

# VERLORENE JAHRE, UNGENUTZE CHANCEN

Erkenntnisse aus der Arbeit im Untersuchungsausschuss BER II  
des Abgeordnetenhauses von Berlin

Von **Carsten Schatz**, MdA, Vorsitzender der Linksfraktion Berlin und  
Mitglied im Untersuchungsausschuss BER II  
und **Thorsten Grünberg**, Referent im Untersuchungsausschuss BER II

August 2021

Nach langem Warten, vielen Querelen und einer gemeinsamen Kraftanstrengung aller Beteiligten auf der Baustelle ist es der Berlin Brandenburg GmbH (FBB) gelungen den Flughafen BER mit acht Jahren Verspätung im Oktober 2020 an das Netz zu bringen. In Anbetracht der langen Bauzeit und der damit verbundenen Kostensteigerungen aus dem Bau des BER und nicht zuletzt die Mindereinnahmen aus acht Jahren Nichteröffnung kam am Eröffnungstermin keine echte Feierstimmung auf. Neben den Problemen aus dem Bau befand sich der Flughafen BER seit seiner Eröffnung bedingt durch die Corona-Pandemie in der schwersten Krise des Luftverkehrs seit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Durch die Corona-Pandemie sind die Passagierzahlen und die Umsätze am Flughafen BER in den Keller gestürzt. Zum Höhepunkt der Pandemie im Jahr 2020 verzeichnete die FBB lediglich 10% der abgefertigten Passagiere zum Vorjahresniveau. Zwar erholt sich der Flugverkehr mittlerweile auf niedrigem Niveau, aber dennoch katapultierte die Corona-Pandemie die FBB geradewegs in eine finanzielle Notlage aus der sie nur die Gesellschafter mit zusätzlichem Geld wieder herausmanövrieren können. Durch den massiven Schuldenberg den die Flughafengesellschaft aus dem Bau des BER mit sich schleppt, war es ihr nicht möglich, Reserven aufzubauen wie es beispielsweise andere Flughäfen in Deutschland getan haben, um die Folgen der Pandemie abzufedern. Dementsprechend sind die Ursachen für dieses Missmanagement der FBB bei den Kostensteigerungen und Terminüberschreitungen im Bau des Flughafens BER zu suchen. Seit der gescheiterten Eröffnung im Juni 2012 haben so manche Geschäftsführer ihr Glück auf der Baustelle versucht, um den Flughafen an das Netz zu bringen und sind dabei kläglich gescheitert. Gerade die Jahre von 2012 bis 2017, die vom heutigen Geschäftsführer der FBB Engelbert Lütke Daldrup als die verlorenen Jahre bezeichnet wurden, waren geprägt von Fehlentscheidungen, Missmanagement und blinden Aktionismus und haben das Projekt BER nicht vorangebracht. Die vom damaligen Geschäftsführer Mehdorn im Jahr 2013 geäußerte These, dass der Flughafen zu 99% fertig sei und man am BER lediglich Restarbeiten auszuführen habe, war bereits damals falsch und erweist sich rückblickend erst recht als haltlos. Ein Großteil der Brandschutzanlage war schlichtweg nicht funktionsfähig. Neben der Entrauchungsanlage, die zwei Jahre nach der gescheiterten Eröffnung von der FBB selbst als Planungsfehler bezeichnet wurde und erst 2016 vollständig neukonzeptioniert wurde, waren die sogenannten Kabel- bzw. Sprinklergewerke immer wieder ein Dauerproblem bei der Mängelbearbeitung auf der Baustelle. Gerade bei diesen beiden Gewerken haben sich die zuständigen bauausführenden Unternehmen R.O.M. und Caverion, als besonders

unkooperativ dargestellt und haben ihre wirtschaftlichen Vorteile aus der alten Vertragsstruktur gnadenlos gegenüber der FBB ausgespielt, um am Projekt BER noch mehr Geld generieren zu können. So sagte der Geschäftsführer Lütke Daldrup damals im Beteiligungs- und Controlling-Ausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin, dass er bei seinem Amtsantritt im März 2017 eine

„Vertragsstruktur im Unternehmen vorgefunden habe 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 theoretische auch hätte machen können, das Projekt zu unterbrechen, es komplett neu zu planen und dann neue werkvertragliche Vergabestrukturen aufzusetzen, die dieses Problem der Nachtbeauftragung mit AVLs [Anordnungen von Leistungen] beseitigt hätten.“<sup>1</sup>

Durch eine fehlende Gesamtmängelerfassung konnte die FBB lange Zeit kein abschließendes Bausoll generieren, führte allerdings die Arbeiten mit Hilfe von Nachträgen und Anordnungen von Leistungen mit ausführenden Unternehmen fort, um den Druck auf der Baustelle zu halten und einen Baustopp zu verhindern. Erst nach und nach wurde das gesamte Ausmaß der Mängel und der noch auszuführenden Arbeiten bekannt. Im Jahr 2017 war die FBB ansatzweise in der Lage, die gesamten Mängel zu erfassen und das noch zu leistende Bausoll zu definieren. Ende 2017 war es der FBB möglich einen realistischen Eröffnungstermin zu nennen und diesen mit Zahlen und Fakten aus einer tiefergehenden Mängelerfassung zu untermauern. Die positiven Entwicklungen auf der Baustelle seit 2017 und der bekannte Verschuldungsgrad bedingt durch die Mindereinnahmen aus der Nichteröffnung des Flughafens BER, hielten die Opposition allerdings nicht davon ab, einen zweiten Untersuchungsausschuss zum Projekt BER einzusetzen. Dabei spielten Ursachen für die Kosten und Terminüberschreitungen am Flughafen BER, wie es der Titel des Untersuchungsausschusses suggerierte, eher eine untergeordnete Rolle. Vielmehr ging es der Opposition darum, den Untersuchungsausschuss als Vehikel für den Wahlkampf zu nutzen und aktuelle verkehrs- und finanzpolitische Themen rund um den Flughafen zu thematisieren, um die aktuelle Geschäftsführung und den Senat anzugreifen. Dass gerade die CDU den rot-

---

<sup>1</sup> Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling, Wortprotokoll der Sitzung vom 4.10.2018, WP UABmc 18/28, S. 32 f

rot-grünen Senat angreift, der den Flughafen BER in dieser Wahlperiode an den Start brachte, entbehrt nicht einer gewissen Komik. Denn gerade die CDU war es, die mit ihrem ehemaligen Innensenator und stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Frank Henkel zwischen 2011 und 2016 im Aufsichtsrat saß und die schwerwiegenden Fehlentscheidungen beim Bau des Flughafens mitgetragen hat mit denen die Flughafengesellschaft bis heute finanziell zu kämpfen hat. Allein deshalb fällt es schwer anzunehmen, dass die Opposition mit der Einsetzung des Untersuchungsausschusses an einer ernsthaften Aufklärung interessiert war. Lediglich die Koalitionsfraktionen aus SPD, Linken und Grünen nutzten den Untersuchungsausschuss um an die Ergebnisse des ersten Untersuchungsausschusses zum BER in der 17. Wahlperiode anzuknüpfen und weitere Erkenntnisse über die eklatanten Kosten- und Terminüberschreitungen durch Zeugenaussagen und Aktenmaterial zu gewinnen. So verwundert es auch nicht, dass die Koalition 2/3 der insgesamt 318 gestellten Änderungsanträgen zum Abschlussbericht beigesteuert.

### **Denkmal der Aufklärung\***

„Uns geht es darum, volle Transparenz in die Blackbox [#BER](#) zu bringen. Radikale Aufklärung. Nicht mehr, nicht weniger. Dieser Untersuchungsausschuss soll ein Denkmal der Aufklärung werden. Der Aufklärung über die tatsächlichen Gegebenheiten im Luftverkehr unserer Stadt und somit natürlich auch über die Notwendigkeit Tegel offen zu halten. Daran sollte sich die Linkskoalition schonmal gewöhnen. Die Zeit, in der sie sich folgenlos mit fragwürdigen Mitteln ihre Pfründe sichern konnte, ist vorbei.“<sup>2</sup>

Mit diesen markigen Worten stimmte der Abgeordnete Sebastian Czaja von der FDP den neuen und vierten Untersuchungsausschuss zum Berliner Flughafensystem bzw. zum Bau des Flughafen Berlin Brandenburg auf seinem Facebook-Profil am 7. Juli 2018 ein. Am Tag zuvor hatte sich der Untersuchungsausschuss zu seiner konstituierenden Sitzung zusammengefunden. Beantragt worden war der Ausschuss von den Fraktionen von CDU und FDP im März 2018. Obwohl sich der Einsetzungsbeschluss laut seinem Titel mit der Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)<sup>3</sup> auseinandersetzt, ist allein schon aus dem oben erwähnten Facebook-Post Czajas

---

<sup>2</sup> Facebook, Profil: Sebastian Czaja, Post vom 07.07.2018, unter: <https://www.facebook.com/czaja.sebastian/> (Stand: 07.08.2019).

\*Teile der folgenden Kapitel stammen aus dem Aufsatz mit dem Titel: „Denkmal der Aufklärung Der Untersuchungsausschuss BER II“ von Thorsten Grünberg, In: Untersuchungsausschüsse: Das schärfste Holzschwert des Parlamentarismus?, Berlin 2020.

ersichtlich, dass ihm und seiner Fraktion im Zusammenhang mit dem Untersuchungsausschuss nicht in erster Linie um den BER ging. Vielmehr ging es Ihnen um die Darstellung einer angeblichen Notwendigkeit der Offenhaltung des Flughafens Tegel.

Es erscheint nur konsequent, dass der selbsternannte „Tegel-Retter“ Czaja, der sonst nur mit wenigen anderen Themen öffentlich präsent ist, versucht, das 2016 einzig wahrnehmbare Wahlkampfthema der Berliner FDP – nämlich die Offenhaltung des alten Flughafens – nach einem Volksbegehren und einem Volksentscheid nun auch in einem Untersuchungsausschuss weiter am Köcheln zu halten. Aber zu welchem Preis? Das Vorgehen der FDP und ihrer Fraktion bei Tegel-Volksentscheid und Untersuchungsausschuss zeigt, dass es ihr gerade nicht um die Errichtung eines „Denkmals der Aufklärung“ ging und geht, sondern in erster Linie um parteipolitische Erwägungen: Die Flughafenpolitik soll als Vehikel zur Generierung von Öffentlichkeit und letztlich von Wählerstimmen genutzt werden. Dafür nahm die Berliner FDP schon im Zusammenhang mit ihrem Volksentscheid billigend in Kauf, die Instrumente der direkten Demokratie für ihre parteipolitische Zwecke zu missbrauchen.<sup>3</sup> Den Untersuchungsausschuss bedient die FDP-Fraktion mit einer ähnlichen Zielrichtung. Über den Umweg BER soll ihr Thema „Tegel-Offenhaltung“ weiter am Leben gehalten werden. Man kann unterstellen, dass die von der FDP-Fraktion ausgegangene Initiierung des zweiten Untersuchungsausschusses zum Flughafen BER ein hierzu durchgeführtes politisches Manöver war. Mit der Fertigstellung des Flughafens BER und nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie und dem damit einhergehenden Einbruch der Passagierzahlen ist das Thema „Tegel-Offenhaltung in der Versenkung verschwunden und schlussendlich mit der Eröffnung des Flughafens begraben worden.

### **Tegel-Volksentscheid**

Die Kampagne zum 2017 gewonnenen Volksentscheid zur Offenhaltung des Flughafens Tegel kann dabei als Vorgeschichte des zweiten Untersuchungsausschusses zum BER gesehen werden. Bei dieser Kampagne tat sich die insbesondere die Berliner FDP mit ihrem Generalsekretär und Spitzenkandidaten Sebastian Czaja hervor. Dieser initiierte mit dem Verein Pro Tegel, dessen Gründer wiederum der ehemalige Schatzmeister der Wilmersdorfer FDP Marcel Luthe war, sowie der FDP Berlin die Initiative „Berlin braucht Tegel“. Die Initiative setzte sich für den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel ein, da der künftige Flughafen BER

---

<sup>3</sup> Benedict Ugarte Chacón / Mathias Behnis, Missbrauch der direkten Demokratie. In: TAZ v. 12.09.2017.

nach seiner Inbetriebnahme für die zu erwartenden Passagierzahlen nach ihrer Auffassung zu klein sei. Deshalb schob die Initiative ein Volksbegehren an, mit dem der Senat aufgefordert werden sollte, „sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den befristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“.<sup>4</sup> Die erste Hürde, den Antrag auf ein Volksbegehren, konnte die Initiative mit rund 30.000 gesammelten Unterschriften statt der erforderlichen 20.000 deutlich überwinden. Der Senat gab am 24. Mai 2017 bekannt, dass er sich den Forderungen der Initiative nicht anschließen werde. Im Frühjahr 2017 absolvierte die Initiative „Berlin braucht Tegel“ dann die zweite Hürde der Volksgesetzgebung und konnte laut Landesabstimmungsleiterin über 200.000 Unterschriften für das eigentliche Volksbegehren sammeln, etwa 30.000 mehr als erforderlich. Die FDP agierte während ihrer Kampagne mit fragwürdigen und unlauteren Mitteln. So ließ sich die FDP eine Großplakatkampagne von der Billig-Airline Ryan Air finanzieren, eine der Hauptprofiteurinnen einer Offenhaltung des Flughafens Tegel, initiierte eine Werbekampagne mit der Autovermietung SIXT bei der Unterschriftwillige für die das Tegel-Volksbegehren 10 € Gutscheine erhielten oder münzte dreist wissenschaftliche Gutachten für ihre Zwecke um. Die CDU verhielt sich gegenüber dem Tegel-Volksentscheid zurückhaltender und beraumte eine Mitgliederbefragung an, um über die Zukunft des Flughafens Tegel zu entscheiden. Obwohl Teile der CDU und die Funktionärssebene den von der FDP initiierten Volksentscheid als Demokratieblase bezeichneten und eine Offenhaltung des Flughafens Tegel in der Vergangenheit aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen ablehnten, war die Mehrheit der CDU-Mitglieder für dessen Offenhaltung.

