

Auf Nachfrage teilte die Geschäftsführung in der Sitzung des Aufsichtsrats am 09.12.2011 mit, dass der Inbetriebnahmetermin 03.06.2012 „weiterhin realistisch“ sei. Zu diesem Zeitpunkt würden die inbetriebnahmerelevanten Einrichtungen fertig gestellt sein. Außerhalb dieses Bereichs würden die Arbeiten fortgesetzt, was bei Vorhaben dieser Größenordnung eine gängige Vorgehensweise sei. In der gleichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der von der Geschäftsführung beantragten „Prognoseerhöhung“ um 44,2 Mio. Euro und der Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu.³⁹⁴ Der Bedarf hierfür ergab sich im Wesentlichen aus Umstellungen des Bauablaufs und Leistungsänderungen zur Sicherung des Inbetriebnahmetermins.³⁹⁵

Die nächste Aufsichtsratssitzung wurde auf den 20.04.2012 terminiert.³⁹⁶

3.3.1.5 Wertung: Fortgesetzte Nichterfüllung wesentlicher Terminbedingungen, Erhöhung der Verzüge und Auftreten zusätzlicher Probleme

Wesentliche Bedingungen für eine Inbetriebnahme am 03.06.2012 waren u. a. die Ertüchtigung der Ausführungsplanung (bis Ende August 2010), der Abschluss von Terminsicherungsvereinbarungen (bis Ende August 2010), und das Ausbleiben neuer Probleme. Noch im September und Dezember 2011 war von Planungsdifferenzen bzw. -defiziten die Rede (vgl. III. C. 3.3.1.1 und 3.3.1.4). Des Weiteren mussten immer neue Terminsicherungsvereinbarungen geschlossen werden (vgl. III. C. 3.3.1.1 und 3.3.1.3), was sich bereits in früheren Projektphasen als problematisch erwiesen hatte (vgl. III. C. 3.2.2.2 und 3.2.2.5.1).

Äußerst bedenklich musste stimmen, dass die Verzüge, welche im 2. Quartal 2011 aufgeholt sein sollten (vgl. III. C. 3.2.2.3), sich im 3. Quartal 2011 sogar noch erhöhten. Der Zeithorizont für ihre Aufholung lag nunmehr erst auf dem Beginn des Integrationsprobebetriebs im Februar 2012 (vgl. III. C. 3.3.1.1), d. h. nur wenige Monate vor der geplanten Inbetriebnahme – ohne dass die Geschäftsführung noch im Dezember 2011 eine Aussage dazu traf, wann die Gebäudefunktionssteuerung zur Verfügung stehen und die Erprobung komplexer Boardingprozesse möglich sein würde (vgl. III. C. 3.3.1.4).

Ab Herbst 2011 traten zu den bereits vorhandenen – die Inbetriebnahme am 03.06.2012 ohnehin gefährdenden – Problemen gravierende neue Komplikationen

³⁹⁴ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 09.12.2011, S. 8.

³⁹⁵ Vgl. Vorlage der Geschäftsführung zu TOP 4.4 der Aufsichtsratssitzung am 09.12.2011.

³⁹⁶ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 09.12.2011, S. 12.

hinzu (Nachrüstungsbedarf bei Kabeltrassen, nicht genehmigte Brandschutzklappen und Entrauchungskanäle, ungeklärte Schallschutz- und Brandabwehrfragen; vgl. III. C. 3.3.1.1 ff.), wodurch sich die Situation noch weiter verschärfte. Hinsichtlich der Genehmigungsproblematik der Brandschutzklappen stellt sich im Übrigen die Frage nach einem Zusammenhang mit der von der FBB Mitte 2010 benannten Bedingung für den neuen Inbetriebnahmetermin (03.06.2012): „Verlagerung juristischer Sachthemen auf [das] Ende der Bauzeit, z. B. Ersatzvornahmen ohne abschließende Rechtssicherheit“ (vgl. III C. 3.2.1 und 3.2.2.5.2). Hinzu kam, dass die Ursachen der Probleme beim passiven Schallschutz und beim Bahnanlagenbrandschutz zum Teil weit in der Vergangenheit lagen und deutlich früher hätten aufgegriffen werden müssen (vgl. hierzu im Detail III. E. 3.3.1 und 3.3.2).

In Anbetracht dieser negativen Entwicklungen musste die Erreichbarkeit einer Inbetriebnahme zum 03.06.2012 nunmehr in hohem Maße bezweifelt werden.

3.3.2 Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats und Wertung

3.3.2.1 Unangemessen lange Sitzungslücken

Trotz des seit Mitte 2011 zunehmend planwidrigen Projektverlaufs mit seinen wachsenden Problemlagen verstrichen seit der letzten Sitzung des Aufsichtsrats am 24.06.2011 vier Monate, ehe der Finanz- und Prüfungsausschuss am 20.10.2011 und der Aufsichtsrat am 21.10.2011 wieder zusammentraten (vgl. auch die Grafik unter III. A. 1.2.4).

Nach jeweils einer weiteren Sitzung Anfang Dezember 2011 ergab sich durch die dortige Terminierung des folgenden Sitzungsturnus' auf den 18.04.2012 (Finanz- und Prüfungsausschuss) und 20.04.2012 (Aufsichtsrat) – mithin nur wenige Wochen vor dem zunehmend in Frage stehenden Eröffnungstermin 03.06.2012 – eine planmäßige Sitzungslücke von vier Monaten, welche der Vielzahl und Schwere der bestehenden Probleme nicht angemessen war.

Die für den 19.10.2011 vorgesehene Sitzung des in dieser Projektphase besonders geforderten Projektausschusses fiel wegen Schwierigkeiten bei der Koordination der Termine der Ausschussmitglieder sogar ganz aus.³⁹⁷ Dieser trat nach dem 16.06.2011 das erste Mal wieder am 16.04.2012 zusammen und hielt damit über

³⁹⁷ Vgl. die Tagesordnung zu dieser Sitzung, das Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 16.04.2012, S. 2 und das spätere Gutachten einer Rechtsanwaltsgesellschaft vom 09.09.2013 zur Haftung der Aufsichtsratsmitglieder, Rn. 117 f. (a.a.O. unter III. F. 3.3.2). Vgl. auch III. A. 1.2.4.

einen 10-monatigen Zeitraum, in dem sich die Problemlagen stetig zuspitzten, keine Sitzungen ab.

Diese langen Sitzungslücken waren aus Sicht des LRH unvereinbar mit der Empfehlung in Abschn. VI. Ziff. 5.1.7 CGK (vgl. III. A. 1.2.4), denn das Wohl der Gesellschaft, welches durch die Entwicklung des Bauvorhabens BER in dieser Phase mehr denn je gefährdet war, hätte eine Erhöhung der Sitzungsfrequenz erfordert.

3.3.2.2 Keine ausreichende Überwachung der Inbetriebnahmerisiken

Trotz Zuspitzung der Probleme bei näher rückendem Eröffnungstermin nahmen der Aufsichtsrat und der Finanz- und Prüfungsausschuss die FBB-Berichte zum Baustatus in ihren Sitzungen nach der Protokollage im Wesentlichen nur zur Kenntnis.³⁹⁸ Die Geschäftsführung teilte dem Aufsichtsrat am 09.12.2011 zwar auf Nachfrage mit, dass eine Inbetriebnahme am 03.06.2012 weiterhin realistisch sei. Mit dieser Aussage begnügte sich der Aufsichtsrat jedoch, anstatt sie – in Anbetracht der schwerwiegenden Probleme und fortbestehenden Verzögerungen – intensiv zu hinterfragen. Insbesondere wäre es in dieser Phase auch geboten gewesen, Vertreter der bauausführenden Firmen zum Projektstand sowie zur Schwere und Lösbarkeit der bestehenden Probleme zu befragen, bevor Mittel in hoher zweistelliger Millionenhöhe zur Terminsicherung freigegeben werden (vgl. III. C. 3.3.1.2 und 3.3.1.4).

In Bezug auf die o. g. Probleme fiel – über die Nachfrage zur Erreichbarkeit des Inbetriebnahmetermins hinaus – in der Aufsichtsratssitzung am 09.12.2011 lediglich Kritik an der späten Erkenntnis der FBB hinsichtlich der fehlenden behördlichen Zulassung der bereits verbauten Brandschutzklappen und Entrauchungskanäle. Sofern vermutet werden könnte, dass zahlreiche Nachfragen gestellt und lediglich nicht protokolliert worden seien, verweist der LRH beispielhaft auf das Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 01.12.2011, in welchem zu TOP 5.4 (Controllingbericht, Sachstand TGA u. a.) als einzige Nachfrage aus dem Aufsichtsrat die Frage zur Tariftreue des Kantinenbetreibers dokumentiert ist.³⁹⁹

³⁹⁸ Vgl. Protokolle zu den Sitzungen des Aufsichtsrats am 21.10.2011 und 09.12.2011 und des Finanz- und Prüfungsausschusses am 20.10.2011 und 01.12.2011.

³⁹⁹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 01.12.2011, S. 12.

3.3.3 Handeln des MdF und Wertung: Fehlende Reaktion des MdF auf die zunehmend problematische Entwicklung des Bauvorhabens und auf die unzureichende Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats

Obwohl die Geschäftsführung auch in dieser Projektphase die Beherrschbarkeit der Probleme und die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 zusicherte, hätten die zahlreichen, gravierenden und zum Teil seit langem ungelösten Probleme das BetRef. einmal mehr dazu bewegen müssen, diese Zusicherungen detailliert und nachdrücklich zu hinterfragen.

Gleichwohl gab das BetRef. in seinem Vermerk vom 14.10.2011 zum Baustand⁴⁰⁰ wie zuvor ohne weitere Bewertung und in äußerst reduziertem Umfang lediglich Darstellungen der FBB im Controllingbericht und in den Sitzungsvorlagen wieder, wonach weiterhin Verzögerungen im Fluggastterminal bestünden, die FBB Gegensteuerungsmaßnahmen ergreife, welche erst zum Integrationsprobetrieb vollständig kompensierbar seien, und wonach die Inbetriebnahme als gesichert gelte.⁴⁰¹

Auch in seinem Vermerk vom 24.11.2011 gab es die Darstellung der FBB, wonach die Inbetriebnahme am 03.06.2012 als gesichert gilt, unkommentiert wieder. Skepsis in Bezug auf den mit den grünen Ampeln in den Controllingberichten für den Bereich Planung & Bau zum Ausdruck gebrachten Status äußerte das BetRef. nicht, obwohl nun mehr denn je offensichtlich war, dass dieser Bereich eben nicht „terminlich im Plan“⁴⁰² lag. Zumindest vermerkte das BetRef. in Bezug auf die von der Geschäftsführung beantragte Prognoseerhöhung um 44,2 Mio. Euro (vgl. III. C. 3.3.1.4) kritisch, dass in drei aufeinanderfolgenden Aufsichtsratssitzungen seit Juni 2011 sukzessive Prognoseerhöhungen von insgesamt nunmehr 168,5 Mio. Euro erfolgt seien und die Geschäftsführung erneut aufgefordert werden sollte, alle Maßnahmen zu überprüfen und dem Aufsichtsrat einen Gesamtüberblick über die Prognoseerhöhung vorzulegen.⁴⁰³

Die dem LRH vorgelegten Unterlagen enthielten keinen Hinweis darauf, dass das BetRef. zu der in III. C. 3.3.1.5 zusammengefassten Problemlage Erkundigungen

⁴⁰⁰ Zur Thematik des Brandschutzes in den Flughafenbahnanlagen äußert sich das BetRef. in diesem Vermerk (dort zu TOP 5.4.5) hingegen differenzierter. Zur Reaktion des BetRef. auf die Schallschutzproblematik wird auf III. B. 2.2 verwiesen.

⁴⁰¹ Vgl. Vermerk des BetRef. vom 14.10.2011 über die Auswertung der Unterlagen für die Sitzung des Aufsichtsrats am 21.10.2011 (zu TOP 5.4.1), gerichtet an den Finanzminister über die Staatssekretärin.

⁴⁰² Vgl. z. B. die Legende zum Controllingbericht 04/11 vom 11.11.2011 auf S. 74.

⁴⁰³ Vgl. Vermerk des BetRef. vom 24.11.2011 über die Auswertung der Unterlagen für die Sitzung des Aufsichtsrats am 09.12.2011 (zu TOP 4.4 und 5.4.1).

unmittelbar bei der FBB eingeholt oder sich diesbezüglich mit Vertretern der anderen Gesellschafter abgestimmt hätte.

Während der Finanzminister als Aufsichtsratsmitglied dazu verpflichtet war, sich – unabhängig von Vermerken des BetRef. – selbst ein umfassendes Bild über die Entwicklung des Bauvorhabens zu machen, durfte die Staatssekretärin als Gesellschaftervertreterin grundsätzlich darauf vertrauen, vom BetRef. korrekt und umfassend über die Problemlagen und über die zu geringe Sitzungshäufigkeit der Aufsichtsgremien (insbesondere des Projektausschusses) unterrichtet zu werden (vgl. auch III. C. 3.2.4.1). Die o. g. Vermerke des BetRef. sind dem nicht gerecht geworden. Auch aus den übrigen Akten, die es dem LRH vorlegte, ist nicht erkennbar, dass die Staatssekretärin insoweit ausreichend vom BetRef. informiert worden wäre.

Gleichwohl entlastet dies die Staatssekretärin – ungeachtet ihrer ohnehin bestehenden Verantwortung als Gesellschaftervertreterin – insoweit nicht, als sie auch in dieser Phase, relativ kurz vor der geplanten Flughafeneröffnung, darauf verzichtete, selbst an den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Finanz- und Prüfungsausschusses teilzunehmen. Anstatt sich dort persönlich ein Bild über das Projektgeschehen zu machen, wurde das Land Brandenburg als Gesellschafter in diesen Sitzungen wiederum durch einen Bediensteten des BetRef. vertreten.⁴⁰⁴ Die Staatssekretärin muss es sich somit zurechnen lassen, dass dieser Referatsbedienstete, der zahlreichen Aufsichtsratsmitgliedern im Dienstrang deutlich untergeordnet war, trotz der Zuspitzung der Problemlage sein Rede- und Fragerecht ausweislich der Sitzungsprotokolle nicht ausübte und den Aufsichtsrat (insbesondere den Vorsitzenden des Projektausschusses) nicht zu verstärkter Überwachung anhielt. Die Teilnahme an den Sitzungen hätte der Staatssekretärin darüber hinaus Rückschlüsse auf die Qualität der Zuarbeiten bzw. Unterstützungsleistungen des BetRef. erlaubt. In Anbetracht der vom BetRef. erwähnten Verzögerungen und Gegensteuerungsmaßnahmen hatte sie vor dem Hintergrund einer bereits einmal erfolgten Inbetriebnahmeverschiebung Veranlassung, die ihr zur Verfügung gestellten Informationen mit erhöhter Sorgfalt auf Plausibilität zu prüfen.

