

²⁴⁶⁴ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 64.

²⁴⁶⁵ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 63.

²⁴⁶⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 63.

nach Angaben des Zeugen Wilmsen allein etwa eine Milliarde Euro ohne den Bau des Terminals 3, folglich mit Errichtung des Terminals 3 dann über zwei Milliarden Euro²⁴⁶⁷ – wäre die klare Konsequenz gewesen, keine Finanzmittel seitens der Gesellschafter für derartige Maßnahmen zu bewilligen, bis ein klar ersichtliches, detailliertes und langfristiges Refinanzierungskonzept vorliegt. Dass die Gesellschafter hingegen eine andere Linie verfolgten, verdeutlichen fünf Gesellschafterbeschlüsse aus den letzten Jahren.

Finanzierungslücke bis 2026 geschlossen – Steuergeldern sei Dank!

Zeuge Carsten Wilmsen: „Na, existenziell ist sie jetzt spätestens seit Corona. Sie war sicherlich sehr angespannt und bedrohlich, und wenn man sagt, wir sind ein solide finanziertes Unternehmen, dann stimmt das immer ja nur unter der Maßgabe, dass die öffentliche Hand für die FBB bürgt.“²⁴⁶⁸

Diese Aussage tätigte der Zeuge Wilmsen bezüglich der finanziellen Krise, in der sich die Flughafengesellschaft bereits vor Beginn der Corona-Pandemie befand und verdeutlichte damit einmal mehr, wie es tatsächlich um die finanzielle Situation des Unternehmens stand. So ist bereits seit Jahren bekannt, wie auch im Abschlussbericht dargestellt²⁴⁶⁹, dass die Flughafengesellschaft auch nach Inbetriebnahme im Jahr 2020 auf weitere finanzielle Unterstützung angewiesen sein wird. Die Finanzlücke, die zunächst mit 508 Millionen Euro beziffert wurde und im Laufe der Zeit auf 792 Millionen gestiegen ist, sollte anfänglich mit 400 Millionen Euro unverbürgtem Fremdkapital und „lediglich“ 108 Millionen Euro Gesellschaftermitteln geschlossen werden. Die Zeugin Gute, Mitarbeiterin der PwC Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und Bürgenmandatar, führte hierzu aus:

Zeugin Solveig Gute: „Also zunächst mal: Es gibt eine Finanzierungslücke. [...] Der Gesellschafter hat nach meiner Erinnerung oder nach den Beschlüssen, die mir vorliegen, insgesamt zu dieser Thematik fünf Beschlüsse gefasst. Der erste war in 2016, im Kontext mit der bautechnisch, genehmigungsrechtlich kritischen Lage. Da hat er zugesichert, dass etwaige Kostenerhöhungen von ihm übernommen werden. Den nächsten Beschluss gab es dann im März 2018, da hat der Gesellschafter zunächst mal zur Kenntnis genommen, dass es nach IBN eine Finanzierungslücke in Höhe von

²⁴⁶⁷ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 119.

²⁴⁶⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 131.

²⁴⁶⁹ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschnitt, D. II. 4.

508 Millionen gibt, die in Höhe von 400 Millionen durch künftig aufzunehmende, unverbürgte Kredite gedeckt werden soll und durch 108 Millionen durch den Gesellschafter.“²⁴⁷⁰

Im Folgenden soll detailliert dargestellt und verdeutlicht werden, wie aus ursprünglich 108 Millionen Euro zugesagten Gesellschaftermitteln letzten Endes eine fast schon vollumfängliche Kostenübernahme durch die Gesellschafter bis 2026 werden konnte. Die Zeugin Gute führte hierzu in ihrer Vernehmung aus:

Zeugin Solveig Gute. „Den nächsten Beschluss gab es im Juli 18, der eigentlich den Beschluss vom März noch mal aufgreift, aber die Möglichkeit mit adressiert, dass es nach Inbetriebnahme – aus welchen Gründen auch immer – nicht möglich ist, 400 Millionen Kredit unverbürgt aufzunehmen. Da hat er [der Gesellschafter] noch mal deutlich gemacht: Ja, meine Erklärung bezieht sich auch auf den Gesamtbetrag von 508. – Man hätte böswillig aus der ersten Erklärung interpretieren können, der Gesellschafter ist nur bereit, die 108 zu decken und nicht die 400. Damit wäre aus unserer Sicht aber die Finanzierungslücke nicht geschlossen gewesen, insofern mussten wir noch mal nachlegen. Und der Gesellschafter hat klargestellt: Ja, sicher, Intention war, zu sagen, wir decken notfalls auch die 508, auch wenn uns natürlich lieber wäre, dass unverbürgte Kredite aufgenommen werden, nach 2020.“²⁴⁷¹

Allein mit diesem Beschluss sicherten die Gesellschafter also zu, die Finanzierungslücke in Höhe von 508 Millionen Euro notfalls auch aus eigenen Mitteln zu schließen. Die Zeugin führte weiter aus:

Zeugin Solveig Gute: „Dann haben sich im weiteren Zeitablauf Kostenerhöhungen im Bereich der Ausbaumaßnahmen ergeben, die dazu geführt hätten, dass diese Lücke möglicherweise größer ist als 508. Man konnte das final nicht absehen, aber es gab zumindest Unsicherheiten. Das hat dazu geführt, dass der Gesellschafter auch in einer weiteren Erklärung – fragen Sie mich jetzt nicht, wann; alles in 2018 und nach Juli naturgemäß, im September, meine ich – noch mal erklärt hat, dass er auch

²⁴⁷⁰ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 52.

²⁴⁷¹ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 52.

Kostenerhöhungen im Bereich der Ausbaumaßnahmen natürlich übernimmt, weil die Bürgen ja limitiert waren, das heißt, der Einzige, der noch atmen kann, ist dann der Gesellschafter.“²⁴⁷²

Zu guter Letzt, folgte dann noch die Zusicherung der Gesellschafter, jegliche Ausgaben, die sich aus dem *Masterplan BER 2040* bis zum Jahr 2026 ergeben, im Notfall auch zu decken. Die Zeugin erläuterte diesbezüglich:

Zeugin Solveig Gute: „Und der letzte Gesellschafterbeschluss bezog sich dann auf den Masterplan 2040, wo dann noch mal klargestellt wurde: Ja, soweit sich aus dem Masterplan oder aus Investitionen oder Ausgaben, die man bereits heute oder im Lauf der nächsten Jahre für den Masterplan tätigt, bis zum Jahr 2026, dass da der Gesellschafter im Notfall einspringt, danach nicht mehr, weil man dann schlicht natürlich auch entscheiden kann: Wir führen die Investition nicht durch, oder wir erweitern nicht auf die nächste Stufe, wir belassen es bei der dann bestehenden Kapazität.“²⁴⁷³

Ruft man sich an dieser Stelle nochmals die weiter oben aufgeführten Aussagen des Zeugen Wilmsen in Erinnerung, es mangle der FBB an einer klaren Unternehmensstrategie sowie an einem wirtschaftlich tragbaren Refinanzierungskonzept für zukünftige Investitionen und Ausbaumaßnahmen – also dem *Masterplan BER 2040*, dessen Kosten für die Umsetzung er mit mehr als zwei Milliarden Euro bezifferte – , kommt unweigerlich die Frage auf, auf welcher Grundlage derartige Gesellschafterbeschlüsse zustande kommen konnten. Dem konnte, auch auf Grund von Zeitmangel, im Ausschuss bedauerlicherweise nicht mehr tiefgründig nachgegangen werden. So war allein dieser Rückhalt durch die Gesellschafter, der alleinige Garant für das weitere Fortbestehen der Flughafengesellschaft nach Inbetriebnahme, und das bereits weit vor Beginn der Pandemie, denn die Ausführungen der Zeugin Gute erfolgten am 14.02.2019. Die Aussage des Zeugen Wilmsen trifft es an dieser Stelle erneut auf den Punkt:

²⁴⁷² Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 52.

²⁴⁷³ Zeugin Gute, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 52.

Zeuge Carsten Wilmsen: „Das ist aus der Sicht von Finanzern natürlich sehr solide, aber wenn diese Bürgen oder diese Bürgschaften einmal ausbleiben, dann habe ich natürlich eine ganz andere Situation, als sie möglicherweise an anderen Flughäfen heute da ist. [...]“²⁴⁷⁴

Vor diesem Hintergrund bekommt auch, das immer wieder seitens der Geschäftsführung angeführte und beliebte Argument, „man habe ein gültiges, und uneingeschränktes Testat der Wirtschaftsprüfer“²⁴⁷⁵ eine durchaus andere Werthaltigkeit. So erläuterte der Zeuge Seidel in seiner Vernehmung:

Zeuge Torsten Seidel: „Meine Aufgabe als Wirtschaftsprüfer ist es festzustellen, ob der Jahresabschluss entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ordnungsgemäß aufgestellt wurde. Dabei muss ich auch beurteilen, ob die der Aufstellung des Jahresabschlusses zugrunde gelegte Prämisse der Fortführung des Unternehmens angemessen ist zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses. Und in diesem Zusammenhang hat der Abschlussprüfer insbesondere zu prüfen, dass die Fortführung des Unternehmens mindestens zwölf Monate ab Testatsdatum gesichert ist.“²⁴⁷⁶

Er führte weiter hierzu aus:

Zeuge Torsten Seidel: „Prognosen darüber hinaus würden dann zu einer Redepflicht des Abschlussprüfers führen, wenn es als nahezu sicher erscheint, dass die Gesellschaft über diesen Zeitraum hinaus nicht fortbestehen kann.“²⁴⁷⁷

Dass die Flughafengesellschaft über ein uneingeschränktes Testat verfügte, wird an dieser Stelle nicht angezweifelt. Es muss aber einmal klargestellt werden, wieso Jahr für Jahr dieses ausgestellt wird – nämlich auf Grund der Tatsache, dass die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund, mit den oben aufgeführten Gesellschafterbeschlüssen, sich derart hinter das Projekt gestellt haben, dass, falls eine Finanzierungslücke entstehen sollte, diese

²⁴⁷⁴ Zeuge Wilmsen; Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 132.

²⁴⁷⁵ Vgl. hierzu Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 30 sowie Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 01.03.2019, WP 18/10, S. 28; Wortprotokoll UABmc vom 13.08.2020, 18/54, S.10.

²⁴⁷⁶ Zeuge Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 97.

²⁴⁷⁷ Zeuge Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.02.2019, WP 18/23, S. 97.

durch die Gesellschafter, notfalls in voller Höhe bis 2026 geschlossen werden würde. Entsprechend erklärt sich, dass die Fortführung des Unternehmens für die nächsten 12 Monate gesichert ist.

Zusammenfassung

Die dargelegten Sachverhalte verdeutlichen einmal mehr, dass die Aussagen der Geschäftsführung, die Flughafengesellschaft sei ein finanziell gut aufgestelltes Unternehmen, stark angezweifelt werden können und auch sollten. Dies beginnt mit den Businessplänen, allen voran der aktuellste Businessplan 2020, deren prognostizierte Ertragslage durch Zeugenaussagen als sehr, sehr ambitioniert eingeschätzt wurde, als zwar erreichbar, aber nur unter den optimalsten Rahmenbedingungen. Weiter stand bereits weit vor der Pandemie die Frage nach der Werthaltigkeit der Anlagen - im Fokus hier natürlich das Hauptterminal T1 - und den damit einhergehenden notwendigen außerplanmäßigen Abschreibungen im Raum. So kann die Annahme der Flughafengesellschaft, dass sich die über Jahre angehäuften Mehrkosten durch zukünftige Erträge vollumfänglich refinanzieren lassen, zumindest stark hinterfragt werden, denn wir sprechen letztlich fast von einer Verdreifachung der Kosten von anfänglich einmal 2,4 Milliarden Euro auf 6,5 Milliarden Euro. Dabei lag die Schlussrechnung bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes noch nicht einmal vor. Dieser massiven Kostensteigerung steht eben nicht ein im Verhältnis gleichwertig zu erwartendes Passagierwachstum gegenüber und auch die Wertsteigerung der Anlagen, durch kapazitative Erweiterungen, stehen nicht im Verhältnis zu den zusätzlichen Kosten. Im Gegenteil, das Gros der Kostenerhöhungen ist bedingt durch jahrelange Bauverzögerungen, Rück- und Umbauten sowie Erlösausfällen. Diese Kosten zu refinanzieren, ist aus Sicht der FDP-Fraktion illusorisch. Und so verwundert es nicht, dass die Flughafengesellschaft Ende April 2021, eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 767 Millionen Euro auf die neue Terminalstruktur vornehmen musste. Begründet wurde dies durch die auch zukünftig zu erwartende schlechtere Ertragslage, bedingt durch die Corona-Pandemie. Ob diese außerplanmäßige Abschreibung tatsächlich erst durch die Pandemie erforderlich war, bleibt vorerst ungeklärt. Zu guter Letzt verdeutlichen auch diverse Gesellschafterbeschlüsse der letzten Jahre, wie es finanziell tatsächlich um die FBB vor der Pandemie stand. So war bereits vor Inbetriebnahme bekannt, dass es auch nach Eröffnung, eine Finanzierungslücke im hohen dreistelligen Millionenbereich zu schließen gelte. Hier haben sich die drei Gesellschafter

bereit erklärt, diese Lücke im Notfall abzudecken. Es versteht sich fast von selbst, dass bei einem derartigen finanziellen Rückhalt durch die Anteilseigner, ein uneingeschränktes Testat durch den Wirtschaftsprüfer ausgehändigt wird, dies aber mitnichten ein Beleg dafür ist, dass es sich bei der FBB um ein finanziell solide aufgestelltes Unternehmen handelt. Pikant an diesem Sachverhalt ist, dass laut Zeugenaussage, bis Mitte letzten Jahres der FBB ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept zur Refinanzierung weiterer Ausbaumaßnahmen – die Umsetzung des mit ca. zwei Milliarden Euro veranschlagten *Masterplans BER 2040* – fehlte. Sollte sich dies bewahrheiten, bleibt fraglich, wie derartige Gesellschafterbeschlüsse überhaupt unterzeichnet werden konnten, handelt es sich doch wieder einmal um Steuergelder in Milliardenhöhe.

2. Kapitel - Kapazitätsengpässe und die Offenhaltung Tegels

Auch die Thematik der zukünftigen Passagierkapazitäten am Flughafen BER wurde aus Sicht der FDP-Fraktion im Abschlussbericht nicht vollumfänglich dargestellt. Diverse Zeugenaussagen fanden keine Berücksichtigung, was dazu führte, dass der Bericht an verschiedenen Stellen beim Thema Kapazitäten am BER zu völlig konträren Schlussfolgerungen kommt.

So könnte man auf Grundlage des Berichts beispielsweise davon ausgehen, die Flughafengesellschaft habe für ausreichend Reservekapazitäten bei Eröffnung Sorge getragen, alle potentiellen Engpässe ausfindig gemacht und wäre in der Lage gewesen, direkt nach Eröffnung diese Engpassproblematiken zu beheben.²⁴⁷⁸ Auch die hierzu erfolgte Darstellung des Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup, die Inbetriebnahme des Terminals 2 wäre für den Umzug nicht erforderlich, es wäre aber sicherlich gut, wenn man etwas Reserve habe²⁴⁷⁹, lässt vermuten, dass ein Vollbetrieb oder gar Überlastbetrieb am BER maximal kleinere Risiken berge. Dass dies mitnichten so gewesen wäre, wird durch die Aussage des Zeugen Kleinert, langjähriger Leiter Operations bei der FBB, deutlich, der diesbezüglich ausführte:

Zeuge Elmar Kleinert: „Also, Tegel zu schließen und die 24 Millionen ins Terminal 1 umzusetzen, wird zur Inbetriebnahme des BER - - Unter Umständen kann man das in Angriff nehmen. Es hat Risiken. Wenn man einen Flughafen wie den BER in Betrieb nimmt ohne Reservekapazität, ohne die Möglichkeit, in Rückfallszenarien einzuschwingen, weil vielleicht eine Check-in-Bank nicht funktioniert, weil ein Drittel der Gepäckanlage ausfällt, weil eine der großen Röntgenanlagen im Keller ausfällt, dann sind das Risiken, die nicht abgedeckt sind, wenn Sie einen Flughafen mit 100 Prozent Last in Betrieb nehmen.“²⁴⁸⁰

Und weiter gab er bezüglich der zu prognostizierten Passagiermenge an:

Zeuge Elmar Kleinert: „Wenn man dann 24 Millionen hat im T1, wenn man 13 Millionen hat im über Last betriebenen Schönefeld, kommt man auf insgesamt 37 Millionen. Wenn zur Inbetriebnahme T2 zur Verfügung steht, dann hat man eine Kapazität von 42, 43 Millionen inklusive des Überlastbetriebes Schönefeld, was zumindest eine Reservekapazität, sage ich mal, Ende nächsten Jahres von 3 Millionen

²⁴⁷⁸ Bericht des PUA des AGH Berlin der 18. WP „BER II“, S. 235.

²⁴⁷⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.9.2018, WP 18/2, S. 50.

²⁴⁸⁰ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 82.

bedeuten würde. Das sind weniger als 10 Prozent Reservekapazität, aber immerhin ist es eine Reservekapazität. Ohne T2 hat man eine Kapazität oder einen Mischwert aus Kapazität im T1 und durch gequetschter Verkehrsmengen in Schönefeld von insgesamt 37, und die Verkehrsmenge Ende diesen Jahres wird 37 sein. Das wird knifflig.²⁴⁸¹

Diese beispielhafte Darstellung des Zeugen Kleinert lässt sich, wie auch viele andere Zeugenaussagen, nicht im Abschlussbericht wiederfinden. Das folgende Kapitel soll demnach die Problematik der fehlenden Kapazitäten am BER aufzeigen und ergänzende Aspekte zum Abschlussbericht bzgl. des *Masterplans BER 2040* liefern. Dabei liegt ein wesentlicher Fokus auf der Diskussion über eine mögliche Offenhaltung des Flughafens Tegel, welche als integriertes Konzept in den Masterplan hätte gedacht werden können, um drohende Kapazitätsengpässe in naher Zukunft zu vermeiden. Weiter soll geklärt werden, welche Überlegungen hierzu angestellt wurden und wie sich diesbezüglich die Flughafengesellschaft selbst, aber auch der Aufsichtsrat, der Berliner Senat und das Land Berlin als Anteilseigner verhalten haben, auch vor dem Hintergrund des Volksentscheides „Berlin braucht Tegel“ am 24. September 2017²⁴⁸².

Kapazitätsengpässe am BER – Das Risiko eines Überlastbetriebes

Zeuge Elmar Kleinert: „20 Minuten für eine Busfahrt von einer entlegenen Position wird mit Sicherheit kein Einzelfall sein.“²⁴⁸³

Um verstehen zu können, wieso dem Thema der fehlenden Kapazitäten eine derartige Aufmerksamkeit zukommen sollte, ist es zunächst erforderlich, die wichtigsten Bottlenecks – also die Engpassstellen am BER – grob darzustellen. Der Zeuge Kleinert gab den Ausschussteilnehmern in seiner Vernehmung hierzu einen aufschlussreichen Einblick und machte deutlich, wo die Engpässe im Hauptterminal T1 aber auch auf dem Vorfeld zu erwarten sind:

Zeuge Elmar Kleinert: „Departureseitig²⁴⁸⁴ [...] ist das größte Problem die Kapazität der Sicherheitskontrollen und die Kapazität der Check-in-Schalter, insbesondere der

²⁴⁸¹ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 82.

²⁴⁸² Einsetzungsbeschluss PUA BER II, Fragen C.3 und C.4, AGH-Drs. 18-1170.

²⁴⁸³ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 11.

extrem kurze Abstand zwischen Sicherheitskontrolle und Check-in-Schalter. Wenn es einen kleinen Stau in den Sicherheitskontrollen gibt, die in ihrer Gesamtkapazität relativ am Anschlag ist, also wirklich am Anschlag, wenn ein kleiner Stau da ist, dann sind die ersten Check-in-Schalter schon nicht mehr erreichbar, weil sie durch diese Schlange blockiert werden.“²⁴⁸⁵

Und weiter führte er aus:

Zeuge Elmar Kleinert: „Ein zweiter Punkt ist, dass der Gast, der am Check-in-Counter ist, intuitiv in einem gut organisierten Prozess dahinter durch die Sicherheitskontrollen möchte. Die Sicherheitskontrollen hinter dem Check-in der Haupthalle liegen aber nur bei 80 Prozent der Kapazität im Check-in-Bereich davor. Das heißt, man hat, um zu erweitern, die beiden Pavillon rechts und links vom T1 angedockt, und im T1 ist es genau andersherum: Da ist die Sicherheitskontrollkapazität größer als die des Check-ins. Man muss also in den Spitzenstunden unter Druck Gäste nach dem Check-in quer herausführen und den Sicherheitskontrollen in den Pavillon zuführen, um die Gesamtkapazität zu realisieren. Das ist ein Problem. Und inboundseitig²⁴⁸⁶, also arrivalseitig²⁴⁸⁷ ist einfach die Möglichkeit, Gepäck an den Gepäckausgabebändern aufzulegen, viel zu knapp.“²⁴⁸⁸

Bezüglich der Kapazitätsprobleme auf dem Vorfeld, kommt vor allem dem zukünftig zu erwartendem hohen Verkehrsaufkommen eine besondere Bedeutung zu, was der Zeuge Kleinert den Ausschussmitgliedern recht anschaulich verdeutlichte:

Zeuge Elmar Kleinert: „Der Flughafen BER verfügt im internationalen Vergleich über eine vergleichsweise geringe Anzahl an Kontaktpositionen. Kontaktpositionen sind die Positionen für Flugzeuge, die direkt am Gebäude sind. Dieses Verhältnis ist am BER relativ gering, das heißt, Flugzeuge müssen verstärkt im Satellitenbereich gebäudefern untergebracht werden. Wenn Sie davon ausgehen, dass der Flughafen 78 Flugbewegungen in der Stunde hat: Ein Drittel davon kann abgedeckt werden über

²⁴⁸⁴ Als *departureseitig* werden all die Prozesse am Flughafen bezeichnet, die sich vor dem Abflug abspielen. Dazu gehört eben der Check-In-Prozess, Die Sicherheitskontrolle, das Boarding etc.