Die Abgeordnetenhausfraktionen von SPD, Die Linke und Bündnis90/ Die Grünen hingegen lehnten die Forderungen der Tegel-Initiative ab, weil aus ihrer Sicht eine Weiterbetrieb des Flughafens wirtschaftliche und rechtliche Folgen für das Land Berlin sowie gesundheitliche Folgen für die Flughafen-Anwohner\*innen zeitigen würde. Das Abgeordnetenhaus rief in seiner Stellungnahme vom 22. Juni 2017, die mit den Stimmen der Regierungsmehrheit verabschiedet worden war, die Berliner\*innen dazu auf, beim anstehenden Volksentscheid mit „Nein“ zu stimmen.<sup>5</sup> Am 24. September 2017 nahmen laut Auskunft der

---

<sup>4</sup> Die Landesabstimmungsleiterin Berlin, Amtliche Information zum Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL) am 24. September 2007, S. 4.

<sup>5</sup> Abgeordnetenhaus v. Berlin, 18.WP, Drs. 18/0400.

Landeswahlleiterin 71 Prozent der wahlberechtigten Berliner\*innen an der Abstimmung zum Volksentscheid teil. Davon stimmten 56,4 Prozent mit „Ja“ und 41,9 Prozent mit „Nein“. Damit galt der Beschlussvorschlag des Volksentscheids als angenommen.<sup>6</sup>

Drei Tage nach der Abstimmung reichten die Fraktionen von FDP und CDU einen Parlamentsantrag mit dem Titel: „Umsetzung des Volksentscheids ‚Berlin braucht Tegel‘ Bürgervotum ernst nehmen Zeit zum Handeln!“ ein. Darin forderten sie den Senat auf, „sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“.<sup>7</sup> In der Plenardebatte zur Aktuelle Stunde am 28. September 2017 interpretierte der damalige Fraktionsvorsitzende der CDU Florian Graf den positiven Ausgang des Volksentscheids als „Denkzettel“ für die gesamte Politik der Koalitionsfraktionen.<sup>8</sup> Der Antrag wurde am 14. Juni 2018 mehrheitlich abgelehnt.<sup>9</sup> Der Senat hatte bereits in einer Pressemitteilung vom 27. März 2018 erklärt, dass nach der positiven Abstimmung zum Volksentscheid der gefasste „Beschluss vom Senat nicht umgesetzt werden kann.“<sup>10</sup> Ein Weiterbetrieb von Tegel bzw. die Umsetzung des Volksentscheides und damit möglicherweise einhergehende Folgen seien seitens des Senats geprüft worden. Dabei sei er zu dem Schluss gekommen, dass die „festgestellten rechtlichen, betriebswirtschaftlichen, finanziellen und stadtentwicklungspolitischen Folgen sowie die Auswirkungen auf Umwelt, Verkehr und Gesundheit [...] gegen eine Übernahme der Inhalte des Volksentscheides [sprechen].“<sup>11</sup>

Vertreter der beiden anderen Anteilseigner der Flughafengesellschaft Brandenburg und der Bund sprachen sich ebenfalls gegen einen Weiterbetrieb aus, da sie nicht bereit waren „unter Aufgabe des Konzeptes eines Singleairports den Flughafen Tegel dauerhaft als Verkehrsflughafen in Betrieb zu lassen“. Ein solches Vorgehen würde einer Abkehr vom Konsensbeschluss aus dem Jahr 1996 gleichkommen.<sup>12</sup> Der Senat beauftragte im Rahmen seiner Prüfung eine „juristische Begutachtung über den Umgang des Senats mit dem Ergebnis

---

<sup>6</sup> Landeswahlleiterin, Pressemitteilung v. 05.10.2017. Auch im Zusammenhang mit dem Volksentscheid kam es zu fragwürdigen Aktionen ausgehend von der Berliner FDP. Vgl. hierzu Benedict Ugarte Chacón, Überforderte Populisten.

<sup>7</sup> Abgeordnetenhaus v. Berlin, 18.WP, Drs. 18/0558, S. 1.

<sup>8</sup> Abgeordnetenhaus v. Berlin, 18 WP, Plenarprotokoll 18/ 15, S. 1484.

<sup>9</sup> Abgeordnetenhaus v. Berlin, 18 WP, Plenarprotokoll 18/ 28, S. 3243.

<sup>10</sup> Der Regierende Bürgermeister Senatskanzlei, Pressemitteilung v. 27.03.2018.

<sup>11</sup> Ebd.

<sup>12</sup> Ebd.

des Volksentscheides“ durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht a. D. Stefan Paetow. Dieser kam in seinem Gutachten zu dem Schluss,

„dass ein Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nur zum Preis der Aufgabe der gemeinsamen Landesplanung zwischen Berlin und Brandenburg möglich ist. [...] Der Gutachter rät von einer Kündigung des Landesplanungsvertrages ab. Der Senat schließt sich dieser Position an. Die Beendigung der gemeinsamen Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg als grundlegende Voraussetzung zur Umsetzung des Ergebnisses des Volksentscheides ‚Berlin braucht Tegel‘ ist mit hohen inhaltlichen, zeitlichen und finanziellen Risiken belastet und deshalb für den Senat von Berlin unverantwortbar. Eine gemeinsame Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg ist für die nachhaltige Entwicklung der Region auch künftig unverzichtbar. Die ‚Gemeinsame Landesplanung‘ war zudem nicht Gegenstand des Volksentscheides vom 24. September 2017.“<sup>13</sup>

### **Einsetzung des Untersuchungsausschusses**

Am 6. März 2018 teilten die Fraktionen von FDP und CDU auf einer Pressekonferenz in den Räumlichkeiten des Abgeordnetenhauses mit, dass sie am 22. März des Jahres gemeinsam einen Antrag zur Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zum Themenkomplex Flughafen BER und Flughafen Tegel einreichen würden. Der Antragsentwurf wurde auf der Pressekonferenz verteilt. Der neue Untersuchungsausschuss sollte laut Angaben der CDU-Fraktion an den vorangegangenen Ausschuss der 17. Wahlperiode anknüpfen.<sup>14</sup> Das Thema Tegel spielte im Einsetzungsantrag tatsächlich nur eine untergeordnete Rolle auch wenn sich der oben erwähnte Facebook-Post des Abgeordneten Czaja etwas anders liest. Mit der durch das Abgeordnetenhaus legitimierten Ablehnung der Umsetzung der mit dem Volksentscheid erhobenen Forderungen durch den Senat hätte das Thema Tegel erledigt sein können. Doch offenbar hielten es die Oppositionsfraktionen CDU, AfD und FDP für opportun, eine neue Eskalationsstufe zu erklimmen. Zunächst blieb es den Fraktionen von CDU und FDP überlassen, die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses voranzutreiben, der sich auch mit dem Thema Tegel auseinandersetzen sollte. Von den insgesamt 53 Fragen im Einsetzungsantrag zielten lediglich vier auf dieses Thema ab. So sollte sich der Ausschuss mit dem Ergebnis des Tegel-Volksentscheids und dem Umgang mit dessen Ergebnis durch den

---

<sup>13</sup> Ebd.

<sup>14</sup> Der Tagesspiegel (CDU und FDP wollen BER-Untersuchungsausschuss einsetzen) v. 06.03.2018.



Senat beschäftigen. Außerdem sollte herausgefunden werden, welchen Stellenwert der Flughafen Tegel bei von den Oppositionsfraktionen vermuteten Kapazitätsengpässen des künftigen Flughafens BER seitens der Planungen der FBB besaß.<sup>15</sup> Diese Fragen zum Flughafen Tegel wurden von den Fraktionen von CDU und FDP wiederum größtenteils aus einem Änderungsantrag der AfD-Fraktion übernommen.<sup>16</sup> Der Einsetzungsantrag mit dem Titel: „Antrag zur Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) Untersuchung II“ wurde am 22. März 2018 von den Fraktionen von FDP und CDU eingebracht. Das notwendige Quorum für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses von einem Viertel der Mitglieder des Abgeordnetenhauses konnten beide Fraktionen mit 43 von 160 Stimmen erfüllen. Der von CDU und FDP eingebrachte Einsetzungsantrag rief erhebliche Bedenken bei den Koalitionsfraktionen hervor, sodass diese den Wissenschaftlichen Parlamentsdienst (WPD) mit einer Prüfung beauftragten, um die Zulässigkeit des Antrages zu untersuchen. Der WPD stellte in seiner Gesamtbetrachtung sowohl des Einsetzungsantrags der CDU und der FDP als auch des Änderungsantrags der AfD fest, dass es „auffallend“ sei, dass „in einigen Teilen“ die Anträge darauf abzielten, „eine begleitende und weniger [...] eine retropektive parlamentarische Kontrolle der Vorgänge um den Bau des Flughafens BER“ vornehmen zu wollen.<sup>17</sup> Der WPD wies darauf hin, dass zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen, „die Einsetzung eines Sonderausschusses möglicherweise das geeignetere Instrument“ wäre, weil dieser „grundsätzlich keiner zeitlichen Zensur bezüglich seines Auftrages unterworfen ist“ und führte unter anderem als Beispiel den Sonderausschuss in Brandenburg an.<sup>18</sup> Nach dem die Oppositionsfraktionen von CDU und FDP den Einsetzungsantrag verfassungskonform überarbeitet haben, wurde dieser am 28. Juni 2018 beschlossen. In der Gesamtbetrachtung des Einsetzungsbeschlusses fällt auf, dass CDU und FDP bei der Erarbeitung des Einsetzungsantrags scheinbar nicht in der Lage gewesen waren, diesen rechtssicher zu gestalten. So wurden grundlegende rechtliche Sachverhalte, welche zumindest der CDU-Fraktion aufgrund ihrer parlamentarischen Erfahrung hätten bekannt sein müssen, schlichtweg nicht beachtet.

---

<sup>15</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Drs. 18/0915.

<sup>16</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Drs. 18/0915-1.

<sup>17</sup> Ebd. S. 16 f.

<sup>18</sup> Ebd.

„Eine mögliche Begründung dafür könnte sein, dass der Einsetzungsantrag übereilt zusammengeschrieben worden war. Eine andere Begründung könnte sein, dass die Fraktionen von CDU und FDP ihr eigenes Ansinnen nicht ernst nahmen und den Untersuchungsausschuss eher wegen eines erhofften medialen Effekts ins Leben rufen wollte. So oder so kann konstatiert werden, dass CDU- und FDP-Fraktion es bei der Vorbereitung ihres Untersuchungsausschusses an der gebotenen Ernsthaftigkeit fehlen ließen. Ansonsten wäre ein derart dilettantisch erstellter Einsetzungsantrag wohl kaum zu erklären.“<sup>19</sup>

### **Erste Zeugenvernehmungen**

In der konstituierenden Sitzung legten die Oppositionsfraktionen ihre ersten Beweisanträge vor. Gleichzeitig sorgten sie für einen ersten – wohlkalkulierten – Eklat. Neben der Ladung des Geschäftsführers der Flughafengesellschaft Engelbert Lütke Daldrup beantragten die Fraktionen von FDP und CDU unter anderem die Unterlagen der Sitzung des Koalitionsausschusses vom 13. Juni 2018. Weiterhin wurden Antje Kapek, Fraktionsvorsitzende der Fraktion von Bündnis 90/ Die Grünen, sowie Jörg Stroedter, Obmann der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuss, als Zeug\*innen beantragt. Beide hatten an besagter Sitzung des Koalitionsausschusses teilgenommen, bei der auch Lütke Daldrup anwesend war, um mit der Koalition Fragen zur Kapazität des künftigen Flughafens BER zu besprechen. Die CDU wollte im Untersuchungsausschuss laut Aussage ihres stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Evers „klären, warum SPD, Grüne und Linke im Koalitionsausschuss [...] den Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup eingeladen und in einer nicht-öffentlichen Sitzung befragt haben.“ Bis zu seiner Vernehmung als Zeuge solle Stroedter den Ausschusssitzungen fernbleiben.<sup>20</sup> Aufgrund der unklaren Rechtslage und der möglichen Unzulässigkeit der Beweisanträge beantragten die Koalitionsfraktionen deren Vertagung, um eine Prüfung durch den WPD zu veranlassen.<sup>21</sup> Dabei kam der WPD zum Schluss, dass die Befragung der Abgeordneten durch den Untersuchungsausschuss prinzipiell zulässig wäre, allerdings kann der Untersuchungsausschuss diese nicht zu Sachverhalten der Sitzung des Koalitionsausschusses befragen, weil dies einen Rückschluss auf den „internen

---

<sup>19</sup> Benedict Ugarte Chacón, Überforderte Populisten. Die Fraktionen von FDP und AfD im Abgeordnetenhaus von Berlin und ihr Beitrag zur Flughafenpolitik, S. 97.

<sup>20</sup> Berliner Morgenpost (CDU und FDP zitieren SPD-Mann als Zeugen in BER-Ausschuss)

<sup>21</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin der 18. Wahlperiode, Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst, Gutachten zur Zulässigkeit bestimmter Beweisanträge im 2. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode (BER II) und zu den Auswirkungen einer Zeugenladung für ein Ausschussmitglied, 15.08.2018, S. 2.

Willensbildungsprozess“ der Exekutive zulassen würde.<sup>22</sup> In der Folge war die tatsächlich vorgenommene Befragung des Zeugen Stroedter auch nicht sonderlich aufschlussreich, weil die Abgeordneten ihn nicht zu den Inhalten der Koalitionsausschusssitzung befragen konnten. Dieser Umstand hätte der Opposition bewusst sein müssen. Hier kann den Fraktionen von CDU, FDP und AfD unterstellt werden, dass es sich bei der Vorladung Stroedters um ein durchsichtiges und zudem nicht zu Ende gedachtes Manöver handelte. Mit der Benennung des Abgeordneten Stroedter als Zeugen wurde das Ziel verfolgt, ihn bis zum Zeitpunkt seiner Vernehmung aus dem Ausschuss fernzuhalten, da ihm ja mit der Benennung als Zeuge die Teilnahme an den Sitzungen nicht mehr möglich wäre. Allerdings hatten die Strategen der Opposition übersehen, dass bei einer Vernehmung von Mitgliedern des Ausschusses, dieser „in jedem Fall verpflichtet ist [...], diese Zeugen unverzüglich zu vernehmen, um entweder deren Mitwirkung an der Arbeit des Untersuchungsausschusses sicherzustellen oder Klarheit zu schaffen, ob sie dem Ausschuss weiter angehören können.“<sup>23</sup> Ein Blick in die Standardliteratur zu Parlamentarischen Untersuchungsausschüssen wäre hier sicherlich hilfreich gewesen. Zudem bestimmt die Ausschussmehrheit die Reihenfolge der Zeugeneinvernahmen, da es sich hier um die Bestimmung der Tagesordnung handelt und diese durch einen Mehrheitsbeschluss festgelegt wird. Dementsprechend wurde der Zeuge Stroedter in der nächsten Sitzung vernommen und konnte anschließend, nach dem Abschluss seiner Zeugenbefragung, der restlichen Sitzung wie gewohnt beiwohnen. Der mit der Befragung Stroedters versuchte Angriff auf die Regierungskoalition fiel ins Wasser. Es stellt sich die Frage, ob solche Manöver als Beitrag zu einer seriösen Aufklärungsarbeit in einem Untersuchungsausschuss gesehen werden können. Die ebenfalls benannte Zeugin Kapek wurde bis Ende der Beweisaufnahme nicht als Zeugin vor dem Untersuchungsausschuss weder geladen noch gehört. Aufklärung geht anders.