Der LRH bezweifelt, dass ein in der FBB mit privaten Mitteln investierter und alle Chancen und Risiken persönlich tragender Anteilseigner ähnlich lange und unkritisch wie das MdF verharret hätte.

⁴⁰⁴ Vgl. Protokolle zu den Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses am 20.10 und 01.12.2011 und des Aufsichtsrats am 21.10. und 09.12.2011, jeweils S. 1.

3.4 Verdichtung der Hinweise auf eine Inbetriebnahmegefährdung Anfang 2012

3.4.1 Projektverlauf im Zeitraum Januar bis Anfang Mai 2012

Im Zeitraum nach der letzten Sitzung des Aufsichtsrats am 09.12.2011 bis Mitte April 2012 hielten der Aufsichtsrat, sein Finanz- und Prüfungsausschuss und sein Projektausschuss keine Sitzungen ab (vgl. III. C. 3.3.2.1 und III. A. 1.2.4). In diesem Zeitraum nahm das Projekt – ausweislich der Unterlagen und Informationen, die dem MdF (BetRef.) seinerzeit zugänglich gemacht wurden bzw. nach Einschätzung des LRH ohne weiteres zugänglich gewesen wären – folgenden Verlauf:

3.4.1.1 Entwicklung des Interimskonzepts („Mensch-Maschine-Lösung“) für den Brandschutz im Fluggastterminal

Spätestens im Januar 2012 wurde deutlich, dass die im Brandschutzkonzept geforderte vollautomatische Verknüpfung zwischen Brandmeldeanlage und Entrauchung im Fluggastterminal bis zum 03.06.2012 nicht möglich sein wird. Die FBB entwickelte zusammen mit der pg daher ein Interimskonzept, welches den vorübergehenden Einsatz einer Handbedienebene (teilautomatisierte „Mensch-Maschine-Lösung“) vorsah. Um die Genehmigung dieses Konzepts als zwingende Voraussetzung für die Betriebsaufnahme zum 03.06.2012 zu erlangen, fanden umfangreiche Abstimmungen mit dem übergeordneten Sachverständigen⁴⁰⁵ und mit dem Bauordnungsamt statt.⁴⁰⁶

3.4.1.2 Bedingungen zu Beginn des Integrationsprobetriebs

Aufgrund fehlender baulicher Fertigstellung startete der Integrationsprobetrieb am 07.02.2012 nur mit Einschränkungen bzw. für diverse Systeme und Funktionalitäten noch gar nicht.⁴⁰⁷

Gemäß einem Zwischenbericht der Bürgencontroller vom 23.02.2012 stand die Gebäudedefunktionssteuerung nach wie vor nicht zur Verfügung, so dass noch keine

⁴⁰⁵ Dieser prüft auf der Grundlage der Baugenehmigung, des Brandschutzkonzepts und der Abnahmeprotokolle der Sachverständigen der bauausführenden Firmen das Zusammenwirken der Anlagen. Vgl. die von der FBB und dem Projektsteuerer erstellte Analyse „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER – Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin“, Stand 15.05.2012, S. 5.

⁴⁰⁶ Vgl. Controllingbericht 01/12 vom 20.03.2012, S. 4, 12 f. und 46 f. und von der FBB und dem Projektsteuerer erstellte Analyse, Stand 15.05.2012, a.a.O., S. 7, 16 und 19.

⁴⁰⁷ Vgl. Controllingbericht 01/12 vom 20.03.2012, S. 4, 35 und 37.

komplexen Boardingprozesse geprobt werden konnten. Es gebe laut FBB zwar Hinweise darauf, dass der geplante Ablauf des Probetriebs und die Erreichung der Betriebsphase zum 03.06.2012 gefährdet sein könnten, diese Störungen seien jedoch aus Sicht der FBB durch Gegenmaßnahmen behebbar. Mithin gehe diese weiter von einer termingerechten Inbetriebnahme aus.⁴⁰⁸

3.4.1.3 Einrichtung der „Task Force Brandschutz“

Am 29.02.2012 trat die Task Force Brandschutz erstmals zusammen. Hierbei handelte es sich um eine von der Staatskanzlei (Einheit FK 1, vgl. III. A. 1.2.5.3) gegründete Arbeitsgruppe, die bis zum 21.05.2012 insgesamt sechsmal tagte. Regelmäßige Teilnehmer waren der technische Geschäftsführer und mehrere (Teil-) Projektleiter der FBB sowie Vertreter des Generalplaners, des für das Brandschutzkonzept zuständigen Unternehmens, des Bauordnungsamts und des Landkreises Dahme-Spreewald, der Staatskanzlei Brandenburg (FK 1) und ab dem 04.04.2012 auch des MWE (vgl. III. A. 1.2.5.3). Anlass für die Unterredungen war, dass der verbleibende Zeitrahmen bis zur Betriebsaufnahme des BER am 03.06.2012 vor dem Hintergrund des Fertigstellungsgrades und der noch offenen technischen Inbetrieb- und Abnahmen als kritisch angesehen wurde.⁴⁰⁹ Ob das MdF von der Staatskanzlei oder vom MWE über die Besprechungsergebnisse der Task Force Brandschutz informiert wurde oder ob es von sich aus an die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe zwecks Informationsgewinnung herantrat, hat das BetRef. nicht dokumentiert. Allerdings waren Mitglieder der Task Force Brandschutz (Bedienstete des MWE und der Staatskanzlei) zusammen mit Mitarbeitern des BetRef. in der IMAG tätig, welche u. a. im Januar, Februar, März und April 2012 zusammentrat und in der auch Genehmigungsfragen und bauliche Aspekte besprochen wurden.⁴¹⁰ Die Staatskanzlei gab im Gespräch mit dem LRH an, sie habe die Besprechungsprotokolle dem MdF nicht übersandt, jedoch habe es einen informellen Informationsaustausch gegeben.⁴¹¹

⁴⁰⁸ Vgl. Zwischenbericht der Bürgencontroller „Aktueller Sachstand und vorläufige Wirtschaftsplanung 2013“ vom 23.02.2012, S 7 und 10.

⁴⁰⁹ Vgl. Vermerk der Staatskanzlei vom 17.04.2012 zur Vorbereitung des Ministerpräsidenten auf die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012; Protokolle der FBB zu den Sitzungen am 29.02., 16.03., 04.04., 19.04., 03.05. und 21.05.2012; alle in der Staatskanzlei eingesehen.

⁴¹⁰ Vgl. III. A. 2.2.4.2.3 und die Protokolle der Staatskanzlei zu den IMAG-Sitzungen am 31.01., 28.02., 20.03. und 17.04.2012.

⁴¹¹ Mündliche Auskunft der Staatskanzlei gegenüber dem LRH am 10.09.2013.

3.4.1.4 Weiterer Projektverlauf ab Ende Februar 2012

Laut Besprechungsprotokoll der FBB zur Sitzung der Task Force Brandschutz am 29.02.2012 stellte das Bauordnungsamt zu den Ausführungen der FBB klar, dass die Zustimmung zum Interimskonzept bzw. zur von der FBB angestrebten vorgezogenen Nutzung der fertiggestellten Anlagen des Fluggastterminals gem. § 76 Abs. 3 BbgBO⁴¹² eine Kann-Entscheidung sei. Die FBB allein trage das Genehmigungsrisiko. Überdies verwies die Behörde auf noch abzuarbeitende Mängel, die im Rahmen der Begehungen festgestellt wurden, und auf noch ausstehende Zustimmungen im Einzelfall als zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Abnahme.⁴¹³

Im Nachgang zu dieser Besprechung kritisierte das Bauordnungsamt das von der FBB erstellte Sitzungsprotokoll als „geschönte Umschreibung der Tatsachen“. Es schätzte die Inbetriebnahme von Teilen des Fluggastterminals „nach wie vor als äußerst kritisch und risikoreich“ ein und forderte, dass die Brisanz des Themas im Protokoll deutlich herausgestellt werde. Das vorgelegte Inbetriebnahmekonzept (Interimskonzept) sei mit noch nicht abschätzbaren Risiken verbunden und die Rückführung der Interimsmaßnahmen in den Endzustand während des vorzeitigen Betriebs noch nicht abschließend geklärt. Auch der Vertreter des Objektplaners (pg) habe ausdrücklich betont, dass er keine Erklärung zur Fertigstellung unterzeichnen werde, wenn die Sicherheit nicht gewährleistet sei. Das Bauordnungsamt selbst werde eine Nutzung vor Fertigstellung nur zulassen, wenn es keine Sicherheitsbedenken habe.⁴¹⁴

Die Bürgencontroller schätzten in einem Schreiben vom 06.03.2012 an das Bürgschaftsreferat im MdF „sowohl hinsichtlich einzelner Kernprozesse wie auch in der Gesamtbetrachtung des Probetriebs [...] die zeitgerechte und geordnete Inbetriebnahme als erheblich gefährdet“ ein; eine Risikoerhöhung mit Blick auf die Inbetriebnahme sei gegeben.⁴¹⁵ Am 07.03.2012 leitete das Bürgschaftsreferat dem BetRef. das vorgenannte Schreiben zu.⁴¹⁶ Am gleichen Tag erkundigte sich das BetRef. bei der FBB, wie die kritischen Aussagen der Bürgencontroller einzuordnen

⁴¹² Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) i. d. F. der Bekanntmachung vom 17.09.2008 (GVBl. I/08, Nr. 14, S. 226), zuletzt geändert am 29.11.2010 (GVBl. I/10, Nr. 39).

⁴¹³ Vgl. Besprechungsprotokoll der FBB vom 29.02.2012 zur Sitzung der Task Force Brandschutz am gleichen Tag; vom LRH in der Staatskanzlei eingesehen.

⁴¹⁴ Vgl. Schreiben des Bauordnungsamts Dahme-Spreewald vom 12.03.2012 an die FBB; in der Staatskanzlei eingesehen.

⁴¹⁵ Vgl. Schreiben der Bürgencontroller vom 06.03.2012 an das Bürgschaftsreferat im MdF; in den vom BetRef. zur Verfügung gestellten Unterlagen enthalten.

⁴¹⁶ Vgl. E-Mail des Bürgschaftsreferats im MdF vom 07.03.2012 an das BetRef..

seien und setzte hierüber auch den Finanzminister und den Abteilungsleiter in Kenntnis.⁴¹⁷ Die FBB-Geschäftsführung antwortete hierauf mit E-Mail vom 14.03.2012: „Richtig ist, dass wir in dem Sachstand an [die Bürgencontroller] als Zwischenstand mitgeteilt haben, dass ‚ein großes Risiko besteht, dass es bei Betriebsbeginn zu Prozessausfällen, Verspätungen und Kapazitätseinbußen kommt‘ [...]. Ein Risiko der zeitgerechten Inbetriebnahme des BER lässt sich daraus aus unserer Sicht nicht ableiten. Der Hinweis gilt vielmehr operativen Risiken zu Betriebsbeginn.“⁴¹⁸ Das BetRef. leitete diese Antwort an das Bürgschaftsreferat und die Staatskanzlei mit dem Vorschlag weiter, sich in Kürze über das weitere Vorgehen zu verständigen.⁴¹⁹

In der zweiten Sitzung der Task Force Brandschutz am 16.03.2012 verlangte das Bauordnungsamt die Überarbeitung des von der FBB vorgestellten modifizierten Inbetriebnahmekonzepts. Unter anderem folge es einer verzögerten Alarmierung, die im genehmigten Brandschutzkonzept vorgesehen war, „unter den geänderten Rahmenbedingungen pauschal nicht“. Es erwarte, dass auf Gefahren, die mit dem Konzept der Mensch-Maschine-Lösung verbunden sind, explizit und fallbezogen eingegangen wird. Als kritisch werde auch gesehen, dass in großen Teilen keine Zeit für Funktionstests bleibe. Außerdem machte das Bauordnungsamt nochmals deutlich, dass noch erhebliche Mängel aus den Feststellungen der regelmäßigen Begehungen abzuarbeiten sind.⁴²⁰

Im Controllingbericht aus März 2012 wechselte der Gesamtampelstatus von grün auf gelb, d. h. FBB und Projektsteuerer stuften das gesamte Bauprojekt als terminlich kritisch ohne Auswirkung auf die Inbetriebnahme des BER ein. Vor allem die Fertigstellung der komplexen Gebäudefunktionssteuerung, welche alle sicherheitsrelevanten Anlagen, u. a. die Brandmelde- und Entrauchungsanlage und die Zutrittskontrollen, miteinander verbindet und untereinander steuert, sei absolut kritisch. Diesbezüglich erforderliche Kapazitätsaufstockungen befänden sich derzeit mit dem Auftragnehmer in Abstimmung. Aus den fortwährenden planerischen Anpassungen bei der Entrauchungsanlage ergäbe sich ein hoher Abstimmungsbedarf mit den Generalunternehmern Sicherheitstechnik und Gebäudeautomation bei verkürzten Ausführungszeiträumen. Die umfangreiche Nachrüstung der Kabeltras-

⁴¹⁷ Vgl. E-Mails des BetRef. vom 07.03.2012 an die FBB und an den Finanzminister (Cc Abteilungsleiter).

⁴¹⁸ Vgl. E-Mail der FBB vom 14.03.2012 an das BetRef., Vertreter der beiden anderen Gesellschafter u. a.

⁴¹⁹ Vgl. E-Mail des BetRef. vom 14.03.2012 an das Bürgschaftsreferat im MdF, die Staatskanzlei u. a.