²⁴⁸⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 90.

²⁴⁸⁶ Als *inbound* werden am Flughafen all die Prozesse verstanden, die durch einen ankommenden Flieger ausgelöst werden.

²⁴⁸⁷ Als *arrivalseitig* werden am Flughafen all die Prozesse verstanden, die durch einen ankommenden Flieger ausgelöst werden.

²⁴⁸⁸ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 90.

Kontaktpositionen direkt am Gebäude. Dann verbleiben zwei Drittel, also vielleicht 50 Flugbewegungen bleiben dann in dieser Stunde auf dem Vorfeld. Wenn wir eine ganz einfache Rechnung machen und sagen: Pro Flugzeug werden zwei Busse benötigt, um das Flugzeug zu entleeren und zwei Busse, um das Flugzeug wieder frisch zu beladen, dann weiß man, dass in dieser Stunde 50 Flugbewegungen, inbound und outbound²⁴⁸⁹, dass wir in dieser Zeit ungefähr 200 Busse unterwegs haben, die gleichzeitig unterwegs sind. Diese 200 Busse sind ein enormer Verkehr auf dem Vorfeld, den wir nicht in den Griff bekommen oder nicht in den Griff bekommen haben, weil es am BER, weil man auf Unterführungen und Tunnel verzichtet hat und weil man darauf verzichtet hat, im Satellitenbereich die Möglichkeit einzurichten, einen Peoplemover oder eine Gepäckanlage zu installieren. Also müssen diese gigantischen Personalmengen und auch die Gepäckmengen – – Wir reden nur von Bussen. Gleichzeitig müssen die kleinen Elektroscooter mit hinten 20 Dollys anhängend, auch übers Vorfeld knallen, um 50 Maschinen mit frischem Gepäck zu beladen und das alte Gepäck rauszuholen. – [Zuruf] – Schwer zu sagen. Hängt von der Gepäckquote ab, aber das ist, ich schätze mal, doppelt so viel wie Busse. Es ist ein enormer Verkehr auf dem Vorfeld.“²⁴⁹⁰

Die Vernehmung des ehemaligen Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld²⁴⁹¹ bestätigte dem Ausschuss das Thema der Kapazitätsproblematik, und auch der *Masterplan BER 2040* gibt einen groben Überblick zu potentiellen Engpässen in der Flughafeninfrastruktur²⁴⁹².

Vor dem Hintergrund dieser Darstellungen stellt sich die Frage, ob die Fertigstellung des Terminals 2 zur Inbetriebnahme nicht dringend notwendig gewesen wäre, um die Kapazitätsdefizite im Terminal 1 ausgleichen zu können. Diesbezüglich führte Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup im Ausschuss aus:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: Wenn ich etwas unpräzise beantworten würde, wäre es: nice to have. Er ist für den Umzug nicht erforderlich, aber es ist bei Flughäfen immer gut, wenn man ein bisschen Reserve hat.

²⁴⁸⁹ Als *outbound* werden all die Prozesse am Flughafen bezeichnet, die durch einen abfliegenden/startenden Flieger ausgelöst werden.

²⁴⁹⁰ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 109.

²⁴⁹¹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 15.

²⁴⁹² FBB Bd. 2, Erläuterungsbericht zur Masterplanung, S. 43.

Diesem klaren Statement steht die Aussage des Zeugen Wilmsen, Betriebsleiter Bau und Technik bei der FBB²⁴⁹³, im absoluten Widerspruch gegenüber:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Dass der BER unter den kapazitiven Gesichtspunkten vor Corona natürlich ohne ein Terminal 2 zu klein ist, das war allen Beteiligten klar.“²⁴⁹⁴

Es könnte demnach zumindest hinterfragt werden, ob die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft im Untersuchungsausschuss bezüglich der Kapazitätsengpässe nicht Augenwischerei betrieben hat.

Dass die von Experten prognostizierten Kapazitätsengpässe nicht bereits bei Inbetriebnahme des Flughafens BER am 31. Oktober 2020 zu Tage getreten sind, haben wir nicht der sorgfältigen Planung und optimalen Vorbereitung des obersten Managements der FBB zu verdanken. Diese hat, ganz im Gegenteil sogar, bewusst die Risiken durch fehlende Reservekapazitäten in Kauf genommen.²⁴⁹⁵ Nein, es ist vielmehr der Tatsache geschuldet, dass eine weltweite Pandemie den Flugverkehr um den ganzen Globus seit März 2020 lahmgelegt hat und seither maximal 5 - 10% des eigentlich prognostizierten Flugverkehrs am BER abgefertigt werden. Es wäre demnach naiv zu behaupten, es habe nie Kapazitätsprobleme am BER gegeben und es wäre keine vollumfängliche Aufklärungsarbeit, würde nicht auch das Missmanagement der Verantwortlichen an dieser Stelle aufgezeigt werden. Es ist davon auszugehen, dass die nun durch die Pandemie kaschierten Engpässe sich voraussichtlich nach Normalisierung des Flugverkehrs auf Vorkrisenniveau zeigen werden.

Der zu kleine BER – über Jahre von den politisch Verantwortlichen verkannt

Zeuge Elmar Kleinert: „Natürlich versucht man, das Kapazitätsproblem, was definitiv da ist, was immer noch da ist, nicht in die Öffentlichkeit zu tragen, klar. Das hilft auch wenig.“²⁴⁹⁶

Das vorangestellte Zitat macht deutlich, dass davon ausgegangen werden kann, dass sich die Verantwortlichen im Projekt BER der massiven Kapazitätsproblematik am neuen

²⁴⁹³ Herr Carsten Wilmsen war von November 2018 bis Mai 2020 als Betriebsleiter Bau und Technik bei der FBB angestellt.

²⁴⁹⁴ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, S: WP 18/30, S. 92.

²⁴⁹⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 11.

²⁴⁹⁶ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 95.

Hauptstadtflughafen durchaus voll bewusst waren. Der Regierende Bürgermeister Michael Müller betonte in seiner Vernehmung die Wichtigkeit einer vorausschauenden Politik was das Thema Kapazitäten anbelangt, wenn er auch zum Zeitpunkt seiner Befragung noch kein Kapazitätsproblem sah:

Zeuge Michael Müller: „Eine verantwortungsvolle Politik muss doch auch vorausschauend planen oder Grundlagen schaffen. Nach heutigem Stand haben wir kein Kapazitätsproblem, aber natürlich wissen wir: Es dauert, bis Kapazitäten geschaffen sind, und der Flugverkehr wird sich weiterentwickeln. Da mag es auch mal eine Delle geben, da mag es mal durch internationale Entwicklungen einen Knick geben in der Entwicklung, aber wir werden weiter hohe Fluggastzahlen haben.“²⁴⁹⁷

Die Tatsache, dass der Flughafen BER bei seiner Eröffnung bereits an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird, ist keine Erkenntnis der letzten zwei, drei oder vier Jahre, im Gegenteil, mit dieser Problematik hat sich das Flughafenmanagement bereits vor der geplanten Eröffnung im Jahr 2012 auseinandersetzen müssen. Hierzu berichtete etwa der Zeuge Prof. Dr. Schwarz, dass bereits vor 2012 eine Art Masterplanung vorgelegen habe, welche weitere Ausbaupläne am BER beinhaltete, um das prognostizierte Passagierwachstum kompensieren zu können.²⁴⁹⁸ Auch der Zeuge Amann, ehemaliger Technikchef bei der FBB, führte bezüglich dessen aus:

Zeuge Horst Amann: „Sie spekulieren auf Kapazitätsthemen, die man mit dem Flughafen haben wird, wenn er in Betrieb geht. Das ist auch kein neues Thema. Auch das wurde 2012 und 2013 schon diskutiert, dass man sich auch Gedanken machen sollte am besten, wie man mit der kapazitiven Frage umgeht. Das ist, glaube ich, auch heute noch ein wichtiges Thema.“²⁴⁹⁹

Seit nun mehr 10 Jahren ist demnach sowohl der Geschäftsleitung der FBB, als auch den politischen Verantwortlichen bekannt, auf welche Kapazitätsdefizite zugesteuert wurde. Dennoch erteilte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft erst in seiner Sitzung am 17.11.2017 dem *Masterplan BER 2040* die grundsätzliche Zustimmung.²⁵⁰⁰ Dass mit diesem Masterplan erst zum Ende des Jahres 2017 ein strategisches Leitbild finalisiert wurde,

²⁴⁹⁷ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 121.

²⁴⁹⁸ Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.12.2018, WP 18/7, S. 79.

²⁴⁹⁹ Zeuge Amann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 55.

²⁵⁰⁰ Pressemitteilung Flughafen Berlin Brandenburg vom 17.11.2017 „*Wirtschaftsplan 2018 verabschiedet: Masterplan BER 2040 Leitbild der Zukunft*“.

welches dem Umstand der fehlenden Kapazitäten Rechnung trägt, ist eben auch damit begründet, dass der zum damaligen Zeitpunkt vorrangig politisch besetzte Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die Dringlichkeit einer Lösungsfindung für das Kapazitätsproblem schlichtweg nicht erkannt hat. So beschrieb der Zeuge Mehdorn, ehemaliger Geschäftsführer der FBB, in seiner Vernehmung die damaligen Diskussionen mit dem Aufsichtsrat wie folgt:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wir haben an einem strategischen Programm gearbeitet, wie die Kapazität des Flughafens erweitert werden kann. Das haben wir aber nie durch den Aufsichtsrat bekommen, weil der Aufsichtsrat gesagt hat: Wir machen gar nichts mehr, bevor der BER nicht fertig ist. Wir bewilligen nicht mehr. Es ist uns egal. Insofern ist unser Thema nicht weitergegangen. Wir haben auch keine Planungsaktivitäten – – Vielleicht ja, aber das waren eher Untersuchungen, keine Planungen, für mögliche Erweiterungsbauten. Ich habe da nie ein Planungsverfahren irgendwo losgetreten für eine Erweiterung.“²⁵⁰¹

Der Zeuge führte weiter aus:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Über die Kapazitätsfrage ist diskutiert worden, und das ist auch im Aufsichtsrat mehrfach vorgetragen worden. Aber das Ergebnis war immer: Wir wollen davon nichts wissen. Es gibt erst wieder Geld und neue Initiativen, wenn Ihr fertig seid! – Das ist immer wieder – – Das gab keine Möglichkeit – – Wir haben mal ein Papier gemacht zur Zukunftsfähigkeit von dem Flughafen, und da haben wir auch über die möglichen Erweiterungsoptionen gesprochen. Aber auch das ist nicht irgendwie zum Beschluss gekommen. Das wurde abgewinkt: Wir wollen das jetzt nicht hören! Macht den Flughafen fertig!“²⁵⁰²

Auch der Zeuge Dr. Mühlendorf, ehemaliger Geschäftsführer der FBB, bestätigte mit seiner Aussage fast schon die Ignoranz des Aufsichtsrates diesem Thema gegenüber:

Zeuge Dr. Karsten Mühlendorf: „Was ich gemacht habe, war ein Masterplan bis 2025 und nicht weiter; also er ging nicht bis 2040. Deshalb wären da auch nicht solche Quergebäude mit dabei gewesen, sondern da ging es halt tatsächlich darum, Themen zu adressieren, die kurzfristig, also bis dahin, zu adressieren waren. Das war das zusätzliche Gepäckband. Das waren die Themen mit den Enteisungsköpfen. Das

²⁵⁰¹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 77.

²⁵⁰² Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 124.

waren die Themen: Wie kann man Schönefeld-alt mit einbinden in den Flughafen? Was hat es für Konsequenzen für die Startbahnen? Was muss man da ändern? – All diese Maßnahmen wurden damals untersucht, aber eben nur bis 2025. Denn ursprünglich war es so, dass der Aufsichtsrat nicht einmal das diskutieren wollte. Aber mir war es halt wichtig, dass man – – Ich meine, das waren acht Jahre vorausplanen. Jedes normale Unternehmen hat einen 10- und einen 20-Jahre-Plan, und ich fand, dass wir zumindest mal versuchen sollten, dicht an die 10 heranzukommen.“²⁵⁰³

Das Ergebnis dessen sehen wir darin, dass der Flughafen BER bis zur Eröffnung keine nennenswerten Reservekapazitäten im Hauptterminal bereitstellen konnte. Auf die Frage, ob man nicht sogar eine Reservekapazität von 20 bis 25%²⁵⁰⁴ hätte vorhalten müssen, um eine Überlastung oder gar einen zeitweisen Ausfall von Infrastruktureinrichtungen kompensieren zu können, antwortete der Zeuge Kleinert im Ausschuss:

Zeuge Elmar Kleinert: „Aus operationellen Gesichtspunkten und unter dem Aspekt, eine Inbetriebnahme eines so großen Projektes wirklich sicher und mit einer gewissen Redundanz darzustellen, wäre das zwingend erforderlich. Nur glaube ich aus der Erfahrung und der Erkenntnis, dass wir seit acht Jahren hinter den Kapazitäten herlaufen und der Nachfrage hinterherbauen, nie mehr in die Auslage gelegt haben, als gebraucht wird, sondern immer hinterherlaufen, immer quetschen, glaube ich, kann ich mir einfach nicht vorstellen, dass es hier in Berlin dazu kommt, sondern ich verstehe den Gesellschafter, ich verstehe Berlin, dass sie den BER, egal wie, jetzt endlich an den Start rollen wollen, ist auch wichtig für Berlin. Ohne eine ausreichende Ersatzkapazität wird es ein höheres Risiko geben, deutlich.“²⁵⁰⁵

Darüber hinaus wurde es mit dieser über Jahre angewandten Aufschiebungstaktik verpasst, die erforderlichen, teils sehr umfangreichen Ausbauprojekte vor der Inbetriebnahme vorzunehmen. So ist abzusehen, dass sich der BER zu einer Art Dauerbaustelle entwickeln wird, die ständig neue Kapazitäten generieren muss – auch dabei immer der Nachfrage hinterherbauen muss. Dies wird die täglichen Abläufe durchaus enorm beeinträchtigen, Leittragende sind hier letztlich immer die Passagiere. Vor allem wenn es zum geplanten Bau

²⁵⁰³ Zeuge Dr. Mühlendorf, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 38.

²⁵⁰⁴ Vgl. Dr. Paetow, Rechtsgutachten zum Umgang des Senats von Berlin mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“, S. 36.

²⁵⁰⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 107.

des großen Terminals 3 käme, sähe der Zeuge Kleinert massive Einschränkungen auf den laufenden Betrieb zukommen:

Zeuge Elmar Kleinert: „Ich glaube, nach dem Masterplan, wie er jetzt abgestimmt ist, findet die signifikante Erweiterung irgendwann im Osten statt, also Richtung Airport City gegenüber vom Willy-Brandt-Platz mit Zugängen an der Stelle. Also, östlich vom jetzigen T 1 wird noch mal irgendein Terminal für sicherlich 12, 13, 14, 15 Millionen entstehen mit Zugang zum Nordpier und zum Südpier. Die Baumaßnahmen werden mit Sicherheit ihren Niederschlag finden auch im luftseitigen Bereich [...]. Kritisch werden diese Bautätigkeiten für die Zuwegung des öffentlichen Verkehrs an der Stelle, weil dort eine Megabaustelle eingerichtet werden muss.“²⁵⁰⁶

Er führte detaillierter aus:

Zeuge Elmar Kleinert: „Wenn die letzte Ausbaustufe entsprechend dem Masterplan realisiert wird, wird das einen enormen Impact haben auf die Landseite, von Osten die Zufahrt, weil dort natürlich Spuren gesperrt werden für Baustellenverkehr, und für die Verkehrslast, die ohnehin hoch ist, an Passagieren wird weniger Straßenbereich zur Verfügung stehen.“²⁵⁰⁷

Darüber hinaus, so scheint es, stehen vor allem „lediglich“ die Kapazitätsengpässe im Terminalbereich im Fokus der Diskussion und welche Lösungen hier angeboten werden können. Wie hingegen die Flughafengesellschaft den bereits erwähnten drohenden Verkehrskollaps auf dem Vorfeld in den Griff bekommen will, bleibt ungeklärt. So offenbarte sich im Ausschuss wie die Kapazitätsengpässe auch in diesem Bereich klar verkannt wurden. Zwar wurde laut dem Zeugen Dr. Körtgen bereits während seiner Anstellung über Erweiterungsmaßnahmen in Form von (Terminal)-Satelliten auf dem Vorfeld diskutiert. Die dafür dringend zu empfehlende Untertunnelung, um Passagiere und Gepäck zu transportieren, wurde hingegen nach langen Diskussionen aus Kostengründen verworfen.²⁵⁰⁸ Und auch der Zeuge Marks gab in seiner Vernehmung an, man habe den Tunnel weggespart²⁵⁰⁹. Das Ergebnis dieser kurzsichtigen Entscheidung der damaligen Verantwortlichen verdeutlichte der Zeuge Kleinert in seiner Vernehmung mehr als anschaulich.²⁵¹⁰ Diese Fehlentscheidung wird

²⁵⁰⁶ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 118.

²⁵⁰⁷ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 118.

²⁵⁰⁸ Zeuge Dr. Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.12.2018, WP18/7, S. 38-39 sowie 93.

²⁵⁰⁹ Zeuge Marks, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.02.2019, WP 18/9, S. 19, 33 sowie 74.

²⁵¹⁰ Vgl. hierzu weiter oben unter *Kapazitätsengpässe am BER – Das Risiko eines Überlastbetriebes*.

die Flughafengesellschaft zukünftig noch vor große logistische Herausforderungen stellen, um das Verkehrschaos auf dem Vorfeld in den Griff zu bekommen. Es bleibt abzuwarten welche Bauaktivitäten sich hier noch auf tun werden.

Wenn es auch bis zu einem gewissen Grad nachvollziehbar war, dass der Fokus auf der Fertigstellung des Hauptterminals lag, um den BER endlich an den Start bringen zu können, hat man sich mit dieser Verkürzung der langfristigen Planung aber auch die Möglichkeit genommen, rechtzeitig ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus ist derzeit davon auszugehen, dass die Bauaktivitäten den laufenden Flugbetrieb stark beeinträchtigen, und diese wiederum an mancher Stelle ein limitierender Faktor für die geplanten Ausbaumaßnahmen sein werden. Vor allem der geplante und sehr kostspielige Bau des Terminals 3 wird sich dabei vor allem auf den An- und Abreiseverkehr auswirken und somit massive Auswirkungen auf die Passagiere haben. Es wäre daher durchaus sinnvoll gewesen, rechtzeitig FBB-intern aber auch im Aufsichtsrat über die bereits vorhandene Flughafeninfrastruktur zu beraten, um potenziellen Kapazitätsengpässen durch einen möglichen Weiterbetrieb der Flughafen Berlin Tegel und/oder Schönefeld zeitnah entgegen zu wirken. Der vor allem bezüglich des Flughafens Tegel, seitens der Politik aber auch der FBB selbst immer wieder gerne angeführte Einwand, dass eine Fortführung des Flughafenbetriebs in Tegel einen enormen zeitlichen Vorlauf benötigen würde²⁵¹¹, hätte durch eine frühe Auseinandersetzung mit dem Thema durchaus vermieden werden können.

Tegel als Lösung des Problems – politisch nie gewollt

Zeuge Elmar Kleinert: „Das Thema, Tegel offenzuhalten, war immer davon begleitet, dass es politisch nicht gewünscht ist, und deswegen war es ein Nicht-Thema und deswegen fand es auch keinen offiziellen Niederschlag in Strukturen, Projekten.“²⁵¹²

Bezüglich der Problemlösungsfindung im Bereich der Kapazitätsengpässe am BER ist aus Sicht der FDP-Fraktion das Fehlen einer sachlich fundierten vollumfänglichen Prüfung der vorhandenen Flughafeninfrastruktur eine weitere Erkenntnis des Untersuchungsausschusses. So wurde zwar der Weiterbetrieb des Flughafens Schönefeld diskutiert und beschlossen, die Möglichkeit einer Offenhaltung des Flughafen Tegels hingegen nie realistisch in Betracht

²⁵¹¹ Vgl. hierzu auch die Argumentationslinie im Abschlussbericht 3. Abschnitt. C. IV. 3. b.

²⁵¹² Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 86.

gezogen. Die obige Aussage des Zeugen Kleinert zeigt auf, woran eine sachliche Auseinandersetzung mit dem Thema einer entweder zeitlich befristeten oder aber einer dauerhaften Offenhaltung des Flughafens Tegel scheiterte – an der Politik. Und so bestätigte auch der Regierende Bürgermeister Michael Müller in seiner Vernehmung:

Zeuge Michael Müller: „Ich kann Ihnen noch mal sagen, Kapazitätsfragen haben eine Rolle gespielt, aber immer unter der Überschrift: Wenn Tegel geschlossen wird und BER an den Start geht, was können und müssen wir darüber hinaus tun, um Kapazitäten abzudecken? – Aber nicht in die Richtung, Tegel muss erhalten bleiben.“²⁵¹³

Hingegen sei es, so der Zeuge Kleinert, zumindest unter allen Leitenden der FBB ein Thema gewesen „Tegel weiterzudenken als Teil des Betriebes FBB, neben dem BER, um die benötigten Kapazitäten bereitzustellen“²⁵¹⁴. Dies sei „ein Gedankenspiel [gewesen], das aber nicht als Projekt oder als strukturierte Vorgehensweise implementiert war“²⁵¹⁵. Der damalige Geschäftsführer Dr. Karsten Mühlenfeld erinnerte sich in seiner Vernehmung an eben dieses Gedankenspiel und gab hierzu detaillierter an:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Natürlich gab es dazu – – Ich saug mir das ja nicht aus den Fingern. Ich kann das auch nicht alleine errechnen. Es gab mit dem Operations-Bereich, der dafür verantwortlich ist, der auch in den Flugroutendiskussionen dabei ist, Gespräche darüber, wo das Thema diskutiert wurde.“²⁵¹⁶

Weiter führte der Zeuge aus:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Also, wir haben damals untersucht, und zwar nicht die Vorgabe, den langfristig zu betreiben, sondern auch kurzfristig weiterzubetreiben. Was für Möglichkeiten gibt es dort? Und die klare Aussage war, man kann Wege finden, um Flugrouten aufzubauen, mit denen man Tegel weiterbetreiben kann in einem kleineren Maße, also nicht in der Größe wie es jetzt der Fall ist, sondern in

²⁵¹³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 7.6.2019, WP 18/14, S. 96.