Bereits mit der ersten konstituierenden Ausschusssitzung wurde ersichtlich, dass die Oppositionsfraktionen, hier allen voran die von AfD und FDP, das Thema Tegel über den Umweg der Kapazitätsfrage des neuen BER weiter versuchen würden, in der Öffentlichkeit zu halten. Für den AfD-Obmann des Untersuchungsausschusses Hansel gehört Tegel zu den „wichtigsten Themen“.<sup>24</sup> In die gleiche Kerbe schlug der Abgeordnete Czaja als er bei der

---

<sup>22</sup> Ebd.

<sup>23</sup> Paul J. Glaben/ Lars Brocker (a. a. O.), S. 152.

<sup>24</sup> Benedict Ugarte Chacón, Überforderte Populisten (a. a. O.), S. 97.

Pressekonferenz nach der konstituierenden Sitzung sagte, dass er im Untersuchungsausschuss „über den Masterplan zur Erweiterung des BER diskutieren“ wolle und „[d]as betrifft [...] auch die Zukunft von Tegel.“<sup>25</sup> Auch aus diesen Äußerungen gleich zu Beginn der eigentlichen Ausschussarbeit wurde deutlich, worum es zumindest den Fraktionen von AfD und FDP mit der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vornehmlich ging. Von einer Aufklärung über den Gang des Projekts BER, die der Untersuchungsausschuss der vergangenen Wahlperiode versucht hatte, sind solche Absichten recht weit entfernt. Sie entsprechen nicht einmal dem Titel des Ausschusses.

### **Verlauf des Untersuchungsausschusses**

In den ersten Zeugenvernehmungen wurden wie bereits im Untersuchungsausschuss BER I zunächst die Geschäftsführer der Flughafengesellschaft seit 2012 sowie erste Aufsichtsratsmitglieder des Senates vernommen. In der ersten Sitzung des Untersuchungsausschusses am 7. September 2019 wurde nach der Zeugenvernehmung von Stroedter der Vorsitzende der Geschäftsführung der FBB GmbH Engelbert Lütke Daldrup befragt. Aufgrund fehlender Unterlagen gestaltete sich diese erste Vernehmung von Lütke Daldrup nicht sehr ergiebig. Der Geschäftsführer hatte leichtes Spiel, konnte die Fragen der Abgeordneten problemlos beantworten und den bisherigen Baufortschritt des Flughafens BER darstellen. Allerdings bahnten sich parallel zu den ersten Sitzungen die ersten Spannungen zwischen der Flughafengesellschaft als aktenausgebender Stelle und dem Untersuchungsausschuss an. Es lagen hier Beweisbeschlüsse vor, die so weit gefasst waren, dass die FBB laut Aussage von Lütke Daldrup 170.000 Dokumente, was 10.000 bis 20.000 Aktenordnern entspräche, hätte liefern müssen. Deshalb bat die Flughafengesellschaft den Ausschuss um eine Präzisierung der Beweisbeschlüsse.<sup>26</sup> Um die Zeit bis zu den ersten Aktenlieferungen zu überbrücken, wurden zunächst die Senatoren Klaus Lederer und Dirk Behrendt am 28. September 2018 als Zeugen vernommen. Beide sollten, dem Untersuchungsauftrag folgend, zu ihrer Eignung als Aufsichtsratsmitglieder befragt werden. Den Zeugen spielte hier wiederum in die Hände, dass dem Ausschuss noch keine entsprechenden Akten vorlagen, wodurch es den Ausschussmitgliedern nicht möglich war, Vorhalte aus Beweismaterialien zu machen. Zudem waren Lederer und Behrendt ohnehin nur

---

<sup>25</sup> TAZ (BEReit zur Vernehmung) v. 07.07.2018.

<sup>26</sup> Tagesspiegel online (Lütke Daldrup hält Fragen zum BER-Fortschritt stand) v. 07.08.2019; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/ber-untersuchungsausschuss-luetke-daldrup-haelt-fragen-zum-ber-fortschritt-stand/23011496.html> (Stand: 24.06.2021).

an zwei Sitzungen des Aufsichtsrates beteiligt gewesen. Zwar fielen diese Sitzungen in eine „interessante Zeit“, weil es „um die Ablösung des damaligen Flughafenchefs Karsten Mühlenfeld, außerdem um Technikchef Jörg Marks (der ebenfalls weg ist und den Mühlenfeld schon länger loswerden wollte)“<sup>27</sup> ging, jedoch konnten die Ausschussmitglieder die beiden Zeugen ohne Unterlagen nur begrenzt zu diesem Personalwechsel befragen.<sup>28</sup> Beide Senatoren konnten gegenüber dem Ausschuss plausibel erläutern, warum Sie für die Aufsichtsrats Tätigkeit geeignet waren. Klaus Lederer hatte zur Kontrolle von öffentlichen Unternehmen promoviert, Dirk Behrendt ist ebenfalls promovierter Jurist. Letzterer erweckte vor dem Untersuchungsausschuss allerdings den Eindruck, dass ihn der Bau des Flughafens wenig berührte:<sup>29</sup> „Den Job des Aufsichtsrats habe er aber nicht mit Herzblut und Leidenschaft, sondern schlicht aus Pflichtgefühl übernommen“<sup>30</sup> hieß es später in der Berichterstattung. Im Lauf der Zeit spitzten sich die Spannungen zwischen dem Untersuchungsausschuss und der Flughafengesellschaft weiter zu. Hintergrund war der Wunsch des Ausschusses, den Flughafen Tegel zu besuchen, um die Zeit bis zu den ersten Aktenlieferungen zu überbrücken und einen Eindruck vom Zustand des Flughafens zu bekommen. Allerdings lehnte die Flughafengesellschaft die Bitte des Untersuchungsausschusses ab, weil der Flughafen aus ihrer Sicht „kein Bestandteil des Untersuchungsgegenstandes sei“ und somit kein „Recht zur Sonderbesichtigung von Flughäfen“ bestehe.<sup>31</sup> Sie lud die Mitglieder des Ausschusses stattdessen zur Besichtigung des Flughafens Schönefeld-Alt ein. Nach Protesten des Ausschusses und nach dem Lütke Daldrup erneut in den Ausschuss vorgeladen hatte, um ihn zum Zustand des Flughafen Tegel zu befragen, lenkte die Flughafengesellschaft schließlich ein und ermöglichte dem Ausschuss eine Besichtigung im November 2018.<sup>32</sup> Warum sich die FBB gegen eine Besichtigung des Ausschusses gestellt hatte, blieb unklar. Es lässt sich aus der bisherigen Korrespondenz zwischen Untersuchungsausschuss und Flughafengesellschaft aber erahnen, dass seitens ihrer Geschäftsführung ein gewisser Vorbehalt gegenüber dem Ausschuss gehegt wurde, was man diesen spüren lassen wollte. In den darauffolgenden Sitzungen vernahm der Ausschuss die von 2012 bis 2017 tätigen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft. Die Abgeordneten

---

<sup>27</sup> Der Tagesspiegel (BER-Ausschuss darf nicht in Tegel tagen) v. 28.09.2018.

<sup>28</sup> Ebd.

<sup>29</sup> Ebd.

<sup>30</sup> Ebd.

<sup>31</sup> Rbb24.de (BER-Untersuchungsausschuss darf doch Tegel besichtigen) vom 12.10.2018; [https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2018/10/untersuchungsausschuss-tegel-besuch.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2018/10/untersuchungsausschuss-tegel-besuch.html), (Stand: 24.06.2021).

<sup>32</sup> Ebd.

wollten mit diesen Zeugeneinvernahmen einen Einstieg in die komplexe Thematik des Flughafenbaus finden.

Zu den Befragungen der damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn und Horst Amann lagen dem Ausschuss im größeren Umfang Unterlagen der FBB vor, die eine ausführlichere Befragung mit Vorhalten erlaubte und den Erkenntnisgewinn vergrößerte. Diese markierten den zeitlichen und teilweise inhaltlichen Anschluss an den ersten Untersuchungsausschuss zum Flughafen BER. Dessen Untersuchungszeitraum hatte Mitte 2014 geendet. Der Ausschuss knüpft somit an die Untersuchung des vorangegangenen Ausschusses an. Er tat dies allerdings unter anderen Vorzeichen. Die Koalitionsfraktionen verfolgten die Linie, die bauausführenden Unternehmen sowie ihre Verantwortung für die Verzögerungen des Projekts näher zu beleuchten. Im ersten Untersuchungsausschuss wurde sich schwerpunktmäßig auf die Flughafengesellschaft selbst konzentriert, die bauausführenden Unternehmen wurden eher untergeordnet betrachtet. Die Oppositionsfraktionen legten deshalb einen starken Fokus auf die von der Flughafengesellschaft beabsichtigten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung des BER. Hierzu gehören das Ausbauprogramm sowie die darauf aufbauende „Masterplanung 2040“. Nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie und der Eröffnung des Flughafens BER verlagerte sich der Fokus der Opposition im Untersuchungsausschuss auf die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft. Diese Schwerpunktsetzung hatte zur Folge, dass die Opposition immer wieder versuchte möglichst aktuelle Ereignisse nahe am Datum des jeweiligen Einsetzungsbeschlusses des Ausschusses oder darüber hinaus in ihren Beweiserhebungen zu thematisieren. Letztere stand den Befugnissen eines Untersuchungsausschusses entgegen. Es kam, bedingt durch die tagesaktuelle Berichterstattung zum Projekt BER, zur Eröffnung von Nebenkriegsschauplätzen, die nur peripher mit dem Untersuchungsauftrag zu tun hatten. Hier sind beispielsweise die unter Wasser stehenden Kabelschächte der Südbahn am BER zu nennen. Der Tagesspiegel hatte am 17. November 2018 berichtet, dass ihm Informationen vorlägen, wonach 2010 und 2011 dort verlegten Kabel für 9,9 Millionen Euro ausgetauscht werden müssten, da in „70 Prozent der Kabelschächte“ keine Entwässerung eingebaut worden sei und sie dauerhaft unter Wasser stünden.<sup>33</sup> In der Sitzung am 23. November 2018 wurden die ehemaligen Geschäftsführer Amann und Mehdorn unter anderem zu diesen

---

<sup>33</sup> Der Tagesspiegel online (Wird die BER-Eröffnung schon wieder verschoben?) v. 17.11.2018; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-wird-die-ber-eroeffnung-schon-wieder-verschoben/23647938.html>

Kabelschächten der Südbahn befragt. Amann war das Problem bereits im Rahmen seiner „systematischen flächendeckenden Erfassung aller Mängel“ 2012/2013 bekannt geworden. Er sagte vor dem Ausschuss, dass „viele Schächte an der Südbahn mit Wasser gefüllt“ gewesen seien und damals bereits ersichtlich war, dass die Kabelschächte saniert werden müssen sowie eine entsprechende Entwässerung eingebaut werden müsse.<sup>34</sup> Mehdorn hingegen, der immerhin von 2013 bis 2015 Geschäftsführer der Flughafengesellschaft war, gab an, er habe von dem Problem „zum ersten Mal in der Zeitung gelesen.“<sup>35</sup> Für die Koalitionsfraktionen, die ihren Fokus auf die Arbeiten der bauausführenden Firmen legten, spielte vor allem die Abnahmefähigkeit der sogenannten kritischen Gewerke – die Brandmeldeanlage und die Kabelgewerke (Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung) – eine wichtige Rolle. Der TÜV Rheinland, der als Übergeordneter Sachverständiger beauftragt ist, stellte in seinen bauordnungsrechtlichen Prüfungen wiederholt eine Vielzahl von wesentlichen Mängeln an den sicherheitstechnischen Anlagen fest, die eine Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 hätten gefährden können. In der Berichterstattung wurden in diesem Zusammenhang einzelne Statusberichte des TÜV Rheinland kolportiert. Während laut Tagesspiegel im April 2018 der 17. Statusbericht des TÜV-Rheinland noch 859 wesentliche Mängel und 525 einfache Mängel bei der Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung im BER-Terminal festgestellt habe, seien es im September 2018 doppelt so viele Mängel gewesen. Der TÜV habe „inzwischen 1622 wesentliche Mängel und 950 einfache Mängel (Stand September) festgestellt, die eine Abnahme unmöglich machen.“<sup>36</sup> Die Koalitionsfraktionen nutzen ihre Stimmenmehrheit im Ausschuss auch, um die Tagesordnung zu bestimmen und den Fahrplan für die Zeugenbefragungen vorzugeben. Damit dominierten sie auch die inhaltliche Ausrichtung des Ausschusses. Die Oppositionsfraktionen hingegen versuchten bislang immer wieder, aktuelle Ereignisse auf der Flughafen-Baustelle in den Untersuchungsausschuss zu tragen, um die Koalitionsfraktionen und den Senat unter politischen Druck zu setzen. Deswegen verwundert es auch nicht, dass die Fraktionen von CDU und FDP bald einen Anlass suchten, um den Untersuchungsauftrag zeitlich und inhaltlich zu erweitern. Der Hintergedanke dabei mag

---

<sup>34</sup> Der Tagesspiegel (Geflutete BER-Kabelschächte sogar schon 2012 bekannt); <https://www.tagesspiegel.de/berlin/untersuchungsausschuss-in-berlin-geflutete-ber-kabelschaechte-sogar-schon-2012-bekannt/23675776.html> (Stand: 25.06.2021).

<sup>35</sup> Zit. nach ebd.