⁴²⁰ Vgl. Besprechungsprotokoll der FBB zur Sitzung der Task Force Brandschutz am 16.03.2012; vom LRH in der Staatskanzlei eingesehen.

sen durch die Änderung der Entrauchungsanlage sei abgeschlossen; weitere Nachrüstungen seien nicht auszuschließen. Auch ergäbe sich aufgrund der Verzögerungen bei den TGA-Gewerken und der somit erforderlichen Verdichtung der Bauabläufe sowie den äußerst umfangreichen Schnittstellen in der Bauausführung eine verzögerte Fertigstellung der Ausbauleistungen. Dies wiederum beeinflusse die Feinmontagen der TGA-Gewerke, woraus weitere immense Schnittstellen entstünden. Weitere Schwerpunkte seien die Inbetriebnahmen der technischen Systeme sowie die Abstimmung der ORAT⁴²¹-Prozesse. Für die behördliche Abnahme des Terminals seien äußerste Anstrengungen und intensive Abstimmungen aller Beteiligten und die Erstellung der genehmigungsrechtlichen Unterlagen, insbesondere hinsichtlich des Interimskonzepts, erforderlich. Hinsichtlich der Brandschutzklappen und Entrauchungskanäle sei ein Baustopp erteilt worden, welcher durch ein abgestimmtes Vorgehen der Behörden abgewendet werden sollte. Die Abstimmungen hierzu hätten Ende November / Anfang Dezember 2011⁴²² stattgefunden. Die behördlichen Einzelfallzustimmungen würden im März 2012 erwartet. Aufgrund des Übereinkommens mit dem Bauordnungsamt könne bereits mit der baulichen Umsetzung begonnen werden; die Fertigstellung sei jedoch abhängig von den bis zu acht Wochen betragenden Lieferzeiten, da es sich um Sonderquerschnitte handele. Aus aktueller Sicht sei „auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 03.06.2012 sichergestellt.“ Jedoch befinde sich das Projekt auf dem kritischen Weg und bedürfe einer sehr engen Steuerung.⁴²³

Am 21.03.2012 stellte die FBB in der Sitzung des Interministeriellen Ausschusses der Bürgen (IMA; vgl. III. A. 2.2.4.2.7) dar, dass die Integration verschiedener technischer Anlagen und Systeme in ihrer hohen Komplexität teilweise unterschätzt worden sei. Es bestünden Instabilitäten beim Check-In und Verzögerungen bei der Bereitstellung der baulichen Infrastruktur und Systeme. Das Ziel einer Inbetriebnahme zum 03.06.2012 stehe weiterhin. Allein schon um Kostenrisiken zu minimieren, sei kein anderer Termin vorstellbar. Trotz des kritischen Zeitrahmens gebe es aktuell keine Hinweise darauf, dass das Terminal am 02.06.2012 nicht behördlich abgenommen wird. Die FBB sei auf dem richtigen Weg.⁴²⁴ Nach der Intervention des

⁴²¹ Operational Readiness and Airport Transfer (ORAT) steht für die von externen Experten unterstützte Vorbereitung der Inbetriebnahme des BER (inkl. des Probebetriebs) und für den Flughafenumzug aus den Altstandorten Tegel und Schönefeld. Vgl. z. B. Vorlage der Geschäftsführung zu TOP 5.6 der Sitzung des Aufsichtsrats am 20.04.2012.

⁴²² In den Protokollen zu den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Finanz- und Prüfungsausschusses am 09. und 01.12.2012 war von einem Baustopp nicht die Rede; Anm. des LRH.

⁴²³ Vgl. Controllingbericht 01/12 vom 20.03.2012, S. 4, 12, 35, 47, 48, 52, 54 und 86.

⁴²⁴ Vgl. Protokoll der FBB vom 22.02.2012 zur Sitzung des IMA am 21.03.2012.

BetRef. anlässlich des o. g. Schreibens vom 06.03.2012⁴²⁵ wurden die Bürgercontroller in dieser Sitzung befragt. Sie teilten mit, dass mit den Formulierungen in vorgenanntem Schreiben der Inbetriebnahmetermin nicht angezweifelt werden sollte.⁴²⁶ Jedoch sahen sie die uneinheitliche Aktenlage der FBB kritisch und äußerten den Eindruck, dass es bei der FBB auch interne Abstimmungsprobleme gebe.⁴²⁷

In der Referentenrunde am 03.04.2012 und den dort besprochenen Vorlagen sah die Geschäftsführung ein hohes Risiko, dass es bei Betriebsbeginn zu Prozessausfällen, Verspätungen und Kapazitätseinbußen kommt. Die elektronische Türsteuerung sei nicht durchgehend funktional; im „Worst Case“ sei über einen Übergangszeitraum von drei Monaten eine manuelle Bedienung durch bis zu 200 Sicherheitskräfte pro Schicht im Dreischichtbetrieb erforderlich. Die Check-In-Inseln seien bislang nicht stabil und die IT-Struktur sei noch nicht funktionsfähig. Ursprünglich sei vorgesehen gewesen, die Baumaßnahmen ein halbes Jahr vor Eröffnung des BER abzuschließen. Daran anschließend sollte der Probetrieb beginnen. Nunmehr würden sowohl Baumaßnahmen als auch Probetrieb parallel laufen. Dementsprechend könnten nicht alle Probetriebstage durchgeführt werden und die Stabilität der Anlagen sei noch nicht vollständig gegeben. Außerdem bestehe noch hoher Bedarf an Schulungen des Personals, die teilweise nur noch im Echtbetrieb unter Anwesenheit von Trainern durchgeführt werden könnten. Zur Absicherung der nötigen Maßnahmen müssten zusätzliche Mittel in Höhe von 13,9 Mio. Euro bereitgestellt werden.⁴²⁸

In der dritten Sitzung der Task Force Brandschutz 04.04.2012 stellte das Bauordnungsamt klar, dass es einen Nachtrag zum genehmigten Brandschutzkonzept nicht akzeptieren werde. Ob die getroffenen Maßnahmen dem Sicherheitsniveau des genehmigten Brandschutzkonzepts entsprechen, liege im Ermessen der Behörde und müsse im Einzelfall nachgewiesen werden. Des Weiteren gebe nicht zuletzt die am Vortrag durchgeführte Begehung Anlass zur Sorge, dass gravierende Mängel vor der geplanten Inbetriebnahme noch rechtzeitig und dokumentiert beseitigt werden können. Beispielhaft wurde die unsachgemäße Nachinstallation von Kabeln nach bereits erfolgter Sachverständigenabnahme genannt. Diese seien hinter Holzwandverkleidungen nicht brandschutzkonform verwahrt. Des Weiteren hätten die Sach-

⁴²⁵ Vgl. Stellungnahme des MdF vom 16.02.2015, a.a.O., S. 11.

⁴²⁶ Vgl. Protokoll der Bürgercontroller vom 29.03.2012 zur Sitzung des IMA am 21.03.2012.

⁴²⁷ Vgl. Vermerk des Bürgschaftsreferats vom 04.04.2012 zur Sitzung des IMA am 21.03.2012.

⁴²⁸ Vgl. Protokoll zur Referentenrunde am 03.04.2012, S. 3 und Vorlagen der Geschäftsführung zur Sitzung des Aufsichtsrats am 20.04.2012 (zu TOP 3.4).

verständigen angekündigt, ihre Berichte zum „Gebäude SD“ (wohl Verwaltungs- und Funktionsgebäude der Sicherheitsdienste, Anm. des LRH) zurückzuziehen. Hier wäre laut Bauordnungsamt im Weiteren die Nutzung zu untersagen.⁴²⁹

Am 05.04.2012 vermerkte das Bürgschaftsreferat im MdF zum aktuellen Bericht der Bürgencontroller, dass gegenwärtig „keine durchgreifenden Anhaltspunkte“ für eine Gefährdung der Inbetriebnahme am 03.06.2012 bestünden.⁴³⁰

Nach der letzten Sitzung des Aufsichtsrats Anfang Dezember 2011 trat zunächst der Projektausschuss am 16.04.2012 zusammen. Dort berichtete die FBB-Geschäftsführung, dass sich der Probetrieb infolge der nicht planmäßigen baulichen Fertigstellung und des hohen Risikos in der Prozesssicherheit auf die Kernprozesse konzentriere. Auf Nachfrage von mehreren Ausschussmitgliedern teilte die Geschäftsführung mit, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 gesichert sei. Das Interimskonzept für den Brandschutz werde „in engem Schulterschluss durch die Behörden begleitet“ und diesen zur Genehmigung vorgelegt. Die Testläufe für die Zulassung der Brandschutzklappen seien „ebenfalls erfolgreich verlaufen“, so dass mit einer behördlichen Zulassung der teilautomatisierten Entrauchungsanlage Ende April 2012 gerechnet werde.⁴³¹

Am 17.04.2012 vermerkte die Staatskanzlei, dass der Baufortschritt extrem kritisch sei und ihr die Situation am Bau problematischer erscheine, als von der FBB-Geschäftsführung dargestellt. Noch könne bis zum 03.06.2012 alles geschafft werden, aber selbst mit äußerstem Mitteleinsatz könne ein Gelingen nicht garantiert werden.⁴³² Der Vermerk des MWE in Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 20.04.2012 fiel ähnlich kritisch aus.⁴³³

⁴²⁹ Vgl. Besprechungsprotokoll der FBB vom 07.04.2012 zur Sitzung der Task Force Brandschutz am 04.04.2012, vom LRH in der Staatskanzlei eingesehen.

⁴³⁰ Vgl. Vermerk des Bürgschaftsreferats im MdF vom 05.04.2012 an das BetRef. über Abteilungsleiter.

⁴³¹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 16.04.2012, S. 2 und 7, welches unterzeichnet, jedoch nicht datiert war.

⁴³² Vgl. Vermerk der Staatskanzlei vom 17.04.2012 zur Vorbereitung des Ministerpräsidenten auf die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 (in der Staatskanzlei eingesehen).

⁴³³ Vgl. Vermerk des MWE zur Vorbereitung des Wirtschaftsministers auf die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 (zu TOP 3.4) (im MWE eingesehen).

Dem Finanz- und Prüfungsausschuss teilte die Geschäftsführung am 18.04.2012 auf Nachfrage mit, dass die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 „unter der Annahme, dass die Prüfungen und Abnahmen – u. a. [hinsichtlich] des Brandschutzes – durchgeführt werden, weiterhin realistisch“ sei. Die nächsten Sitzungen beider Ausschüsse wurden auf den 13. bzw. 20.06.2012 – mithin nach der geplanten Inbetriebnahme – terminiert.⁴³⁴

In der vierten Sitzung der Task Force Brandschutz am 19.04.2012 schätzte das mit dem Brandschutzkonzept beauftragte Unternehmen den Zeitplan als äußerst kritisch ein. Unter Verweis auf Gespräche mit den Sachverständigen bleibe nicht ausreichend Zeit für Prüfungen und Tests. Das Bauordnungsamt sah die Situation „kritischer denn je“. Neben dem Erfordernis einer belastbaren Unterlage müssten auch andere Behörden zügig entscheiden und Verantwortung übernehmen, z. B. im Fall der Einzelfallzulassung der Brandschutzklappen. Außerdem stünden die gravierenden Restleistungen beim Brandschutz nach heutigem Kenntnisstand einer Abnahme entgegen.⁴³⁵

In einer Presseinformation vom 20.04.2012 wies der Landkreis Dahme-Spreewald darauf hin, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die geplante Eröffnung des BER am 03.06.2012 aus Sicht des Landkreises gesichert sei, auch wenn der Antrag auf Nutzung des Fluggastterminals vor Fertigstellung noch zu ergänzen sei und einer umfassenden Prüfung bedürfe.⁴³⁶

In der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 stellte die Geschäftsführung auf Nachfrage mehrerer Aufsichtsratsmitglieder erneut dar, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 gesichert sei. Der Brandschutz sei hierfür das entscheidende Kriterium. Dem hohen Risiko hinsichtlich der erforderlichen Prozesssicherheit im Fluggastterminal werde durch die beschlossenen Maßnahmen zur Sicherung der Inbetriebnahme entgegengewirkt (vgl. hierzu die o. g. Darstellungen zur Referentenrunde am 03.04.2012). Bezüglich dieser „Endspurtmaßnahmen“ empfahl der Aufsichtsrat – nicht ohne Missbilligung der Kosten, „die bei einer besseren Terminplanung möglicherweise zu verhindern

⁴³⁴ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 18.04.2012, S. 7 und 10, welches mit Datum vom 12.06.2012 unterzeichnet wurde.

⁴³⁵ Vgl. Besprechungsprotokoll der FBB vom 30.04.2012 zur Sitzung der Task Force Brandschutz am 19.04.2012, vom LRH in der Staatskanzlei eingesehen.

⁴³⁶ Vgl. Presseinformation des Landkreises Dahme-Spreewald mit dem Titel: „Geplante Inbetriebnahme des BER aus Sicht des Landkreises Dahme-Spreewald gesichert“; vom LRH im MWE eingesehen.

gewesen wären“ – der Gesellschafterversammlung die Zustimmung zu der beantragten Budgeterhöhung⁴³⁷ um 13,9 Mio. Euro. Des Weiteren stimmte er der beantragten Prognoseerhöhung⁴³⁸ um 49,8 Mio. Euro und der Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu, welche zu einem großen Anteil terminsichernde Maßnahmen abdecken sollten. Die nächste Sitzung des Aufsichtsrats wurde auf den 22.06.2012 – nach der geplanten Inbetriebnahme – terminiert.⁴³⁹

In der fünften Sitzung der Task Force Brandschutz am 03.05.2012 sah sich das Bauordnungsamt aktuell nicht in der Lage, eine Nutzungsfreigabe in Aussicht zu stellen. Es werde seine Zustimmung zur Inbetriebnahme nur dann geben, wenn von den Prüfsachverständigen jeweils eine Erklärung nach § 76 BbgBO vorliege. Die Prüfsachverständigen würden ausreichend Zeit für Prüfungen und Tests (zwei bis drei Wochen je Anlage) benötigen. Nach der Sachlage werde die Auskömmlichkeit der restlichen Zeit bezweifelt. Auf ausdrückliche Nachfrage seitens der Staatskanzlei bestätigte der Leiter Planung & Bau der FBB, dass der BER aus heutiger Sicht am 03.06.2012 eröffnen werde. Das Bauordnungsamt verwies an dieser Stelle auf die ihm zustehende Entscheidungshoheit.⁴⁴⁰

Am 07.05.2012 hieß es in einer Pressemitteilung der FBB: „In weniger als einem Monat geht Ostdeutschlands größte Arbeitsstätte an den Start.“⁴⁴¹ Am gleichen Tag teilte die pg mit, dass sie die Fertigstellungsbescheinigung gemäß § 76 Abs. 1 Nr. 1 BbgBO nicht unterzeichnen werde. Infolge dessen lehnte das Bauordnungsamt auch das Interimskonzept der „Mensch-Maschine-Lösung“ ab.⁴⁴²

⁴³⁷ Vgl. die Definition in der Fußnote unter III. C. 3.3.1.2.