²⁵¹⁴ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 76.

²⁵¹⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 76.

²⁵¹⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 82.

einem kleineren Maße. Und die Gespräche fanden direkt statt mit dem Leiter Operations, das heißt, Elmar Kleinert.“²⁵¹⁷

Doch auch der Zeuge Dr. Mühlenfeld berichtete, dass er, wie schon sein Vorgänger Hartmut Mehdorn, mit der Idee, den Flughafen Tegel vorerst offenzuhalten, um die benötigten Kapazitäten generieren zu können, beim Aufsichtsrat auf Grund politischer Vorgaben scheiterte:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Die klare Vorgabe vom Aufsichtsrat war: Das Thema Tegel wird nicht diskutiert. Es ist festgelegt: Tegel wird geschlossen.“²⁵¹⁸

Mit dem Wechsel in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft im März 2017 nahm mit Prof. Dr. Lütke Daldrup ein ehemaliges Aufsichtsratsmitglied das Ruder in die Hand. Als vorheriger Flughafenkoordinator des Landes Berlins und engster Vertrauter des Regierenden Bürgermeisters Michael Müller wurde die klare politische Linie des Gesellschafters Berlin nun auch durch die neue Geschäftsführung vertreten. So berichtete das Aufsichtsratsmitglied Dr. Wolfgang Krüger dem Ausschuss auf die Frage, ob und inwiefern ein Gutachten zur Wirtschaftlichkeit eines Weiterbetriebes des Flughafens Tegel²⁵¹⁹ im Aufsichtsrat diskutiert wurde:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich meine mich dunkel zu erinnern, ja. Aber nicht in der Intensität, sondern die Linie der Geschäftsführung war klar. Dem Aufsichtsrat wurde das zur Kenntnis gegeben, aber die Grundsatzentscheidung, alles am Standort Schönefeld zu konzentrieren, die wurde nicht infrage gestellt.“²⁵²⁰

Auch der Zeuge Sapp, Leiter Controlling & Accounting bei der FBB, gab auf die Frage, ob seiner Ansicht nach die Geschäftsführung der FBB grundsätzlich ein Interesse daran hatte, überhaupt die Möglichkeit einer Offenhaltung Tegels zu überprüfen, folgendes zu Protokoll:

Zeuge Carlo Sapp: „Ich will das mal so beantworten: Es ist ein latentes Thema, medial, insofern kann ich nicht behaupten, dass es das nie gegeben hat, aber konkret ist das nicht an mich herangetragen worden, nein. Es ist mir keine Szenariobetrachtung bekannt, die das irgendwie nachhaltig untersucht hätte. Nein.“²⁵²¹

²⁵¹⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 82.

²⁵¹⁸ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 82.

²⁵¹⁹ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschnitt C. IV. 2.

²⁵²⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.09.2020, WP 18/28, S. 28.

²⁵²¹ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 6.

Mit dem geplanten Volksentscheid zur Offenhaltung Tegels im Jahr 2017²⁵²² rückte das Thema jedoch zwangsläufig wieder auf die politische Agenda. Doch Bemühungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder eine mögliche Offenhaltung Tegels einmal rein wirtschaftlich, losgelöst von politischen Vorgaben und Entscheidungen zu untersuchen und zu diskutieren, blieben abermals erfolglos. So berichtete das Aufsichtsratsmitglied Ralph Struck dem Ausschuss:

Zeuge Ralph Struck: „Im Zusammenhang mit dem Masterplan wurde uns vorgestellt, wie die Kapazitätsentwicklung der nächsten Jahre ist. Dort wurde der Masterplan betrachtet. Die Ausführungen [eines Aufsichtsratsmitgliedes]²⁵²³ [...] gingen darum, dass in der Seite immer wieder Diskussionen in der Politik aufkommen, Tegel offen zu halten. Auch intern gibt es bei uns immer wieder Kräfte, die sagen: Was ist denn mit Tegel? – Viele Tegeler Kollegen haben Tegel lieb gewonnen, das ist ihr Baby, sodass [ein Aufsichtsratsmitglied] in dem Zusammenhang gesagt hat: Dann begegnet doch dieser Diskussion nicht politisch, sondern prüft es mal wirtschaftlich!.“²⁵²⁴

Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Wolfgang Krüger erläuterte das Scheitern seines Vorstoßes im Aufsichtsrat, die Offenhaltung Tegels als ein Szenario im Masterplan zu validieren, folgendermaßen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich glaube, Sie brauchen nicht viel Fantasie, dass das nicht auf sehr viel Wohlwollen gestoßen ist, diese Einlassung von mir. Aber wenn ich über Szenarien nachdenke, dann darf es keine Denkverbote geben, und dazu gehörte für mich dann auch in der Tat, in einer größeren Planung dieses mitzuerwägen. Ich weiß natürlich – ich bin ja nicht blöd –, dass Tegel ein hochpolitisch emotionalisiertes Thema ist, aber trotzdem hielt ich es für sachgerecht, dass auch in einem Szenario

²⁵²² Am 24.09.2017 fand in Berlin ein Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel statt, bei dessen Ergebnis 56,1 Prozent der Teilnehmer für einen Weiterbetrieb stimmten, 41,7 Prozent sprachen sich dagegen aus. Auf Grund der Tatsache, dass der Volksentscheid keinen Gesetzesentwurf beinhaltete, ist das Abstimmungsergebnis rechtlich nicht bindend. Der Senat schlug dem Abgeordnetenhaus per Beschluss in seiner Sitzung am 27.3.2018 vor, zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, dass der Volksentscheid vom Senat nicht umgesetzt werden könne. Dieser wurde seitens des Berliner Abgeordnetenhauses vom 14.06.2018 angenommen. (Quelle: Senatskanzlei, Pressemitteilung *Beschluss über den Umgang des Senats von Berlin mit dem Volksentscheid „Berlin braucht Tegel“* vom 27.3.2018 sowie Beschlussprotokoll der 28. Plenarsitzung vom 14.06.2018, S. 3.

²⁵²³ Um den Schutz von Persönlichkeitsrechten zu gewährleisten, erfolgt an dieser Stelle eine Anonymisierung der Aussage eines Aufsichtsratsmitgliedes.

²⁵²⁴ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 68-69.

dargestellt wird, was die Offenhaltung von Tegel tatsächlich für die FBB bedeutet.“²⁵²⁵

Es lässt sich demnach resümieren, dass die Idee den Flughafen Tegel als integriertes Konzept in den *Masterplan BER 2040* einer rationalen und sachlich fundierten Prüfung zu unterziehen, über Jahre hinweg im Aufsichtsrat der FBB aufgrund der politischen Vorgabe keinen Anklang fand und letztlich nach dem Wechsel in der Geschäftsführung im Jahr 2017 auch nicht mehr weiterverfolgt wurde. Die Aussage des Zeugen Struck fasst dies gut zusammen:

Zeuge Ralph Struck: „Der Masterplan wurde im Aufsichtsrat vorgestellt. Das heißt, er wurde erläutert, mit Kapazitätsanalysen, mit Verkehrsanalysen hinterlegt [...] in welchem Jahr was passieren soll. Das Thema Tegel war keine Option in diesem Masterplan in der Vorstellung, und dazu ist auch ganz klar – meine persönliche Meinung hintangestellt –: Es gibt einen Beschluss der Gesellschafter, der ganz klar sagt: Tegel wird geschlossen. Wir haben den Auftrag der Gesellschafter, und so lange dieser Beschluss besteht, ist das für uns auch keine zu verfolgende Option.“²⁵²⁶

Dieses über Jahre rein politisch gesteuerte Agieren des Aufsichtsrates, welches nicht zwangsläufig dem objektiv-wirtschaftlichen Interesse der FBB entsprach, sollte sich trotz eines von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachtens der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, welches die Rentabilität des Flughafen Tegels belegte, weiterhin durchsetzen.

Gutachterlich Widerlegt – Tegel alles andere als ein dauerhaftes Zuschussprojekt!

Zeuge Carlo Sapp: „Es wurde insofern begründet, als man es als Diskussionsgrundlage zur Information der Geschäftsführung erst einmal haben wollte, und weitergehend – – Also, es war durchaus vorgesehen, dieses Gutachten in der Diskussion potenziell zu verwenden, aber ich habe damals keine konkreten Absichten erkennen können, wo das exakt passieren sollte.“²⁵²⁷

Im Juni 2017 gab der Geschäftsführer Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup ein Gutachten bei der PricewaterhouseCoopers GmbH in Auftrag, welches die Wirtschaftlichkeit einer

²⁵²⁵ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 88.

²⁵²⁶ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 42.

²⁵²⁷ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 6.

Offenhaltung des Flughafens Tegel neutral bewerten sollte²⁵²⁸, wenn man die zumindest angenommenen hohen Sanierungskosten mit einfließen lässt²⁵²⁹. Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup begründete die Beauftragung damit, „dass es im Jahr 2016/17 hitzige Debatten um den Fortbestand des Flughafens Tegel gab“²⁵³⁰, und man diesbezüglich seitens des Flughafens „ein gewisses Erkenntnisinteresse“²⁵³¹ hatte. Er führte hierzu weiter aus:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Ja, die Erkenntnisinteressen bezogen sich im Kern auf zwei Fragestellungen: Wie ist die Wirtschaftlichkeit eines Gesamtflughafensystems BER ohne und mit Tegel zu beurteilen? –, wobei ja klar war, dass die Geschäftspolitik des Unternehmens darin bestand, den BER als Single-Airport zu betreiben. Und das zweite Erkenntnisinteresse bezieht sich auf die Fragestellung, welche Investitionen und welche Erträge in Tegel erzielbar sind – in theoretischen, hypothetischen Überlegungen, die man so anstellt, bevor man sich sozusagen mit konkreten Business Cases beschäftigt, weil wir ja nicht wussten, was unsere Eigentümer so vorhaben. Es gab ja ein Volksbegehren in einem der drei Eigentümerbereiche, und wir mussten uns einfach als Geschäftsleitung noch mal intensiver mit den ökonomischen und technischen Fragen von Tegel beschäftigen.“²⁵³²

Warum dabei die Wahl auf einen externen Gutachter viel, begründete der Zeuge Sapp damit, dass es „historisch bedingt ein Vertrauensdefizit der FBB gegenüber gibt, so dass ein neutraler Gutachter hier mit der entsprechenden Reputation vorzuziehen wäre“²⁵³³.

Klarer Prüfauftrag seitens der Flughafengesellschaft war es, zwei Szenarien zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens zu untersuchen²⁵³⁴:

Zeuge Carlo Sapp: „Ich denke, so weit kann ich gehen hier in der öffentlichen Sitzung, das zu erwähnen, dass es eben um zwei Szenarien ging. Das eine ist ein Vollbetrieb, also, wie sähe der Flughafen Tegel aus, wenn man ihn mit der heutigen

²⁵²⁸ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 4.

²⁵²⁹ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 83.

²⁵³⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 84.

²⁵³¹ Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 84.

²⁵³² Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 84.

²⁵³³ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 6.

²⁵³⁴ An dieser Stelle soll angemerkt werden, dass nach Aussage des Zeugen Sapp in der Beauftragung bewusst festgelegt wurde rechtliche Rahmenbedingungen außen vor zu lassen, also eine rein wirtschaftliche Betrachtung beauftragt wurde; Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S.14.

Passagiermenge fortbetreiben würde, und ein anderes Szenario war eben ein Teilbetrieb, ungefähr hälftig.“²⁵³⁵

Den entscheidenden Punkt²⁵³⁶ des Gutachtens fasste der Zeuge Sapp bezüglich der Rentabilität des Flughafens zusammen:

Zeuge Carlo Sapp: „Also, das Ergebnis ist, ich meine, das steht ja im Gutachten drin, das liegt Ihnen vor. Ich denke, wenn man es ganz zusammenfassend nimmt, ist eben der Kapitalwert beider Teilbetriebsszenarien positiv. Und wenn Ihre Frage eher auf den Erkenntnisgewinn abzielt, dann sind es sicherlich die Benchmarks, die dort getroffen wurden, also die Frage, ob man mit entsprechenden Entgelten die dort nötigen Investitionen auch wieder einspielen kann, und das sagt eben der positive Kapitalwert, dass das im Rahmen der dort getroffenen Annahmen möglich ist. Und eben das Benchmark sagt, dass die Annahmen eben sich in einem Marktniveau bewegen, das realistisch erscheint.“²⁵³⁷

Die Rentabilität eines Weiterbetriebs des Flughafens Tegel wurde also von den Gutachtern bescheinigt. Dass dies trotz großer Investitionsausgaben der Fall war, bestätigte auch der Zeuge Kleinert:

Zeuge Elmar Kleinert: „Wenn Tegel grundsaniert ist, hat man natürlich in Tegel ausreichend Kosten, um auch entsprechende Entgeltpolitik nach oben zu machen. [...] Wenn man in Tegel investiert, kann man Tegel im Grunde beliebig teuer machen nach oben, was ein wichtiges Instrument ist.“²⁵³⁸

Und er gab auf Nachfrage auch die Antwort darauf, welche Airlines wohl durchaus bereit wären am Flughafen Tegel auch nach der BER Eröffnung weiter zu operieren:

Zeuge Elmar Kleinert: „Die Lufthansa – – Nach allem, was ich von der Lufthansa höre, haben die sich intensiv intern damit beschäftigt, wenn denn tatsächlich Tegel aus Kapazitätsgründen offenbleiben muss, in Tegel zu bleiben, ja.“²⁵³⁹

Mit diesen Ausführungen des Zeugen Kleinert soll auch noch einmal kurz darauf hingewiesen werden, dass eben nicht, wie im Abschlussbericht nach zu lesen²⁵⁴⁰, pauschal argumentiert

²⁵³⁵ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 7.

²⁵³⁶ Vgl. hierzu weitere detaillierte Ergebnisse im Abschlussbericht 3. Abschnitt C. IV. 2. b.

²⁵³⁷ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 31.

²⁵³⁸ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 83.

²⁵³⁹ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9.2019, WP 18/17, S. 84.

werden kann, am BER lassen sich grundsätzlich potenziell höhere Erlöse generieren als in Tegel. Die Höhe der Erlöse eines Flughafens hängen von unterschiedlichsten Faktoren ab, wie beispielsweise auch vom Airline-Mix. So bleibt es dann auch zumindest fraglich, ob mit den Low-Cost-Airlines Ryanair und Easyjet am BER potentiell höhere Einnahmen erzielt werden können als mit einer Lufthansa in Tegel.

Ein wenig befremdlich wirken die Aussagen der beiden Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup und Fölster in den Ausschüssen des Abgeordnetenhauses von Berlin zu den Ergebnissen des Gutachtens:

Heike Fölster: „Es wurde festgestellt, dass Tegel rentabel ist, das sehen wir aber auch aus den Büchern und den Abschlüssen der BFG. Im Nachgang wurde das dann als Zwischenfazit akzeptiert und nicht weiter verfolgt.“²⁵⁴¹

Inhaltlich identisch äußerte sich auch Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup in selbiger Sitzung:

Prof. Dr. Lütke Daldrup: „Dass der Flughafen Tegel für sich genommen Ceteris Paribus ausweislich unserer Bilanz ein positives Ergebnis hat, ist offensichtlich. Insofern war der Erkenntniswert, den wir aus dem Gutachten gewonnen haben, nicht sehr groß.“²⁵⁴²

Die Aussagen verwundern insofern, als dass eine Erkenntnis war, dass Tegel nicht nur im Voll-, sondern auch im Teilbetriebsszenario durchaus rentabel wäre und sich die Kosten für eine Sanierung des Flughafens langfristig amortisieren, der Flughafen auch weiterhin Gewinne abwerfen würde. Dass Tegel, seit vielen Jahren abgeschrieben, als „cash cow“ galt, ist bekannt. Umso interessanter ist das Ergebnis, dass dies auch im Teilbetrieb möglich sein würde. Inwiefern dieser Erkenntnisgewinn für die Geschäftsführung der FBB also nicht sehr groß war, bleibt an dieser Stelle leider ungeklärt.

Basierend auf den eindeutigen Ergebnissen des Gutachtens hätte die logische Konsequenz sein müssen, im nächsten Schritt die Wirtschaftlichkeit einer Offenhaltung Tegels im Flughafenverbund, also im Parallelbetrieb mit dem BER, zu untersuchen.

²⁵⁴⁰ Vgl. hierzu Abschlussbericht 4. Abschnitt A.

²⁵⁴¹ Wortprotokoll der 32. Sitzung des Hauptausschusses vom 14.03.2018, Wortprotokoll Haupt 18/32, S. 12.

²⁵⁴² Wortprotokoll der 32. Sitzung des Hauptausschusses vom 14.03.2018, Wortprotokoll Haupt 18/32, S. 21.

Ein rentabler Parallelbetrieb? – Der politische Albtraum

Zeugin Heike Fölster: „Wir sind ja nicht dafür da, die Interessen des Senats irgendwie dort umzusetzen, aber wenn ich allein auf der Welt gewesen wäre zu dem Zeitpunkt, hätte ich das Gutachten, so wie es beauftragt wurde, nicht beauftragt.“²⁵⁴³

Die Aussage der Zeugin Fölster verdeutlicht die bis zuletzt fehlende Sinnhaftigkeit der durch Herrn Prof. Dr. Lütke Daldrup in Auftrag gegebenen Arbeitsanweisung, die Rentabilität eines Weiterbetriebs Tegels als Stand-Alone²⁵⁴⁴ zu untersuchen und nicht gleich von Beginn an auch im Flughafenverbund. Zumal sich die Geschäftsführung, nach Angaben des Zeugen Sapp, durchaus im Klaren darüber war, dass nur eine Gesamtbetrachtung fundierte Erkenntnisse zur Wirtschaftlichkeit liefern würde:

Zeuge Carlo Sapp: „Es ist so, dass im Gutachtenverlauf sich die Frage etwas erweitert hat, und zwar dahingehend, dass eben eine Aussage isoliert über Tegel natürlich kein Gesamtoptimum für die FBB bedeutet. Das heißt, das Gutachten hat einen Ausschnitt der gesamten Frage beantwortet, aber nicht die gesamte. Es wurde dann eben erwogen, ob man diese Erweiterung der Fragestellung noch mit dem Gutachten beantworten könnte, mit dem Gutachter, hat aber dazu geführt, dass man das eben nicht mehr machen konnte. Insbesondere aus Zeitgründen war das nicht mehr möglich, da man für ein Gesamtoptimum erst den Masterplan sich hätte anschauen müssen und den gesamten Businessplan, und insofern war damals die Zeit nicht mehr im Rahmen dieses Gutachtens, eben diesen Entwurf noch entsprechend auszuweiten.“²⁵⁴⁵

Dazu führte der Zeuge weiter aus:

Zeuge Carlo Sapp: „Es ist nicht nachgeholt worden. Es gibt keine Kalkulation über ein Gesamtoptimum, ob man jetzt – – Also, diese Fragestellung, ob man Tegel für die FBB gesamtwirtschaftlich weiterbetreiben sollte oder nicht, ist nicht weiter untersucht worden.“²⁵⁴⁶

²⁵⁴³ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 12.

²⁵⁴⁴ „Stand Alone“ bezeichnet in diesem Zusammenhang die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Tegel als eigenständiges Unternehmen, außerhalb des Flughafenverbundes mit Schönefeld und dem BER, also ohne die Berücksichtigung von Kosten-, Vertriebs- oder Portfoliosynergien.

²⁵⁴⁵ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 7.

²⁵⁴⁶ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 8.

Der Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup begründete in seiner Vernehmung seine damalige Entscheidung, keinen Folgeauftrag erteilt zu haben, damit, „dass die Ergebnisse präjudiziert waren, dass eine zusammenhängende Betreuung von Tegel und BER für das Unternehmen deutlich negativ war“²⁵⁴⁷, aus diesem Grund habe man das Gutachten nicht zu Ende geführt. Weiter sei er davon überzeugt gewesen, dass die Flughafengesellschaft mit einer wirtschaftlichen Betrachtung des Parallelbetriebs durch PwC keine weiteren Erkenntnisse hätte gewinnen können, „die den weiteren ökonomischen Aufwand gerechtfertigt hätten“^{2548, 2549}. Er erläuterte dem Ausschuss, dass die Flughafengesellschaft bereits eigene Berechnungen zu einem Parallelbetrieb angestellt hatte:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir wussten schon aus eigenen Untersuchungen, die wir angestellt hatten parallel zu den PwC-Arbeiten für Tegel, dass wir 50 bis 100 Millionen mehr Gesamtaufwand haben, wenn wir parallel betreiben. Dann haben wir gesagt: Wenn wir das eh schon wissen, macht es wenig Sinn, das alles noch mal im Detail zu untersuchen. – Das ist evident. Es ist auch klar: Jeder weiß, wenn man zwei Feuerwehren braucht, hat man mehr Aufwand, als wenn man eine Feuerwehr braucht. Wenn man den Verkehr auf zwei Standorte, zwei Immobilien splittet, braucht man mehr Aufwand, weil man zwei Gebäude beheizen muss, zwei Gebäude bewachen muss etc. Der Verkehr wird ja nicht mehr durch zwei Standorte, sondern Sie haben einfach nur mehr Aufwand. Das ist die Grunderkenntnis, und das haben wir dann mal mit dem Rechnungswesen quantifiziert, kamen auf 50 bis 100 Millionen Euro Mehraufwand, und da war für uns klar: Weitere empirische Untersuchungen führen uns nicht sehr viel weiter.“²⁵⁵⁰

Zu eben diesen internen Berechnungen äußerte sich auch der Zeuge Sapp bei seiner Vernehmung auf Nachfrage und gab an, dass es sich hierbei um eine überschlägige Kalkulation gehandelt habe, die keineswegs aussagekräftig war:

Zeuge Carlo Sapp: „Ja, das kann ich Ihnen erklären. Und zwar ist es so, Sie sagen es eigentlich schon, dass ein Dreisatz gerechnet wurde. Das ist eine überschlägige Kalkulation gewesen, die sich aus meiner Sicht aber nicht für eine Bestimmung eines

²⁵⁴⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 85.