<sup>36</sup> Der Tagesspiegel ( Wird die BER-Eröffnung schon wieder verschoben?) v. 17.11.2018; <https://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-wird-die-ber-eroeffnung-schon-wieder-verschoben/23647938.html> (Stand: 25.06.2021).

gewesen sein, den Untersuchungsausschuss weiterhin sachfremd als Plattform für die Thematisierung möglichst aktueller Vorgänge benutzen zu können. So reichten am 2. April 2019 die CDU- und die FDP-Fraktion einen ersten Erweiterungsantrag des Untersuchungsauftrages ein.<sup>37</sup> Konkreter Auslöser dafür war die Zeugenaussage von Antonius Spier, dem Regionalbereichsleiter der TÜV Rheinland Industries Service GmbH am 29. März 2019. Spier schilderte, weit über den Untersuchungsauftrag des Einsetzungsbeschluss hinausgehend, dass die Brandmeldeanlage und die Verkabelung am BER zum Zeitpunkt seiner Aussage in einen nicht abnahmefähigen Zustand seien und sich die Wirk-Prinzip-Prüfung, also die Gesamtprüfung aller sicherheitstechnischen Anlagen, um mehr als 3 Monate von April auf August 2019 verschieben würde. Obwohl Spier in keinem Wort seiner Aussage erwähnt hatte, dass die Inbetriebnahme im Oktober 2020 gefährdet sei, nahm die Opposition zum Anlass, den Eröffnungstermin als gescheitert bzw. stark gefährdet zu bezeichnen. So sagte der CDU-Abgeordnete Christian Gräff in der Pressekonferenz nach besagter Zeugenvernehmung: „Der Zeitplan Oktober 2020 ist hinfällig“.<sup>38</sup> Der Abgeordnete Czaja wählte eine etwas abgeschwächte Formulierung und sagte, dass der Termin „schwierig bis kaum noch möglich“ sei.<sup>39</sup> Selbst wenn dies richtig gewesen wäre, hätten solche Aussagen nichts mit dem Auftrag des Untersuchungsausschusses zu tun. Offenbar war Gräff und Czaja hier nach wie vor nicht bekannt, dass sich ein Untersuchungsausschuss nicht mit Angelegenheiten in der Zukunft zu befassen hat. Dieses Beispiel zeigt deutlich, dass es den Fraktionen von CDU und FDP weniger um die Aufklärung abgeschlossener Vorgänge ging, sondern vielmehr der Untersuchungsausschuss auch zur allgemeinen Kommentierung der Tagespolitik genutzt würde. In einer Pressemitteilung vom 12. April 2019 forderte Gräff die Erweiterung des Untersuchungsauftrages und hinterlegte den Erweiterungsantrag mit angeblichen „neuen Mängeln und Beanstandungen“ durch den TÜV und bezog sich hier insbesondere auf am BER verbaute „Brandschutz-Dübel“.<sup>40</sup> Der von den Oppositionsfraktionen vorgelegte Erweiterungsantrag enthielt über 20 Fragen. So wurde etwa der Fragekomplex C zu den Kapazitätsausweitungen des BER inhaltlich erweitert um die Entwicklungen bei der Errichtung des Terminal 2 näher zu beleuchten. Hintergrund dieser Erweiterung war die Erhöhung des Finanzbedarfs für Planung und Bau des Terminal 2 auf 200 Millionen Euro anstelle der

---

<sup>37</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Drs. 18/ 1834.

<sup>38</sup> Der Tagesspiegel (BER-Skepsis mit TÜV-Siegel) v. 29.03.2019.

<sup>39</sup> Ebd.

<sup>40</sup> CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 12.04.2019.



ursprünglichen veranschlagten 100 Millionen Euro. Mit der Erweiterung des Untersuchungsauftrags wurden zudem die restlichen Fragenkomplexe inhaltlich konkretisiert. So sollten bspw. auch die Rolle des TÜV Rheinland beim Projekt BER sowie seine gutachterlichen Abnahmen näher beleuchtet werden.<sup>41</sup> Der Erweiterungsantrag wurde schließlich von allen Fraktionen mit Ausnahme der AfD-Fraktion eingebracht. Am 23. Mai wurde der Antrag mit der dringlichen Beschlussempfehlung des Rechtsausschusses einstimmig – bei Enthaltung der AfD-Fraktion – ohne Beratung im Plenum angenommen.<sup>42</sup> Eine zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrages erfolgte am 5. November 2020 auf Antrag der Oppositionsfraktionen. Hintergrund der inhaltlichen Erweiterung des Untersuchungsauftrages war seitens der Opposition die kritische Finanzlage durch die Corona-Pandemie.<sup>43</sup>

### **Untersuchungsausschuss lieferte wenige Erkenntnisse**

Der Ausschuss generierte in seinen 43 Ausschusssitzungen und 57 Zeugenvernehmungen wenig Erkenntnisse aus sich selbst heraus und lief eher der medialen Berichterstattung zu aktuellen Ereignissen auf der Baustelle hinterher. Mit der Fertigstellung des Flughafens BER und der sich verschärfenden Corona-Pandemie verlagerte sich der inhaltliche Schwerpunkt der Untersuchungsarbeit weiter in die Zukunft und auf die aktuellen Betriebsergebnisse der Flughafengesellschaft und deren finanzielle Notlage. Das hatte zur Folge, dass die Zeugen bei ihren Vernehmungen von den Ausschussmitgliedern immer wieder mit Ereignissen und Sachverhalten rund um die Flughafengesellschaft konfrontiert wurden, welche nicht in den Untersuchungszeitraum fielen. Dadurch bekam der Ausschuss streckenweise den Charakter eines Kontrollausschusses, was an sich Aufgabe der anderen, ständig tagenden Ausschüsse des Abgeordnetenhauses wäre. Der Versuch der Oppositionsfraktionen, immer wieder tagesaktuelle Themen im Ausschuss zu bespielen, wurde von der medialen Berichterstattung eher verhalten registriert. Der Journalist der Berliner Morgenpost Joachim Fahrun schrieb bspw. in einem Kommentar zur Zeugeneinvernahme des Regierenden Bürgermeisters Michael Müller am 7. Juni 2019, dass die „Untersuchung zum Dauer-Debakel ohne Sinn“ und der „Erkenntnisgewinn [...] sehr übersichtlich“ sei. Weiterhin<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Drs. 18/1834.

<sup>42</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Plenarprotokoll 18/42.

<sup>43</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Drs. 18/272 und Plenarprotokoll 18/66, S. 7924.

<sup>44</sup> Berliner Morgenpost (Untersuchung zum Dauer-Debakel BER ohne Sinn) v. 07.06.2019;

<https://www.morgenpost.de/meinung/article225994545/Untersuchung-zum-Dauer-Debakel-BER-ohne-Sinn.html> (Stand: 25.06.2021).

„Die Versuche der Opposition, den Untersuchungsauftrag auf die aktuellen Flughafen-Themen einer womöglich wieder gefährdeten Eröffnung des BER 202, den angeblich fehlenden Kapazitäten und einer Offenhaltung von Tegel zu weiten, verspricht wenig Aussicht auf Erfolg. Künftiges Versagen, so es das geben sollte, heute aufzuarbeiten, ist eine nicht zu lösende Aufgabe.“<sup>45</sup>

Während die Sitzungen des ersten Untersuchungsausschusses zum Flughafen BER, der die Verfehlungen der handelnden Akteure der vorangegangenen 20 Jahre aufarbeitete, fast sakrale Züge aufwies, wirkt der aktuelle zweite Untersuchungsausschuss wie eine dürftige Weiterführung des ersten. So bleibt nur, Fahruns Kommentar beizupflichten:

„So einen Ausschuss braucht kein Mensch. Denn selbst wenn ein Versagen einzelner Personen ermittelt würde, bliebe das absolut folgenlos. So funktioniert Aufklärung im Sinne der Bürger und Steuerzahler nicht.“<sup>46</sup>

So verwundert es auch nicht, dass die zweite Erweiterung des Untersuchungsauftrags Anfang November 2020 keine Aufmerksamkeit erfuhr.

### **Die Doppelrolle von Czaja im Untersuchungsausschuss**

Neben der dürftigen Bilanz wurde der Ausschuss in einigen Fällen selbst Gegenstand der Schlagzeilen. So verwickelte sich der Obmann der FDP-Fraktion im Ausschuss Sebastian Czaja zunächst in einen privaten Rechtsstreit mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Engelbert Lütke Daldrup. In diesem Zusammenhang stand der Verdacht im Raum, dass Czaja unberechtigterweise Wortprotokolle von Zeugenvernehmungen an Unbefugte weitergegeben hat.<sup>47</sup> Auslöser des privaten Rechtsstreits war die Äußerung Czajas auf einer Pressekonferenz am 12. April 2019. Dort hatte Czaja Lütke Daldrup als „notorischen Lügner“<sup>48</sup> bezeichnet. Laut Czaja habe sich der „Flughafen-Chef Lütke Daldrup [...] als notorischer Lügner erwiesen, von dem die Steuerzahler keine Wahrheit über den BER erwarten können.“<sup>49</sup> Diese Behauptung nahm Lütke Daldrup zum Anlass, mit einer Unterlassungserklärung gegen Czaja vorzugehen, „weil er eine unzutreffende

---

<sup>45</sup> Ebd.

<sup>46</sup> Ebd.

<sup>47</sup> rbb24.de (Streit zwischen Flughafenchef und Czaja weitet sich aus) v. 22.08.19; [https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/08/streit-luetke-daldrup-czaja-notorischer-luegner-ber.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/08/streit-luetke-daldrup-czaja-notorischer-luegner-ber.html) (Stand: 26.06.2021).

<sup>48</sup> rbb24.de (Lütke Daldrup geht juristisch gegen FDP-Chef vor) v. 12.04.2019; [https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/04/luetke-daldrup-unterlassungserklaerung-fdp-czaja.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/04/luetke-daldrup-unterlassungserklaerung-fdp-czaja.html) (Stand: 26.06.2021).

<sup>49</sup> Ebd.

Tatsachenbehauptung in die Welt gestellt hat, die zugleich einen beleidigenden Charakter hat.“<sup>50</sup> Dadurch, dass Czaja sich weigerte, eine Unterlassungserklärung zu unterzeichnen und auf seiner Äußerung beharrte, verklagte Lütke Daldrup Czaja vor dem Hamburger Landgericht. Ende Oktober 2019 war der Rechtsstreit beendet. Czaja hatte gegenüber dem Gericht erklärt, die in Rede stehende Äußerung nicht mehr zu tätigen. Weiterhin ließ er nach Angaben der Flughafengesellschaft erklären, dass „er mit er Aussage nicht sagen wollte, dass der Flughafenchef wissentlich die Unwahrheit gesagt oder Unwahrheit für möglich gehalten habe“.<sup>51</sup> Warum Czaja dann überhaupt solch eine Behauptung in die Welt gesetzt hatte, die er dann offenbar gar nicht so gemeint haben will, bleibt eine offene Frage. Im Rahmen des Verfahrens hatten laut Recherchen des Rundfunks Berlin-Brandenburg Lütke Daldrup und dessen Rechtsbeistand „schwere Vorwürfe“ gegen Czaja erhoben, da dessen Rechtsanwalt vor Gericht angekündigt habe, Unterlagen und Protokolle des Untersuchungsausschusses zum Beleg für Czajas Behauptung verwenden zu wollen.<sup>52</sup> Da Protokolle und Unterlagen nur Ausschussmitgliedern und Fraktionsreferent\*innen zugänglich gemacht werden und nicht an Dritte weitergereicht werden dürfen, lag aus Sicht der Senatsverwaltung für Finanzen ein möglicher Verstoß gegen die Geheimhaltungspflicht nach § 353b Strafgesetzbuch vor.<sup>53</sup> Der Vorgang ist vor allem deswegen problematisch, weil die Vertraulichkeit eines Untersuchungsausschusses „zu den grundlegenden Prinzipien der Ausschussarbeit“ zählt. Laut RBB befürchten Insider,

„dass wenn das Beispiel Schule mach und vertrauliche Unterlagen am Ende in der Öffentlichkeit landen, die Wahrscheinlichkeit wachse (sic!) und Zeugen nicht mehr aussagen wollen. So können die Aufklärungsarbeit auf der Strecke bleiben.“<sup>54</sup>

Czaja wiederum verwahrte sich gegen Vorwürfe, weil sie angeblich „jeder Grundlage [entbehrten]“.<sup>55</sup> Substanzielle Aussagen tätigte er dazu jedoch nicht. Und so erklärte die Ausschussvorsitzende der Presse gegenüber, dass „im aktuellen Fall [...] zunächst Aussage gegen Aussage“ stehe und der Ausschuss „intern über den Vorfall beraten“ werde.<sup>56</sup> Der

---

<sup>50</sup> Ebd.

<sup>51</sup> FBB GmbH, Pressemitteilung v. 25.10.2019.

<sup>52</sup> rbb24.de (Streit zwischen Flughafenchef und Czaja weitet sich aus) v. 22.08.19; unter: [https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/08/streit-luetke-daldrup-czaja-notorischer-luegner-ber.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/08/streit-luetke-daldrup-czaja-notorischer-luegner-ber.html) (Stand: 26.06.2021).

<sup>53</sup> Ebd.

<sup>54</sup> Ebd.

<sup>55</sup> Ebd.

<sup>56</sup> Neues Deutschland online (BER Ausschuss hat wohl ein Leck) v. 25.08.2019; <https://www.neues-deutschland.de/artikel/1124809.luetke-daldrup-und-sebastian-czaja-ber-ausschuss-hat-wohl-ein-leck.html> (26.06.2021).

<sup>56</sup> Ebd.