⁴³⁸ Lt. Vorlage zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.08.2013 (TOP 5.2.1) wird der Begriff „Budget“ definiert als „– [...] Bestandteil der [Kosten-]Prognose – Aufsichtsrat wird um Genehmigung bzw. Mittelfreigabe für konkrete Maßnahmen gebeten – mit Freigabe durch den Aufsichtsrat besteht Finanzierungssicherheit“. Die FBB erläuterte den Begriff in den Sitzungsvorlagen auf Wunsch des Projektausschusses vom 06.06.2013 (!).

⁴³⁹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 20.04.2012, S. 6, 8, 10 ff.; unterzeichnet mit Datum vom 21.06.2012 und Vorlage der Geschäftsführung zu TOP 4.3 der Sitzung.

⁴⁴⁰ Vgl. Besprechungsprotokoll der FBB vom 06.05.2012 zur Sitzung der Task Force Brandschutz am 03.05.2012, vom LRH in der Staatskanzlei eingesehen.

⁴⁴¹ Vgl. Pressemitteilung der FBB vom 07.05.2012 unter <http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-05-07-airberlin-hanger-in-betrieb/index.php>; Link am 03.09.2013 eingesehen.

⁴⁴² Vgl. die von der FBB und dem Projektsteuerer erstellte Analyse Stand 15.05.2012, a.a.O., S. 9. Vgl. Schreiben des Bauordnungsamts vom 09.05.2012, zitiert im „Rechenschaftsbericht der FBB“, Kap. 4.13, a.a.O. unter III. C. 2.1.1. Vgl. Klageerwiderung der pg vom 19.12.2012, S. 80 und 97 auf die Feststellungsklage der FBB hinsichtlich eines Schadenersatzanspruchs gegen die pg vom 19.06.2012 im Verfahren 3 O 125/12 vor dem Landgericht Potsdam (enthalten in der beiliegenden CD-ROM zum Bericht einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom 06.05.2013, a.a.O. unter III. F. 3.2.3.1).

Am Abend des 07.05.2012 und am 08.05.2012 informierte die FBB-Geschäftsführung Teile des Aufsichtsrats und die Landesregierungen Brandenburgs und Berlins über die Notwendigkeit der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012.⁴⁴³

3.4.2 Stand der operativen Betriebsfähigkeit des BER am Tag der Absage der Eröffnung laut späterem Abschlussbericht zum Probetrieb aus Juli 2012

Der spätere Abschlussbericht eines externen ORAT-Beraters aus Juli 2012 zum Probetrieb beschrieb, dass der knapp sechsmonatige Probetrieb nicht zielführend durchgeführt werden konnte. Wesentliche Anforderungen der baulich/technischen Bereiche seien für den Probetrieb nicht bereitgestellt worden. Somit sei die eigentliche Kernfunktion des Probetriebs – die Erprobung und Verifizierung von Prozessen und deren praktische Anwendung durch Mitarbeiter – nicht adäquat durchführbar gewesen. Etwa 50 % der Terminal-Bereiche seien überhaupt nicht im Probetrieb nutzbar gewesen. Auch bezüglich der genutzten Bereiche habe eine zufriedenstellende und stabile baulich/technische Fertigstellung nicht sichergestellt werden können.⁴⁴⁴

Die operative Betriebsfähigkeit des BER habe mit Abschluss des Probetriebs am 08.05.2012 bei 56,2 % gegenüber einem Sollwert von 100 % gelegen, woraus sich – auch mit funktionsfähigen Brandschutzanlagen – sehr hohe Risiken für eine erfolgreiche Inbetriebnahme ergeben hätten. Unter anderem konnten folgende Bereiche laut Abschlussbericht nicht oder nicht sinnvoll in den Probetrieb eingebunden werden:

- Die Informations- und Ticketschalter im Check-In-Bereich standen nicht zur Verfügung.
- Die Großgepäckaufgabe Abflug war nicht einsatzbereit.
- Einsatzbüros und Leitstellen der Bodenverkehrsdienste, Luftverkehrsgesellschaften und Behörden im C-Riegel (Ebene E2) konnten nicht genutzt werden.

⁴⁴³ Vgl. Antwort des MdF auf Frage 3.9 a) des Fragenkatalogs des LRH, a.a.O.; Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 3.

⁴⁴⁴ Bericht eines externen Dienstleisters „Abschlussbericht Probetrieb BER“ vom 31.07.2012 (enthalten in der beiliegenden CD-ROM zum Bericht einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom 06.05.2013 im Zusammenhang mit der Organhaftungsprüfung bei der FBB, a.a.O. unter III. F. 3.2.3.1), S. 3.

- Nur 26 der 102 Gates konnten „einigermaßen erfolgreich“ genutzt werden. Eine vollständige und stabile Verfügbarkeit der Systeme (Zugangskontrollsystem, Gebäudefunktionssteuerung, Flight Information Display System, Elektroakustisches Notfallwarnsystem) war allerdings auch hier nicht gegeben.
- Nur der südliche Ankunftsbereich konnte ab dem 19.04.2012 eingeschränkt im Probebetrieb genutzt werden. Eine komplette Ausstattung inkl. funktionsfähigem Flight Information Display System, Beschilderungen, Lost & Found und Zoll war nicht gegeben. Der nördliche Bereich konnte nicht genutzt werden.
- Die Zutrittskontrollen Süd und U2 konnten nur eingeschränkt im Probebetrieb begangen werden (keine Biometrie, keine Ausweisleser, zum Teil fehlende Kontrollgeräte. Das Zugangskontrollsystem West konnte nie in den Probebetrieb eingebunden werden.
- Grundsätzlich konnte im ganzen Terminalbereich keine flächendeckende Verfügbarkeit von Elektroakustischem Notfallwarnsystem, Videoüberwachungsanlagen, Flight Information Display System, Zugangskontrollsystem und Beschilderung sichergestellt werden.
- Aufzüge, Rolltreppen und Laufbänder konnten nicht im Probebetrieb genutzt werden.
- Lieferhöfe, Parkhäuser, Taxispeicher und die Verkehrssteuerungssysteme standen für den landseitigen Probebetrieb nicht operativ nutzbar zur Verfügung.⁴⁴⁵

⁴⁴⁵ Vgl. ebd., S. 3 und 9 f.

3.4.3 Wertung

3.4.3.1 Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 höchst zweifelhaft, jedoch von keinem der Akteure als unmöglich bezeichnet

In dieser Projektphase von Januar bis Anfang Mai 2012, unmittelbar vor der geplanten Inbetriebnahme des BER, hatten sich die Hinweise auf eine Inbetriebnahmegefährdung nochmals vermehrt und erheblich verdichtet. Als im Januar 2012 – zusätzlich zu den bisher bekannten Problemen (vgl. III. C. 3.3.1.5) – die Erstellung und rechtzeitige Genehmigung eines teilautomatisierten Brandschutzkonzepts erforderlich wurde, musste die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins nunmehr in höchstem Maße zweifelhaft erscheinen. Anzumerken ist auch, dass sich das Mitte 2010 von pg und Projektsteuerer benannte Risiko einer Parallelität von Baumaßnahmen bzw. Inbetriebnahmen mit dem Probetrieb (vgl. III. C. 3.1.3.3, 3.1.3.4 und 3.2.2.5.2) infolge der immer noch nicht aufgeholtten Verzögerungen nun realisiert hatte (vgl. die Darstellungen der Geschäftsführung in der Referentenrunde am 03.04.2012; III. C. 3.4.1.4). Dem MdF (BetRef.) ist zugute zu halten, dass es sich zumindest in dieser Projektphase (am 07.03.2012) unmittelbar bei der FBB-Geschäftsführung zur Erreichbarkeit der Inbetriebnahme am 03.06.2012 erkundigte, woraufhin es auch noch einmal zu einer kritischen Befragung der Bürgencontroller in der IMA-Sitzung Ende März 2012 kam (vgl. III. C. 3.4.1.4).

In Bezug auf die Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ist – vor dem Hintergrund wachsender Inbetriebnahmegefährdung – weder die lange Tagungslücke seit Juni bzw. Dezember 2011, noch der Verzicht⁴⁴⁶, in den Sitzungen im April 2012 die bauausführenden Firmen, die pg, die ORAT-Berater und die Bausachverständigen zwecks Einschätzung der Problemlage und zur Wahrscheinlichkeit einer planmäßigen Eröffnung beizuladen, nachvollziehbar. Aus den dem LRH vorgelegten Unterlagen ist jedoch nicht ersichtlich, dass das BetRef. diese Versäumnisse des Aufsichtsrats kritisch sah.

Die Staatssekretärin war spätestens durch den Vorbereitungsvermerk des BetRef. aus April 2012 über die bedenkliche Situation im Hinblick auf die noch ausstehende behördliche Abnahme der Entrauchungsanlage informiert worden.⁴⁴⁷ Dies hätte ihr

⁴⁴⁶ Vgl. Protokolle zu den Sitzungen des Projektausschusses am 16.04.2012, des Finanz- und Prüfungsausschusses am 18.04.2012 und des Aufsichtsrats am 20.04.2012.

⁴⁴⁷ Vgl. Vermerk des BetRef. (nicht datiert, frühestens am 03.04.2012 erstellt) über die Auswertung der Unterlagen zur Sitzung des Aufsichtsrats am 20.04.2012 (zu TOP 5.5.1).

Anlass zu kritischen Nachfragen⁴⁴⁸, z. B. zum geplanten Verlauf der Aufsichtsratssitzungen im April 2012, und insbesondere zur Teilnahme an selbigen geben müssen.

Gleichwohl stellt sich die Frage, ob die Projektbeteiligten gegenüber dem Aufsichtsrat eine Inbetriebnahme zum 03.06.2012 für ausgeschlossen erklärt hätten. Ausweislich der dem LRH zur Verfügung gestellten Unterlagen äußerten weder FBB und Projektsteuerer, noch maßgebliche Bauunternehmen, pg, weitere Dienst- und Werkleister, Behörden und Beobachter vor der Absage des Inbetriebnahmetermins (03.06.2012) am 07.05.2012 gegenüber dem Aufsichtsrat, der Task Force Brandschutz oder dem MdF, dass die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 definitiv scheitern werde (vgl. III. C. 3.4.1.4). Neben der FBB-Geschäftsführung ist insbesondere dem Projektsteuerer, der in allen drei Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im April 2012 anwesend war, anzulasten, dass er zum Ausmaß der Inbetriebnahmegefährdung gegenüber dem Aufsichtsrat schwieg. Der Projektsteuerer äußerte nämlich später, Mitte Mai 2012, dass er im Frühjahr 2012 bestrebt gewesen sei, angesichts des hohen Fertigstellungsdrucks keine negativen Botschaften auf die Baustelle dringen zu lassen, obwohl aus seiner Sicht für Zwischentermine Stand März 2012 die Ampeln im Sinne des Controllingberichts auf „rot“ (d. h. terminlich kritisch mit Auswirkung auf die Inbetriebnahme des BER⁴⁴⁹) hätten stehen müssen und er die Geschäftsführung vor der Sitzung des Aufsichtsrats am 20.04.2012 auf die Gefährdung der Inbetriebnahme hingewiesen habe.⁴⁵⁰ Auch stellten Projektsteuerer und FBB später rückblickend dar, dass aufgrund der Prozessdynamik ein neuer Eröffnungstermin nicht mehr verlässlich hätte definiert und auch nicht flächendeckend hätte durchgesetzt werden können („vor allem im Hinblick auf die Motivation der ausführenden Firmen“).⁴⁵¹

⁴⁴⁸ Es wird auf die allgemeinen Angaben des MdF zu mündlichen Erörterungen innerhalb des MdF, aber auch auf das Erfordernis einer Dokumentation wichtiger Besprechungsergebnisse verwiesen (vgl. III. A. 2.2.2).

⁴⁴⁹ Vgl. die Legende im Controllingbericht 01/12 vom 20.03.2012, S. 86.

⁴⁵⁰ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 14 f. Vgl. auch das Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses vom 10.08.2012, S. 5, in der ein Aufsichtsratsmitglied auf die Aussage des Projektsteuerers am 16.05.2012 verwies, wonach diesem bereits am 20.04.2012 die Unmöglichkeit der Inbetriebnahme zum 03.06.2012 bewusst gewesen sei.

⁴⁵¹ Vgl. die von der FBB und dem Projektsteuerer erstellte Analyse „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER – Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin“, Stand 15.05.2012, S. 23.

3.4.3.2 Inbetriebnahme eines bedenklichen Flughafenprovisoriums wurde durch pg und Bauordnungsamt verhindert

Das MdF gab auf eine entsprechende Frage des LRH an, die Problemlage hinsichtlich der Entrauchung im April 2012 als kritisch und die Erfolgsaussichten der von der Geschäftsführung vorgeschlagenen Interimslösung als nicht eindeutig bewertet zu haben. Es habe allerdings keine Grundlage dafür gehabt, der Lösung entgegenzutreten „vor dem Hintergrund des Ziels, den [03].06.2012 als Inbetriebnahmetermin zu sichern“.⁴⁵² Dies entspricht der im Prüfungsverlauf gewonnenen Einschätzung des LRH, dass u. a. die landesentsandten Aufsichtsratsmitglieder und das MdF – trotz der auch im Übrigen immer weiter zunehmenden Soll-Ist-Abweichungen im Bauprozess – offensichtlich bis zuletzt hofften, die Eröffnung des BER am 03.06.2012 bei höchsten Anstrengungen der Projektverantwortlichen noch bekannt geben zu können.