²⁵⁴⁸ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 85.

²⁵⁴⁹ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 85.

²⁵⁵⁰ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19. Februar 2021, WP 18/36, S. 93-94.

Gesamtoptimums eignet, weil es eben eine sehr stark vereinfachende Kalkulation ist.“²⁵⁵¹

Auf Nachfrage erläuterte er im Detail diesen einfachen Dreisatz:

Zeuge Carlo Sapp: „Der Gesamtzusammenhang ist so, [...] wurde der Versuch unternommen, dass man das vielleicht über einen Dreisatz, also im Prinzip eine sehr vereinfachende Kalkulation, irgendwie herleiten könnte. Das ist in einem sogenannten Nebenbrief, Side Letter, mit PwC dann auch untersucht worden, und der Versuch, der unternommen wurde, war eben, sich anzuschauen, was es bedeuten würde, wenn man die Flughäfen, also Tegel insbesondere, parallel zu Schönefeld und dem BER betreiben würde, ohne Substitutionsbeziehungen zu betrachten, ohne Synergien zu betrachten. In anderen Worten: Man hat addiert, was es bedeutet, Betriebskosten von Tegel plus den Betriebskosten von den anderen beiden Standorten, und hat daraus als beispielhaft zwei Jahresscheiben sich angeschaut und bewertet, ob das für die Cashflows des Flughafens – also aller Standorte – eben einen positiven oder negativen Effekt hat. Und herausgekommen ist eben, dass – aber ich denke, das ist auch relativ einleuchtend – eben natürlich die Cashflows oder die Cashmittelabflüsse in diesen zwei Jahren höher waren, als wenn man es eben nicht zu dritt betrachten würde, die drei Flughäfen.

Diese detaillierte Darstellung des Zeugen verdeutlicht, dass ein Folgeauftrag an PwC zwingend notwendig gewesen wäre, um tatsächlich fundierte Aussagen zur Wirtschaftlichkeit eines Parallelbetriebes treffen zu können. Das bloße Addieren der Betriebskosten an den drei Flughäfen ohne potentielle Einsparungen durch Synergieeffekte zu berücksichtigen, verfälscht das Ergebnis entscheidend. Die von der Flughafengesellschaft getätigten Aussagen, die sich auch im Abschlussbericht wiederfinden lassen, ein Doppelbetrieb führe zu negativem Cashflow²⁵⁵² sind demnach weder fundiert noch haltbar.

Zudem besteht der Widerspruch, dass ein externes Gutachten für den Voll- und Teilbetrieb in Auftrag gegeben wurde, was man sicherlich ebenfalls lediglich intern hätte untersuchen können. Insofern leuchtet nicht ein, warum das bei der interessanteren und auch offenen Frage, nämlich dem Parallelbetrieb, nicht getan wurde.

²⁵⁵¹ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP 18/12, S. 9.

²⁵⁵² Vgl. hierzu Abschlussbericht 3.Abschnitt C. IV. 2. b.

Interessanterweise veranlasste das Fehlen substantiiertes Ergebnisse zur Rentabilität eines Parallelbetriebes die Geschäftsführung der FBB dazu, das Gutachten als nicht final abgenommen einzustufen. So wurde der Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup nicht müde in diversen Ausschüssen des Berliner Parlaments darauf hinzuweisen, dass lediglich ein Entwurf vorläge, was eben kein finales Gutachten sei.²⁵⁵³ Mit dieser Argumentation konnte die Geschäftsführung letztlich auch eine sachliche und transparente Diskussion über die Erkenntnisse des Gutachtens, sowohl im Aufsichtsrat als auch im Parlament, über Monate umgehen, da aus ihrer Sicht letztendlich nie belastbare Ergebnisse vorlagen.

Ein 180.000-Euro-Gutachten, das niemand kennen sollte

***Zeuge Gerry Woop:** „Dieses Gutachten ist von der Geschäftsführung nicht abgenommen worden, und deswegen haben wir es nicht auf der Tagesordnung gehabt und haben es auch nicht behandelt und nicht diskutiert. Insofern war es, wenn Sie so wollen, formal für mich nicht existent.“²⁵⁵⁴*

Neben dem Aufsichtsratsmitglied Gerry Woop, bestätigten auf Nachfrage auch die Aufsichtsratsmitglieder Ralph Struck²⁵⁵⁵, Dr. Wolfgang Krüger²⁵⁵⁶ sowie Frau Dr. Sudhof²⁵⁵⁷, dass die Ergebnisse des Gutachtens im Aufsichtsrat allenfalls gestreift aber nicht sachlich diskutiert wurden. Die Begründung sei gewesen, dass es nicht final abgenommen worden sei und somit noch im Entwurfsstadium festhänge. Laut der Aussage der Zeugin Dr. Sudhof wurde den Mitgliedern des Aufsichtsrates jedoch auf Wunsch die Einsichtnahme zumindest ermöglicht.²⁵⁵⁸ Auf Grundlage dessen, enthält die vom Zeugen Dr. Krüger getätigte Einschätzung bezüglich der Wirkung des Gutachtens und seinen Erkenntnissen in der weiteren Diskussion, eine gewisse Brisanz:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich habe das PwC-Gutachten eingesehen. Das PwC-Gutachten im nicht abgenommenen Zustand ist auch nicht allen Aufsichtsräten zur Verfügung gestellt worden, sondern neben mir hatte noch meine Kollegin Trochowski, Finanzstaatssekretärin aus Brandenburg, mit mir zusammen die Einsichtnahme

²⁵⁵³ Vgl. hierzu Wortprotokoll UABmc 8.Sitzung vom 07.09.2017, S.49 und 59; Wortprotokoll Hauptausschuss 20. Sitzung vom 08.11.2017, S.40 sowie Wortprotokoll Hauptausschuss 32. Sitzung vom 14.03.2018, S. 21.

²⁵⁵⁴ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 43.

²⁵⁵⁵ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 41.

²⁵⁵⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 28.

²⁵⁵⁷ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 39.

²⁵⁵⁸ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 39.

vorgenommen. Jeder, der lesen kann, wird sofort verstanden haben, dass dieses Gutachten natürlich die Tegel-Debatte befeuert hätte. So! Und jetzt bin ich außen vor. Mit Verweis auf die formale Lage kann ich nicht ein Gutachten im Aufsichtsrat diskutieren, von dem mir die Geschäftsführung sagt, dieses Gutachten ist noch nicht beratungsreif.“²⁵⁵⁹

Die Aussage des Zeugen Dr. Krüger zeigt demnach einmal mehr, wieso der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft möglicherweise sehr daran gelegen war, das Gutachten über viele Monate als Entwurf zu deklarieren und so quasi „unter Verschluss“ zu halten.

Auch die getätigten Aussagen seitens des Gesellschafters Berlin sowie die Vertretung des Berliner Senats im Aufsichtsrat zeigten auf, dass keinerlei Kenntnisse über die Inhalte des Gutachtens vorlagen:

Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen: „Ich bin nicht in der Lage, etwas Profundes zu diesem Gutachten zu sagen, weil ich es schlichtweg nicht kenne. Für diejenigen, die sich mit dieser Thematik beschäftigen: Auch im Hauptausschuss, dort waren alle Fraktionen vertreten, ist dieses Thema angesprochen worden. Dort hat die Geschäftsführung des Flughafens gesagt, dass es dort bestimmte Arbeiten gibt, dass bestimmte Informationen nicht stimmen, die in der Öffentlichkeit verbreitet werden, hat aber auch darauf hingewiesen, dass es sich bei diesem Gutachten um keinen abgeschlossenen Vorgang handelt. Es ist nun mal so, dass dann, wenn ein Gutachten im Entstehungsprozess ist, weder der Aufsichtsrat – unser Aufsichtsratsmitglied von SenFin ist Frau Sudhof – noch der Gesellschafter – der Gesellschafter wird vertreten durch mich – diese Entwürfe oder Vorarbeiten oder was auch immer kennen.“²⁵⁶⁰

Etwa drei Monate nach dieser Aussage durch den Senator Dr. Kollatz-Ahnen bestätigte auch Staatssekretärin Dr. Sudhof im Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling im Dezember 2017, dass dem Senat nach wie vor kein Gutachten zur Rentabilität des Flughafens Tegel vorlag:

Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof: „Ich kann nur sagen, dieses Gutachten liegt dem Senat von Berlin nicht vor. Es mag sein – und das ist auch von Herrn Prof. Lütke Daldrup so ausgeführt worden –, dass es da eine Entwurfsfassung gab, die noch

²⁵⁵⁹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 90.

²⁵⁶⁰ Plenarprotokoll vom 14.09.2017, WP 18/14, S. 1390.

bearbeitet wird. Entwurfsfassungen werden nicht nach außen gegeben, schon gar nicht in die Senatsverwaltung; die brauchen wir auch nicht. Wenn es irgendwann ein Gutachten gibt, dann wären wir natürlich erfreut, wenn wir das bekämen, aber wir wollen nicht alle Entwurfsfassungen haben. Damit können wir auch wenig anfangen. – [Zuruf] – Wir haben es nicht; ich kann es nicht ändern. Ich habe es auch selber nicht und auch nie gesehen.“²⁵⁶¹

Auch die Befragungen im Untersuchungsausschuss machten deutlich, dass seitens der Vertreter des Landes Berlin keine Einsicht in das Gutachten genommen wurde, auch weil es eben im Entwurfsstadium geblieben sei. So gab der Zeuge Karasch zu Protokoll:

Zeuge Ralf Karasch: „Wir haben dieses Gutachten nicht in unserem Aktenbereich. Es ist aber vom UA Bmc, glaube ich, seinerzeit angefordert worden. Wir haben es in einem verschlossenen Umschlag erhalten und ebenso verschlossen an den UA Bmc weitergeleitet.“²⁵⁶²

Und weiter:

Zeuge Ralf Karasch: „So weit uns bekannt ist, war dieses Gutachten nicht abgenommen, aus was für Gründen auch immer. Insofern hatten wir die Geschäftsführung gebeten, entweder das Gutachten abzunehmen oder ein neues Gutachten zu erstellen. Nicht so konkret, aber wir haben der Geschäftsführung gesagt: Wir sind jetzt nicht in der Lage über ein solches Gutachten zu sprechen, wenn es einfach von der Geschäftsführung selbst nicht abgenommen wurde. Das ist nämlich in der Regel die Reihenfolge.“²⁵⁶³

Die Zeugin Dr. Sudhof gab auf Nachfrage an, dass ihr das Gutachten nicht bekannt sei:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Kann ich klar beantworten: Es ist mir nicht bekannt. Das war kein Gutachten, sondern ein Gutachten-Versuch, der von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegeben und nicht abgenommen worden war.“²⁵⁶⁴

²⁵⁶¹ Wortprotokoll UABmc vom 13.12.2017, WP 18/15, S. 68.

²⁵⁶² Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 65.

²⁵⁶³ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 65.

²⁵⁶⁴ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 39.

Bezüglich einer Behandlung des Gutachtens in der Gesellschafterversammlung gab der Zeuge Karasch auf Nachfrage zu Protokoll, dass auch in diesem Gremium die Inhalte des Gutachtens nicht debattiert wurden:

Zeuge Ralf Karasch: „Soweit mir aus den Protokollen der Gesellschafterversammlung in Erinnerung ist, nicht. Weil das Gutachten nach unserer Kenntnis nicht abgenommen wurde.“²⁵⁶⁵

Es lässt sich demnach zusammenfassend feststellen, dass ein von PwC erstelltes Gutachten, welches die Rentabilität eines Weiterbetriebs des Flughafens Tegels, sowohl im Voll- als auch im Teilbetrieb, eindeutig festgestellt hat, weder im Aufsichtsrat, in der Gesellschafterversammlung, dem Berliner Senat noch in den Ausschüssen des Berliner Parlaments als Diskussionsgrundlage für die hitzig geführten Debatten über eine Offenhaltung Tegels diente. Die Begründung, dass dies dem Umstand geschuldet war, dass die Geschäftsführung der FBB das Gutachten als nicht abgeschlossen und final abgenommen betrachtet hat, zieht sich wie ein roter Faden durch sämtliche Zeugenaussagen. Einem möglichen Erkenntnisgewinn in den Gremien und Ausschüssen über die tatsächliche Notwendigkeit eines Folgeauftrages an PwC zur Untersuchung eines Parallelbetriebes wurde auf diese Weise jegliche Grundlage entzogen. Ganz im Gegenteil wurde den Mitgliedern des Aufsichtsrates sowie den politisch Verantwortlichen seitens der FBB eine einfache Dreisatzrechnung über die Mehrkosten eines möglichen Parallelbetriebes vorgelegt, auf dessen Grundlage die öffentlich ausgetragenen Debatten über eine mögliche Offenhaltung des Flughafens geführt wurden. So gab etwa der Zeuge Karasch an, dass die aufgeführten Mehrkosten in der Amtlichen Information zum Volksentscheid²⁵⁶⁶, in welcher sich das Berliner Abgeordnetenhaus und der Senat klar gegen eine Offenhaltung und einen Parallelbetrieb positionierten, von der Flughafengesellschaft übermittelt wurden.²⁵⁶⁷ Die Informationsbroschüre für das Für und Wider einer Offenhaltung Tegels beinhaltet demnach Kennzahlen zu Mehrkosten, welche auf einer „sehr stark vereinfachenden Kalkulation“²⁵⁶⁸ fußten, die sich laut Aussage des Zeugen Sapp nicht für eine derart umfangreiche Berechnung eignete.²⁵⁶⁹

²⁵⁶⁵ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 81.

²⁵⁶⁶ Landesamtstimmungsleiterin Berlin, Amtliche Information zum Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) am 24. September 2017, S. 15.

²⁵⁶⁷ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 66.

²⁵⁶⁸ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 66.

²⁵⁶⁹ Zeuge Sapp, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.04.2019, WP18/12, S. 9.

Letztlich hätte allein das Wissen darüber, dass der FBB ein „Gutachten-Entwurf“ mit derartigen Erkenntnissen über einen Weiterbetrieb Tegels vorlag, auch vor dem Hintergrund des anstehenden Volksentscheides, den Senat dazu bewegen müssen, die Einsichtnahme gegenüber der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft einzufordern.

Bitte keine neuen Erkenntnisse, nur so kann an Anti-Tegel-Position festgehalten werden

Zeuge Michael Müller: „Wir haben eine verabredete Position zwischen den Gesellschaftern, zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern, im Präsidialausschuss, eine verabredete Position zu den drängenden Fragen des Flughafens und zu den Umsetzungsschritten gehabt, und die dauerhafte Offenhaltung von Tegel hat da keine Rolle gespielt.“²⁵⁷⁰

Auf die klare Frage, ob Einsicht in das PwC-Gutachten genommen wurde, bzw. den Gutachtenentwurf wie von der FBB-Geschäftsführung deklariert, gaben die Zeugen Karasch, Staatssekretärin Dr. Sudhof und der Regierende Bürgermeister Müller zu Protokoll:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „[...] und ich weiß, dass es hier im Abgeordnetenhaus ein großes Interesse an diesem Gutachten gab, weshalb wir -- an diesem Gutachten-Entwurf gab, der nicht abgenommen wurde. Und weil es dieses große Interesse gab – ich hatte keinerlei Interesse an diesem Gutachten-Entwurf -, haben wir diesen Gutachten-Entwurf auch in einem verschlossenen Umschlag dem Abgeordnetenhaus für den Datenraum zugeleitet.“²⁵⁷¹

Der Zeuge Karasch zu selbiger Thematik:

Zeuge Ralf Karasch: „Wenn es von der Geschäftsführung abgenommen worden wäre, und wenn es fertig gewesen wäre, und wenn uns dies bekannt geworden wäre, dann hätten wir natürlich an einem solchen Gutachten Interesse gehabt.“²⁵⁷²

Und auch der Regierende Bürgermeister von Berlin gab in seiner Vernehmung an, dass er sich nicht mehr daran erinnern könne, ob er das Gutachten jemals eingesehen habe.²⁵⁷³

²⁵⁷⁰ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 131.

²⁵⁷¹ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 39.

²⁵⁷² Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 65.

²⁵⁷³ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 114.

Bemerkenswert ist auch die Aussage der Zeugin Staatssekretärin Dr. Sudhof auf die Frage, wie das Gutachten ein Ergebnis zur Wirtschaftlichkeit im Gesamtverbund liefern sollte, wenn dies mit dem Arbeitsauftrag gar nicht abgedeckt sei:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Zu all den Fragen kann ich nichts sagen. Herr Sapp hat sich mir gegenüber in dieser Weise nicht geäußert. Ich weiß nicht, wie der ursprüngliche Arbeitsauftrag aussah, ich weiß auch nicht, ob das Gutachten in inhaltlicher oder welcher Dimension unzureichend war. Ich weiß, dass es unzureichend war, so wie Herr Lütke Daldrup das berichtet hat.“²⁵⁷⁴

Weiter gibt die Zeugin auf die Frage, wie der Umstand im Aufsichtsrat diskutiert wurde, dass es sich um ein Gutachten-Entwurf handle, ihre Wahrnehmung zu Protokoll:

Zeugin Dr. Margaretha Sudhof: „Ja, aber das war meine Wahrnehmung. Ich meine, da kamen jede Menge Entwürfe von allen möglichen Gutachten in dieser Zeit, und wie die Geschäftsführung damit umgeht, das ist nun ihre Sache; ob sie dieses Gutachten in einen Zustand bringen lässt, der es abnahmefähig erscheinen lässt oder ob sie das nicht tut. Jedenfalls hatte ich keine Lust, Gutachten zu lesen, die nicht abgenommen sind.“²⁵⁷⁵

Inwiefern seitens des Berliner Senats demnach ein ehrliches Interesse daran bestand, Einsicht in das PwC-Gutachten zu erlangen, ob dies nun final abgenommen war oder nicht, kann an dieser Stelle nicht abschließend bewertet werden. Die Zeugenaussagen des Regierenden Bürgermeisters Müller, der Staatssekretärin Dr. Sudhof sowie des Zeugen Karasch lassen zumindest starke Zweifel aufkommen.

Fakt ist, dass es in der Argumentationslinie des Senats und des Anteilseigners Berlin bezüglich des Für und Wider einer Offenhaltung des Flughafens Tegel keinerlei Berücksichtigung fand. So bleibt zumindest offen, welche Auswirkungen die Kenntnis über die tatsächlichen Inhalte des Gutachtens auf die Begründung der politischen Entscheidungsträger gehabt hätte bzw. hätte haben müssen, die sich beim anstehenden Volksentscheid im September 2017 klar gegen einen Weiterbetrieb positionierten. Auf diese Weise konnte hingegen weiterhin an der klaren Position, Tegel zu schließen, mantraartig festgehalten werden. Dies sollte auch das Ergebnis des Volksentscheides, bei welchem sich

²⁵⁷⁴ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.06.2020, WP 18/26, S. 61.

²⁵⁷⁵ Zeugin Dr. Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.06.2020, WP 18/26, S. 62.

56,1% der Berlinerinnen und Berliner für eine Offenhaltung des Flughafens ausgesprochen hatten, nichts ändern.

Ein Volksentscheid, der beerdigt wurde

Zeuge Wolfgang Krüger: „*Es ist ja relativ schnell deutlich gemacht worden von den politisch Verantwortlichen in Berlin, dass man diesen Volksentscheid nicht umsetzen wolle.*“²⁵⁷⁶

Das obige Zitat des Aufsichtsratsmitgliedes Dr. Krüger lässt Fragen aufkommen, wie hoch tatsächlich die Anstrengungen seitens der Exekutive in Berlin waren, nach dem Volksentscheid über einen Weiterbetrieb Tegels mit den beiden anderen Gesellschaftern zu beraten.

Die Zeugen Karasch und Müller unternahmen in ihrer jeweiligen Vernehmung zumindest den Versuch glaubhaft darzustellen, man habe versucht den Willen des Souverän umzusetzen.

Zeuge Ralf Karasch: „Die Gesellschafterversammlung hatte sich zwei Mal mit dem Volksentscheid Tegel auseinandergesetzt: zunächst vor dem Volksentscheid und dann in Würdigung des Ergebnisses des Volksentscheides nach dem Volksentscheid. [...] und nach dem Ergebnis des Volksentscheides hatte Herr Senator Dr. Kollatz für das Ergebnis des Volksentscheides geworben.“²⁵⁷⁷

Wie auch im Abschlussbericht dargelegt, berichtete der Regierende Bürgermeister Michael Müller hierzu:

Zeuge Michael Müller: „Mir ist das Votum von so vielen Berlinerinnen und Berlinern wichtig, und wir haben – noch mal – auch deswegen noch mal auch über Herrn Paetow eine juristische Einschätzung uns eingeholt. Wir haben noch mal das Gespräch gesucht mit den Mitgesellschaftern. Das muss man alles nicht tun, wenn man sagt: Ist uns doch egal. Mit dem Kopf durch die Wand. – Nein! Das Votum ist beeindruckend, und damit muss sich Politik auseinandersetzen, und das haben wir getan.“²⁵⁷⁸

²⁵⁷⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 27.

²⁵⁷⁷ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 81.

²⁵⁷⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 134.