Abgeordnete Carsten Schatz stellte in einem Kommentar im Neuen Deutschland die Forderung auf, dass „eine unabhängige Aufklärung der Vorwürfe durch die Staatsanwaltschaft stattfindet.“<sup>57</sup>

Ein weiterer Vorfall mit dem Czaja sich selbst und den Untersuchungsausschuss in die Schlagzeilen brachte, war seine Tätigkeit für die Berliner Baufirma beton & rohrbau 2.0 GmbH. Deren Vorgängerunternehmen hatte seit 1992 für die Berliner Flughäfen<sup>58</sup> und seit 2007 Aufträge für Bauleistungen am Flughafen BER von der Flughafengesellschaft erhalten.<sup>59</sup> Laut Angaben von Czaja gegenüber dem Abgeordnetenhaus war er von 2013 bis November 2016 Leiter der Projektentwicklung bei der beton & rohrbau 2.0 GmbH und ist dort bis heute als Projektentwickler tätig.<sup>60</sup> Auf ihrer Homepage gab die Firma bekannt, dass sie seit dem 23. August 2019 auf der Baustelle des BER tätig und dort für die „Maßnahme: BER, P2, Mediale Infrastruktur des Regenwassernetzes“ verantwortlich sei.<sup>61</sup> Auf die mündliche Anfrage des Abgeordneten Schatz im Plenum des Abgeordnetenhauses am 12. September 2019 antwortete Finanzsenator Matthias Kollatz (SPD), dass das Unternehmen nicht nur den o. g. Auftrag durch die Flughafengesellschaft erhalten habe, sondern seit mindestens 2016 weitere Aufträge an die Firma vergeben worden seien.<sup>62</sup> Bestätigt wurde diese durch die Beantwortung einer Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Schatz vom 2. Oktober 2019 durch die Senatsverwaltung für Finanzen.<sup>63</sup> In der Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und Controlling (UA Bmc) am 19. September 2019 sagte Flughafenchef Lütke Daldrup, dass die Firma bzw. ihre Vorgängerfirma Beton & Rohrbau C.F.-Thymian beim Bau des Flughafens seit 2008 involviert war, [...]. Neu ist, dass die Nachfolge-Firma, bei der Czaja tätig ist, auch innerhalb des Untersuchungszeitraumes des zweiten Untersuchungsausschusses am BER tätig war und immer noch ist.“<sup>64</sup> Als Mitglied des Untersuchungsausschusses besaß Czaja auch Zugriff auf Akten, die dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis unterliegen. Auf die Frage von Schatz im UA Bmc hinsichtlich eines möglichen Interessenkonfliktes, antwortete Lütke Daldrup laut RBB, dass „der BER-

---

<sup>57</sup> Carsten Schatz, Der doppelte Czaja. In: Neues Deutschland v. 19.09.2019.

<sup>58</sup> rbb24 (Czaja rechtfertigt sich für Tätigkeit für BER-Baufirma) v. 20.09.2019; [https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/09/czaja-rechtfertigt-taetigt-fuer-ber-baufirma-kein-interessenkonflikt.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/09/czaja-rechtfertigt-taetigt-fuer-ber-baufirma-kein-interessenkonflikt.html) (Stand: 26.06.2021).

<sup>59</sup> dpa (Flughafen-Aufträge an Arbeitgeber von FDP-Politiker Czaja) v. 19.09.2019 ;<https://www.berlin.de/aktuelles/brandenburg/5904700-5173360-flughafenauftraege-an-arbeitgeber-von-fd.html> (Stand: 26.06.2021).

<sup>60</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Taschenbuch, 2. Auflage, 2018, S. 46.

<sup>61</sup> <http://www.beton-rohrbau.de/> (Stand: 29.09.2019).

<sup>62</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Plenarprotokoll 18/46, S. 6463 f.

<sup>63</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Drs. 18/20974.

<sup>64</sup> Carsten Schatz (a. a. O.)

Untersuchungsausschuss [...] etwa 50.000 Seiten Unterlagen der Flughafengesellschaft erhalten [habe], darunter in erheblichen Umfang auch zu Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen, etwa Angebote von Unternehmen.“<sup>65</sup> Auf die Frage, ob es Czaja als Mitglied des Untersuchungsausschusses möglich wäre, wirtschaftliche Vorteile aus den Beweismaterialien zu generieren, konnte Lütke Daldrup dies nicht ausschließen.<sup>66</sup> Er sagte: „ich kann nicht erkennen, ich weiß es nicht, ob man daraus Vorteile generieren kann“.<sup>67</sup> In einer Presseerklärung der Berliner FDP-Fraktion vom 20. September 2019 erklärte Czaja zu den erhobenen Vorwürfen und einen möglichen Interessenkonflikt:

„Ich habe durch meine Teilnahme am BER-Untersuchungsausschuss der Baufirma zu keiner Zeit Vorteile bei der Auftragsvergabe durch die Flughafengesellschaft verschafft. Von einem Interessenkonflikt kann keine Rede sein.“<sup>68</sup>

Doch selbst wenn es so wäre: Es ist bislang öffentlich nicht bekannt, ob Czaja gegenüber dem Untersuchungsausschuss angezeigt hat, dass seine Firma Bauaufträge am Flughafen BER wahrnimmt. Laut dem Abgeordnetengesetz (LAbgG) heißt es:

„Ist ein Ausschuss des Abgeordnetenhauses mit der Beratung oder Abstimmung über einen Gegenstand befasst, an welchem ein Mitglied selbst oder ein anderer, für den es gegen Entgelt tätig ist oder von dem es Spenden im Sinne von Absatz 3 erhalten hat, ein unmittelbares wirtschaftliches Interesse hat, so hat diese Interessenverknüpfung zuvor im Ausschuss offen zu legen. Liegt ein Interessenkonflikt vor, so ist das betreffende Mitglied gehalten, sich vertreten zu lassen.“

Der Abgeordnete Schatz jedenfalls sah Czaja durch seine Tätigkeit im Untersuchungsausschuss sowie für besagte Baufirma in einer „Doppelrolle“, was einen „massiven Interessenkonflikt“ darstelle.<sup>69</sup> Durch diesen Vorgang machte sich Czaja selbst sowie die Firma, für die er tätig ist, unfreiwillig zum Gegenstand des Untersuchungsausschusses. So kündigte Schatz an, dass „[d]ie Linksfraktion [...] sich im Rahmen der Ausschussarbeit mit den Hintergründen der Aufträge an die beton & rohrbau

---

<sup>65</sup> rbb24 (Czaja rechtfertigt sich für Tätigkeit für BER-Baufirma) v. 20.09.2019; [https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/09/czaja-rechtfertigt-taetigt-fuer-ber-baufirma-kein-interessenkonflikt.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/09/czaja-rechtfertigt-taetigt-fuer-ber-baufirma-kein-interessenkonflikt.html) (Stand: 26.06.2021).

<sup>66</sup> Ebd.

<sup>67</sup> Ebd.

<sup>68</sup> FDP Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Presseerklärung v. 20.09.2019.

<sup>69</sup> Ebd.

befassen<sup>70</sup> und gegebenenfalls Czaja als Zeugen vorladen werde.<sup>71</sup> Der gesamte Vorgang zeigte erneut, dass es um die Ernsthaftigkeit des Untersuchungsausschusses BER II und dessen vermeintliche Aufklärungsarbeit eher schlecht bestellt war, wenn Regularien des Abgeordnetenhauses, sei es nun bewusst oder unbewusst, übergangen oder ignoriert wurden.

In der Gesamtbetrachtung des Untersuchungsausschusses bleibt festzuhalten, dass das „Denkmal der Aufklärung“ nicht errichtet wurde – schon gar nicht durch die Arbeit der Oppositionsfraktionen und ihres Vordenkers Sebastian Czaja. Der Ausschuss konnte wenig wesentliche Erkenntnisse ans Tageslicht bringen. Schon sein Einsetzungsbeschluss wurde halbherzig und rechtlich unsauber in das Parlament eingebracht und man gewinnt den Eindruck, der Flughafen BER wird hier nur als Grund vorgeschoben, um aktuelle Themen im Untersuchungsausschuss zu behandeln. Der Untersuchungsausschuss ist ein Beispiel dafür, wie sich ein parlamentarisches Gremium durch die mangelnde Ernsthaftigkeit mancher Akteure selbst überflüssig macht. Dennoch nutze die Linksfraktion die Gelegenheit den Untersuchungsausschuss, um an die Untersuchungen des ersten Ausschusses zum Flughafen BER anzuknüpfen und neue Erkenntnisse im Sinne des Einsetzungsantrags zu gewinnen. Diese werden in den folgenden Seiten dargestellt.

### **Fortschritt auf der Baustelle und die Ursachen für die Verzögerungen im Bau**

Der Ausschuss befasste sich vorwiegend zeitlich und inhaltlich mit den Problemen auf der BER-Baustelle seit 2014, um auf die Untersuchungsarbeit des ersten Ausschusses zum Flughafen BER aufzubauen. Dennoch bestanden bestimmte Grundprobleme fortwährend in der gesamten Bauphase bis teilweise kurz vor der Fertigstellung des Flughafens BER. Die Ursachen dieser Probleme sind insbesondere weit vor der gescheiterten Eröffnung des BER im Jahr 2012 zu suchen. Gerade in diesem Zeitraum erfolgten die Arbeiten auf der Baustelle unter großem Zeitdruck, unkoordiniert und unkontrolliert. Dabei hat die Flughafengesellschaft die Komplexität und die genehmigungsrechtlichen Anforderungen an die brandschutztechnischen Anlagen unterschätzt. Zusätzlich wurden durch die Gesellschafter und die Flughafengesellschaft immer wieder Nutzungs- und Funktionsänderungen seit dem Spatenstich 2006 vorgenommen, die größtenteils parallel zur planerischen und baulichen Umsetzung getätigt wurden. Die Gesellschafter und die Geschäftsführung begründete diese

---

<sup>70</sup> Ebd.

<sup>71</sup> Ebd.

Änderungen mit den stetig wachsenden Verkehrsprognosen und der entsprechenden Bereitstellung von Kapazitäten und Verkaufsflächen, um die bereits damals ausufernden Baukosten durch zukünftige Einnahmen aus der Abfertigung von zusätzlichen Passagieren zu refinanzieren. Diese Planänderungen hatten in der Konsequenz zur Folge, dass nicht nur die Bruttogeschossfläche des Fluggastterminals sich erhöhte, sondern auch die technische Gebäudeausstattung stetig wuchs und komplexer wurde. Die damit einhergehenden Planungsänderungen wurden nicht mit den bestehenden Planungen und Ausführungen abgeglichen, die in der Folge zur einer nichtfunktionsfähigen Brandschutzanlage und letztendlich zur Absage der Inbetriebnahme im Mai 2012 führte. Die von der Flughafengesellschaft getroffene Entscheidung sich von der Generalplanerin die pg bbi nach der gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 zu trennen, hat die ohnehin schon instabile Projektsituation verschärft und zu einem massiven Kontrollverlust auf der Baustelle geführt. Die Kündigung des Generalplaner erwies sich rückblickend als besonders schwerwiegend für den gesamten weiteren Projektverlauf, da die Flughafengesellschaft von einem Tag auf den anderen die Gesamtkoordination für alle übergreifenden Planungs- und Bauüberwachungsthemen übernehmen musste. Um den „Know-How“-Verlust des Generalplaners zu kompensieren, versuchte die FBB die einzelnen Planungsbüros und ehemalige Subunternehmen des Generalplaners durch eine kleinteilige Vergabe der baulichen Ausführungsleistungen an die FBB zu binden. Diese weitere Aufsplittung der Planungs- und Objektüberwachungsleistungen führte zu einer Vielzahl von Schnittstellen zwischen den einzelnen Gewerken, Objektüberwachung und bauausführenden Unternehmen. Die FBB war nicht in der Lage den erhöhten Schnittstellenaufwand als Bauherrin zu koordinieren. Die FBB und der Aufsichtsrat haben diese Maßnahmen ergriffen, weil sie dem Irrtum unterlagen, dass bei Errichtung des Terminals lediglich Restarbeiten durchzuführen seien. Obwohl die FBB bereits Monate vor der gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 den Überblick über die Baustelle verloren hatte und keine vollumfänglich integrierte und genehmigungsfähige Planung und Ausführung für die Brandschutzanlage der Baubehörde vorlegen konnte, versuchte die Flughafengesellschaft nach der gescheiterten Eröffnung auf Biegen und Brechen den Druck auf der Baustelle zu halten, weil man der Meinung war den Flughafen in kürzester Zeit an das Netz zu bringen.

Als besonders problematisches Gewerk erwies sich die nichtfunktionstüchtige Entrauchungsanlage bei der es sich um einen Verbund technischer Anlagen handelt. Diese soll „die Rauchentwicklung im Gebäude ermitteln und entsprechende Maßnahmen zur Entrauchung mittels der erforderlichen Hardware, bspw. Entrauchungskanälen und Lüftungsklappen“ bewerkstelligen.“<sup>72</sup> Durch die ständigen Nutzungs- und Planänderungen und der damit einhergehenden Vergrößerung der Bruttogeschossfläche im Vorfeld der geplanten Eröffnung im Jahr 2012, wurden die Brandmeldeanlage und die Entrauchungsanlage nicht nachgeführt und waren nicht mehr in der Lage, die Gebäude des Flughafens BER ordnungsgemäß zu entrauchen. Erst im Jahr 2014 erkannte die FBB, dass es sich bei der Konzeptionierung der Entrauchungsanlage um einen Planungsfehler handelte. In Folge dessen musste die FBB die Entrauchungsanlage neukonzeptionieren. Die Neukonzeptionierung der Entrauchungsanlage stellte an die FBB als Bauherrin größere Anforderungen hinsichtlich der Koordinierung der unterschiedlichen Gewerke, die mit der Entrauchungsanlage verbunden waren und nachgeführt werden mussten.

„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.“<sup>73</sup>

Diese Schnittstellenkollisionen stellten die FBB und insbesondere die Objektüberwachung vor Herausforderungen und Problemen, denen sie nicht gewachsen war. Dadurch konnten die strukturellen Defizite des Projekts, gerade im Planungs- und Bauablauf in der Nachfolgezeit nicht abgestellt werden. Vor allem die fehlende Bestandsaufnahme von Mängeln im gesamten Terminal und somit kein abschließendes Bausoll, führte immer wieder dazu, dass Gewerke statt miteinander nebeneinander geplant wurden. Zwar wurde unter dem ehemaligen Geschäftsführer Amann eine solche Bestandsaufnahme gestartet, um den Baustand und die

---

<sup>72</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Drs. 18/4010, S. 180.

<sup>73</sup> Ebd.