In diesem Fall wäre ausweislich der eingesehenen Unterlagen auf Betreiben der FBB am 03.06.2012 ein bedenkliches und in wesentlichen Bereichen unerprobtes Flughafenprovisorium⁴⁵³ mit entsprechender Außenwirkung präsentiert worden, wenn nicht die pg ihre Unterschrift auf die Fertigstellungsbescheinigung und das Bauordnungsamt nicht infolgedessen seine Zustimmung zur Inbetriebnahme verweigert hätten (vgl. III. C. 3.4.1.4).

⁴⁵² Vgl. auch Antwort des MdF auf Frage 3.12 c) des Fragenkatalogs des LRH, a.a.O.

⁴⁵³ Vgl. III. C. 3.4.2 und auch die Beanstandungen des Bauordnungsamts in der Besprechung der Task Force Brandschutz am 04.04.2012 zu den hinter Holzwandverkleidungen verwahrten Kabeln (III. C. 3.4.1.4).

3.5 Festlegung eines neuen Inbetriebnahmetermins (17.03.2013) am 16./17.05.2012

3.5.1 Beschlussfassungen des Aufsichtsrats und Entscheidungsgrundlagen

3.5.1.1 Ursachenanalyse der FBB und des Projektsteuerers vom 15.05.2012

Mit E-Mail vom 15.05.2012, 19:58 Uhr⁴⁵⁴ übersandte die FBB u. a. an die Mitglieder des Aufsichtsrats, das BetRef. sowie MWE und Staatskanzlei eine in Zusammenarbeit mit dem Projektsteuerer erstellte Analyse zu den Ursachen der erneuten Inbetriebnahmeverschiebung, zum aktuellen Projektstand und zu möglichen Maßnahmen und Terminen.⁴⁵⁵

Hierin beschrieben FBB und Projektsteuerer u. a., dass sich infolge der Entscheidung Mitte 2010 für eine baubegleitende Planung (vgl. III. C. 3.1.3.4) und der nach wie vor bestehenden Planungsdefizite „Unterschiede zwischen Planung und Ausführung“ ergeben hatten. Diverse Kollisionen seien beseitigt worden, jedoch hätten weitere notwendig gewordene Anpassungen zu „fortwährenden Änderungen“ geführt. Neben der Parallelität von Bauausführung und Probetrieb habe sich durch verspätete Planungen und entsprechende bauliche Verzögerungen zusätzlich eine hohe Parallelität zwischen Bauausführung und Anlageninbetriebnahmen ergeben. Aus den Bautätigkeiten vor Ort sei es immer wieder zu Zerstörungen und Beschädigungen gekommen, die einerseits die Erneuerung der betreffenden Leistungen erforderten und andererseits die parallel durchgeführten Einregulierungs- und Inbetriebnahmeprozesse extrem beeinflussten, bis hin zu Ausfällen von Systemen. Dieses Zusammenspiel habe immer wieder zu Behinderungen geführt, deren Gründe umfassend analysiert werden mussten, um Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen.⁴⁵⁶

Aktuell seien der Innenausbau des Fluggastterminals und die baulichen Leistungen für die sicherheitstechnischen und operativen Systeme (z. B. Türsteuerung und Zutrittskontrollsystem) weitgehend abgeschlossen. Die Sprinkleranlage sei nahezu vollflächig vorhanden und voll funktionsfähig, wenngleich noch nicht alle Mängel beseitigt seien und eine Abnahme noch ausstünde. Wichtige flughafenspezifische Systeme wie Gepäckförderanlage, Check-In, Sicherheitskontrollen und Boarding-

⁴⁵⁴ Vgl. E-Mail der FBB vom 15.05.2012, 19:58 Uhr an die Aufsichtsratsmitglieder, das BetRef. und weitere Vertreter der Gesellschafter, das MWE, die Staatskanzlei u. a.

⁴⁵⁵ Vgl. die von der FBB und dem Projektsteuerer erstellte Analyse „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER – Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin“, Stand 15.05.2012, S. 3.

⁴⁵⁶ Vgl. ebd., S. 20 f.

counter seien im Probetrieb ausführlich getestet worden.⁴⁵⁷ Problematisch sei jedoch die Verknüpfung der Systeme und Anlagen. Noch offene Leistungen beträfen u. a. die Verkabelung der Brandmeldeanlage und der sonstigen sicherheitstechnischen Anlagen sowie diesbezügliche Inbetriebnahmen, Programmierungen und Einregulierungen. Trotz dessen präsentiere sich „der Flughafen BER in weiten Bereichen bereits in einem Zustand, der eine Betriebsaufnahme am 03.06.2012 erlauben würde“.⁴⁵⁸

Die Autoren der Analyse schlugen im Hinblick auf den zeitnahen Abschluss der baulichen Restleistungen und des Inbetriebnahmeprozesses diverse organisatorische Maßnahmen auf Seiten der FBB und des Projektsteuerers vor. Des Weiteren erörterten sie das Für und Wider einer Beendigung vs. Fortführung des Vertragsverhältnisses mit der pg. Zudem enthielt die Analyse einen neuen Terminplan für eine Inbetriebnahme im März 2013, der jedoch bislang lediglich mit den ausführenden Firmen vorabgestimmt sei; vertragliche Bindungen stünden noch aus.⁴⁵⁹

3.5.1.2 Erörterung der Verschiebungsursachen im Projektausschuss und im Aufsichtsrat am 16.05.2012

Am 16.05.2012, zwischen 11:00 und 14:15 Uhr, trat der Projektausschuss zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Im Anschluss an die Besprechung der o. g. Analyse (III. C. 3.5.1.1) stellte ein Sachverständiger fest, dass die Entrauchungsanlage nicht der alleinige Grund für die Verfehlung des Inbetriebnahmetermins gewesen sei. Es habe auch Planungsfehler und ständige Umplanungen vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort gegeben. Auch sei die Sprinkleranlage noch nicht vollständig fertiggestellt. Vertreter der bauausführenden Firmen gaben an, dass sich die ihnen zur Verfügung stehenden Planungsunterlagen auf einem Stand aus dem Jahr 2011 befunden hätten. Der Projektausschuss kritisierte auch die unzureichende Informationspolitik der Geschäftsführung und des Projektsteuerers gegenüber den Aufsichtsgremien im Frühjahr 2012. Die Versäumnisse, die zu der erneuten Verschiebung geführt hatten, ausschließlich auf die pg zu reduzieren, sei nicht plausibel.⁴⁶⁰

⁴⁵⁷ Vgl. demgegenüber die Darstellungen im späteren Abschlussbericht zum Probetrieb aus Juli 2012 unter III. C. 3.4.2; im Folgenden nicht weiter vertieft.

⁴⁵⁸ Vgl. die von der FBB und dem Projektsteuerer erstellte Analyse, Stand 15.05.2012, S. 10 und 13 f.

⁴⁵⁹ Vgl. ebd., S. 25 ff.

⁴⁶⁰ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 16.05.2012, S. 1 und 4 ff.

In der anschließenden außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16.05.2012 von 15:30 Uhr bis 02:00 Uhr des Folgetags begründete die Geschäftsführung das Scheitern der Inbetriebnahme am 03.06.2012 mit der Nichterbringung zugesagter Vorleistungen durch die pg. Die pg ihrerseits benannte als wesentliche Ursachen für die Verfehlung des Inbetriebnahmetermins den fehlenden Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen, fehlende Vorleistungen, Bauschäden und Umplanungen. Im Verlauf hielt der Aufsichtsrat an einem Punkt der Diskussion fest, dass der bisherige Vortrag von Geschäftsführung, Projektsteuerer und pg kein einheitliches Bild über die Ursachen für die Verfehlung des Inbetriebnahmetermins vermittelt habe.⁴⁶¹

3.5.1.3 Beschlussfassung des Aufsichtsrats hinsichtlich der Kündigung der pg und über die Abberufung des technischen Geschäftsführers am 16./17.05.2012

Wie zuvor der Projektausschuss (vgl. III. C. 3.5.1.2) stellte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16.05.2012 fest, dass nicht nur die pg für die eingetretene Situation verantwortlich gemacht werden könne; es stelle sich auch die Frage nach der Verantwortlichkeit der Geschäftsführung und des Projektsteuerers. Auch in dieser Sitzung kritisierte der Aufsichtsrat deren Informationspolitik scharf und stellte fest, dass eine „gewisse Bösgläubigkeit [...] nach den Erfahrungen von 2010 sehr angebracht gewesen“ wäre.⁴⁶²

In derselben Sitzung wurde in Abwesenheit der pg erörtert, ob die FBB die Leistungen der pg übernehmen und besser als diese ausführen könne. Die FBB teilte hierzu mit, dass hinsichtlich der Planungsaufgaben die Bindung von Subunternehmen binnen einer Woche erfolgen und hinsichtlich der Bauüberwachung ein tragfähiger Ersatz bereits ab Ende Mai 2012 umgesetzt werden könne. Damit könne der in der Vorlage vorgeschlagene Zeitplan (bis März 2013, vgl. III. C. 3.5.1.1) trotz Kündigung der pg eingehalten werden. Die gesamtplanerische Verantwortung läge dann in der Hand der FBB. Nach längeren Erörterungen beschloss der Aufsichtsrat einstimmig, die Geschäftsführung bei ihrem Vorhaben zu unterstützen, die mit der pg geschlossenen Verträge aufzulösen und deren Leistungen nunmehr in Verantwortung der FBB auszuführen. Des Weiteren berief er den technischen Geschäftsführer zum 01.06.2012 ab.⁴⁶³

⁴⁶¹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 6 ff.

⁴⁶² Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 9 und 14 f. sowie III. C. 3.4.3.1 (dort zu den Äußerungen des Projektsteuerers Mitte Mai 2012).

⁴⁶³ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 11 und 13 ff.

3.5.1.4 Beschlussfassung des Aufsichtsrats über einen neuen Inbetriebnahmetermin (17.03.2013) am 16./17.05.2012

Vertreter der bauausführenden Firmen stellten in der Sitzung des Projektausschusses am 16.05.2012 u. a. dar, dass eine belastbare Aussage zu einem neuen Inbetriebnahmetermin ohne die Erfüllung bestimmter Voraussetzungen nicht möglich sei. Dazu zählten die Beseitigung der Mängel hinsichtlich der Planungs- und Schnittstellenkoordination, eine transparente und gewerkeübergreifende Planung, der Ausschluss weiterer Planungsänderungen sowie die Übergabe der finalen Brandfallsteuermatrix⁴⁶⁴. Soweit eine Inbetriebnahme im März 2013 beabsichtigt sei, müsse zusätzlich auch eine Übergabe der koordinierten Pläne Mitte Juni 2012 erfolgen.⁴⁶⁵

Auf Nachfrage zum Grad der Fertigstellung der Brandschutzanlage und zu einem neuen Inbetriebnahmetermin wies die pg in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012 darauf hin, dass aus ihrer Sicht ein Zeitraum von vier bis sechs Wochen erforderlich sei, um mit den Beteiligten ein gemeinsames Verständnis zum Stand der Planungsunterlagen zu erhalten.⁴⁶⁶

Der Aufsichtsrat kritisierte zunächst, dass eine Inbetriebnahme zum 03.06.2012 auf Nachfrage noch im April 2012 trotz der Probleme bestätigt worden sei, nunmehr jedoch kein neuer Termin konkret benannt werden, sondern nur mitgeteilt werden könne, dass dieser mindestens neun Monate nach dem 03.06.2012 liegen müsse. Den Beteiligten sei der Überblick verloren gegangen. Auch seien die Angaben in den Unterlagen zu einem neuen Inbetriebnahmetermin nicht nachvollziehbar. Im weiteren Verlauf der mehr als zehnstündigen Sitzung beschloss der Aufsichtsrat

„im Ergebnis der Beratung mit der Geschäftsführung nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen, den neuen Eröffnungstermin BER auf [...] den 17.03.2013 festzulegen.“⁴⁶⁷

Am 17.05.2012 gab die FBB den neuen Eröffnungstermin per Pressemitteilung bekannt.⁴⁶⁸

⁴⁶⁴ Diese regelt die anlagentechnische Steuerung für die verschiedenen Brandfälle auf Basis der Brandfallmatrix. Letztere wiederum formuliert als Bestandteil des Brandschutzkonzepts, welche baulichen, anlagentechnischen und organisatorischen Maßnahmen im Hinblick auf unterschiedliche Brandszenarien erforderlich sind, um die Personensicherheit im Flughafengebäude zu gewährleisten. Vgl. Klageerwidlung der pg vom 19.12.2012, S. 68, a.a.O. unter III. C. 3.4.1.4).

⁴⁶⁵ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 16.05.2012, S. 6 f.

⁴⁶⁶ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 10.

⁴⁶⁷ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 10 und 16 f.