So habe es nach Aussage des Zeugen Müller seitens Berlin „eine ernsthafte Ansprache [gegeben], ob sich die Haltung der Gesellschafter auf Grundlage des Volksentscheides verändert hat“²⁵⁷⁹. Bezüglich der Positionierung der beiden Gesellschafter berichtete der Zeuge Müller dem Untersuchungsausschuss:

Zeuge Michael Müller: „Auch alle anderen haben sich damit ernsthaft und seriös auseinandergesetzt, aber es gab nicht an einer einzigen Stelle einen Punkt, wo ich gesagt habe: Da merkt man, dass ein Mitgesellschafter doch etwas ganz anderes will, und wir müssen noch mal richtig tief in das Thema einsteigen –, sondern die Mitgesellschafter haben die Risiken, die ich vorhin beschrieben habe, gesehen, fanden es auch gut, dass wir es trotzdem noch mal juristisch hinterfragt haben mit Herrn Paetow, und haben darüber hinaus keine eigene Initiative ergriffen, weder Brandenburg noch der Bund.“²⁵⁸⁰

Er räumte hingegen selbst ein, dass den beiden Gesellschaftern Brandenburg und Bund in den Beratungen durchaus klar vermittelt wurde, „dass der Regierungschef des Landes Berlin es als hochriskant ansieht, die bisherige Beschlussfassung zu verändern“²⁵⁸¹. Ob diese klare Einstellung des Regierenden Bürgermeisters auch den Eindruck hätte vermitteln können, dass es dem Land Berlin nicht wirklich ernst mit einer Umsetzung war, vermochte er nicht zu beurteilen.²⁵⁸²

Die im Untersuchungsausschuss getätigten Aussagen erwecken den Anschein, dass den politisch Verantwortlichen in Berlin sehr daran gelegen war das Ergebnis des Volksentscheides zumindest wohlwollend zu prüfen. Einige Anmerkungen des Zeugen Dr. Krüger lassen diesbezüglich zumindest Zweifel aufkommen. So war für ihn noch im Juli 2017 die Positionierung des Landes Berlins zu einer Offenhaltung Tegels klar:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Also, dass Berlin auch nur ansatzweise mit seinen Vertretern im Aufsichtsrat sich dieser Überlegung nähern wollte, ist, glaube ich, nachvollziehbar. Die Position der Landesregierung in Berlin war klar, dass die Offenhaltung von Tegel keine Option ist. Die Brandenburger Seite stand hier an der Seite tatsächlich auch von Berlin, aber ich hielt es trotzdem aus meiner eigenen Verantwortung im Aufsichtsrat vor allen Dingen unter ökonomischen Gesichtspunkten

²⁵⁷⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 140.

²⁵⁸⁰ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 140.

²⁵⁸¹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 140.

²⁵⁸² Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S.140.

für richtig, ein solches Szenario mitzubetrachten. Der Bund hat sich in dieser Frage nach meiner Wahrnehmung und Erinnerung neutral verhalten.“²⁵⁸³

Die folgende Aussage des Zeugen Dr. Krüger verdeutlicht, dass auch nach dem Volksentscheid das Land Berlin von seiner Position nicht abweichen würde:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Für den Aufsichtsrat war klar, dass eine Umsetzung des Beschlusses oder der Entscheidung des Volksentscheids in Berlin, dass dieses betriebswirtschaftlich für den Flughafen enorme Nachteile hätte. Es ist ja relativ schnell deutlich gemacht worden von den politisch Verantwortlichen in Berlin, dass man diesen Volksentscheid nicht umsetzen wolle. Insofern hat sich der Aufsichtsrat dann inhaltlich mit der Frage, könnte Tegel offen gehalten werden, ja oder nein, nicht intensiv auseinandergesetzt, sondern für den Aufsichtsrat war klar, dass das Ziel des Single-Airports und damit auch die Umsetzung des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichts, dass das hier für uns, was den Planungshorizont betrifft, absoluten Vorrang hat.“²⁵⁸⁴

Auch die im Abschlussbericht dargestellte Auseinandersetzung bezüglich einer Offenhaltung Tegels im Aufsichtsrat nach dem Volksentscheid lässt Zweifel aufkommen, dass hier tatsächlich eine neutrale und auch wirtschaftlich umfassende Betrachtung stattgefunden hat, wenn man die Antwort des Zeugen Elmar Kleinert auf die Frage heranzieht welche Rolle der Volksentscheid in der unternehmensinternen Kommunikation spielte:

Zeuge Elmar Kleinert: „Offiziell gar nicht, weil das Thema Tegel nie – – Das ist ein Unthema im Unternehmen.“²⁵⁸⁵

Wie konsequent der Berliner Senat und der Gesellschafter Berlin den Willen der Berlinerinnen und Berliner den Flughafen Tegel weiterzutreiben tatsächlich umzusetzen versuchte, konnte aus Sicht der FDP Fraktion im Ausschuss nicht abschließend geklärt werden. Es bleibt aber fraglich, ob eine sachlich und fachlich fundierte Diskussion mit der notwendigen Intensität seitens Berlin, zumindest bei den Gesellschaftern Brandenburg und Bund, tatsächlich eingefordert wurde und ob überhaupt ein Wille bestand, für das Thema einzutreten.

²⁵⁸³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 88.

²⁵⁸⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 27.

²⁵⁸⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 114.

Zusammenfassung:

Es bleibt festzuhalten, dass unter „normalen“ Bedingungen der BER am 31. Oktober 2020 mindestens unter Volllast, wenn nicht sogar unter Überlast, in Betrieb gegangen wäre, da die Verantwortlichen der Flughafengesellschaft nicht in der Lage waren ausreichend Reservekapazitäten vorzuhalten. Einzig und allein der Zusammenbruch des internationalen Luftverkehrs seit März 2020, bedingt durch die Corona-Pandemie, hat von der Tatsache abgelenkt, dass die Flughafeninfrastruktur bereits zur Eröffnung an ihre Grenzen gestoßen wäre – das Missmanagement der Verantwortlichen demnach nicht bereits zu diesem Zeitpunkt zu Tage getreten ist. Dabei waren die Kapazitätsdefizite sowohl der Flughafengesellschaft als auch dem Aufsichtsrat der FBB seit mittlerweile 10 Jahren bekannt. Es stellte sich während der Zeugenbefragung heraus, dass trotz klarer Aussagen seitens der unterschiedlichen FBB Geschäftsführungen, die Kapazitätsproblematik vom Aufsichtsrat deutlich unterschätzt wurde. So wurde es verpasst, schon vor Eröffnung des BER nicht nur Lösungen für Kapazitätsdefizite zu finden, sondern diese bereits in großem Umfang auch umzusetzen. Auch hätte die Möglichkeit bestanden, die bereits vorhandene Flughafeninfrastruktur, namentlich die Flughäfen Schönefeld und Tegel, auf einen dauerhaften Weiterbetrieb hin ernsthaft zu überprüfen. Die im Abschlussbericht angeführte Argumentation²⁵⁸⁶ der Flughafengesellschaft, welchen enormen zeitlichen Umfang eine derartige Prüfung, Planung und Umsetzung beinhaltet hätte, kann vor diesem Zeithorizont vielleicht als Ausrede dienen - aber nicht als Argument gelten. Sodann hätten die notwendigen Kosten für Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen der beiden Berliner Bestandsflughäfen klar den Kosten für die notwendigen, im *Masterplan BER 2040* fixierten, Erweiterungsbauten gegenübergestellt werden müssen, allen voran die Kosten für das Terminal 3. Auch das im Abschlussbericht dargelegte Argument, die einzig materielle Planrechtfertigung für eine Offenhaltung des Flughafens Tegel sei ein am Flughafen BER mittel- bis langfristiger nicht lösbarer Kapazitätsengpass, welches die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat im November 2017 präsentierte, mag sachlich korrekt sein. Vor dem Hintergrund, dass der Flughafen Schönefeld jedoch bis Ende der 20er Jahre schon wegen des Baus des Regierungsterminals schließen muss und nicht klar ist, wie sich die schon weit vor der Pandemie kritische finanzielle Situation der Flughafengesellschaft auf die tatsächliche Umsetzung des Baus von Terminal 3 auswirken wird, kann zumindest hinterfragt werden, ob die notwendigen Kapazitäten am zukünftigen BER wirklich abgedeckt werden können. Ein

²⁵⁸⁶ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschnitt C.IV.3.

Flughafen Tegel, dessen Investitionskosten sich ausweislich amortisieren, wäre durchaus eine prüfungswürdige Alternative gewesen. Doch eben dieser mögliche Weiterbetrieb stand für die Berliner Politik zu keinem Zeitpunkt zur Diskussion. Waren die beiden Geschäftsführer Mehdorn und Dr. Mühlenfeld noch bemüht, eine Offenhaltung zumindest einmal sachlich im Aufsichtsrat zu diskutieren, wurde mit dem Wechsel in der Geschäftsführung 2017 nunmehr auch seitens der FBB die klare Haltung der Berliner Politik vertreten. Dies änderte auch ein im Juni 2017 durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC erstelltes Gutachten zur Rentabilität Tegels nichts, dessen Ergebnis die Wirtschaftlichkeit Tegels, sowohl im Voll- als auch im Teilbetrieb auch bei einer vollumfänglichen Sanierung, klar ausweist. Eine auf diesen Erkenntnissen aufbauend notwendige Betrachtung eines Parallelbetriebes wurde seitens der Flughafengesellschaft indes nicht in Erwägung gezogen und das bis dato erstellte Gutachten als Entwurf deklariert, welches keine substantiierten Ergebnisse geliefert habe. Auf diese Weise konnte eine mögliche Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen des Gutachtens sowohl im Aufsichtsrat, in der Gesellschafterversammlung, im Senat als auch im Parlament über Monate verhindert werden und somit auch eine sachliche Diskussion, auch vor dem Hintergrund des im September 2017 durchgeführten Volksentscheides „Berlin braucht Tegel“, umschifft werden. Bemerkenswert in den Zeugenaussagen einzelner Vertreter des Landes Berlins war das offensichtliche Desinteresse an dem Erkenntnisgewinn des Gutachtens. So ließ sich aus den Aussagen in den Ausschüssen des Berliner Parlaments aber auch in der Befragung im Untersuchungsausschuss nicht feststellen, dass ein unmittelbares Interesse an dem Inhalt des „Gutachten-Entwurfs“ vorhandengewesen wäre. Und auch die bei seiner Befragung im Ausschuss glaubhaft dargestellten Bemühungen des Regierenden Bürgermeisters Michael Müller, das Ergebnis des Volksentscheides noch einmal grundlegend mit den beiden Gesellschaftern Brandenburg und Bund diskutiert zu haben, stehen im klaren Widerspruch zu getätigten Zeugenaussagen der Aufsichtsratsmitglieder. Es lässt sich demnach resümieren, dass eine mögliche Offenhaltung des Flughafens Tegel, und damit die Berücksichtigung des Votums von mehr als einer Millionen Berliner und Berlinerinnen, von Seiten der Berliner Exekutive zu keinem Zeitpunkt ernsthaft angestrebt oder gewünscht wurde.

3. Kapitel – Vorkommnisse rund um die Personalie Dr. Mühlenfeld

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit den Gegebenheiten rund um die Berufung und Abberufung des damaligen Geschäftsführers Dr. Karsten Mühlenfeld. Dabei liegt das Augenmerk weniger auf der Entlassung selbst, die im Abschlussbericht ausreichend Würdigung erfahren hat. Vielmehr geben diverse Zeugenaussagen Anlass, sich die internen Umstände und Voraussetzungen, unter denen Dr. Mühlenfeld seine Tätigkeit im Unternehmen aufgenommen und ausgeführt hat, noch einmal differenzierter zu betrachten. Hierzu zählen unter anderem die vorherrschende Misstrauenskultur seitens des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung, die fragwürdige Art der Kontrolle der Geschäftsführung durch Mitarbeiter der Berliner Senatskanzlei auf der Baustelle des Flughafens oder aber die internen Machtkämpfe im Aufsichtsrat.

Kultur des gegenseitigen Misstrauens

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Drei Gesellschafter, die sich nicht vertragen haben, Berlin und Brandenburg, die sich nicht grün waren. [...] Der Kleinkrieg war dann im Aufsichtsrat, der sich meines Erachtens nie und zu keiner Zeit an ein Corporate Governance, wie in einem normalen Aufsichtsrat, gehalten hat, wie er da agiert hat, reinregiert hat und gemacht hat, was er wollte, was letztendlich – [...] – zu einer extremen Misstrauenskultur geführt hat. Keiner hat dem anderen mehr geglaubt, die Brandenburger den Berliner nicht und alle gegeneinander nicht. [...] Dazu kommt dann, dass in Brandenburg eine Abteilung war, die den Flughafen überwacht hat, beim Staatssekretär. Die Berliner haben auch so etwas gehabt. Da waren immer zehn Leute, die liefen über die Baustelle. Nicht, dass die etwa gesagt hätten: Hey! Wir kommen hier und haben Fragen. Können wir darüber reden? Wir wollen das gerne sehen. – Ist ja klar, keiner will da etwas verstecken, aber die haben sich frei gefühlt. Die haben weder gefragt noch – – Die haben dann irgendwelche Sachen ihren Leuten erzählt, was die Geschäftsführung gar nicht wusste. Insofern war das eine

*Misstrauenskultur, wo eigentlich eine fruchtbare Zusammenarbeit nicht darstellbar war.*²⁵⁸⁷

Mit dem einleitenden Zitat wollte der Zeuge Mehdorn im Untersuchungsausschuss aufzeigen, welches tiefe Misstrauen er während seiner Tätigkeit bei der Flughafengesellschaft als Geschäftsführer zwischen den drei Gesellschaftern, den Aufsichtsratsmitgliedern untereinander aber auch gegenüber der Geschäftsführung wahrgenommen hat. Es habe „kein stimmiges Miteinander gegeben“²⁵⁸⁸. Dieses Misstrauen mag augenscheinlich mit der kurzfristigen Absage des Eröffnungstermins im Jahr 2012 begründet sein, sollte sich im Ergebnis einer durchgeführten Evaluierung einige Jahre später aber teilweise erneut wiederfinden. So wurde zu Beginn des Jahres 2018 auf Anraten des Aufsichtsratsvorsitzenden Rainer Bretschneider eine Evaluierung der Arbeit des Aufsichtsrates durch das Deutsche Institut für Effizienzprüfung durchgeführt, um, wie Aufsichtsratsmitglied und Zeuge Dr. Preuß es formulierte, „sich mal über die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung dort klar“²⁵⁸⁹ zu werden. Laut eines Artikels der Berliner Morgenpost war unter anderem ein Erkenntnisgewinn, dass „die Zusammenarbeit von Aufsichtsrat und Geschäftsführung durch Misstrauen geprägt [sei]. Beim Aufsichtsrat bestehen weiterhin Zweifel an der Offenheit und Transparenz der Geschäftsführung“²⁵⁹⁰. Angesprochen auf die in der Morgenpost aufgeführten Ergebnisse der Evaluation merkten einige Zeugen an, der Artikel beruhe auf Teilinformationen²⁵⁹¹ oder aber würde die Erkenntnisse „extrem zugespitzt“²⁵⁹² darstellen. Der Aufsichtsrat und Zeuge Dr. Krüger räumte bei seiner Vernehmung jedoch ein:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Aber wie immer ist natürlich in all den Antworten und in dem, was dort herausdestilliert wurde, ein Fünkchen Wahrheit.“²⁵⁹³

Insofern ist klar, dass die Gremien alles andere als reibungsfrei zusammenarbeiteten. Wie im Abschlussbericht dargestellt, gaben diverse Aufsichtsratsmitglieder in ihrer Vernehmung

²⁵⁸⁷ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP18/6, S. 65-66.

²⁵⁸⁸ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP18/6, S. 66.

²⁵⁸⁹ Zeuge Dr. Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 47.

²⁵⁹⁰ Berliner Morgenpost vom 15.03.2019 „Hauptstadtflughafen BER: Wie Geschäftsführung und Aufsichtsrat einander misstrauen“.

²⁵⁹¹ Zeuge Rößler, Wortprotokoll der Vernehmung vom 14.08.2020, WP 18/27, S. 56.

²⁵⁹² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 61.

²⁵⁹³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 61.

zwar an, dass sich die Zusammenarbeit durch die Evaluation verbessert habe und die Defizite konstruktiv aufgearbeitet wurden.²⁵⁹⁴ Inwieweit sich der Aufsichtsrat jedoch der Offenheit und Transparenz der Geschäftsführung nach der Evaluierung tatsächlich gewiss sein konnte, bleibt vor dem Hintergrund einer Aussage des Aufsichtsratsvorsitzenden Bretschneiders bezüglich der aktuellen Finanzlage der Flughafengesellschaft zumindest fraglich. So wurde dieser am 18.12.2020 in einem Artikel des rbb mit den Worten zitiert, man bräuchte „dringend ein Gesamtbild der Finanzlage, der Verschuldungslage und der Bürgschaftslage der FBB“²⁵⁹⁵. Die Aussage impliziert, dass, bei dem wichtigen Thema der Finanzierung, die Geschäftsführung auch weiterhin keine hinreichend offene Kommunikation gegenüber dem Aufsichtsrat pflegte. Da diese Aussage Bretschneiders jedoch außerhalb des zu untersuchenden Zeitraums getätigt wurde, konnte der Ausschuss dem nicht mehr fundiert nachgehen. Für ein stimmiges Gesamtbild soll an dieser Stelle aber zumindest auf die Äußerungen des Aufsichtsratsvorsitzenden Bretschneider hingewiesen werden.

Diese über Jahre mal mehr oder weniger stark ausgeprägte vorherrschende Misstrauenskultur, ob nun gegenüber der Geschäftsführung der FBB, oder aber, wie es der Zeuge Mehdorn schilderte, zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern und den drei Gesellschaftern, gilt es aus Sicht der FDP-Fraktion nicht zu vernachlässigen, denn sie lässt vor allem rund um die plötzliche Abberufung Dr. Mühlenfelds im März 2017 durchaus auch andere bzw. weitere Schlussfolgerungen zu, als im Abschlussbericht dargelegt.

Ein lediglich geduldeter Chef am BER

***Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld:** „Schon während und auch im Gespräch nach meiner Wahl als CEO der Flughafengesellschaft war bereits klar, dass ich der Wunschkandidat von Herrn Woidke war, aber nicht der Wunschkandidat des Bundes und auch nicht von Berlin.“²⁵⁹⁶*

Mit Blick auf die Aussage Mehdorns bezüglich eines Kleinkrieges der drei Gesellschafter, ausgetragen im Aufsichtsrat, verdeutlicht das einleitende Zitat des Zeugen Dr. Mühlenfelds einmal mehr, welches Konfliktpotential seiner Benennung zum Geschäftsführer im Jahr 2015

²⁵⁹⁴ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschnitt F. II. 4.

²⁵⁹⁵ rbb vom 18.12.2020 „*Finanzprobleme bei der Flughafengesellschaft. Ohne weitere Staatshilfen könnte die FBB in zwölf Monaten pleite sein*“.

²⁵⁹⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S.13.

angeheftet war. Gepaart mit der offensichtlich bereits unter Mehdorn herrschenden Misstrauenskultur des Aufsichtsrates gegenüber dem obersten Management der Flughafengesellschaft lässt die Aussage des Zeugen Dr. Mühlenfelds, es sei ihm „leider nicht gelungen, ein tragfähiges Verhältnis zum Aufsichtsratsvorsitzenden aufzubauen“²⁵⁹⁷ durchaus realistisch erscheinen. Zwar wies der Zeuge Müller, mit dieser Behauptung in seiner Vernehmung konfrontiert, diese entschieden zurück, da er die „Zusammenarbeit schlichtweg anders wahrgenommen hat“²⁵⁹⁸ und den Eindruck von Herrn Dr. Mühlenfeld demnach ausdrücklich nicht teile²⁵⁹⁹, es bleibt jedoch zweifelhaft, welche Art von Vertrauensverhältnis der Aufsichtsratsvorsitzende und die Geschäftsführung inne hatten, wenn es gelebte Praxis war, dass regelmäßig Mitarbeiter des damaligen Berliner Flughafenkoordinators Prof. Dr. Lütke Daldrup auf der Baustelle zugegen waren, um immer mal nachzugucken, „ob auch der Flughafen das Richtige tue“²⁶⁰⁰.

Mitarbeiter der Senatskanzlei auf Kontrollgang am Flughafen

Zeugin Heike Fölster: „Es ist schon ungewöhnlich, dass Aufsichtsratsmitglieder im Unternehmen, ich sage jetzt mal ganz platt, rumlaufen oder aber Mitarbeiter rumlaufen. Und zu der Zeit, als Herr Müller im Aufsichtsrat war, war Herr Lütke Daldrup auch im Aufsichtsrat oder war zumindest der Beauftragte für den BER, und er hatte schon Mitarbeiter, die auch in den Baubesprechungen gewesen sind. [...] Das kenne ich von keinem anderen Unternehmen.“²⁶⁰¹

Der durch die Zeugin Fölster beschriebene Umstand der Anwesenheit von Mitarbeitern der Berliner Senatskanzlei auf der Baustelle erschien nicht nur den beiden damaligen Geschäftsführern ungewöhnlich. Auf Nachfrage bestätigte auch das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger, dass sich dies bis zu den Mitgliedern des Aufsichtsrates herumgesprochen habe und auch er darüber durchaus verwundert war.²⁶⁰² Auf die Frage, was die genaue Aufgabe der Mitarbeiter war, antwortete der Zeuge:

²⁵⁹⁷ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S.13.

²⁵⁹⁸ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 75.

²⁵⁹⁹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP 18/14, S. 75.

²⁶⁰⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S.13.

²⁶⁰¹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S.15.