Mängel umfassend zu dokumentieren, allerdings wurde diese von seinem Nachfolger Hartmut Mehdorn nicht zu Ende geführt. Statt einen Baustopp zu erwirken und einen umfassenden Rückbau der technischen Anlagen mit kompletten Neuaufsatz der Planung in Betracht zu ziehen, wurden seitens der FBB die Arbeiten auf der Baustelle trotz des fehlenden Bestandsaufnahme weitergeführt. Der damalige Geschäftsführer suggerierte, dass mit Hilfe der Etablierung des sogenannten „Sprint“-Programms und dem Vorschlag einer Teileröffnung („Pre-Opening“) eine schnelle Inbetriebnahme möglich sei. Die von Hartmut Mehdorn verfolgte „Pre-Opening“-Strategie im Jahr 2014 sah eine Teilinbetriebnahme des Pier-Nord vor der eigentlichen Eröffnung des Flughafens BER vor. Diese war zwar unter technischen und gesetzlichen Gesichtspunkten machbar, allerdings wäre diese Teileröffnung mit enormen Umbaumaßnahmen verbunden gewesen. Da diese Idee des Geschäftsführers weder mit einem konkreten temporären Nutzungskonzept noch einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterlegt wurde, war diese nie in eine ernstzunehmende Planungs- und Umsetzungsphase übergegangen. Letztendlich war es der FBB erst Ende 2016 bzw. Anfang 2017 zum fünften und sechsten Bauantrag möglich ein genehmigungsfähiges Brandschutzkonzept der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Zu diesem Zeitpunkt war bereits klar, dass der damalige Eröffnungstermin im Herbst 2017 nicht gehalten werden kann. Erst unter der Geschäftsführung von Lütke Daldrup im Jahr 2017 hat sich die Terminstabilität erhöht und der geplante Eröffnungstermin des Flughafens BER im Oktober 2020 bewahrheitet. Die Umstrukturierung der Bauorganisation und vor allem des Änderungsmanagements, welches nur noch Änderungen aus dem Projekt heraus zuließ, die sich aus einer baulichen Notwendigkeit ergaben, aber auch die stärkere Einbindung des TÜV Rheinland in die Mängelbeseitigung und in die Zeitplanung, konnten zusätzlich die Terminstabilität des Eröffnungstermins erhöhen und den Abschluss der ehemals kritischen Gewerke der Sicherheitsanlagen des Terminal 1 erhöhen. Dadurch war es der Flughafengesellschaft möglich, ihre Bauüberwachung zu verbessern und ihre Verhandlungsposition gegenüber den bauausführenden Firmen zu stärken, um diese zum Abschluss der noch ausstehenden Leistungen zu bewegen. Im Gegensatz zu allen anderen Eröffnungsterminen erfolgte der Termin Oktober 2020 in enger Abstimmung mit allen wichtigen Beteiligten und nicht unter politischen Druck der Gesellschafter und des Aufsichtsrats. Allerdings konnte auch die aktuelle Geschäftsführung keine vollumfängliche Bauherrenkompetenz ausbilden, die für ein solch großes und komplexes Infrastrukturprojekt erforderlich gewesen wäre. Hier ist

besonders die Errichtung des Terminal 2 zu erwähnen, der die offensichtlichen Schwachstellen in der Koordination der FBB von Bauprojekten offenlegte.

### **Terminal 2 - Der kleine Flughafen BER**

Im Jahr 2015 kam die Flughafengesellschaft im Rahmen ihrer Bedarfsplanung zu dem Schluss, dass der Flughafen BER nach seiner Eröffnung ein zusätzliches Terminal das T2 (ehemals T1-E light) bis 2021/2022 bereitstellen muss, um die Kapazitäten für die damals prognostizierten Passagierzahlen bereitstellen zu können. Durch die immer weiter steigenden Passagierzahlen an den bisherigen Flughäfen und einer nach oben angepassten Passierprognose für den Flughafen BER, hat sich die Flughafengesellschaft im Juni 2017 entschlossen, die Baumaßnahme für das Terminal 2 vorzulegen und die Fertigstellung mit der Eröffnung des Flughafens BER im Oktober 2020 zusammenzulegen. Um die Fertigstellung des T2 mit der Eröffnung des BER zeitlich wie geplant realisieren zu können, ist die FBB von ihrem ursprünglich angedachten Ausschreibungsverfahren abgewichen. Statt die Planungen und die Entwurfsplanungen an einen Generalplaner sowie die verbleibende Planung und die schlüsselfertige Ausführung an ein Totalunternehmen zu beauftragen, entschied sich die FBB die Entwurfs- und Genehmigungsplanung selbst durchzuführen. Dementsprechend hat sich die FBB entschieden, das Ausschreibungsverfahren des Generalplaners parallel zu den noch ausstehenden Planungsleistungen durchzuführen und die Ergebnisse in das Vergabeverfahren einfließen zu lassen. Mit der Beauftragung der Firma ZECH GmbH als Generalunternehmer für den Bau des Terminal 2 wurden die Folgen des von der FBB gewählten Ausschreibungsverfahrens ersichtlich. Die Firma ZECH GmbH machte zum Jahreswechsel 2018/2019 die FBB darauf aufmerksam, dass hinsichtlich der Generalplanung des Terminal 2 Planungsfehler, insbesondere in der Planung der Schnittstellen im Bereich der Technischen Gebäudeausrüstung vorliegen. Die von der FBB aufgestellte Entwurfs- und Genehmigungsplanung erwies sich an vielen Stellen als lückenhaft. Diese Planungsdefizite und die sich daraus ergebenden Bauablaufstörungen machten es nötig, zwei Ergänzungsvereinbarungen mit der Firma ZECH abzuschließen, um die Terminalschiene abzusichern. Die ursprünglich anvisierten Kosten für das Terminal 2 sind von 100 Mio. € auf 200 Mio. € gestiegen. Anders als die FBB zunächst verlautbarte, stammten die Kostensteigerungen für das Terminal 2 nicht hauptsächlich aus den gestiegenen Baupreisen, sondern vor allem aus der fehlenden Kalkulationsreife der Planung im Vergabeverfahren. Auf

Druck des Aufsichtsrates und der Gesellschafter hat die Flughafengesellschaft die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC mit der Erstellung eines Gutachtens zur Ergründung der Kostensteigerungen beauftragt. Dieses Gutachten kam zum Ergebnis, dass die Kostensteigerungen insbesondere auf ein „ineffizientes Verfahren“ zurückzuführen sind. Die teils unklaren bzw. widersprüchlichen Vergabeunterlagen haben bei den Bietern zu einem erhöhten Aufwand geführt, die durch diese vertraglich eingepreist wurden. Die Planungsdefizite der FBB bei der Errichtung des Terminal 2 und die damit einhergehenden Kostensteigerungen, zeigen geradezu beispielhaft, dass die Flughafengesellschaft nicht in der Lage ist, ihre Rolle als Bauherr wahrzunehmen und Bauprojekte von Entwurfsplanung bis zur Fertigstellung zu planen, auszuschreiben und zu begleiten. Auch der damalige Bauleiter des Terminal 2 Carsten Wilmsen wies darauf hin, dass das von der FBB gewählte Ausschreibungsverfahren einer kleinteiligen Vergabe bei solchen Großbauprojekten zwar üblich und vernünftig sei, um den etwaigen Ausfall eines Unternehmens schneller kompensieren zu können. Allerdings fehle der FBB für diese Art von Ausschreibung die entsprechende Bauherrenkompetenz. Deshalb stelle der begonnene Prozess zur Entwicklung einer Projektgesellschaft für den weiteren Ausbau des Flughafens BER ein sinnvolles Disziplinierungsinstrument gegenüber der FBB dar.

## **Finanzen**

Die Flughafengesellschaft hatte bereits vor dem ersten Spatenstich zum Bau des BER im Jahr 2006 mit Finanzierungslücken zu kämpfen. So stellte bereits die Abgeordnete Jutta Matuschek in ihrer Funktion als Obfrau des ersten Untersuchungsausschusses zum BER fest, dass die immer weiter ausufernden Kosten für den Bau des Flughafens BER sich nicht nur aus der Vergrößerung der Baumasse, sondern in immer stärkerem Maße aus einem verfehlten Baumanagement zu begründen sind. Bis zur gescheiterten Eröffnung 2012 hat die FBB die Kostenprognosen immer weiter nach oben geschraubt. Von einem ursprünglichen fixierten Budget von 2,4 Mrd. € beliefen sich die Kosten nach der gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 auf etwa 3,4 Mrd. €. Zum Ende des Zeitraumes des zweiten Untersuchungsausschusses wurden die reinen Baukosten auf etwa 5 Mrd. € geschätzt. Bereits Ende Jahres 2012 wies die FBB eine erhebliche Finanzierungslücke in Höhe von 1,2 Mrd. € auf, die von den Gesellschafterinnen in Form von Eigenkapital bereitgestellt wurden. Zwischen den Jahren

2014 und 2016 wurde von der FBB wiederum ein zusätzlicher Kapitalbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. € bei den Gesellschaftern angemeldet. Dieser

„zusätzliche Finanzmittelbedarf [...] bestand bis 2019 zum einen aus der Fertigstellung resultierenden Mehrkosten i. H. v. 1,1 Mrd. Euro und zum anderen aus Kosten für Erweiterungen i. H. v. 0,9 Mrd. Euro. Der Nettofinanzierungsbedarf bezifferte sich demnach auf 2,7 Mrd. Euro. Davon sollten 0,5 Mrd. Euro aus Eigenmitteln aufgebracht werden.“<sup>74</sup>

Der zusätzliche Kapitalbedarf von 1,1 Mrd. € für den Bau des Flughafens BER setzte sich neben den reinen BER-Kosten zu 50% aus gestiegenen Schallschutzkosten zusammen. Diese sind durch verschiedene Urteile des Oberverwaltungsgerichtes in den Jahren 2012 und 2013 von 370 auf 730 Mio. € durch die FBB erhöht worden. Ursprünglich hat die Flughafengesellschaft mit 140 Millionen € für den Schallschutz kalkuliert. Gründe für die ständig nach oben angepassten Prognosen der Schallschutzkosten sind in der fehlerhaften Umsetzung und in der bewussten Fehlinterpretation des Planfeststellungsbeschluss durch die FBB zu suchen. Der gesamte Finanzierungsbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. € wurde zur Hälfte durch die Gesellschafter als Gesellschafterdarlehen und zu anderen Hälfte durch die Gesellschafter verbürgte Bankkredite gedeckt. Die Kapitalzufuhr durch die Gesellschafter war mehrfach Gegenstand von Notifizierungsverfahren der Europäischen Union. Diese überprüfte, ob es sich bei den finanziellen Zuschüssen der Gesellschafter um eine nicht zulässige staatliche Beihilfe handelte. So stellte beispielsweise die EU-Kommission im Jahr 2016 fest, dass 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.“<sup>75</sup> Durch die gescheiterte Inbetriebnahme des Flughafens BER im Anfang 2017, konnte die FBB den Gesellschaftern erst Ende 2018 eine geschlossene Gesamtfinanzierung vorlegen. Allerdings stieg bis ins Jahr 2020 der Finanzierungsbedarf nochmals um etwa 800 Mio. €, die jeweils hälftig durch die Gesellschafter und Fremdkapital gedeckt werden sollte.

„Im Zuge der Coronapandemie hat sich die finanzielle Situation Gesamtsituation der Flughafengesellschaft deutlich verschlechtert. Durch den Rückgang der Passagierzahlen von etwa 70 Prozent und dem damit verbundenen Umsatzeinbruch von etwa 60 Prozent

---

<sup>74</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Drs.18/4010, S. 281.

<sup>75</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Drs.18/4010, S. 315.

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 das Jahr 2021 finanzielle Hilfen in Höhe von 552 Mio. Euro beantragt. Die Flughafengesellschaft selbst ist dieser Situation mit einem Sparprogramm begegnet und konnte etwa 80 Mio. Euro aus dem laufenden Betrieb einsparen. Zusätzlich soll ein Großteil der Investitionen bis 2025 gestrichen werden.“<sup>76</sup> Obwohl sich durch die erhöhten Schallschutzbedarfe und die Umsatzeinbrüche durch die Coronapandemie die Finanzlage der FBB weiter zuspitzte, stellen die Kosten der BER-Baustelle mit 6 Mrd. Euro den größten Block der Schulden dar. Preistreiber dieser steigenden Baukosten waren neben dem Missmanagement die Nachträge für die planenden und ausführenden Leistungen auf der BER-Baustelle vor und vor allem nach der gescheiterten Inbetriebnahme im Jahr 2012. Da die gestiegenen Baukosten zum großen Teil kredit-finanziert sind und die FBB keinerlei finanzielle Reserven für die Ausfälle in der Corona-Pandemie besitzt, mussten die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund nicht nur letztes Jahr insgesamt 300 Millionen Euro zuschießen, sondern auch für das Jahr 2021 ca. 660 Millionen Euro. In Anbetracht der finanziellen Lage der FBB wurden die Rufe der Oppositionsfraktionen von CDU und FDP nach einer Privatisierung der Flughafengesellschaft laut. Auch der Bund zeigte sich offen für einen Einstieg privater Investoren. Der ehemalige Wirtschaftssenator und spätere Abgeordnete der Linken Harald Wolf wies daraufhin, dass die vermeintliche einfache Lösung einer Privatisierung und der damit verbundenen Hoffnung weitere Zahlungen aus den öffentlichen Haushalten vermeiden und gar einen weiteren Ausbau des BER finanzieren zu können, illusionär ist. Dabei wies er auf die Teilprivatisierung der Wasserbetriebe als abschreckende Mahnung hin.

„Ein Privater wird kaum zunächst auf eine Rendite verzichten, sich an der Bedienung der Kredite beteiligen und dann auch noch für den Ausbau des Flughafens aufkommen. Jeder Investor wird versuchen künftige Renditen für sich zu vereinnahmen und Risiken und die „Altlasten“ – wie Kredite und Tilgung – bei der öffentlichen Hand abzuladen. Eine Teilprivatisierung der Flughafengesellschaft wäre für die Steuerzahler langfristig teurer, als sie als öffentliches Unternehmen fortzuführen. Auch eine Insolvenz wäre keine Lösung, da die drei Gesellschafter für die Kredite des BER bürgen.“<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18. WP, Drs. 18/4010, S. 315.

<sup>77</sup> Der Tagesspiegel (Der BER muss vom Wachstumszwang befreit werden) v. 06.08.2021.