3.5.2 Wertung

3.5.2.1 Übereilte Festlegung des neuen Inbetriebnahmetermins (17.03.2013) durch FBB-Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Nur neun Tage nachdem die FBB am 07.05.2012 bekannt gegeben hatte, den bisherigen Inbetriebnahmetermin (03.06.2012) nicht halten zu können, beschloss der Aufsichtsrat am 16./17.05.2012 über den neuen Inbetriebnahmetermin (17.03.2013) und ließ zu, dass die FBB diesen öffentlich kommuniziert, obwohl

- in Anbetracht der vorgenannten kurzen Zeitspanne keine eingehende Machbarkeitsprüfung bezüglich des neuen Inbetriebnahmetermins erfolgt sein konnte;

(Die FBB beschrieb in ihrem späteren Rechenschaftsbericht im Rahmen der Organhaftungsprüfung (vgl. III. F. 3.1), dass sie die pg im Mai 2012 gebeten habe, belastbare Terminuntersuchungen für die Festlegung eines neuen Inbetriebnahmetermins anzustellen. Stattdessen habe die pg Forderungen aufgestellt und erst am 13.05.2012 lediglich ein Rahmenterminkonzept vorgelegt. Die FBB habe die pg am 14.05.2012 – d. h. nur zwei Tage vor Festlegung des neuen Inbetriebnahmetermins (17.03.2013), Anm. des LRH – schriftlich aufgefordert, unverzüglich eine neue detailliertere Terminplanung vorzulegen. Am gleichen Tag sei auf Basis des vorgenannten Rahmenterminkonzepts vom 13.05.2012 von den Beteiligten (u. a. den bauausführenden Firmen) der errechnete Termin für den Abschluss aller Bau- und Inbetriebnahmeleistungen inkl. der Sachverständigenprüfzeugnisse grundsätzlich bestätigt worden.⁴⁶⁹)

- die bauausführenden Firmen am 16.05.2012 noch nicht vertraglich an den neuen Eröffnungstermin gebunden worden waren (vgl. III. C. 3.5.1.1 und 3.5.1.4) – zumal sich bereits in der Vergangenheit gezeigt hatte, dass die FBB avisierte Terminsicherungsvereinbarungen nicht wie geplant vollziehen konnte (vgl. III. C. 3.2.2.5.1);
- die im Zusammenhang mit der Brandschutzanlage Beteiligten nach Darstellung der pg am 16.05.2012 noch nicht einmal ein gemeinsames Verständnis über den Stand der Planungsunterlagen hatten (vgl. III. C. 3.5.1.4);

⁴⁶⁸ Vgl. Pressemitteilung der FBB vom 17.05.2012 unter <http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-05-17-neuer-eroeffnungstermin/index.php>; Link am 08.09.2013 eingesehen.

⁴⁶⁹ Vgl. „Rechenschaftsbericht der FBB“, Kap. 6.2.2.2.4 und 6.2.2.3.2, a.a.O. unter III. C. 2.1.1.

- der Aufsichtsrat am 16.05.2012 selbst kritisiert hatte, dass der (bisherige) Vortrag der Befragten kein einheitliches Bild über die Verschiebungsursachen vermittelt habe (vgl. III. C. 3.5.1.2) und die in der Vorlage enthaltenen Angaben zur neuen Terminplanung nicht nachvollziehbar seien (vgl. III. C. 3.5.1.4);
- spätestens aufgrund der jüngsten Erfahrungen aus der zweiten Inbetriebnahmeverschiebung den Aussagen der Geschäftsführung und des Projektsteuerers mit höchster Skepsis begegnet werden musste (vgl. auch die diesbezügliche Erkenntnis des Aufsichtsrats in seiner Sitzung am 16.05.2012 unter III. C. 3.5.1.3); insbesondere hatte der Aufsichtsrat festgestellt, dass er auch vom Projektsteuerer im Frühjahr 2012 nicht zutreffend über das Ausmaß der Inbetriebnahmegefährdung informiert worden war (vgl. III C 3.5.1.2 und 3.4.3.1);
- die Sitzungsvorlage – wie bereits bei der Festlegung des vorherigen Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 (vgl. III. C. 3.1.3.5.2) – äußerst kurzfristig bereitgestellt wurde, nämlich am Vorabend der Beschlussfassung (vgl. III. C. 3.5.1.1);
- die FBB sich mit der Kündigung der pg von einem als Generalplaner, Ausführungsplaner und Objektüberwacher tief in das Baugeschehen involvierten Akteur trennen wollte, zumal nach der am 07.05.2012 gewonnenen Erkenntnis über die neuerliche Verschiebung der Inbetriebnahme lediglich neun Tage Zeit blieben, um die daraus resultierenden Folgen abzuschätzen;
- der Aufsichtsrat entgegen den Darstellungen von FBB und Projektsteuerer bezweifelt hatte, dass die pg für die eingetretene Situation allein verantwortlich gemacht werden kann (vgl. III. C. 3.5.1.3);
- die Dienstleister, welche die Planungsaufgaben der pg übernehmen sollten, am 16.05.2012 noch nicht vertraglich gebunden waren (vgl. III. C. 3.5.1.3);
- nicht nur die Kündigung der pg sondern auch die Abberufung des technischen Geschäftsführers (vgl. III. C. 3.5.1.3) in den kommenden Monaten zu kompensieren sein würde;
- die nunmehr zweimalige Inbetriebnahmeverschiebung und die damit verbundenen Fehleinschätzungen der FBB erhebliche Zweifel an deren Fähigkeit aufwerfen mussten, die Aufgaben der pg in einem höchst komplexen und problembehafteten Baugeschehen selbst übernehmen zu können.

Vielmehr wäre es in dieser Projektphase für den Aufsichtsrat angezeigt gewesen, die Bestätigung des neuen Inbetriebnahmetermens (17.03.2013) durch die bauausführenden Firmen abzuwarten und in Bezug auf dessen Machbarkeit externen Sachverstand hinzuzuziehen (vgl. hierzu auch III. E. 5.1.1).

Der LRH führt die übereilte Festlegung des neuen Inbetriebnahmetermens (17.03.2013) darauf zurück, dass zur Vermeidung von Zeit- und finanziellen Verlusten, wohl aber auch von Einbußen an Glaubwürdigkeit und Reputation, so schnell wie möglich ein neuer Inbetriebnahmetermin kommuniziert werden sollte. Dies wird auch durch die in einem späteren Haftungsgutachten zitierte Aussage zweier Aufsichtsratsmitglieder belegt, wonach es großen öffentlichen Druck zur Nennung eines neuen Inbetriebnahmetermens gegeben habe, so dass schließlich im allseitigen Einvernehmen der 17.03.2013 festgelegt worden sei.⁴⁷⁰ Dass dieser Termin bereits am 07.09.2012, rund vier Monate nach seiner Festlegung, wieder aufgehoben werden musste (vgl. III. C. 3.6.2.6), spricht einmal mehr dafür, dass er von vornherein nicht hinreichend geprüft und abgesichert war.

3.5.2.2 Handeln des MdF und Wertung

In den Akten des BetRef. waren keine Vermerke in Bezug auf die Festlegung des 17.03.2013 als neuen Inbetriebnahmetermin enthalten. Das MdF gab im April 2013 auf Nachfrage des LRH an, dass ihm

- in Bezug auf alle neuen Inbetriebnahmetermine, mithin auch in Bezug auf den 17.03.2013, die Festlegungen vor dem Hintergrund der Ausführungen der Projektverantwortlichen und der beteiligten Gutachter seinerzeit plausibel⁴⁷¹ und
- die Beendigung der Verträge mit der pg nach dem Vortrag der Geschäftsführung seinerzeit angezeigt und dem Projektfortschritt förderlich⁴⁷²

erschienen sei. Diese Bewertungen des MdF stehen in erheblichem Widerspruch zu den unter III. C. 3.5.2.1 zusammengefassten vielfältigen und gravierenden Unwägbarkeiten. Vielmehr hätte es auf einer ausführlicheren Ursachenanalyse unter Einbindung externer Sachverständiger für die Verfehlung des Inbetriebnahmetermens 03.06.2012 bestehen müssen, bevor ein neuer Inbetriebnahmetermin festge-

⁴⁷⁰ Vgl. Haftungsgutachten Aufsichtsrat (a.a.O. unter III. C. 3.3.2), Rn. 163.

⁴⁷¹ Vgl. Antwort des MdF vom 06.04.2013 auf Frage 3.9 d) des Fragenkatalogs des LRH, a.a.O.

⁴⁷² Vgl. Antworten des MdF vom 06.04.2013 auf Fragen 3.11 a) und b) des Fragenkatalogs des LRH, a.a.O.

legt und nach außen kommuniziert wird. Diesbezüglich hätte sich die Staatssekretärin einschalten müssen, da durch die mittlerweile zweite Inbetriebnahmeverschiebung das Gesellschafts- und das Landesinteresse in erheblichem Maße beeinträchtigt waren. Die dem LRH vom BetRef. vorgelegten Unterlagen bieten jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass sie entsprechende Maßnahmen ergriffen hat.⁴⁷³

Die Staatssekretärin verzichtete auch am 16.05.2012 auf die Teilnahme an der (beschlussfassenden) Sitzung des Aufsichtsrats. Sie muss sich daher zurechnen lassen, dass das BetRef., welches den Gesellschafter Land Brandenburg dort vertrat⁴⁷⁴, dem neuen – wiederum mit erheblichen Risiken behafteten – Inbetriebnahmetermin nach der Protokollage nicht entgegengetreten ist. Im Übrigen hätte aus Sicht des LRH auch die Gesellschafterversammlung über den neuen Inbetriebnahmetermin förmlich Beschluss fassen müssen (vgl. hierzu bereits III. C. 3.1.4).

⁴⁷³ Es wird auf die allgemeinen Angaben des MdF zu mündlichen Erörterungen innerhalb des MdF, aber auch auf das Erfordernis einer Dokumentation wichtiger Besprechungsergebnisse verwiesen (vgl. III. A. 2.2.2).

⁴⁷⁴ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.05.2012, S. 1.

3.6 Entwicklungen ab Mitte Mai 2012 und Festlegung eines neuen Inbetriebnahmetermins (27.10.2013) am 07.09.2012

3.6.1 Äußerungen eines FBB-Bereichsleiters zur Projektstruktur und Erreichbarkeit des neuen Inbetriebnahmetermins (17.03.2013) und Reaktion des MdF hierauf

Laut einem Vermerk des BetRef. vom 31.05.2012 sei bei einem Bürgen- und Gesellschafter-Treffen am 30.05.2012 deutlich geworden, dass ein FBB-Bereichsleiter eine andere Auffassung zur Aufarbeitung der bestehenden Problemlage und künftigen Projektstruktur habe als der Bereich Bau. Aus Sicht dieses Bereichsleiters sei die Projektstruktur zu überdenken und eine externe Projektanalyse durchzuführen. Die geplante interne Problembewältigung durch Übernahme der Koordinierungsaufgaben durch den Bereich Bau halte er für den falschen Weg. Er sei keineswegs überzeugt, dass der Inbetriebnahmetermin 17.03.2013 realistisch ist.⁴⁷⁵

Das MWE vermerkte zu dieser Angelegenheit, dass die kritische Schlussfolgerung des Bereichsleiters in Bezug auf die Erreichbarkeit des Inbetriebnahmetermins angesichts der umfangreichen und schwerwiegenden Mängelliste naheliegend erscheine.⁴⁷⁶

Demgegenüber fanden sich auf dem o. g. Vermerk des BetRef., den es „über BL auf dem Dienstweg“ an die Staatssekretärin und darüber hinaus an den Finanzminister (als Aufsichtsratsmitglied) zur Kenntnisnahme gerichtet hatte, hinsichtlich der Aussagen des Bereichsleiters folgende Anmerkungen unterschiedlicher Handschrift:

„Das geht gar nicht!“

„...völlig inakzeptable Haltung, hier ist von der Gesellschaft eine fundierte, einheitliche und konsistente Einschätzung zu erarbeiten. Die [Geschäftsführung] sollte unverzüglich um Klarstellung gebeten werden, eine Einbeziehung der Gesellschafter in diese Kernfrage dieses Projekts darf nicht hingenommen werden!“⁴⁷⁷

⁴⁷⁵ Vgl. Vermerk des BetRef. vom 31.05.2012 „über BL auf dem Dienstweg“ an die Staatssekretärin zur Kenntnisnahme und an den Finanzminister „als [Aufsichtsrats-]Mitglied der FBB“ ebenfalls zur Kenntnis, S. 4.

⁴⁷⁶ Vgl. Vermerk des MWE in Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012 (TOP 2.1) (im MWE eingesehen).

⁴⁷⁷ Vgl. Vermerk des BetRef. vom 31.05.2012, a.a.O., S. 4 f.

Die Staatssekretärin verfügte mit Datum vom 06.06.2012 handschriftlich auf dem Vermerk, dass ein Schreiben an die Geschäftsführung der FBB mit der Forderung um Klarstellung zu richten sei.⁴⁷⁸

Dementgegen entwarf das BetRef. ein vom Referatsleiter zu unterzeichnendes Schreiben an den FBB-Bereichsleiter (und nachrichtlich an die FBB-Geschäftsführung) u. a. mit folgendem Inhalt:

„Der Gesellschafter Land Brandenburg erwartet von der Gesellschaft im Hinblick auf das weitere Vorgehen im Rahmen der von der Gesellschaft bekannt gegebenen aktualisierten Terminplanung eine fundierte, einheitliche und konsistente Haltung. Um insoweit Missverständnisse zu vermeiden, möchte ich Ihnen Gelegenheit geben, klarzustellen, dass Ihr Vortrag in der Runde am 30. Mai dieser Erwartung nicht zuwiderläuft. Dazu bitte ich kurzfristig um Ihre Rückäußerung.“⁴⁷⁹

Den Entwurf dieses Schreibens hatte das BetRef. zur Kenntnisnahme vor Abgang an den Finanzminister als Mitglied des Aufsichtsrats gerichtet und auf dem Dienstweg auch der Staatssekretärin zugeleitet.⁴⁸⁰

Die Staatssekretärin notierte auf den Entwurf wiederum, dass es ihres Erachtens darum gehen sollte, von der Geschäftsführung der FBB eine eindeutige Aussage zum Eröffnungstermin zu bekommen. Daher „sollte der Brief im Nachgang dieser Runde⁴⁸¹ an die GF [Geschäftsführung] gehen, der Sachverhalt der abweichenden Meinung geschildert werden und von der GF [Unterstreichung wie in Fundstelle] gefordert werden, eine klare, verlässliche Aussage zu treffen.“⁴⁸²

Der Finanzminister zeichnete den Entwurf des BetRef. mit „Brief ok“ ab. Am 14.06.2012 ging ein vom Referatsleiter unterzeichnetes Schreiben mit dem vom BetRef. vorgeschlagenen o. a. Inhalt an den FBB-Bereichsleiter und nachrichtlich an die FBB-Geschäftsführung.

⁴⁷⁸ Vgl. ebd., S. 1.

⁴⁷⁹ Vgl. Entwurf vom 06.06.2012 des Schreiben des MdF vom 14.06.2012 an den Bereichsleiter der FBB und nachrichtlich an die Geschäftsführung der FBB, unterzeichnet vom Leiter des BetRef.

⁴⁸⁰ Vgl. Vermerk (Entwurfsschreiben) des BetRef. vom 06.06.2012.