²⁶⁰² Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP18/28, S. 42.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „[...] Was die dort genau gemacht haben, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber es liegt ja auf der Hand. Ich sage jetzt mal, es gibt Verantwortlichkeiten, es gibt Zuständigkeiten, es gibt entsprechende Kompetenzen. Dann wird es immer schwierig, wenn von außen dort in die Abläufe eingegrätscht wird.“²⁶⁰³

Durch die Aussage wird ein damals herrschendes, massives Misstrauen gegenüber der Geschäftsführung verdeutlicht. Der Zeuge Krüger stellte weiter die Frage in den Raum:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Jetzt können Sie munter darüber philosophieren über die Stärke des Geschäftsführers, dass er das nicht unterbinden konnte.“²⁶⁰⁴

Hierzu merkt Dr. Mühlenfeld bei seiner Vernehmung an, dass dies vom Aufsichtsrat so akzeptiert worden sei, „und deshalb hat man als Geschäftsführung auch keine Möglichkeit dagegen gehabt“. Inwiefern der Aufsichtsrat dies tatsächlich so akzeptiert habe, konnte nicht abschließend geklärt werden. Die Aussage des Zeugen Mehdorn, dass auch während seiner Amtszeit Mitarbeiter des Landes Berlin und Brandenburgs über die Baustelle liefen²⁶⁰⁵, lässt aber zumindest die Schlussfolgerung zu, dass dies über Jahre von Seiten des Aufsichtsrates jedenfalls geduldet wurde.

Ebenfalls mehr als ungewöhnlich erscheint die Tatsache, dass diese „Verabredung“ offensichtlich nicht mit der Geschäftsführung getroffen wurde, sondern mit dem Technikchef Jörg Marks. So schilderte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup dem Ausschuss:

Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup: „Deswegen haben wir uns sehr intensiv mit der Baustelle beschäftigt und haben einen eigenen Stab aufgebaut, damals in der Senatskanzlei. Und wir haben eine Verabredung mit dem Unternehmen getroffen, v. a. mit dem damaligen Bauleiter, Herrn Marks, dem obersten Baumenschen des Unternehmens, der ja auch da vielleicht ein bisschen mehr noch im Detail unterwegs war als Herr Mühlenfeld als Geschäftsführer. Und wir haben verabredet, dass zwei meiner Mitarbeiter, die eigenen Bausachverstand haben, an Baubesprechungen alle

²⁶⁰³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP18/28, S. 42.

²⁶⁰⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP18/28, S. 42.

²⁶⁰⁵ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP18/6, S. 66.

Woche oder alle 14 Tage teilnehmen, damit wir einen authentischen Eindruck haben, was denn da los ist. – Und so war es auch, und der Eindruck war nicht immer der beste.“²⁶⁰⁶

Der Zeuge führte weiter aus:

Zeuge Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Die waren teilnehmende Beobachter und haben mir danach berichtet über den Zustand der Baustelle, wie sie das wahrgenommen haben.“²⁶⁰⁷

Was dies über die Zusammenarbeit sowie das Vertrauensverhältnis zwischen Geschäftsführung, Aufsichtsrats und Aufsichtsratsvorsitzenden aussagt, beschrieb der Zeuge Krüger in seiner Vernehmung eindringlich:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Wenn Mitarbeiter von Herrn Lütke Daldrup als Flughafenkoordinator aus Berlin auf die Baustelle gereist sind, um sich ein eigenständiges Bild zu machen, ohne den Weg über die Geschäftsführung zu gehen, halte ich das für ein Unding, würde ich mir auch als Geschäftsführer, hätte ich mir das nicht bieten lassen. Sondern ich glaube, der Weg der Gremienmitglieder muss auch im Sinne der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung immer über die Geschäftsführung gehen. Wenn Herr Mühlenfeld davon überrascht worden ist, dann können Sie doch auch Ihre eigenen Schlüsse daraus ziehen, wie es um das vertrauensvolle Verhältnis zwischen einem Aufsichtsratsmitglied und Flughafenkoordinator und ihm bestellt gewesen sein muss, dass so etwas stattgefunden hat. Aber, das ist aus meiner Sicht halt ein Unding und darf, ehrlich gesagt, in einem vertrauensvollen Zusammenspiel zwischen Aufsichtsgremium und Geschäftsführung nicht passieren.“²⁶⁰⁸

Inwiefern diese äußeren Gegebenheiten der Entwicklung eines tragfähigen Verhältnisses zwischen Dr. Mühlenfeld und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Müller tatsächlich zuträglich waren, bleibt schlussendlich Ansichtssache. Es drängt sich allerdings aufgrund der

²⁶⁰⁶ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 61.

²⁶⁰⁷ Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP18/36 S. 62.

²⁶⁰⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP18/28, S. 43.

festgestellten Punkte die starke Vermutung auf, dass ein gestörtes Vertrauensverhältnis vorlag, Autoritäten nicht geklärt waren und ein gewisses Misstrauen zwischen den Akteuren herrschte. Doch auch das Agieren des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden selbst sollte die Zusammenarbeit zwischen den beiden gleich zu Beginn und auch im weiteren Verlauf der Amtszeit Dr. Mühlenfelds prägen.

Der Aufsichtsratsvorsitzende Müller als „Obergeschäftsführer“

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Sie haben mich richtig verstanden, dass er sich in diese Themen eingeschaltet hat und er dafür seinen Mitarbeiter Herrn Lütke Daldrup stark genutzt hat und auch Mitarbeiter direkt auf der Baustelle hatte.“²⁶⁰⁹

Das einleitende Zitat wurde auf die Frage getätigt, ob sich der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Michael Müller in Personal-, Organisations- und Baumanagementfragen eingeschaltet habe. So berichtete der Zeuge Dr. Mühlenfeld dem Ausschuss, es sei ihm nicht gelungen sich daran zu gewöhnen, dass der Aufsichtsrat mit seinem Vorsitzenden als Obergeschäftsführung regierte, sich in die Aufgaben der Geschäftsführung einmischte und sich nicht an die klare Trennung zwischen den Funktionen der Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung hielt.²⁶¹⁰ Die Anschuldigungen wies der Zeuge Müller in seiner Vernehmung vehement zurück:

Zeuge Michael Müller: „[...] Nein! Also auch diesen Eindruck, wenn er den gewonnen hat, den kann ich so natürlich nicht teilen. Es ist Aufgabe eines Aufsichtsrates und erst recht eines Aufsichtsratsvorsitzenden, natürlich bestimmte Dinge zu hinterfragen oder auch zu ermöglichen oder nicht zu ermöglichen. Dazu kommt ja auch noch, dass ich als Aufsichtsratsvorsitzender dann in dieser kurzen Zeit ja auch Vorsitzender des Präsidialausschusses war, das heißt, wo ganz grundsätzliche Anliegen der Gesellschafter auch vermittelt wurden. Und natürlich kann es dann sein – wir sind jetzt im Bereich der Spekulation –, dass Herr Mühlenfeld das dann als Einmischung empfunden hat, aber es ergibt sich aus der Aufgabe – Gesellschafter und

²⁶⁰⁹ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 49.

²⁶¹⁰ Vgl. Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 9.

Aufsichtsrat - auf bestimmte Dinge Einfluss zu nehmen. Das Operative, das Tägliche, das er zu verantworten hatte, ist ohne meine Einflussnahme organisiert worden.“²⁶¹¹

Das Aufsichtsratsmitglied Struck hingegen untermauerte die Aussagen Dr. Mühlenfelds dahingehend, dass er während seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat diese Beobachtung ebenfalls gemacht habe.²⁶¹²

Zeuge Ralph Struck: „Ich weiß nicht, auf welchen Zeitraum er sich da beruft. Ich habe, wie gesagt, das in der Konstellation mit Herrn Mühlenfeld nur zwei Monate erlebt im Aufsichtsrat, würde das aber unterstreichen wollen, dass der Aufsichtsrat, glaube ich, an manchen Stellen deutlich sich als Obergeschäftsführer aufgeführt hat und die Diskussion immer mal wieder aufkam, Kontrollgremium, Beratungsgremium, Sparringspartner für die Geschäftsführung. Die Geschäftsführung ist für das operative Geschäft zuständig. Also die Beobachtung war: In den paar Sitzungen, in denen ich dabei war, war das ähnlich.“²⁶¹³

Der ehemalige Technikchef Marks gab in seiner Vernehmung auf die Frage, ob der Aufsichtsratsvorsitzende wie ein Obergeschäftsführer agiert habe, folgendes zu Protokoll:

Zeuge Jörg Marks: „Es ist manchmal schwierig, sage ich mal so. Ich kann ihn natürlich auch verstehen, dass er da maximal möchte, dass es möglichst gut funktioniert. Aber es gab halt auch mal das eine oder andere Meeting, wo ich mir da mehr Zurückhaltung gewünscht hätte.“

Als Beispiel hierfür schilderte der Zeuge ein Treffen zwischen der FBB, den großen Baufirmen und dem Aufsichtsratsvorsitzenden zu Beginn des Jahres 2017:

Zeuge Jörg Marks: „Mir war wichtig, dass man den Firmen den Druck macht [...]. Im Prinzip war es eine ordentliche Vorbesprechung und dann bei der eigentlichen Hauptbesprechung [...] wollte ich eigentlich die Stunde [...] dafür nutzen, im Prinzip die Firmen darauf einzuschwören auf das, was die FBB macht, dass das der Weg ist.

²⁶¹¹ Zeuge Müller, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.06.2019, WP18/14, S. 76.

²⁶¹² Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP18/17, S. 46.

²⁶¹³ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP18/17, S. 45.

Dann war meine Idee, dass der Bürgermeister sagt: Wir wissen, dass wir noch nicht alles perfekt haben – oder der Aufsichtsratsvorsitzende –, aber machen Sie bitte mit! Das Ende vom Lied war im Prinzip, dass nach fünf Minuten mein Vortrag geendet war, weil er mir dreimal reingegrätscht ist und mich dann quasi an den Platz verwiesen hat [...]. Damit ist aus meiner Sicht die Idee des Treffens völlig nach hinten losgegangen, weil es einfach die Firmen noch stärker gemacht hat und die FBB noch kleiner. [...] Das hätte ich mir anders gewünscht. Aber da kam ich nicht durch.“

Ob die Schilderungen des Zeugen Marks als Einzelfall zu bewerten sind, bzw. inwiefern eine Einmischung in das operative Tagesgeschäft durch den Aufsichtsrat und seinem Vorsitzenden regelmäßig stattgefunden hat, konnte der Ausschuss nicht vollends aufklären. Die vielseitigen Ausführungen zeigen jedoch auf, unter welchen Bedingungen der Zeuge Dr. Mühlenfeld seine Tätigkeit bei der Flughafengesellschaft antrat und lassen die Aussagen der beiden ehemaligen Geschäftsführer Mehdorn und Dr. Mühlenfeld bezüglich eines permanenten Misstrauens gegenüber der Geschäftsführung und einer zumindest fragwürdigen Art der Kontrolle, wie etwa durch Senatsmitarbeiter auf der Baustelle, durchaus plausibel erscheinen. In diesem Gesamtkontext betrachtet, lässt auch die Abberufung des damaligen Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld weitere Erkenntnisse zu, die im Abschlussbericht keine Berücksichtigung fanden.

Personalrochaden und ein geschasster Geschäftsführer

Zeuge Elmar Kleinert: „Herr Mühlenfeld hat sich das eine ganze Weile angeguckt und hat festgestellt, es gibt da Defizite, und man kommt nicht richtig vorwärts, [...]. Aufgrund des Drucks, der auch aus dem Aufsichtsrat auf Herrn Mühlenfeld vorgenommen wurde, hat Herr Mühlenfeld sich irgendwann keine andere Lösung gewusst, als Herrn Marks von der Aufgabe zu entbinden. Das Ergebnis kennen Sie. Man hat das genutzt, um Herrn Marks wieder einzustellen und Herrn Mühlenfeld hinauszukomplimentieren. Da hat es im Hintergrund an vielen Stellen wohl sehr gemenschelt.“²⁶¹⁴

²⁶¹⁴ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 87.

Zunächst müssen die im Abschlussbericht befindlichen Aussagen des Zeugen Müller, er sei durchaus verwundert über die Entlassung von Marks gewesen, da stets der Eindruck vermittelt worden war, man läge im Zeitplan und Herr Marks mache einen guten Job²⁶¹⁵, stark angezweifelt werden. Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab bei seiner Vernehmung an, es sei dem Aufsichtsrat bereits im Sommer 2016 hinreichend bekannt gewesen, dass er mit der Leistung seines Technikchefs unzufrieden war und sich um einen Nachfolger bemühte.²⁶¹⁶ Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger bestätigte auf Nachfrage im Ausschuss, dass die Positionierung von Mühlenfeld eben nicht völlig überraschend kam, sondern, dass sich über einen Zeitraum davor angedeutet hat, dass er mit den Leistungen von Marks nicht zufrieden war.²⁶¹⁷ Diesbezüglich äußerte auch der Zeuge Karasch, dass zumindest im Kreise der Referenten durchaus bekannt war, „dass Herr Mühlenfeld die etwas diplomatischere Herangehensweise von Herrn Marks in Bezug auf den Umgang mit Unternehmen als zu defensiv betrachtet hatte“²⁶¹⁸.

Darüber hinaus war die durch Dr. Mühlenfeld geäußerte Kritik an der Arbeit Marks aus Sicht der damaligen Geschäftsführerin für Finanzen, Frau Heike Fölster, berechtigt:

Zeugin Heike Fölster: „Also Herr Mühlenfeld hat mir damals erklärt, was seiner Meinung nach die Defizite gewesen sind. Final war das – das war mir vorher auch schon aufgefallen –, dass es halt viele Terminzusagen gegeben hatte, die dann im Endeffekt nicht eingehalten worden sind. Und dann sagte er: So kann ich nicht arbeiten. Ich muss mich auf diese Termine verlassen. – Und es gilt für mich genauso. Wir mussten uns auf diese Terminzusagen einfach verlassen. Da gab es noch viele andere Dinge im internen Verhältnis; da weiß ich nicht genau, was da war. Aber diese Terminzusagen und Terminbänder sind oft öfters gerissen worden. Und das war sein Grund – meiner Meinung nach – final.“²⁶¹⁹

So gaben dann auch einige Aufsichtsratsmitglieder in ihren jeweiligen Vernehmung an, die Entscheidung Marks freizustellen als durchaus gerechtfertigt anzusehen:

²⁶¹⁵ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschn. E.IV.1.a.

²⁶¹⁶ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1.2019, WP 18/8, S. 13.

²⁶¹⁷ Vgl. Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 65.

²⁶¹⁸ Zeuge Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 91.

²⁶¹⁹ Zeugin Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 15.

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Die Entscheidung, Herrn Marks von seinen Aufgaben zu entbinden, war die richtige Entscheidung von Herrn Mühlenfeld.“²⁶²⁰ (S.10)

Dazu ein weiteres Aufsichtsratsmitglied²⁶²¹:

Zeuge/Zeugin: „Warum sollten wir zustimmen, Mühlenfeld abzubufen? – Er hat sich sehr deutlich dargestellt, warum er Herrn Marks nicht mehr im Unternehmen sieht, aufgrund von Terminzusagen, die nicht gehalten werden, Unverbindlichkeit, Unverlässlichkeit. Das waren so die Worte damals von Mühlenfeld.“²⁶²²

Wieso also ausgerechnet der Aufsichtsratsvorsitzende Müller überrascht von der Freistellung Marks war, bleibt fraglich.

Ein weiterer zu betrachtender Aspekt ist der angeführte Kompetenzverstoß seitens Dr. Mühlenfelds – also der formale Grund seiner Abberufung. Wie im Abschlussbericht dargestellt, fußte die Entscheidung hierzu auf einem durch den Gesellschafter Berlin in Auftrag gegebenen Gutachten, welches zu dem Ergebnis gelangte, der Abschluss eines Beratervertrages mit Karsten Bretschneider hätte der Zustimmung des Präsidialausschusses bedurft.²⁶²³ Der Zeuge Dr. Mühlenfeld gab hingegen an, er habe alles andere als willkürlich gehandelt. Im Gegenteil, auch seine Entscheidung fußte auf einem Gutachten der renommierten Kanzlei Redeker, welches die Rechtmäßigkeit seines Handelns bestätigte. Der Zeuge führte hierzu aus:

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „[...] Nachdem die Berliner Regierung mir vorgeworfen hat, dass ich dort Sachen aufsetze, die nicht akzeptabel sind und dass die Rechtsabteilung am Flughafen nur das macht, was ich will, habe ich mich darum gekümmert, ein externes Gutachten aufstellen zu lassen mit der Firma Redeker, und das wurde von unserer Rechtsabteilung untersucht, und die hat empfohlen, dass ich die Rechtsanwaltskanzlei Redeker damit beauftragen sollte. Das fand kurzfristig statt, nachdem der Diskurs aufgekommen ist, dass Berlin der Meinung war, ich würde mich

²⁶²⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 65.

²⁶²¹ Um den Schutz von Persönlichkeitsrechten zu gewährleisten, erfolgt an dieser Stelle die Anonymisierung der Zeugenaussage.

²⁶²² Zeuge/Zeugin [...], Wortprotokoll der Vernehmung vom [...], WP 18/[...], S. 51.

²⁶²³ Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschn. E.IV.1.a.

nicht an die Geschäftsordnung halten. Es war also ein zweites Gutachten, um sicherzustellen, dass meine Rechtsabteilung auch wirklich recht hat.“²⁶²⁴

Dass demnach auch das Agieren des damaligen Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld auf einer gutachterlichen Grundlage beruhte, soll an dieser Stelle zumindest Erwähnung finden. Der eigentliche Fokus in der oben aufgeführten Aussage Mühlenfelds liegt hingegen vielmehr auf der Tatsache, wieso er überhaupt ein Gutachten in Auftrag gegeben hatte. Nicht nur, dass die Berliner Regierung ihm vorgeworfen habe, sich nicht an die Geschäftsordnung zu halten, nein, es wurde offensichtlich unterstellt, die Rechtsabteilung des Flughafens würde ihm sowieso nur das bestätigen, was er benötigte, also das machen, was er wollte. Diese Aussage zeigt einmal mehr, wie zerrüttet nicht nur das Vertrauensverhältnis zu Dr. Mühlenfeld, sondern auch wie groß offensichtlich das Misstrauen von Seiten des Gesellschafters Berlin gegenüber der gesamten Flughafengesellschaft war. Ruft man sich die weiter oben bereits aufgeführten Aussagen in Erinnerung, so wird deutlich, dass das fehlende Vertrauen nicht erst zum Ende der Ära Mühlenfeld einsetzte, sondern bereits lange vorher.

Vor dem Hintergrund dessen, bekommen diverse Zeugenaussagen, die im Abschlussbericht keinen Eingang fanden, eine deutlich andere Gewichtung. So berichtete etwa der Zeuge Kleinert, es habe bei der Entlassung von Dr. Mühlenfeld im Hintergrund wohl sehr „gemenschelt“.²⁶²⁵ Ein weiteres Aufsichtsratsmitglied²⁶²⁶ tätigte bei der Vernehmung in diesem Zusammenhang eine bemerkenswerte Aussage:

Zeuge/Zeugin: „Ich glaube, der ausschlaggebende Diskussionspunkt waren die formalen Umstände. Was sich genau dahinter verbirgt, ob man das vorgeschoben hat, das kann ich nicht sagen. Das wären reine Mutmaßungen. Es ist immer so eine Frage. Wenn Geschäftsführer berufen werden nicht mit der Mehrheit von allen drei Gesellschaftern, dann weckt das immer gewisse Begehrlichkeiten. Ob das der Grund war, weiß ich nicht. Ob es irgendwelche politisch offenen Rechnungen gab, weiß ich nicht. Aber vorgeschoben wurden mit Sicherheit die formalen Gründe.“²⁶²⁷

²⁶²⁴ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 81.

²⁶²⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP18/17, S. 87.

²⁶²⁶ Um den Schutz von Persönlichkeitsrechten zu gewährleisten, erfolgt an dieser Stelle die Anonymisierung der Zeugenaussage.

²⁶²⁷ Zeuge/Zeugin [...], Wortprotokoll der Vernehmung vom [...], WP18/[...], S. 65.

Der Zeuge Dr. Krüger legte bezüglich der Abberufung von Dr. Mühlenfeld auch noch mal die Machtverhältnisse zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsratsvorsitzendem dar:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Man muss immer unterscheiden zwischen Anlass und Ursache. Meine Wahrnehmung ist, dass das Vertrauensverhältnis zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Müller und Karsten Mühlenfeld zerrüttet war. Und – jetzt mal analog – wenn ich mich mit meinem Präsidenten nicht mehr verstehe, dann muss einer gehen, und dann geht in der Regel der Hauptgeschäftsführer. Der Geschäftsführer geht und nicht der Präsident. Und das war in dem Falle genauso. Also die Position von Karsten Mühlenfeld war, glaube ich, nicht mehr haltbar, weil es kein Vertrauensverhältnis zwischen ihm und dem Aufsichtsratsvorsitzenden gab.“²⁶²⁸

Vor allem in der ersten Aussage lassen sich Parallelen zu den Äußerungen Mehdorns, „drei Gesellschafter, die sich nicht vertragen haben“²⁶²⁹ und Dr. Mühlenfelds, „er sei nicht der Wunschkandidat von Berlin und dem Bund gewesen“²⁶³⁰, finden. Inwiefern tatsächlich mit der Entscheidung der Abberufung von Dr. Mühlenfeld offene politische Rechnungen beglichen wurden, ließ sich im Ausschuss nicht aufklären. Die Aussagen eines Aufsichtsratsmitgliedes²⁶³¹ bezüglich der Ernennung von Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup zum neuen Geschäftsführer als direkten Nachfolger von Dr. Mühlenfeld, lassen aber einmal mehr erkennen, welche politischen Machtkämpfe im Aufsichtsrat offensichtlich ausgetragen wurden:

Zeuge/Zeugin: „Man muss sich natürlich auch vor Augen halten, dass es natürlich eine sehr komfortable Situation war: ein Projekt in der Schiefelage, der Regierende Bürgermeister kann sich zurückziehen, weil er selbst jemand aus seinen eigenen Reihen als Geschäftsführer genannt hat, Herr Bretschneider wollte schon immer Aufsichtsratsvorsitzender werden. Also war das eigentlich, dieser Ringtausch, relativ einfach.“²⁶³²

²⁶²⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 82.

²⁶²⁹ Zeuge Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 65.