Hatte die FBB noch vor der Corona-Pandemie die Hoffnung mit steigenden Passagierzahlen den laufenden Betrieb und die Kreditlasten zu begleichen, haben sich die Rahmenbedingungen gravierend verändert. Allein um die laufenden Kosten des BER zu decken, müsste der Flughafen jährlich 20 Millionen Passagieren abfertigen. Hinzu kommt noch die Finanzierung aus Zins und Tilgung. Die von der FBB verfolgte Strategie, dass Wachstum allein die wirtschaftlichen Probleme des Flughafen BER lösen könnte, führte geradewegs in eine Sackgasse. Deshalb ist es notwendig, die Gesellschaft neu aufzustellen und auszurichten. Damit sie künftig finanziell auf eigenen Beinen stehen kann, wird eine Teilentschuldung notwendig.

### **Firmen und Nachträge**

In Folge der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 und der Kündigung des Generalplaners pg bbi, versuchte die FBB die ausführenden und planenden Firmen der pg bbi durch die Weiterführung der alten Verträge an die FBB langfristig zu binden, um den Druck auf der Baustelle zu halten und eine möglichst schnelle Inbetriebnahme des BER zu garantieren. Dies führte wiederum zu zahlreichen Nachtragsforderungen seitens der ausführenden Firmen an die FBB. Dabei verlor die FBB den Überblick über die eingereichten Nachtragsforderungen und kontrollierte diese größtenteils nicht hinsichtlich ihrer Plausibilität. Sie bezahlte teilweise millionenschwere Nachtragsforderungen, ohne zu wissen, ob die Leistungen tatsächlich von den Firmen ausgeführt wurden. Dabei griff die FBB größtenteils auf werk- bzw. dienstvertragliche Instrumente wie etwa Anordnungen von Leistungen (AVL) oder sogar teilweise auf die stundenweise Abrechnung von Leistungen zurück. Erst ab 2014 war es der FBB möglich, eine eigene schlagkräftige Abteilung für die Nachtrags- und Rechnungsprüfung aufzubauen, die in der Lage war, die Nachtragsrechnungen auf ihre Plausibilität zu überprüfen. Die damals von der FBB suggerierte problemlose Übernahme von Firmen der pg bbi, entpuppte sich bald als teures und kompliziertes Unterfangen. Jutta Matuschek wies im Sondervotum der Linken daraufhin, dass „Werkverträge [massenweise] in kostenträchtige Dienstleistungsverträge umgewandelt werden [mussten]. Der nicht gekündigte Projektsteuerer WSP CBP hatte keine Aufgabe und wurde dennoch bezahlt. Nicht zuletzt nutzten die weiterhin gebundenen bauausführenden Firmen die Situation zu Nachtragsrechnungen in ungeahnter Höhe und begründeten diese üblicherweise mit

Behinderungsanzeigen.“<sup>78</sup> So schossen die Kosten für die problematischen Vergabeeinheiten der Technischen Gebäudeausrüstung und des Ausbaus des Fluggasterminals bis September 2012 von ursprünglich 288 Mio. € auf 595,8 Mio. € in die Höhe.<sup>79</sup> Diese werk- bzw. dienstvertraglichen Strukturen versuchte die FBB in den Folgejahren nach der gescheiterten Eröffnung in abschließende Ergänzungsvereinbarungen umzuwandeln. Dieses Vorhaben gestaltet sich für die FBB aus drei Gründen äußerst schwierig. Erstens für die Firmen waren die werk- bzw. dienstvertraglichen Strukturen eine bessere Einnahmequelle als abschließende Ergänzungsvereinbarungen. Zweitens konnte die FBB den ausführenden Firmen kein abschließendes Bausoll vorlegen, weshalb sich diese wiederum auf keine abschließenden Ergänzungsvereinbarungen mit fixierten Fertigstellungsterminen einließen. Drittens wollten die bauausführenden Firmen beim Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen nicht für Mängel in Haftung genommen werden, welche aus ihrer Sicht andere Firmen verursacht hatten. Letztendlich befand sich die FBB durch die von ihr selbst geschaffenen werkvertraglichen Strukturen mit AVL in einer schwachen Verhandlungsposition gegenüber den Firmen und war jederzeit von diesen erpressbar. Deshalb gelang es der FBB erst in den letzten ein bis zwei Jahren vor der Fertigstellung des Flughafens teilweise abschließende Ergänzungsvereinbarungen mit den Firmen zu treffen. Zu einem Zeitpunkt als klar war, dass die FBB ein einigermaßen abschließendes Bausoll vorlegen konnte. Der Versuch der FBB die Firmen zu einer höheren Terminalsicherheit ihrer Anlagen mit sogenannten Bonus/Malus-Regelungen zu motivieren, scheiterte. So versuchte beispielsweise die FBB mit den Firmen Bosch und Siemens einen schriftlich fixierten Fertigstellungstermin für ihre Anlagen mit Hilfe von Bonus/Malus-Regelungen zu vereinbaren. Zwar waren die Firmen bereit die Bonuszahlungen für das Fertigstellen ihre Anlagen vor dem vereinbarten Termin entgegenzunehmen, aber umgekehrt wollten sie bei der Nichteinhaltung von Terminen keine Strafen an die FBB zahlen. Dadurch waren die Bonus/Malus-Regelungen ein zahnlöser Tiger und der FBB blieb nichts anderes übrig, als mit der gegebenen Vertragsstruktur in die Verhandlung um Fertigstellungstermine mit den Firmen einzutreten und diesen zahlreiche Zugeständnisse zu machen. Selbst traditionsreiche deutsche Unternehmen wie etwa Bosch und Siemens nutzten die schwache Verhandlungsposition der FBB aus und erhöhten ihre Nachforderungen um ein Vielfaches. So hat etwa die Firma Siemens beim Bau des Flughafens

---

<sup>78</sup> Jutta Matuschek, *Delayed – Der große Flughafen-Bluff*, August 2016, S. 29.

<sup>79</sup> Ebd.

BER 20 Mal mehr kassiert, als ursprünglich mit der FBB vereinbart und konnte ihr Auftragsvolumen von 9,8 auf 190 Millionen Euro steigern. Damit gehörte „Siemens zu den Top-Verdienern auf der Milliarden-Baustelle.“<sup>80</sup>

### **Kabelgewerke und die Firma ROM**

Die Fertigstellung der Kabelgewerke im Fluggastterminal erwies sich bis zum Projektende als Dauerproblem und wurde seitens der FBB durch die fehlende Gesamtbestandsaufnahme jahrelange unterschätzt. Nach dem gescheiterten Eröffnungstermin vom 3. Juni 2012 sah sich FBB zwei Problemfeldern gegenüber. Zum einen hatte die FBB bei der Mängelbeseitigung in den „Kabelgewerken mit der Durchmischung von verlegten Kabeln sogenannte Mischbelegung“ sowie einer „Überbelastung der kabelführenden Pritschen in Folge von Überbelegungen“ zu kämpfen.<sup>81</sup> Diese Überbelegung und Durchmischung von Kabeln in Kabelkanälen war eine Folge der unkoordinierten Bauüberwachung in den letzten Wochen vor der beabsichtigten Inbetriebnahme im Juni 2012. In diesem Zeitraum wurden Kabel ohne eine konkrete Ausführungsplanung in den Kanälen verlegt bzw. überbelegt. Der ehemalige Technikchef der Flughafengesellschaft Amann 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, um das Ding zum Funktionieren zu bringen“.<sup>82</sup> Trotz der Komplexität durch die vielen Schnittstellen zu anderen Gewerken und einer teilweise unbekanntem Anzahl von Mängeln, wurde seitens der FBB am 4. Juni 2015 der Sanierungsabschluss der Hauptverkabelung vermeldet.<sup>83</sup> Der Geschäftsführer der verantwortlichen Firma ROM 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.“<sup>84</sup> Auch der ehemalige Geschäftsführer bestätigte, dass die Hauptverkabelung von der Firma ROM zum damaligen Zeitpunkt zu 99 Prozent fertig sei. „Allerdings beinhaltete die Hauptverkabelung auch die Sicherheitsstromversorgung und die Sicherheitsbeleuchtung, die bis in das Jahr 2019 nicht abgeschlossen war und als eines der

---

<sup>80</sup> Businessinsider (Inside BER: Siemens hat beim Flughafenprojekt 20 Mal soviel kassiert, wie ursprünglich vereinbart war) v. 13.07.2021

<sup>81</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Drs. 18/4010, S. 87.

<sup>82</sup> Ebd. S. 88.

<sup>83</sup> Pressemitteilung der FBB vom 04.06.2015: „Meilenstein erreicht Sanierung der Hauptverkabelung abgeschlossen“.

<sup>84</sup> Abgeordnetenhaus von Berlin, 18 WP, Drs. 18/4010, S. 89.



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 um eine Fehleinschätzung der Geschäftsführung handelte.“<sup>85</sup> Hinsichtlich der Kabelgewerke bestand ein fortwährender Sanierungsbedarf, der nicht nur die alten Kabelsysteme die vor der gescheiterten Eröffnung 2012 betraf, sondern auch solche, welche im Rahmen der Neuaufsetzung der Entrauchungsanlage verlegt wurden. Zwischen 2014 und 2016 mussten etwa 40 Kilometer Kabeltragsysteme im Fluggastterminal nachgerüstet werden. Die Nachrüstung der Kabeltrassen wies einen hohen Schnittstellenaufwand zu anderen Gewerken wie beispielsweise Türen, Entrauchungsklappen Brandmeldern etc. auf, weil Kabeltrassen nicht nur von der Firma ROM bzw. Imtech, sondern auch von anderen ausführenden Firmen wie etwa Bosch und Siemens mit Leitungen belegt wurden. Zusätzlich wurden die Arbeiten an den Kabelgewerken durch die Änderungen von europäischen Normen erschwert, weil diese immer wieder Nachrüstungen, Sonderzulassungen bis hin zu Zulassungen im Einzelfall bedurften.<sup>86</sup> Für die Arbeiten an den Kabelgewerken war maßgeblich die ausführende Firma ROM verantwortlich. Diese hatte die Arbeiten an den Kabelgewerken an der sogenannten Anlagengruppe 06 Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung der Firma Imtech nach deren Insolvenz im August 2015 übernommen.<sup>87</sup> Der Untersuchungsausschuss stellte im Rahmen seiner Beweiserhebung fest, dass die Firma ROM die Ausführungsleistungen an den Kabelgewerken nur mangelhaft umsetzte. Der Zeuge und ehemalige Technikleiter der FBB Jörg Marks wies in seiner Vernehmung darauf hin, dass „die Qualität der Ausführung nicht in Ordnung“ sei und die Leistungen nicht in der Weise ausgeführt wurden, wie sie die FBB beauftragte. In Folge dessen musste die FBB die Firma über Jahre hin nachbeauftragen. Ein Austausch der Firma ROM oder die Weiterführung der Leistungen durch Subunternehmer war aus Sicht des Technikleiters nicht möglich, weil die FBB „keinen Unternehmer finden [werde], der in die Gewährleistung [...] für dieses Gebäude reingehet. [...] Deswegen müssen die Kollegen von der FBB mit den Umständen umgehen und mit denen sauber durch Ziel laufen.“<sup>88</sup> Deshalb war die Firma „der entscheidende Faktor zum Thema Stromversorgung und Sicherheitsstromversorgung.“<sup>89</sup> Die mangelhaften Ausführungsleistungen der Firma ROM

---

<sup>85</sup> Ebd.

<sup>86</sup> Ebd. S. 90 ff.

<sup>87</sup> Ebd. S. 138 ff.

<sup>88</sup> Ebd. S. 96.

<sup>89</sup> Ebd.

„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 verfügen die Mitarbeiter der Firma über eine ‚unzureichende Kompetenz‘.“<sup>90</sup> Der Zeuge Steffen Göbel Leiter des Projektsteuerers bestätigte diesen Eindruck der unzureichenden Qualität der Ausführung und beschrieb die Firma ROM als unseriös, weil diese mit der FBB keine verbindlichen Zielterminpläne trifft und sich auf keine abschließende Ergänzungsvereinbarung einlässt. Stattdessen beharrte ROM auf ihre alte Vertragsstruktur der Anordnungen von Leistungen (AVL), weil die FBB aus ihrer Sicht kein abschließendes Bausoll definieren konnte und somit keine abschließende Gesamtheit von noch ausführenden Leistungen vorhanden war. Sie verwies hinsichtlich der unzureichenden Qualität der ausführenden Leistungen auf die Objektüberwachung. Laut der Aussage des Geschäftsführers der Firma ROM Jürgen Sautter erzeugte die Objektüberwachung die AVL und wäre für die Optimierung der AVL und damit die Qualität der ausführenden Leistungen verantwortlich.<sup>91</sup> Allerdings stellte diese Vertragskonstruktion eine auskömmliche Einnahmequelle für die Firma ROM dar, weil sie mit der FBB keine schriftlich fixierten Endtermine für Leistungen vereinbaren musste. Rückblickend erwies sich die damalige Entscheidung, die Leistungen der insolventen Imtech durch die Nachfolgefirma ROM zu übernehmen, als Fehler. Denn bereits vor der gescheiterten Inbetriebnahme des BER ist die Firma Imtech durch Schlechtleistung und Betrug auf der Baustelle immer wieder aufgefallen und war maßgeblich für den katastrophalen Zustand der Kabelgewerke verantwortlich. Aufgrund Ihrer Schlüsselstellung im Fluggastterminal scheute die FBB die Kündigung der Firma Imtech bzw. ihrer Nachfolgefirma ROM, da sie bei einer Kündigung mit einer anschließenden Neuausschreibung oder die Weiterführungen mit am Projekt gebundenen Firmen weitere Bau und Kostenverzögerungen rechnen musste. Die Weiterführung der ausstehenden Leistungen durch bereits am Projekt gebundene Firmen wie etwa Bosch, Siemens oder der Rahmenvertragspartner die Schulzendorfer Elektro kam für die FBB nicht in Frage, weil sie den Verlust von Fachwissen und Dokumentation befürchtete. Stattdessen führte die FBB die Leistungen mit der Nachfolgefirma der Imtech weiter und

---

<sup>90</sup> Ebd. S. 97.

<sup>91</sup> Ebd.

erkaufte sich den Know-how-Erhalt teuer. So gewährte die FBB der Firma zahlreiche Zugeständnisse in der 12. Ergänzungsvereinbarung.