⁴⁸¹ Mit dem von der Staatssekretärin verwendeten Begriff der „Runde“ dürfte die „Runde am 30. Mai 2012“ gemeint sein, die das BetRef. gleich in der ersten Zeile seines Entwurfs vom 06.06.2012 erwähnt – also das Bürger- und Gesellschaftertreffen am 30.05.2012.

⁴⁸² Vgl. Vermerk (Entwurfsschreiben) des BetRef. vom 06.06.2012 an den Finanzminister über die Staatssekretärin; vgl. die dortige handschriftliche Anmerkung der Staatssekretärin vom 07.06.2012 (wie oben im Text) und den handschriftlichen Vermerk des Finanzministers („Brief ok“) vom 13.06.2012.

In seiner späteren Stellungnahme zu den Prüfungsfeststellungen des LRH gab das MdF gleichwohl an, dass das finale Schreiben vom 14.06.2012 einschließlich seiner Adressierung an den FBB-Bereichsleiter – nachrichtlich an die Geschäftsführung – mit der Staatssekretärin abgestimmt gewesen sei.⁴⁸³

Am 15.06.2012 fand eine Beratung der Gesellschafter hinsichtlich eines gemeinsamen Vorgehens gegenüber der FBB statt, in deren Nachgang das BetRef. selbst Zweifel daran vermerkte, ob die FBB die Steuerung und Überwachung der Projektablaufe sachgerecht organisiert habe und ob sie über die Möglichkeit für eine verlässliche Beurteilung von Risiken verfüge. Insoweit könne sich eine externe Organisationsüberprüfung empfehlen.⁴⁸⁴ Wenige Tage später, am 19.06.2012, forderte ein Vertreter des Gesellschafters Bund die FBB-Geschäftsführung in einer auf Arbeitsebene im Gesellschafterkreis abgestimmten E-Mail auf, für die nächste Aufsichtsratssitzung u. a. substantielle Aussagen zur Tragfähigkeit der Terminplanung vorzulegen. Ferner legte er der FBB eine externe Baubestandsaufnahme unter Einbeziehung der Projektorganisation nahe.⁴⁸⁵

Anfang Juli 2012 erinnerte das BetRef. den Bereichsleiter Recht an die Beantwortung seines Schreibens vom 14.06.2012, wobei es die betreffende E-Mail zur Kenntnis auch an die FBB-Geschäftsführung richtete.⁴⁸⁶ Daraufhin äußerte sich der Bereichsleiter Recht am 23.07.2012 wie folgt:

„Die derzeitige Vorgehensweise und die aktuell laufende Überprüfung der FBB hinsichtlich einer belastbaren und fundierten Aussage bezüglich der von der FBB avisierten Inbetriebnahme zum 17.03.2012 entsprechen auch meinen Vorstellungen.“⁴⁸⁷

⁴⁸³ Vgl. Stellungnahme des MdF vom 16.02.2015, a.a.O., S. 11.

⁴⁸⁴ Vgl. Vermerk des BetRef. vom 15.06.2012 zur Vorbereitung der Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses am 20.06.2012 und des Aufsichtsrats am 22.06.2012 (zu TOP 2.1 und 2.4).

⁴⁸⁵ Vgl. E-Mail eines Vertreters des Gesellschafters Bund vom 19.06.2012 an die FBB-Geschäftsleitung, das BetRef. und diverse weitere Empfänger; E-Mail des BetRef. vom gleichen Tag an den Abteilungsleiter u. a.

⁴⁸⁶ Vgl. E-Mail des BetRef. vom 05.07.2012 an den FBB-Bereichsleiter Recht (Cc FBB-Geschäftsführung).

⁴⁸⁷ Vgl. E-Mail des FBB-Bereichsleiters Recht vom 23.07.2012 an das BetRef..

3.6.2 Weiterer Projektverlauf

3.6.2.1 Aussagen von Beteiligten im Juni 2012 zur Entwicklung der Bauprobleme und zur Erreichbarkeit des Inbetriebnahmetermins (17.03.2013)

Laut Controllingbericht vom 04.06.2012 ist der weitere Probebetrieb nach dem 08.05.2012 zunächst ausgesetzt worden und soll im 1. Quartal 2013 weitergeführt werden. Auch seien Schichtbetrieb und Wochenendarbeit nicht mehr fortgeführt worden, so dass die ursprünglich geplanten Leistungszuwächse zum Stand Anfang Juni 2012 nicht gänzlich erreicht wurden. Nach wie vor bestünden umfangreiche Schnittstellen und Abhängigkeiten zwischen einem Teil der Ausbauleistungen und den im Verzug befindlichen TGA-Gewerken. Die nun anstehenden Arbeiten an der Brandschutzanlage und die Inbetriebnahme einer vollautomatisierten Anlage würden bis Dezember 2012 dauern. Im Bereich Starkstrom (Kabeltrassen) seien weitere Zustandsfeststellungen geplant. Aufgrund zahlreicher Zusatzleistungen werde insoweit eine weitere Ergänzungsvereinbarung verhandelt. Die Programmierung und Einregulierung der Gebädefunktionssteuerung sei bis Juli 2012 geplant, jedoch seitens des Auftragnehmers terminlich noch nicht abschließend zugesichert. An einigen Stellen des Controllingberichts war von weiterhin bestehenden Behinderungen bzw. Störungen (z. B. in den Bereichen Aktive Netze und Ausbauleistungen) die Rede.⁴⁸⁸

Weiter hieß es, dass sich „alle außerhalb des Fluggastterminals liegenden Leistungen als unkritisch“ darstellten. Die terminliche Situation gelte unter der Voraussetzung der endgültigen Zustimmung (wohl des Bauordnungsamts, Anm. des LRH) sowie der vertraglichen Bindung der ausführenden Firmen an die neuen Termine als gesichert. Da das Vertragsverhältnis mit der pg zum 23.05.2012 beendet wurde, seien insbesondere hier entsprechende organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Dies begründe sich v. a. in der sehr engen Terminschiene und den bevorstehenden Einarbeitungszeiten der Planungsbüros bzw. Dienstleister, woraus ein Terminrisiko hinsichtlich der fristgerechten Fertigstellung der Pavillons entstehe. Die neu zu verpflichtenden Planungsbüros würden die noch erforderliche Detaillierung der Ausführungsplanung vornehmen, was „u. a.“ die Personalkontrollen betreffe.⁴⁸⁹

In der Referentenrunde am 06.06.2012 stellte die FBB dar, dass die pg inzwischen alle Unterlagen an die FBB übergeben habe. Deren ehemalige Arbeitskräfte seien

⁴⁸⁸ Vgl. Controllingbericht 02/12 vom 04.06.2012, S. 5, 13, 19, 32, 34, 39, 42 ff., 47 und 56.

⁴⁸⁹ Vgl. Controllingbericht 02/12 vom 04.06.2012, S. 5, 32 und 36.

nun zu einem großen Teil von der FBB gebunden worden. Der normale Betrieb werde ab dem 11.06.2012 weiterlaufen. Aus der Referentenrunde kam der Hinweis, dass der Controllingbericht an verschiedenen Stellen Formulierungen enthalte, die Zweifel am Fertigstellungstermin 17.03.2013 aufkommen ließen.⁴⁹⁰

In der Sitzung des Projektausschusses am 13.06.2012 stellten der FBB-Bereichsleiter Planung & Bau BER und der Projektsteuerer dar, dass eine belastbare Aussage bezüglich einer Inbetriebnahme am 17.03.2013 derzeit nicht möglich sei bzw. die Inbetriebnahmevoraussetzungen nach derzeitigem Stand noch nicht erfüllt seien.⁴⁹¹

Nach einem Bericht der Bürgencontroller aus Juni 2012 habe der (bis 08.05.2012 durchgeführte) Probetrieb gezeigt, dass neben der Schnittstellenproblematik auch funktionale Fehler der Systeme aufgetreten sind. Das Vorgehen der FBB diene der Bestandsaufnahme, sollte aber nicht zur Grundlage des weiteren Vorgehens gemacht werden. Es empfehle sich, die Ursachen für die Verschiebung der Inbetriebnahme zum 03.06.2012 und für die aufgetretenen technischen Schwierigkeiten grundlegend zu analysieren. Dies sei auch Voraussetzung dafür, die bislang nicht aufeinander abgestimmten Planungen kollisionsfrei in einen konsistenten Gesamtplan zu überführen. Selbst die gewerkeweise Bestätigung der Baufirmen erlaube keine belastbare Einschätzung über die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins. Nach Einschätzung der Bürgencontroller dürften die (noch nicht vollständig) vorliegenden Bestätigungen der Unternehmen nur unter dem Vorbehalt einer kollisionsfreien Bauausführung erteilt worden sein. Auch müsse die FBB nunmehr qualifizierte, aber vermutlich mit dem Projekt bisher nicht vertraute, Ingenieure rekrutieren, die in sehr kurzer Zeit insbesondere die Aufgaben der pg ausfüllen müssten. Die FBB habe jedoch bereits früher dargestellt, dass gerade offene Ingenieurstellen schwierig zu besetzen seien. Kritisch äußerten sich die Bürgencontroller auch zu den Managementkapazitäten im Bereich Planung & Bau, zu den Projektsteuerungskapazitäten, zu Einschätzungsvermögen und Risikobewertungen der FBB sowie zu Organisation und Kommunikation (vgl. hierzu auch III. E 3.1 und 3.4.3.4). Wo möglich und zeitlich darstellbar, empfehle es sich, „die Bewertung vorliegender Sachverhalte“ (hier im Zusammenhang mit Mehrkostenschätzungen erwähnt) durch die FBB künftig durch externe Sachverständige unterstützen zu lassen.⁴⁹²

⁴⁹⁰ Vgl. Protokoll zur Referentenrunde am 06.06.2012, S. 1.

⁴⁹¹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 13.06.2012, S. 2 und 7.

⁴⁹² Vgl. Bericht der Bürgencontroller (nicht datiert) im Vorfeld der Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012, S. 8 f., 19 f., 25 und 27.

Eine u. a. mit der Plausibilisierung der Liquiditätsplanung der FBB beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft traf in ihrer Folienpräsentation vom 20.06.2012 die Bewertung, dass „die großen Unsicherheiten im Projekt“ durch eine systematische Ursachenanalyse reduziert und eine kritische Untersuchung der Belastbarkeit des Inbetriebnahmetermins 17.03.2013 durchgeführt werden sollte. Kritisch äußerte sie sich auch zur Projektorganisation und zum Planungswesen der FBB (vgl. hierzu III. E. 3.1 und 3.2).⁴⁹³

In seiner Sitzung am 22.06.2012 befragte der Aufsichtsrat u. a. Vertreter von bauausführenden Firmen zu deren Einschätzung hinsichtlich der Erreichbarkeit des Inbetriebnahmetermins (17.03.2013). Des Weiteren wurde in der Sitzung ein Gutachten des übergeordneten Sachverständigen vom 05.06.2012 behandelt. Der anwesende Vertreter des Landkreises Dahme-Spreewald teilte mit, dass das Bauordnungsamt die FBB auf die notwendige Beseitigung der in diesem Gutachten festgestellten Mängel (u. a. zu hohe Lasten in den Kabelkanälen) als Voraussetzung für eine Inbetriebnahme am 17.03.2013 hingewiesen habe. Der Aufsichtsrat rügte die bisher fehlende Information über die bestehenden (im Sitzungsprotokoll ansonsten nicht näher bezeichneten) „massiven Mängel“. Dies sei in Anbetracht der Vielzahl an Controllingeinrichtungen nicht nachvollziehbar. In der gleichen Sitzung bestätigte die FBB auf Nachfrage, dass die Aussagen, in deren Folge in der Aufsichtsratssitzung am 16.05.2012 der neue Inbetriebnahmetermin 17.03.2013 bestimmt worden war, derzeit nicht belastbar seien. Grundlage für die Terminfindung sei der von der pg beschriebene Planungsstand⁴⁹⁴ gewesen, welcher sich nach Übergabe der Pläne an die FBB nicht bestätigt habe. Der Aufsichtsrat wies darauf hin, dass bereits in der Sitzung am 16.05.2012 auf die Risiken aus einer Kündigung der pg hingewiesen worden sei. Dennoch sei der 17.03.2013 von der Geschäftsführung als Inbetriebnahmetermin bestätigt worden.⁴⁹⁵

⁴⁹³ Vgl. Folienpräsentation „Analyse des Verfahrens zur Ermittlung des Mehraufwandes und Plausibilisierung der Liquiditätsplanung“ einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom 20.06.2012, S. 5, 12 und 23 f.

⁴⁹⁴ Anm. des LRH: Wie unter III. C. 3.5.1.4 beschrieben, hatte die pg am 16.05.2012 gegenüber dem Aufsichtsrat ausdrücklich geäußert, dass überhaupt noch kein gemeinsames Verständnis zum Stand der Planungsunterlagen bestünde.

⁴⁹⁵ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012, S. 6 f.

3.6.2.2 Zusätzlicher Kapitalbedarf der FBB von 1.177 Mio. Euro

Nach der zweiten Inbetriebnahmeverschiebung und einem Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg vom 15.06.2012 zum Niveau des passiven Anwohnerschallschutzes (vgl. ausführlich III. B. 2.1) ermittelte die FBB einen zusätzlichen Kapitalbedarf von zunächst 1.177 Mio. Euro (vgl. hierzu ausführlich III. D). Dieser wurde u. a. in der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 20.06.2012 erörtert.⁴⁹⁶

3.6.2.3 Bestellung eines neuen technischen Geschäftsführers zum 01.08.2012

Nachdem er den vormaligen technischen Geschäftsführer am 16.05.2012 zum 01.06.2012 abberufen hatte (vgl. III. C. 3.5.1.3), beschloss der Aufsichtsrat am 22.06.2012 die Bestellung eines, bereits namentlich benannten, neuen technischen Geschäftsführers zum 01.08.2012.⁴⁹⁷

3.6.2.4 Gesamtkonzeption der Brandschutzanlage wird infrage gestellt

Als die FBB in der Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012 die Voraussetzungen für die Sicherstellung des Inbetriebnahmeterrmins 17.03.2013 aufzählte (u. a. Gleichstellung der Planung, Zustimmung der Firmen zum Terminplan, Schaffung der baulichen Voraussetzungen), nannte sie in diesem Zusammenhang auch die „Interpretation des vorliegenden Brandschutzkonzeptes“, bezüglich dessen die Schwerpunkte mit dem Bauordnungsamt bis Anfang Juli 2012 zu klären seien. Das Protokoll zu dieser Aufsichtsratssitzung führte in diesem Zusammenhang weiter aus, dass die im entsprechenden Gutachten des übergeordneten Sachverständigen vom 05.06.2012 angesprochenen Mängel⁴⁹⁸ über einen Zeitraum von ca. 3 Monaten abgearbeitet würden, wobei auch „mögliche massive Eingriffe“ in die bestehende Brandschutzanlage berücksichtigt seien. Dennoch sei „eine vollständig neue Konzeption der Brandschutzanlage aus heutiger Sicht nicht erforderlich“.⁴⁹⁹

⁴⁹⁶ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 20.06.2012, S. 5 ff.