²⁶³⁰ Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 13.

²⁶³¹ Um den Schutz von Persönlichkeitsrechten zu gewährleisten, erfolgt an dieser Stelle die Anonymisierung der Zeugenaussage.

²⁶³² Zeuge [...], Wortprotokoll der Vernehmung vom [...], WP18/[...], S. 56-57.

Das Aufsichtsratsmitglied Struck führt hierzu aus:

Zeuge Ralph Struck: „Der Ringtausch war logisch. Die beiden Senatoren, die vorher eine Sitzung mit im Aufsichtsrat waren, standen auch nicht mehr zu Diskussion, das heißt wurden auch ausgetauscht. Also eigentlich war das ein Ringtausch, der zum Schluss aus meiner Sicht nicht mal unlogisch war.“²⁶³³

Die Absurdität dieses ganzen Vorfalls fand ihren Höhepunkt zu guter Letzt in der Tatsache, dass wohl auch der neue Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup nur kurze Zeit nach seinem Amtsantritt „einen ähnlichen Eindruck bekommen“²⁶³⁴ hatte, dass Marks eben „nicht der Richtige an der Stelle ist“²⁶³⁵ und die Position mit Herrn Herrmann neu besetzt wurde. So fasste der Zeuge Dr. Krüger diesen Umstand in seiner Vernehmung sehr passend zusammen:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Und um jetzt sozusagen die nächste Volte mitzunehmen: Es ist gewissermaßen ein Treppenwitz der Geschichte, dass dann Mühlenfeld gehen musste, Marks wieder zurückgeholt wurde und Lütke Daldrup dann später sich von Marks getrennt hat.“²⁶³⁶

Zusammenfassung:

Die Gegebenheiten und Vorkommnisse rund um die Personalie Dr. Mühlenfeld zeigen deutlich auf, welche Schwierigkeiten letztendlich ein derart politisch besetzter, heterogener Aufsichtsrat mit sich bringt. So wurde dem neuen Geschäftsführer, laut Aussage Dr. Mühlenfelds selbst, bereits zu Beginn seines Amtsantritts klar vermittelt, dass er der Wunschkandidat von nur einem der drei Gesellschafter war – dem Land Brandenburg. Dies zeigte sich seiner Ansicht nach darin, dass er während seiner gesamten Amtszeit kein tragfähiges Vertrauensverhältnis zum Aufsichtsratsvorsitzenden Müller aufbauen konnte. Hinzu kam das bereits unter der Ära Mehdorn ausgeprägte Misstrauen des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft. Dies schien sich auch unter Dr. Mühlenfeld weiter zu manifestieren, was unter anderem die Kontrolle der Flughafenbaustelle durch Senatsmitarbeiter sowie das durch Zeugen attestierte Verhalten als „Obergeschäftsführer“ des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Müller vermuten lässt. Vor

²⁶³³ Zeuge Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP18/17, S. 56-57.

²⁶³⁴ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 87.

²⁶³⁵ Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 87.

²⁶³⁶ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 66.

allem aber die Aussagen des Zeugen Mehdorns über drei Gesellschafter, die sich nicht vertragen haben und die durch den Zeugen Struck zumindest angedeuteten politischen Machtkämpfe innerhalb des Aufsichtsrates, lassen zumindest die Vermutung naheliegen, dass mit der Abberufung Dr. Mühlenfelds im März 2017 auch die ein oder andere politisch offene Rechnung beglichen werden sollte. Zwar wurde formal der Kompetenzverstoß Dr. Mühlenfelds, einen hoch dotierten Beratervertrag ohne Zustimmung des Präsidialausschusses abgeschlossen zu haben, sowie der mit der Freistellung Marks einhergehende Vertrauensverlust, als „Trennungsgrund“ angeführt, die Zeugenaussagen einiger Aufsichtsratsmitglieder lassen jedoch auch die Schlussfolgerung zu, dass mit der Benennung des ehemaligen Flughafenkoordinators des Landes Berlin, Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup, zum neuen Geschäftsführer der FBB und dem Aufrücken Rainer Bretschneiders zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden, die Machtverhältnisse im Aufsichtsrat wieder „gerade gerückt“ wurden. Dass Jörg Marks, auf Wunsch vom Aufsichtsrat wieder ins Unternehmen zurückgeholt wurde, jedoch nur kurze Zeit nach Amtsantritt von Prof. Dr. Lütke Daldrup erneut seiner Aufgaben entledigt wurde, bildet den Höhepunkt rund um die Abberufung Dr. Mühlenfelds und erscheint im Gesamtkontext mehr als grotesk.

Die aufgezeigten Konfliktlinien zeigen deutlich, dass ein reibungsloses Arbeiten der Gremien aufgrund der verschiedenen – wohl auch politischen – Interessen kaum funktionieren konnte. Der offensichtlich vorherrschende Vertrauensmangel bei den leitenden Köpfen in den Gremien der Flughafengesellschaft, kann zwangsläufig nur zur Ineffektivität von Führung und Kontrolle eines derartigen Großprojektes führen.

4. Kapitel – Die Flughafengesellschaft als Bauherrin

Das vierte und letzte Kapitel thematisiert das Fehlermanagement der Flughafengesellschaft im Bereich baulicher Großprojekte, soll heißen, ist zu erkennen, dass sich aus den getätigten Fehlern beim Bau des Terminals 1 Lerneffekte für bauliche Folgeprojekte ergeben haben? Hier steht vor allem die Errichtung des Terminals 2 im Fokus, welche auch im Abschlussbericht eine ausgiebige Würdigung fand, sowie die zähen Diskussionen zwischen Flughafengesellschaft und Aufsichtsrat zur Gründung einer Projektgesellschaft für Planung und Bau des Terminals 3. So lassen die erneut getätigten Fehler bei Errichtung des Terminals 2, sowie Zeugenaussagen zur Etablierung der Projektgesellschaft vermuten, dass eben das Fehlermanagement der FBB optimierungsbedürftig ist.

Erneutes Planungschaos auf der Baustelle – der Bau des Terminals 2

Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Dieses Terminal [T2] wird im Dezember ins Baugenehmigungsverfahren gehen, und das wird bis zum Sommer 2019 fertig sein. Also, wir werden Ihnen zeigen können, dass wir am Ende mit dieser neuen Strategie sehr zügig Terminalkapazitäten auf die Beine stellen. Ich werde dem Aufsichtsrat am 17. November dieses Terminal im Detail vorstellen, dem Projektausschuss schon übermorgen, und dann können die Aufsichtsräte zur Kenntnis nehmen, was wir in dieser Frage in den letzten Wochen und Monaten geleistet haben.“²⁶³⁷

Dieses Zitat tätigte Prof Dr. Lütke Daldrup im Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin im Sommer 2017 auf geäußerte Vorbehalte seitens der Abgeordneten, ob denn die Flughafengesellschaft nach all den Erfahrungen aus dem Bau des Terminals 1 überhaupt in der Lage sei, eine Masterplanung erfolgreich umzusetzen. Man werde sich Generalunternehmern bedienen, damit man am Ende in der Zeit und in den Kosten fertig werde, so Geschäftsführer Lütke Daldrup.²⁶³⁸ Das Ergebnis ist im Abschlussbericht umfänglich dargestellt²⁶³⁹ – das Terminal 2 wurde nicht im Sommer 2019 sondern erst Ende

²⁶³⁷ Wortprotokoll vom 08.11.2017, WP Haupt 18/20, S. 37.

²⁶³⁸ Wortprotokoll vom 08.11.2017, WP Haupt 18/20, S. 36.

²⁶³⁹ Vgl. hierzu im Abschlussbericht 3. Abschnitt C. III.

September 2020 baulich fertiggestellt²⁶⁴⁰ und die vormals veranschlagten Kosten in Höhe von 100 Millionen EUR wurden um ein Vielfaches überschritten. Dafür wurde von der FBB selbst, aber auch extern, durch ein von PwC erstelltes Gutachten, eine Vielzahl von Gründen aufgelistet. Erneut wurden offensichtlich bereits zu Beginn des Projektes – der Planungsphase – grundlegende Fehler gemacht. So wurde das Vergabeverfahren für die Generalunternehmerleistung parallel zu noch ausstehenden Planungsleistungen begonnen. Der Zeuge Wilmsen führte hierzu deutlich aus:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Als man dann mit der Arbeit begonnen hat, gab es sicherlich auch noch offene Planungsthemen. Also davon zu sprechen, dass die Planung abgeschlossen war mit Beauftragung des Generalunternehmers Zech Bau im dritten Quartal 2018, kann keine Rede sein.“²⁶⁴¹

Dies wurde mit dem enormen Zeitdruck begründet, da das Terminal 2 bis zur Inbetriebnahme des BER aus Kapazitätsgründen zur Verfügung stehen musste.²⁶⁴² Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung habe sich als sehr lückenhaft erwiesen und es war notwendig, baubegleitend die Planungen im Bereich Sprinkler, Elektrotechnik, Elektroplanung, Tragwerkplanung sowie an einigen Stellen der sicherheitsgerichteten Gewerke weiter zu vertiefen²⁶⁴³. Die Planungsdefizite, mit den daraus resultierenden Bauverzögerungen, führten wiederum dazu, dass vertraglich fixierte Fertigstellungsfristen angepasst werden mussten. Zu den nicht unerheblichen Kostensteigerungen merkte das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger in der Ausschusssitzung im August 2018 treffend an, der Planungsprozess für das Terminal 2 weise weder Validität noch ein hohes Maß an Verbindlichkeit auf, wenn das Budget erst von 200 Mio. EUR auf 100 Mio. EUR reduziert werde, um es letztlich wieder auf 200 Mio. EUR zu erhöhen.²⁶⁴⁴ Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke Daldrup räumte im Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling im März 2019 ein:

Prof. Dr. Engelbert Lütke Daldrup: „Wir haben im Sommer 2017 entschieden, das Budget von 200 Millionen Euro auf 100 Millionen Euro zu minimieren, weil wir glaubten, wenn das Projekt halb so groß ist, wie das Vorgängerprojekt, das in Verantwortung meines Vorgängers geplant worden ist, wir mit dem halben Budget

²⁶⁴⁰ *Pressemitteilung Flughafen Berlin Brandenburg vom 25.09.2020 „Terminziel erreicht/ BER-Terminal 2 ist betriebsbereit.“*

²⁶⁴¹ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

²⁶⁴² Vgl. Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91 sowie 92.

²⁶⁴³ Vgl. Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 91.

²⁶⁴⁴ Vgl. Protokoll der 148. Sitzung des Aufsichtsrates am 31.8.2018, I (FBB) Bd. 120, Bl. 1 ff. (16).

auskommen. Das war eine reine Budgetentscheidung, ohne dem eine Planungsentscheidung zu unterlegen. Diese Annahme hat sich aus zwei Gründen nicht als tragfähig erwiesen, im Kern. Der eine Grund besteht darin, dass wir am Ende im Planungsprozess nicht auf die 15 000 gekommen sind, sondern am Ende 23 000 Quadratmeter BGF brauchten, [...] D. h., in der Planung ist erst definiert worden, welche Punkte wir exakt brauchen, um zum Bauen zu kommen.“²⁶⁴⁵

Es soll an dieser Stelle aber weniger um eine Auflistung der Gründe gehen, warum es zu Bauverzögerungen und einer derartigen Kostenexplosion kam, diese wurden im Abschlussbericht aus Sicht der FDP-Fraktion hinreichend herausgearbeitet. Vielmehr liegt der Fokus auf dem Erkenntnisgewinn darüber, was die strukturelle Ursache ist. Die Fehlerquelle liegt in den nach wie vor vorhandenen Defiziten in der Bauherrenkompetenz der Flughafengesellschaft. Fehlerhafte und unvollständige Planung, baubegleitende Planung, Kostenverdoppelung oder massiver Zeitdruck sind Schlagwörter, die auch schon dem Bau des Terminals 1 zugeordnet wurden. Demnach war es durchaus angemessen, dass in den Ausschüssen des Berliner Parlaments die Expertise bei der FBB bezüglich der Planungsfähigkeit kritisch hinterfragt wurde, auch wenn das dem oberen Management der Flughafengesellschaft sicherlich missfiel:

Prof. Dr. Lütke Daldrup: „Ich sage das so deutlich, um klarzumachen, dass die plumpe Analogie, ein Gebäude ist ein Desaster, nicht übertragen werden kann auf das gesamte Geschäftsmodell des Flughafens, auch nicht auf meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die jeden Tag fast 100 000 Fluggäste in Berlin abwickeln.“²⁶⁴⁶

Die Aussage des Geschäftsführers Prof. Dr. Lütke Daldrup verdeutlicht dann auch einmal mehr, wo das eigentliche Kernproblem liegt. Die Flughafengesellschaft FBB ist vorrangig für den reibungslosen Betrieb von Flughäfen verantwortlich und die letzten Jahre haben gezeigt, dass die verantwortlichen Mitarbeiter an den Flughäfen Tegel und Schönefeld ohne jeden Zweifel hier Tag für Tag hervorragende Arbeit geleistet haben. Eine erfolgreiche Abwicklung des Tagesgeschäfts auf der einen Seite impliziert jedoch auf der anderen Seite nicht die erforderliche Bauherrenkompetenz, welche es für eine erfolgreiche Umsetzung des Mammutprojektes *Masterplan BER 2040* bedarf. Das zeigen uns die Defizite beim Bau des Terminals 1, die sich bei der Errichtung des Terminals 2 teilweise wiederholt haben. Umso

²⁶⁴⁵ Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 14.3.2019, WP UA/Bmc 18/35, S. 29.

²⁶⁴⁶ Wortprotokoll vom 08.11.2017, WP Haupt 18/20, S. 36.

positiver ist es zu bewerten, dass als Erkenntnis daraus, die zukünftig geplanten Ausbauprojekte, allen voran der Bau des Terminals 3, mit Kosten von bis zu einer Milliarde Euro²⁶⁴⁷, in einer noch zu gründenden Projektgesellschaft realisiert werden sollten. Der Zeuge Wilmsen sah in der Gründung eben einer solchen Projektgesellschaft „einen Schlüsselbaustein, um das, was im T1 und T2 passiert ist, in der Zukunft auszuschließen“²⁶⁴⁸. Auch der Aufsichtsrat Woop merkte an:

Zeuge Gerry Woop: „Ja, das Defizit liegt doch aber im Projektbereich, wenn man sagt, wir müssen die Strukturen schaffen, um nicht Fehler aus der Vergangenheit in der Zukunft möglicherweise wieder zu machen. Insofern haben wir da natürlich auch einen Bedarf gesehen, eine bessere Struktur zu schaffen, um Risiken für Fehler zu minimieren, wie wir sie erlebt haben. Das ist sozusagen das Defizit, wenn Sie so wollen, in dem Bereich, wo wir sagen: Das muss besser und anders aufgestellt werden. – Das war unsere Vorstellung, und deswegen wollten wir die Projektgesellschaft haben – die ja nun noch kommt.“²⁶⁴⁹

Der Zeuge Dr. Krüger äußerte sich ähnlich:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Im Rückblick, glaube ich, hätte man die Projektgesellschaft engagierter vorantreiben können und etablieren müssen. Ich glaube, dass das insgesamt der Flughafengesellschaft gutgetan hätte. Insbesondere nach den Schwierigkeiten, die wir mit T2 hatten, die, glaube ich, nachdrücklich noch mal unter Beweis gestellt haben, dass die Flughafengesellschaft hier in der Tat sozusagen ein professionelles Defizit hat.“²⁶⁵⁰

Die Aussage Dr. Krügers deutet jedoch bereits an, dass es bei der Gründung eben dieser Projektgesellschaft durchaus zu kontroversen Diskussionen im Aufsichtsrat kam.

Gründung einer Bauprojektgesellschaft – Ist eine erfolgreiche Umsetzung zukünftiger Bauprojekte bereits jetzt zum Scheitern verurteilt?

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich war immer ein Befürworter der Projektgesellschaft, [...] und im Übrigen habe ich immer empfohlen, Planung und Bau

²⁶⁴⁷ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 119 sowie 123.

²⁶⁴⁸ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 133.

²⁶⁴⁹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 53.

²⁶⁵⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 47.

in einer Projektgesellschaft zusammenzufassen. Das war aber nicht die Intention der Geschäftsführung und der Flughafengesellschaft, die die Planung selbstverständlich bei Hansel lassen wollte und die Projektgesellschaft auf den reinen Bau reduzieren wollte. Welche Schnittstellenprobleme sich daraus ergeben, ist ja eigentlich leicht prognostiziert [...].“²⁶⁵¹

Wie im Abschlussbericht ausführlich dargelegt, ist der Beschluss zur Gründung einer Projektgesellschaft Ergebnis der Erkenntnisse aus dem Bau des Terminal 1 sowie Terminal 2.²⁶⁵² Der Vorstoß hierzu kam aber nicht etwa von Seiten des Flughafenmanagements, sondern aus den Reihen des Aufsichtsrates selber. Das Aufsichtsratsmitglied Dr. Krüger führte hierzu aus:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Insbesondere der Kollege Preuß und der Kollege Schucht, die auch mit sehr viel Wirtschaftskompetenz da in diesen Aufsichtsrat gekommen sind, haben in Anbetracht der Gesamtanalyse der Flughafengesellschaft darauf gedrungen, die ganzen Bauaktivitäten der Gesellschaft faktisch in eine Projektgesellschaft auszugliedern. Dieses ist nachhaltig dann auch vom Projektausschuss und von weiten Teilen des Aufsichtsrates unterstützt worden.“²⁶⁵³

Bemerkenswert sind allerdings die Aussagen der Zeugen Woop und Dr. Krüger bezüglich des anfänglich fehlenden Engagements der Flughafengesellschaft zur Gründung einer Projektgesellschaft. So berichtete Dr. Krüger gar davon, man müsse „das Thema Projektgesellschaft jedenfalls versuchen gegenüber der Geschäftsführung als Aufsichtsrat durchzusetzen“²⁶⁵⁴. Angesprochen auf diese Aussage seines Kollegen im Aufsichtsrat, gab der Zeuge Woop an, dass er diese Einschätzung durchaus teile:

Zeuge Gerry Woop: „Also, zum einen teile ich die Einschätzung von Herrn Krüger. Das zeigt ja auch der lange Zeitraum bis zum Beschluss für die Projektgesellschaft, dass es dort für die Geschäftsführung auch andere Prioritäten gab. Es gab aber auch Argumente, die darauf hinausliefen: Lasst uns erst Terminal 1 fertigmachen und dann solche Entwicklungen in Gang setzen. – Wir hatten das Argument, wir möchten gerne T3 anders aufsetzen als wir die Erfahrungen eben mit T1 in der früheren Vergangenheit hatten und auch einige Probleme aus T2 aufarbeiten. Aber das war

²⁶⁵¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 80.

²⁶⁵² Vgl. hierzu Abschlussbericht 3. Abschnitt, G. II. b.

²⁶⁵³ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 46-47.

²⁶⁵⁴ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 47.

sozusagen streitig, insofern hat die Geschäftsführung dort diese Position eingenommen, wie sie Herr Krüger auch beschrieben hat.“²⁶⁵⁵

Er führte weiter aus:

Zeuge Gerry Woop: „Und der Grund ist im Grunde genommen schon klar, dass die Geschäftsführung ein Interesse hatte, das in der gegebenen Struktur umzusetzen, also mit einem – – Eine der Varianten war ja ein vierter Geschäftsführer, der für das Bauen sozusagen zuständig ist und dann den Baubereich als solches übernimmt [...] Und das ist ein Weg, der, glaube ich, von der Geschäftsführung präferiert worden ist, auch mit Argumenten – das ist ja auch ein möglicher Weg –, aber die Mehrheit im Aufsichtsrat und auch die Gesellschafter waren eben anderer Auffassung und sind den Weg der Projektgesellschaft gegangen.“²⁶⁵⁶

Bei der Geschäftsführung selber, stieß die Idee einer eigenen Projektgesellschaft „nicht so auf wahnsinnige Gegenliebe“, schilderte der Zeuge Dr. Krüger im Ausschuss seinen Eindruck – gar von Kompetenzgerangel war die Rede:

Zeuge Dr. Wolfgang Krüger: „Ich will nicht verschweigen, dass das dann durchaus auch zu, ich sage das mal, Kompetenzproblemen und Schwierigkeiten geführt hätte mit der Planungsabteilung von Herrn Hansel. Wer plant? Wer baut? Oder muss man nicht alles in einer Hand haben? Und klar war in der Nachfolge der Berufung von Herrn Marks mit Herrn Wilmsen, dass der auch der designierte Geschäftsführer der Projektgesellschaft werden sollte.“²⁶⁵⁷

Folglich, so der Zeuge Dr. Krüger, sahen die von der Geschäftsführung vorgestellten „ersten Entwürfe für Verträge, faktisch gesehen eine völlig unselbstständige Tochter unterhalb der FBB vor“.²⁶⁵⁸ Der Zeuge Woop erläuterte dem Ausschuss grob die Gegenargumente seitens der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft – „bürokratischer Aufwand, eine weitere Tochtergesellschaft, Fragen des Verhältnisses, die zu klären sind zwischen Muttergesellschaft, Tochtergesellschaft, die Frage der Aufsicht durch den Aufsichtsrat“²⁶⁵⁹.

²⁶⁵⁵ Zeuge Gerry Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 8/30, S. 52.

²⁶⁵⁶ Zeuge Gerry Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 8/30, S. 52.

²⁶⁵⁷ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 47.

²⁶⁵⁸ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 47.

²⁶⁵⁹ Zeuge Woop, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 51.