„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.“

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. Sprich, die Firma ROM arbeitete mit dem ehemaligen Personal von Imtech die von dieser selbst verursachten Mängel auf und ließ sich dafür großzügig von der FBB entlohnen. Aufgrund der nachteiligen Vertragsschließung für die FBB, machte sich diese von der Firma ROM abhängig und erpressbar. Mit der Firma ROM konnte die FBB erst in den letzten Monaten vor der Eröffnung eine abschließende Ergänzungsvereinbarung treffen und somit auch einen schriftlichen Fertigstellungstermin fixieren, wodurch es der Firma lange Zeit möglich war die Arbeiten zu verschleppen, um noch mehr Geld aus der FBB zu holen.

## **Sprinkleranlage**

Ein weiteres kritisches Gewerk, welches die FBB bis Mitte 2019 Kopfschmerzen bereitete, war die Fertigstellung der Sprinkleranlage. Diese ist ein Bestandteil des Brandschutzkomplexes und „dient der Verhinderung einer Ausweitung des Brandherdes.“<sup>92</sup> Nach der gescheiterten Inbetriebnahme ist sie wie andere Bestandteile der Brandschutzanlage neu konzeptioniert und nachgerüstet worden. In den Jahren 2015 bis 2017 hat die Anzahl der benötigten Sprinklerköpfe um 81 Prozent auf insgesamt 75.000 zugenommen.<sup>93</sup> Die Gründe für dieses Anwachsen führte der Zeuge Töpel von der Objektüberwachung auf die „Vielzahl von nachzurüstenden Sprinklern“ hauptsächlich durch

---

<sup>92</sup> Ebd. S. 83.

<sup>93</sup> Ebd. S. 116.

„Sprühbehinderungen zurück, die durch die zusätzlichen Elektrotrassen und Elektroeinbauten entstanden seien und die die ursprünglichen Sprinkler in ihrer Abdeckung behindert hätten. Zeitgleich hab sich durch die zusätzlichen Kabeltrassen und Kabelbelegungen die Brandlast erhöht, so dass in mindestens der Hälfte aller Anlagenteile ein zusätzlicher Sprinklerschutz habe angebracht werden müssen.“<sup>94</sup>

Die ausführende Firma Caverion, die damals zusammen mit der Imtech in der Arbeitsgemeinschaft ImCa für die Erstellung verantwortlich war und nach der Insolvenz der Firma Imtech im Jahr 2015 die Arbeiten sämtlicher Gewerke der Arbeitsgemeinschaft weiterführte,

„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. Pläne und auch hydraulischen Berechnungen lagen nach Aussagen des Zeugens Bräuer von der Firma Caverion zwar vor, seien jedoch fehlerhaft gewesen.“<sup>95</sup>

Im Zuge der Neuberechnungen der 132 Löschbereiche durch die FBB mussten neben den Sprinklerköpfen auch 1000 Meter Leitungen ausgetauscht werden, weil diese durch die Vergrößerung der Anlage zu gering dimensioniert waren. Im Rahmen seiner Beweiserhebung fand der Ausschuss heraus, dass für die Verschleppung der Berechnungen anders als Caverion behauptete, nicht die FBB verantwortlich war, sondern Caverion selbst. Nach dem Anfang 2017 Caverion die versprochenen hydraulischen Neuberechnungen nach mehrfachem Aufschub nicht geliefert hatte, hat die FBB in Eigenregie mit Hilfe von Ingenieurbüros „quasi selbstständig“ eigene Berechnungen erarbeitet.<sup>96</sup>

„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. Weitere Anordnungen zur Fortschreibung der Werk- und Montageplanung sowie 3D-Modelle und der hydraulischen Berechnung seien mit Nachträgen 2120 vom 31. Dezember 2014 und 2309

---

<sup>94</sup> Ebd. S. 83.

<sup>95</sup> Ebd. S. 83 f.

<sup>96</sup> Ebd. S. 85.

vom 31. Dezember 2015 gefolgt. 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 Kündigungsandrohung offenbar nicht neu berechnet und nicht angepasst.“<sup>97</sup>

Diese hydraulischen Berechnungen waren essentiell für die Ermittlung des restlichen Bausolls im Fluggastterminal. Durch die Nichtnachführung der hydraulischen Berechnungen durch die Firma Caverion hat sich die anvisierte vollständige und mängelfreie Fertigstellung der Sprinkleranlage im Hauptterminal vom 31. August 2018 auf Juli 2019 verschoben. Trotz der offensichtlichen Schlecht- bzw. Nichtleistung der Firma Caverion hielt die FBB an der Firma fest. Ähnlich wie bei der Firma ROM argumentierte die FBB beim Verbleib von Caverion mit dem Zeit- und Know-how-Verlust, wenn man diese kündigt und durch eine andere Firma ersetzen würde. Deshalb blieb der FBB nichts anderes übrig als mit Caverion das Projekt zu Ende zu führen.

Empfehlungen der Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus

Als Ergebnis der Arbeit des Untersuchungsausschusses halten wir folgende Schlussfolgerungen fest:

### **1. Weiterentwicklung der Flughafengesellschaft**

Die Flughafengesellschaft befindet sich aufgrund der zahlreichen baubedingten Verschiebungen der Eröffnungstermine des Flughafens BER sowie der anhaltenden Corona-Pandemie in der einer angespannten finanziellen Situation, die sich seit der gescheiterten Inbetriebnahme sukzessive verschlechtert hat. Einer der Haupttreiber dieser Tendenz war die einseitige marktwirtschaftliche Ausrichtung der Flughafengesellschaft auf zukünftige Passagierprognosen und die damit zu erwartenden Erlöseinnahmen, um die immer weiter ausufernden Schulden aus dem

---

<sup>97</sup> Ebd. S. 85.

Bau und die damit verbundenen Mindereinnahmen aus der Nichteröffnung des BER zu kompensieren. Dieses „Hinterherlaufen“ der stetig steigenden Passagierprognosen veranlasste die FBB dazu, während der Sanierung des Terminals immer wieder Um- und Ausbaumaßnahmen an diesem vorzunehmen, trotz der damit verbundenen erheblichen Terminrisiken und der unklaren Planungsgrundlage.

Vor dem Hintergrund des Aufbaus eines krisenfesten öffentlichen Unternehmens zur Sicherstellung von Mobilität und dem Erhalt von bestehenden bzw. zukünftigen Arbeitsplätzen ist es notwendig, die Flughafengesellschaft weiterzuentwickeln und breiter aufzustellen, um das Hinterherbauen von Kapazitäten aus rein marktwirtschaftlichen Erwägungen einzudämmen. Unerlässlich für dieses Vorhaben ist es, die Flughafengesellschaft von ihrer erdrückenden Schuldenlast zu befreien und soweit mit Kapital auszustatten, dass diese finanziell auf eigenen Beinen stehen kann, ohne weitere Zuschüsse durch das Land Berlin erhalten zu müssen. Deshalb ist es notwendig, dass das Land Berlin und die Gesellschafter Brandenburg sowie der Bund die Flughafengesellschaft teilschulden, damit diese schnellstmöglich die Kapitalmarktfähigkeit erlangt. Diese Teilschuldung sollte der Gesellschafter Berlin mit einer Neuausrichtung der Flughafengesellschaft verbinden, die auf den reinen Betrieb des Flughafens BER ausgerichtet wird.

## **2. Errichtung einer unabhängigen Projektgesellschaft für den Ausbau des Flughafens BER**

Die Flughafenbahngesellschaft sollte aufgrund der massiven Kosten- und Terminüberschreitungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Flughafens BER durch politische, wirtschaftliche, aber auch organisatorische Fehlentscheidungen in der Vergangenheit auf Ihre Kernkompetenz ausgerichtet werden - den Betrieb 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. Zukünftige Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen BER sollten daher durch eine von der FBB

unabhängige Projektgesellschaft erfolgen. 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 (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) abbilden können. Als Folge der unzureichenden Entwurfs- und Bedarfsplanung der FBB bei der Errichtung des Terminal 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.

### **3. Weiterer Ausbau des Flughafens BER**

Absehbar hat der BER mit seinen drei Terminals eine Kapazität von 45 Mio. Passagieren pro Jahr (T1 27 Mio., T2 6 Mio., T5 12 Mio.) bei einer Auslastung vor der Corona-Pandemie (2019) von etwa 37 Mio. Passagieren pro Jahr. Die finanziell angespannte Situation der Flughafengesellschaft macht allerdings eine Neubewertung der bisherigen Ausbaupläne notwendig. Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht valide eingeschätzt werden kann, wie sich der Flugverkehr nach der Corona-Pandemie entwickeln wird, ist der Ausbau des BER nur schrittweise bzw. kleinteiliger und tatsächlich bedarfsorientiert zu organisieren. Es ist zu prüfen, ob das Terminal T5 (Schönefeld-Alt) erhalten bleiben könnte, statt ein neues Terminal (T3) zu bauen. Eine logische Konsequenz wäre damit die dauerhafte Nutzung des jetzigen Interimsterminals für den Regierungsflugbetrieb.

### **4. Errichtung einer eigenständigen Immobilienentwicklung am Flughafen BER**

Als weiterer Schritt zur Ausrichtung der Flughafengesellschaft auf den reinen Betrieb des Flughafens BER befürworten wir den Aufbau einer eigenständigen Immobilienentwicklung zur Verwertung und Entwicklung der Liegenschaften der FBB. Seit der Auflösung des Real-Estate-Bereichs durch den damaligen Geschäftsführer, wird der Bereich Immobilienstrategie und -vermarktung momentan durch die Unternehmensentwicklung der FBB unter der Leitung von Herrn Hansel geführt. Der

Untersuchungsausschuss stellte in seiner Beweisaufnahme fest, dass die Konzepte sowie das Geschäftsmodell für die Immobilienentwicklung des Flughafens BER nur unzureichend sind. Vor diesem Hintergrund und im Zusammenhang mit der Fokussierung der FBB GmbH auf den reinen Betrieb des Flughafens, der Größenordnung des Investitions- und Umsatzvolumens sowie des nicht unerheblichen Risikopotentials bei der Verwertung der Liegenschaften der FBB GmbH, wird empfohlen, den Bereich der Immobilienentwicklung aus der Unternehmensentwicklung der FBB herauszulösen. Dieser Bereich sollte zukünftig entweder von einem externen Dienstleister bspw. durch die BIM oder BiMA oder von einer Tochtergesellschaft der FBB übernommen werden.

## **5. 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. Ein Grund für diese Entwicklung war die damalige Entscheidung, das flughafeneigene Tochterunternehmen Globeground für die Bodenabfertigung an das private Unternehmen WISAG im Jahr 2008 zu verkaufen. Die Folgen des Verkaufs waren sinkende Löhne für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und insbesondere schlechtere Arbeitsbedingungen aufgrund der stetig steigenden Passagierzahlen und zunehmenden Taktverdichtung. Aufgrund der exponierten Stellung der Bodenverkehrsdienste als Schlüsseldienstleistung im Abfertigungsprozess des Flughafens BER, ist es unabdingbar, dass die Arbeits- und Rahmenbedingungen im Sinne eines stabilen Flugverkehrs für die Beschäftigten verbessert werden. Deshalb hatte das Abgeordnetenhaus am 19. November 2020 den Beschluss gefasst, dass der Senat bei künftigen Lizenzvergaben für Bodenverkehrsdienstleistungen umfangreiche und detaillierte Arbeitsschutz- und Qualifikationsvorgaben macht und diese in das Pflichtenheft aufgenommen werden. Soweit möglich sollen auch einheitliche tarifvertragliche Mindestvorgaben gemacht bzw. darüberhinausgehende Zusagen in



der Bewertung der Angebote positiv berücksichtigt werden. Darüber hinaus wurde der Senat bei der letzten Lizenzvergabe im Jahr 2020 aufgefordert, dass die Flugzeugabfertigung wieder durch ein Unternehmen der FBB erbracht wird. Die FBB solle daher ein entsprechendes Bodenabfertigungsunternehmen erwerben oder gründen. Das Abgeordnetenhaus muss sicherstellen, dass dieser Beschluss spätestens vor der nächsten Lizenzvergabe im Jahr 2022 vollständig durch den Senat bzw. die FBB umgesetzt wird.

## **6. Keine (Teil-) Privatisierung der Flughafengesellschaft**

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. Aufgrund der schlechten Erfahrungen mit Privatisierungen von öffentlichen Unternehmen in Berlin und deren sozialen Folgen sowie mit den damit verbundenen Einschränkungen hinsichtlich der staatlichen Kontrolle und dem Einfluss auf systemrelevante Infrastruktur, sollte die Flughafengesellschaft zu 100% in öffentlicher Hand verbleiben. Das schließt insbesondere auch die private Finanzierung, Errichtung und/oder Nutzung von Erweiterungskapazitäten wie Terminals etc. ein.

## **7. Neue/r Geschäftsführer/in für den Betrieb des Flughafens BER**

Durch den erfolgreichen Abschluss des Projekts BER und der Fokussierung der Gesellschaft auf den Betrieb des Flughafens soll die Flughafengesellschaft zukünftig nur noch durch eine Geschäftsführerin oder einen Geschäftsführer vertreten werden. Aufgrund der Fertigstellung des Flughafens BER ist ein Großteil des Koordinierungsaufwandes und ein erhebliches finanzielles Risiko aus dem Baubereich der FBB weggefallen, weshalb sich eine dreiköpfige Geschäftsführung und die damit verbundenen Risikoaufschläge aus Sicht der Linksfraktion nicht mehr rechtfertigen lassen.

## **8. Stärkung der Gesellschafterposition des Landes Berlin und der parlamentarischen 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 ist die Implementierung eines weiteren Instruments zur Schaffung größerer Transparenz in der Ausübung parlamentarischer Kontrolle gegenüber der Flughafengesellschaft ins Spiel gebracht worden. 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. Dennoch wurde die Kontrollintensität in der 18. Wahlperiode durch das Parlament und seine Gremien erhöht bzw. gebündelt. Hier ist insbesondere der Beteiligungsausschuss des Abgeordnetenhauses zu nennen, welcher sich in regelmäßigen Anhörungen von der Geschäftsführung der FBB und 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. Um die Kontrollintensität des Abgeordnetenhauses gegenüber der FBB GmbH weiter zu stärken, empfehlen wir die Einführung eines externen Controllings im Auftrag des Gesellschafters, welches Investitionen, Immobilienvermarktung und Ausbauvorhaben am Flughafen BER ab einer bestimmten Größe analysiert. Der Gesellschafter muss in regelmäßigen Abständen dem Abgeordnetenhaus über die Ergebnisse berichten und einen Controllingbericht vorlegen.