Bezüglich der Beschlussfassung zur Gründung einer Projektgesellschaft am 08.03.2019 im Aufsichtsrat äußerte sich der Zeuge Dr. Krüger dementsprechend kritisch, „dass das faktisch gesehen eine absolut untergeordnete Tochter der FBB ohne eigenes Budget, ohne eigene Handlungskompetenz sein sollte“²⁶⁶⁰. Darüber hinaus habe er immer empfohlen, Planung und Bau in einer Projektgesellschaft zusammenzufassen, was der Geschäftsführung aber entgegen prognostizierbarer Schnittstellenprobleme, zunächst widerstrebe.²⁶⁶¹ Konfrontiert mit der Aussage Dr. Krügers widersprach der Zeuge Wilmsen dieser vehement, es wäre nie Gegenstand der Überlegung gewesen Planung und Bau zu trennen, Herr Krüger „habe hier etwas durcheinander gebracht“²⁶⁶². Auf Nachfrage erläuterte der Zeuge Wilmsen jedoch, es sei geplant gewesen, das Erstellen des Anforderungsprofils – des Lastenhefts, bei der Muttergesellschaft zu lassen. Er führte hierzu aus:

Zeuge Carsten Wilmsen: „Was soll das T3 leisten, kapazitativ, Flächen, Funktionalitäten, Abläufe, Prozesse, Qualitäten? [...] Diese Qualitäten sollen und wurden im Rahmen der Projektentwicklung in der Muttergesellschaft im Verantwortungsbereich von Herrn Hansel definiert, und die Übergabe, die Schnittstelle sollte genau dann erfolgen mit diesem Lastenheft in die Projektgesellschaft, die dann eine ganz konkrete Planung organisiert – mit Architekten, mit Fachplanern, mit Ingenieuren – für all die Fazilitäten, die es da braucht, und auch am Ende natürlich die Planungsergebnisse in Ausschreibungen, Vergabe von Bauleistungen zu überführen, für die Bauleistungen da zu sein und das Gebäude zum Schluss wieder an den Eigentümervertreter, die FBB, zurückzuübergeben.“²⁶⁶³

Dass aber beim Bau des Terminal 2 genau die Erstellung eben dieses Lastenheftes ein entscheidender Auslöser für die Bauverzögerungen und Kostensteigerungen war, verdeutlichte der Zeuge Struck in seiner Vernehmung, wenn er ausführt, es habe sich um ein sehr volatiles Lastenheft gehandelt, „das sich auch in der Ausschreibungsphase deutlich immer wieder verändert hat“²⁶⁶⁴. Und weiter:

²⁶⁶⁰ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 80.

²⁶⁶¹ Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 80.

²⁶⁶² Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 128.

²⁶⁶³ Zeuge Wilmsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 30.10.2020, WP 18/30, S. 135.

²⁶⁶⁴ Zeuge Ralph Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/ 17, S. 61.

Zeuge Ralf Struck: „Klare Abtrennung wäre: Herr Hansel – er gibt ein Lastenheft als Besteller. Der Bau baut, übergibt es an den Besteller und sagt: Du gibst es bitte dem Nutzer weiter. – Das wäre der klare Prozess, der hier deutlich verschwommen ist.“²⁶⁶⁵

An den Ausführungen des Zeugen Struck lässt sich erahnen, wie problembehaftet letzten Endes allein diese eine Schnittstelle – FBB als Muttergesellschaft erstellt das Lastenheft und übergibt es dann an die Projektgesellschaft, die mit Planung und Bau beauftragt wird - sein kann. Ob die Diskussionen im Aufsichtsrat nun eine Trennung von Planung und Bau, wie der Zeuge Krüger ausführte, oder aber das Verbleiben der Lastenhefterstellung bei der Muttergesellschaft FBB beinhaltete, konnte im Ausschuss nicht abschließend geklärt werden. Auch den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen ist dies nicht eindeutig zu entnehmen. Tatsächlich lässt sich aber bei beiden Argumentationen eine potentielle Schnittstellenproblematik nicht abstreiten.

Schaut man sich die beschriebenen langen und zähen Diskussionen zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat zur Gründung einer Projektgesellschaft an, kann man leicht zu der Erkenntnis gelangen, dass eine Art Lernprozess bei den handelnden Verantwortlichen der FBB auch unter der Führung von Lütke Daldrup, wenn überhaupt, nur sehr schleppend und offensichtlich nur durch Druck von außen von statten ging. Anders ist nicht zu erklären, dass Fehler, die beim Bau des Terminal 1 gemacht wurden, sich teilweise auch bei der Errichtung des Terminal 2 wiederholt haben. Doch damit nicht genug, selbst bei der geplanten Gründung einer Projektgesellschaft, für die Umsetzung des Masterplans mit Fokus auf dem Bau des Terminal 3, wurde seitens der Geschäftsführung allen Erkenntnissen zum Trotz, hier vor allem aus dem Bau des Terminal 1, das Risiko möglicher aufkommender Probleme in den Schnittstellen von Mutter- zu Tochtergesellschaft offenbar nicht erkannt, oder aber nicht erkennbar gegengesteuert.

Letztlich beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 17.05.2019 die konkreten Umsetzungs- und Ausgestaltungsschritte.²⁶⁶⁶ „So soll die neue Projektgesellschaft die Planung und ggf. auch die Realisierung des geplanten Terminal 3 übernehmen.“²⁶⁶⁷

²⁶⁶⁵ Zeuge Ralph Struck, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/ 17, S. 61.

²⁶⁶⁶ Pressemitteilung Flughafen Berlin Brandenburg vom 17.05.2019 „*Starkes Geschäftsjahr 2019/ Fortschritte bei kritischen Gewerken*“.

²⁶⁶⁷ Pressemitteilung Flughafen Berlin Brandenburg vom 17.05.2019 „*Starkes Geschäftsjahr 2019/ Fortschritte bei kritischen Gewerken*“.

Zusammenfassung:

Mit der Planung und Errichtung des Terminal 2, traten die vorhandenen Defizite in der Bauherrenkompetenz der Flughafengesellschaft erneut zu Tage. Wie auch schon beim Bau des Hauptterminals kam es auch beim Terminal 2 zu einer baubegleitenden Vertiefung der Planung, da die Planung vor Baubeginn selbst fehlerhaft war und große Lücken aufwies. Das Resultat dieser Planungsverschleppung waren Bauverzögerungen und die Notwendigkeit mehrmaliger Vertragsanpassungen bezüglich der Fertigstellungsfristen. Die Kostenerhöhung des Terminal 2 ist vor allem damit begründet, dass, vor dem Hintergrund eines enormen Zeitdrucks, der Vergabeprozess für einen Generalunternehmer noch vor Finalisierung der Planung gestartet wurde. Die anfänglich noch vollmundig getätigten Aussagen der damals neuen Geschäftsführung, man werde zeigen, dass man durchaus im Zeit- und Kostenrahmen Terminkapazitäten zur Verfügung stellen kann, haben sich einmal mehr nicht bestätigt. Dabei hat sich auch bei der Errichtung des Terminal 2 – analog zum Hauptterminal zuvor - wieder klar gezeigt, dass das Kerngeschäft einer Flughafengesellschaft eben nicht auf der Planung und Umsetzung von großen Bauprojekten liegt, sondern auf einer erfolgreichen Durchführung des täglichen Flughafenbetriebes. Dieser Erkenntnisgewinn schien auch mehr und mehr bei den Mitgliedern des Aufsichtsrates zu reifen, so dass eine vertiefte Diskussion zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung zur Gründung einer Bauprojektgesellschaft für die Umsetzung des *Masterplan BER 2040* angestoßen wurde. Bemerkenswert ist hierbei, dass, laut Aussage diverser Zeugen, eine eigenständige Projektgesellschaft anfänglich nicht auf viel Gegenliebe bei der Flughafengeschäftsführung stieß. So plante man seitens des FBB-Managements, auch um offensichtliche Kompetenzgerangel weitestgehend zu vermeiden, eine untergeordnete Tochtergesellschaft ohne umfassende Handlungskompetenzen zu gründen, statt aus früheren Fehlern zu lernen. Darüber hinaus wurde FBB seitig geplant, die Erstellung des Lastenheftes nach wie vor bei der Muttergesellschaft zu belassen und somit eine unnötige Schnittstelle zu schaffen. Um eine Vorstellung zu haben, welche Schnittstellenproblematik dies generieren kann, ist lediglich ein kurzer Blick in die Vergangenheit der Baugeschichte der FBB notwendig – nämlich der katastrophale Bauprozess des Hauptterminals aber auch der Errichtung des Terminal 2. Umso besorgniserregender ist der Erkenntnisgewinn aus den getätigten Zeugenaussagen, dass Fehler aus dem Bau des Terminal 1 wieder und wieder gemacht wurden und bis dato offensichtlich kein wirklicher Lernprozess bei den Verantwortlichen der FBB eingesetzt hat.

5. Kapitel - Erkenntnisse und Empfehlungen

Bei den in den vorangegangenen Kapiteln dargelegten Sachverhalten sowie dem daraus resultierendem jeweiligen Erkenntnisgewinn rund um die Themen Finanz(miss)management, Kapazitätsprobleme, Personalrochade und Fehlermanagement, handelt es sich mitnichten um Ereignisse oder Vorgänge, die mit Ende des Untersuchungszeitraumes zum 05.11.2020 auch final abgeschlossen sind. Ganz im Gegenteil, so haben diverse Handlungen und Entscheidungen der Vergangenheit weitreichende Auswirkungen nicht nur in die Gegenwart, sondern auch in die Zukunft der Flughafengesellschaft, der Berliner Politik und letzten Endes der Bürger. Ziel ist es demnach, mit den vorliegenden Erkenntnissen denkbare Handlungsempfehlungen aufzuzeigen, um eine Wiederholung möglicher „Fehlentscheidungen“ der Vergangenheit zukünftig zu vermeiden, also bewusst über den zu untersuchenden Zeitraum hinauszugehen, weil eben diese Themen nicht an Aktualität verloren haben.

Transparente Personalbesetzung auch für den obersten Managementposten der FBB

Die Vorkommnisse sowie der Umgang mit der Personalie Dr. Mühlenfeld und die darauffolgende Nachbesetzung des Geschäftsführerpostens mit Prof. Dr. Lütke Daldrup, dessen Qualifikation hier nicht in Abrede gestellt werden soll, zeigen auf, dass bezüglich des Auswahl- und Entscheidungsprozesses für das höchste Amt der Flughafengesellschaft dringender Handlungsbedarf besteht. So wurde nach Zeugenaussagen deutlich, dass Dr. Mühlenfeld lediglich der Wunschkandidat des Gesellschafters Brandenburg war, jedoch nicht der Berlins und des Bundes. Inwiefern dieser Umstand ein grundlegendes Misstrauen gegenüber der Geschäftsführung nährte und letztlich mit der Abberufung Dr. Mühlenfelds „offene politische Rechnungen“ beglichen wurden, lässt sich zwar abschließend nicht vollumfänglich aufklären, es zeigt jedoch die Wichtigkeit eines transparenten, an klaren Kriterien festgemachten wettbewerblichen Personalauswahlprozesses. So stellte das ehemalige Aufsichtsratsmitglied und Zeuge Dr. Krüger rückblickend fest, dass „klassische Personalmanagemententscheidungen nie getroffen worden [sind], sondern die folgten gewissermaßen entweder aus einer bestimmten politischen Logik heraus oder aber beruhten auf persönlichen Kenntnissen der jeweiligen betroffenen Person“²⁶⁶⁸. Und auch der Landesrechnungshof Brandenburg rügte in seinem letzten Jahresbericht, „dass die

²⁶⁶⁸ Zeuge Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.09.2020, WP 18/28, S. 41.

Chefbesetzungen am BER meist intransparent ausgekungelt wurden“²⁶⁶⁹, „Unterlagen zu Stellenbesetzungsverfahren und Zielvereinbarungen“²⁶⁷⁰ nicht vorhanden waren sowie mit den Geschäftsführungsmitgliedern geschlossene Anstellungsverträge, Vertragsergänzungen und Aufhebungsverträge, der in Brandenburg zuständigen Beteiligungsverwaltung, nicht vollständig vorlagen!²⁶⁷¹ Eine klare Handlungsempfehlung muss demnach lauten, seitens des Aufsichtsrates einen sauberen und transparenten Personalauswahlprozess aufzusetzen, der zu allererst einmal ein klares Anforderungsprofil für den Geschäftsführerposten definiert. Sodann muss sich diesem ein wettbewerbliches, faires und nachzuverfolgendes Bewerberverfahren anschließen, welches sich an den zuvor definierten Anforderungskriterien orientiert. Die Wichtigkeit der Umsetzung dieser Forderung zeigte sich unlängst in der Nachbesetzung des Chefpostens mit Frau Aletta von Massenbach im Mai 2021. Denn auch bei dieser Personalentscheidung bleibt, unabhängig der Qualifikation, erneut der Beigeschmack von Kungelei und Absprachen hinter verschlossenen Türen, wie all die Jahre zuvor bei der FBB.

Transparente und ehrliche Kommunikation beim Umgang mit Volksentscheiden

Wenn auch die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tegel am 4. Mai 2021 endete und der Flughafen seitdem kein Verkehrsflughafen mehr ist, bleibt doch als Erkenntnisgewinn, dass der Berliner Senat offensichtlich nur halbherzig dem Versuch einer potentiellen Offenhaltung des Flughafens nachgegangen ist. Anders lassen sich die dem Ausschuss vorliegenden Unterlagen sowie getätigte Zeugenaussagen hierzu nicht interpretieren. So wurden klar erkennbare Kapazitätsengpässe bereits bei Eröffnung des BER sowie Gutachten, welche die Rentabilität eines Weiterbetrieb Tegels belegen, wohlmöglich von Entscheidungsträgern nicht erkannt oder aber ignoriert. Es wurde zwar im Untersuchungsausschuss nochmals beteuert, man habe sich, nach Ergebnis des Volksentscheides, nochmals zu Gesprächen mit den Gesellschaftern Brandenburg und Bund zusammengefunden, diese seien aber vom Beschluss, den Flughafen Tegel zu schließen, nicht abgerückt. Wenn zeitgleich aber von obersten Bundesministern²⁶⁷² oder aber dem Bürgermeister der Gemeinde Schönefeld das Ergebnis des

²⁶⁶⁹ Tagesspiegel vom 17.05.2021 „*Sie wäre die erste Frau an der BER-Spitze. Aletta von Massenbach soll neue Berliner Flughafenchefin werden*“.

²⁶⁷⁰ Vgl. Jahresbericht Landesrechnungshof Brandenburg *Jahresbericht 2020*, S. 197-198.

²⁶⁷¹ Vgl. Jahresbericht Landesrechnungshof Brandenburg *Jahresbericht 2020*, S. 198.

²⁶⁷² Vgl. hierzu FAZ vom 01.04.2018 „*Verkehrsminister Scheuer will Tegel offenhalten*“, wo es heißt: „Berlin sollte nochmal überlegen, Tegel offenzuhalten – und als zweites Terminal des BER zu nutzen sowie“ Tagesspiegel vom 07.11.2018 „*Kramp-Karrenbauer lobt Kandidatenvielfalt in der CDU*“ wo es heißt: „Bleibt

Volksentscheides begrüßt²⁶⁷³ wird, sorgt das nicht nur für Verwirrung, sondern auch berechtigterweise irgendwann für Frust, im schlimmsten Fall für Politikverdrossenheit, bei über einer Million Befürwortern einer Offenhaltung. Wenn es Anspruch der Berliner Politik ist – und diese Frage darf sich eigentlich nicht stellen -, die Zukunft dieser Stadt gemeinsam mit den Bürgern zu gestalten, sollte zukünftig mehr Energie darauf verwendet werden, Ergebnisse eines Volksentscheides auch tatsächlich umzusetzen, wenn sich dies auch gegen die eigene frühere politische Linie richten mag. Wünschens- und empfehlenswert ist demnach eine transparente, ehrliche und auf Augenhöhe stattfindende Kommunikation mit dem Souverän, und keine Entscheidungsfindung hinter verschlossenen Türen.

Bauprojektgesellschaft: Kompetenzen klar definieren und potentielle Schnittstellenprobleme verhindern

Es bleibt festzuhalten, dass ohne Pandemie der Flughafen BER am 31.10.2020 mindestens unter Volllast, wenn nicht sogar mit Überlast den Betrieb hätte aufnehmen müssen. Spätestens mit der Schließung des Flughafens Schönefeld, abhängig vom Baubeginn des Regierungsterminals, wird sich die Flughafengesellschaft mit der Errichtung des dann notwendigen Terminals 3 erneut befassen müssen. Es ist begrüßenswert, dass für die Umsetzung dieses kostspieligen Mammutprojektes bereits die Gründung einer Projektgesellschaft beschlossen wurde. Die widersprüchlichen Aussagen bezüglich Eigenständigkeit, Kompetenzen und möglicher Schnittstellenproblematiken bei Planung und Bau, die im Ausschuss nicht vollends aufgeklärt werden konnten, machen eine erneute Prüfung dieses Sachverhaltes jedoch dringend notwendig. Oberste Priorität bei der Umsetzung weiterer Ausbaumaßnahmen muss es sein, das erneute Auftreten der Fehler zu vermeiden, die ursächlich für das Desaster beim Bau des Terminals 1 ausfindig gemacht wurden, und sich trotz intensiver Analyse teils auch bei der Errichtung des Terminals 2 wiederholen. Eine derartige Überprüfung sollte gegenwartsnah und nicht erst bei Gründung der Projektgesellschaft erfolgen, um zu gewährleisten, dass eine saubere und intensive Prüfung stattfinden kann und wohlmöglich nicht aus Zeitnot abgebrochen werden muss. Auch sollte in Betracht bezogen werden, sich hierfür externe Expertise einzuholen. Nur so kann letzten Endes das Fehlermanagement der Flughafengesellschaft optimiert werden.

noch die Frage, ob sie nicht auch findet, dass Tegel offen bleiben muss. Als Frau, die ja gelegentlich auch mal nach Hause will, sagt die Saarländerin diplomatisch, „bin ich froh um jeden Tag, wo er auf ist“.

²⁶⁷³ Vgl. hierzu Süddeutsche Zeitung vom 25.09.2017 „Schönefelds Bürgermeister fordert Fortbestand von Tegel“.

Forderung eines wirtschaftlich tragfähigen Refinanzierungskonzeptes

Bezüglich zukünftiger Ausbaumaßnahmen, im Speziellen die bauliche Umsetzung der Masterplanung BER 2040, war ein weiterer Erkenntnisgewinn, dass offensichtlich bis Mitte 2020 kein wirtschaftlich tragfähiges Konzept zur Refinanzierung dieser Ausbaumaßnahmen existierte. Führt man sich vor Augen, dass es sich bei der Umsetzung des *Masterplans BER 2040* voraussichtlich um ein zwei Milliarden Euro Projekt handeln wird, was im ungünstigsten, jedoch durchaus realistischen Fall erneut Millionen an Steuergeldern kosten wird, ist es das Mindeste, dass diesem Großprojekt ein solides und substantiell nachhaltiges Refinanzierungskonzept zu Grunde liegt, welches durch den Aufsichtsrat und die Gesellschafter detailliert und nachvollziehbar gegengeprüft werden muss. Auch hier wäre durchaus die Hinzuziehung externer Expertise zu empfehlen.

Externe Prüfung zur wirtschaftlichen Misere der FBB - Verantwortlichkeiten benennen

Zu guter Letzt muss festgehalten werden, dass der Aufklärung über die tatsächliche finanzielle Lage der Flughafengesellschaft im Untersuchungsausschuss zwar eine gewichtige Rolle zukam, diese jedoch bei weitem nicht ausreichte, um ein klares und abschließendes Bild zu erhalten. Dies ist auch damit begründet, dass parallel zum Ausschuss während der letzten zweieinhalb Jahre immer wieder neue Hiobsbotschaften über Finanzierungslücken, Aufhebung der Zweckbindung von Finanzmitteln und weiteren Finanzierungshilfen vermeldet wurden. Ein größerer Erkenntnisgewinn ist aus Sicht der FDP-Fraktion, dass die Flughafengesellschaft sich bereits vor Beginn der Corona-Pandemie in einem existenzbedrohenden Zustand befand, wenn dies auch seitens der Geschäftsführung durchweg dementiert wurde. So ergeben sich laut Zeugenaussagen unserer Ansicht nach Widersprüchlichkeiten in der Finanzplanung, etwa was die zukünftige Ertragslage der FBB angeht, oder aber bezüglich einer notwendigen Anlagenneubewertung und damit einhergehenden außerplanmäßigen Abschreibungen. Es bleiben aber nach wie vor diverse Sachverhalte nicht final geklärt, etwa die Frage, auf welcher wirtschaftlichen Grundlage die drei Gesellschafter der FBB bereits vor der Pandemie eine scheinbar 100 prozentige Kostendeckung der bis 2026 zu schließenden Finanzierungslücke in Höhe von 792 Millionen Euro zusicherten. Ein Umstand, den es explizit noch aufzuklären gilt, erst recht vor dem Hintergrund einiger Zeugenaussagen, bezüglich eines offensichtlich nichtexistenten wirtschaftlich tragbaren Refinanzierungskonzeptes für die Umsetzung des *Masterplans BER 2040*. Wie dringend an die Aufklärungsarbeit des derzeitigen Untersuchungsausschusses

angeknüpft werden muss, verdeutlicht ein weiterer Paukenschlag im Februar 2021, als bekannt wurde, die Flughafengesellschaft benötige eine weitere Finanzhilfe von 3,5 Milliarden Euro sowie eine Patronatserklärung der Gesellschafter für den Fortbestand der FBB bis zum 31.12.2022 durch Eigenkapitalzuführung. Darüber hinaus verschiebe sich die Konzerngewinnerwartung um ein Jahrzehnt auf 2034.²⁶⁷⁴ Es darf nicht sein, dass die Aufklärung dieses offensichtlichen Missmanagements pandemiebedingt aus den Augen verloren wird, oder aber bis nach der Abgeordnetenhauswahl tabuisiert wird. Daher erneuern wir unsere Forderung nach einer vollumfänglichen und unabhängigen Prüfung dieser Sachlage, um Verantwortlichkeiten zu benennen und eine weitere Verschwendung von Steuergeldern zu verhindern.

²⁶⁷⁴ Tagesspiegel vom 09.02.2021 „BER braucht Mega-Finanzhilfe im Wert eines neuen Flughafens“.