⁴⁹⁷ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012, S. 4.

⁴⁹⁸ Im Sitzungsprotokoll – bis auf die zu hohen Lasten in den Kabelkanälen, ebd., S. 6 – nicht näher bezeichnet. Auch war das Gutachten des übergeordneten Sachverständigen vom 05.06.2012 (vgl. hierzu auch III. C. 3.6.2.1), in den dem LRH vorgelegten Unterlagen nicht enthalten.

⁴⁹⁹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012, S. 5 f.

3.6.2.5 Weiterer Projektverlauf bis Anfang September 2012

Nachdem der Aufsichtsrat am 22.06.2012 angekündigt hatte, die neu zusammengesetzte Geschäftsführung mit der Überprüfung des Inbetriebnahmetermins 17.03.2013 zu beauftragen⁵⁰⁰, konnte der neue technische Geschäftsführer in der Referentenrunde am 02.08.2012 noch nicht bestätigen, ob dieser gehalten werden kann. Für eine verbindliche Aussage hierzu benötige er noch ca. vier Wochen. Als kritisch bewertete er insbesondere den Bauplanungsstand und den Status der behördlichen Abnahmen. Es gäbe keinen funktionierenden Objektplaner und ein nicht unbedeutender Teil der Pläne (u. a. die „Brandschutzmatrizen“ und die Pläne zur Kabelverlegung) fehle bzw. sei noch nicht von der pg übergeben worden. Des Weiteren bestünden Auffassungsunterschiede zwischen der FBB und dem Bauordnungsamt in der Frage, ob die umgesetzte geschossübergreifende Entrauchung dem Grunde nach genehmigungsfähig sei oder ob es einer etagenweisen Entrauchung bedürfe. Letztere würde umfangreiche, kosten- und zeitintensive Umplanungen und Umbauten im Terminal erfordern.⁵⁰¹ Bei seinen Untersuchungen ließ sich der technische Geschäftsführer durch Berater unterstützen.⁵⁰²

Laut Bericht der Bürgencontroller aus Anfang August 2012 könnte das Bauordnungsamt im „Worst Case“ die Entrauchungsanlage als Ganzes in Frage stellen. Als weitere ungeklärte Themen habe der Projektsteuerer die Dimensionierung der Sprinkler⁵⁰³, die Überbelegung der Kabeltrassen, die nicht verzögerungsfreie Alarmerung beim Brandschutz und die bedenkliche Statik der Decke über Ebene E2 (Technikzentralen) aufgeführt. Die Schaffung der baulichen Voraussetzungen läge nicht im Zeitplan und die Verzögerungen führten erneut zu einer notwendigen Verdichtung von Abläufen. Hinsichtlich der Terminplanung liefen Abstimmungen mit den Planern und ausführenden Unternehmen; aktuell seien die Termine jedoch noch nicht gesichert. Die nach Kündigung der pg benötigte neue Organisationsstruktur sei nach Angaben des Projektsteuerers mit den Beteiligten abgestimmt und werde derzeit umgesetzt. Die zudem erforderliche Neuorganisation des FBB-internen (Bau-) Controllings befinde sich angabegemäß teilweise in der Umsetzung

⁵⁰⁰ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 22.06.2012, S. 8 und III. C. 3.6.2.3.

⁵⁰¹ Vgl. Protokoll zur Referentenrunde am 02.08.2012, S. 1 und darüber hinausgehende Informationen aus dem Vorbereitungsvermerk des BetRef. vom 08.08.2012 (TOP 3.1) sowie aus dessen E-Mail vom 02.08.2012 an den Finanzminister (Cc Staatssekretärin und weitere Empfänger).

⁵⁰² Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 07.09.2012, S. 2.

⁵⁰³ Anm. des LRH: In ihrer Analyse vom 15.05.2012 hatten FBB und Projektsteuerer die Sprinkleranlage noch als nahezu vollflächig vorhanden und voll funktionsfähig bezeichnet, wobei u. a. eine Abnahme noch ausstünde (vgl. III. C. 3.5.1.1).

(vgl. hierzu III. E. 2.2). Inwieweit die organisatorischen Änderungen gelebt werden und zu einer engeren Baubegleitung führen, könne derzeit noch nicht eingeschätzt werden.⁵⁰⁴

In der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 10.08.2012 stellte der technische Geschäftsführer dar, dass eine detaillierte Bestandsaufnahme nicht nur zum Thema Brandschutz, sondern auch in anderen Bereichen zu erarbeiten sei. Auch sei die Abstimmung mit dem Bauordnungsamt dringend wieder zu intensivieren. Dieses müsse vor allem im Hinblick auf baurechtliche Kann-Bestimmungen von der FBB aktiv in die Lage versetzt werden, durch rechtzeitige Übermittlung vollständiger und sachgerechter Unterlagen überhaupt eine Prüfung vornehmen zu können. Das bisherige Vorgehen der FBB müsse grundlegend geändert werden. Zuerst müssten alle Grundlagen erfasst, die relevanten Prozesse systematisch geplant und daraus eine valide bzw. solide Terminplanung erstellt werden. Vorher sei keine verlässliche Aussage zum Inbetriebnahmetermin möglich. Die Bauarbeiten seien seit dem 08.05.2012 „mehr oder weniger zum Erliegen gekommen“. Insofern sei die derzeitige Situation nicht typisch für Großprojekte dieser Art. Eine Lösung der aktuellen Problemlage sei nur mit einer grundlegenden Neuaufstellung möglich. Ein funktionierendes Baucontrolling hätte die zutage getretenen Probleme erkennen müssen.⁵⁰⁵

In der Sitzung des Projektausschusses am 15.08.2012 berichteten Vertreter mehrerer ausführender Firmen, dass ihnen von der FBB für Ende Juni 2012 zugesagte Planungsunterlagen bis heute nicht vorlägen. Darüber hinaus seien einigen Firmen nach der Vertragsbeendigung mit der pg keine neuen Ansprechpartner benannt worden. Laut dem übergeordneten Sachverständigen sei bislang aufgrund des vorhandenen Fertigstellungsgrads keine Prüfung der Anlagen erfolgt und das Fehlen von für die Entrauchungsanlage erforderlichen Planungsunterlagen führe zu weiteren Verzögerungen.⁵⁰⁶

Der technische Geschäftsführer informierte den Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 16.08.2012 darüber, dass bisher keine ausreichende Kompensierung der Aufgaben aus dem gekündigten Vertragsverhältnis mit der pg erfolgt sei. Fehlende Ressourcen konnten zwar zwischenzeitlich ersetzt werden, seien nunmehr aber neu auszu-

⁵⁰⁴ Vgl. Bericht der Bürgencontroller (nicht datiert) im Vorfeld der Sitzung des Aufsichtsrats am 16.08.2012 (Teil I), S. 9-13.

⁵⁰⁵ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 10.08.2012, S. 3 f.

⁵⁰⁶ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 15.08.2012, S. 3.

richten. Darüber hinaus seien noch organisatorische Veränderungen erforderlich. Der Projektsteuerer müsse enger geführt werden. Der Aufsichtsrat stellte ferner fest, dass die Befragung der Baufirmen in der Sitzung des Projektausschusses am 15.08.2012 kein klares Bild zum aktuellen Projektstand ergeben habe.⁵⁰⁷

In ihrem Bericht aus Anfang September 2012 wiesen die Bürgencontroller darauf hin, dass das Bauordnungsamt nach der letzten Darstellung des Projektsteuerers Anfang August 2012 „auch nach Durchführung der Heißgasrauchversuche der geschossübergreifenden Entrauchung im Terminal nicht zu[stimme]“. Das Bauordnungsamt werde sich unter Umständen erst im 4. Quartal 2012 positionieren. Bei Ablehnung der Abnahme der Entrauchungsanlage seien Verzögerungen von mindestens acht bis neun Monaten zu erwarten. Die Verzögerungen des Gesamtprojekts hätten sich inzwischen von sechs auf zehn Wochen erhöht. Ferner gestalteten sich die Gespräche mit den neuen Dienstleistern nach Beendigung der Verträge mit der pg aufwändiger als erwartet.⁵⁰⁸

3.6.2.6 Beschlussfassung des Aufsichtsrats über einen neuen Inbetriebnahmetermine (27.10.2013) am 07.09.2012

Nachdem der bisherige Inbetriebnahmetermine (17.03.2013) einer Überprüfung durch den neuen technischen Geschäftsführer unterzogen worden war (vgl. III. C. 3.6.2.5), beraumte die FBB mit E-Mail vom 04.09.2012 „im Namen des Aufsichtsratsvorsitzenden und der Vorsitzenden der Ausschüsse des Aufsichtsrates“ Sitzungen dieser Gremien für den 07.09.2012 an.⁵⁰⁹ Ein von der Arbeitnehmerseite entsandtes Aufsichtsratsmitglied beantwortete diese Ladung in seiner E-Mail vom 04.09.2012 an den weitgefassten Empfängerkreis mit deutlicher Kritik. Demnach sei keine besondere Dringlichkeit erkennbar, den ursprünglich auf den 14.09.2012 bestimmten Termine für die Sitzung des Aufsichtsrats nach vorn zu ziehen. Dieses Aufsichtsratsmitglied sah seine Teilnahme und damit ordnungsgemäße Mandatswahrnehmung aus Termingründen infrage gestellt; auch sei eine ordnungsgemäße

⁵⁰⁷ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.08.2012, S. 3 f.

⁵⁰⁸ Vgl. Bericht der Bürgencontroller (nicht datiert) im Vorfeld der Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012 (Teil I), S. 8-10 und 13. Die FBB selbst stellte in ihrem späteren Rechenschaftsbericht im Rahmen der Organhaftungsprüfung (vgl. III. F. 3.1) dar, dass insgesamt mehr als 50 Einzelbeauftragungen angestrebt worden waren. Zum 07.09.2012 habe zwar bereits eine Vielzahl der identifizierten Planungsbüros ein Vorabbeauftragungsschreiben erhalten. Ein darüber hinausgehender schriftlicher Vertragsabschluss habe bis dahin jedoch nur mit einem Ingenieurbüro verzeichnet werden können. (Vgl. „Rechenschaftsbericht der FBB“, Kap. 4.16, a.a.O. unter III. C. 2.1.1.)

⁵⁰⁹ Vgl. E-Mail der FBB vom 04.09.2012, 11:09 Uhr, an die Aufsichtsratsmitglieder, Vertreter der Gesellschafter (u. a. das BetRef.) und weitere Empfänger.

Sitzungsvorbereitung auf diese Weise nicht möglich. Im Übrigen müsse eine rechtzeitige fernmündliche Information und Abfrage aller 15 Aufsichtsratsmitglieder durch die FBB als Selbstverständlichkeit gelten.⁵¹⁰

Etwa drei Tage vor dem Sitzungsturnus am 07.09.2012 kritisierten auch die Bürgencontroller, dass wesentliche Unterlagen zum Baucontrolling und Baurisiken in den Gremiensitzungen erst als Tischvorlagen bereitgestellt werden sollten; insbesondere sei zu erwarten, dass der – den Bürgencontrollern nicht vorliegende – aktuelle Controllingbericht⁵¹¹ sehr umfangreich und hinsichtlich der Klärung des Inbetriebnahmetermins von wesentlicher Bedeutung sein werde.⁵¹² In der am 07.09.2012 vorab abgehaltenen Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses beanstandete auch ein Ausschussmitglied die kurzfristige Bereitstellung „eines Teils“ der Unterlagen, da eine ordnungsgemäße Sitzungsvorbereitung hierdurch nicht möglich gewesen sei.⁵¹³

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012 führte der Vorsitzende aus, dass „vor dem Hintergrund der aktuellen Berichterstattung in den Medien und deren Erwartungshaltung an die Ergebnisse der Gremiensitzungen zu den Themen Finanzierung und Inbetriebnahmetermin“ die Verlegung des Sitzungsturnus angezeigt gewesen sei. Die Versendung der Sitzungsunterlagen sei „somit auch im Interesse der Aktualität der Inhalte“ kurzfristig erfolgt.⁵¹⁴ In der gleichen Sitzung am 07.09.2012 führte der neue technische Geschäftsführer aus, dass der vorgeschlagene – auch laut vorangegangener Sitzung des Projektausschusses „frühestmögliche“⁵¹⁵ – Inbetriebnahmetermin (27.10.2013) das Ergebnis einer „intensiven, zeitlich eng bemessenen“ Analyse des Projektstands sei und u. a. eine grundlegende Überarbeitung der Planungsgrundlagen und eine Neuorganisation sowohl beim Bauherrn als auch bei den Dienstleistern voraussetze. Die Terminplanung enthalte keine größeren Puffer und das Projekt müsse eng geführt werden. Nach Beendigung der Zusammenarbeit mit der pg hätten die Arbeiten stillgestanden. Ferner habe es an

⁵¹⁰ Vgl. E-Mail eines Aufsichtsratsmitglieds der Arbeitnehmerseite an die FBB, Aufsichtsratsmitglieder, Vertreter der Gesellschafter (u. a. das BetRef.) und weitere Empfänger.

⁵¹¹ Dieser datierte auf den 23.08.2012 (Controllingbericht 03/12).

⁵¹² Vgl. Bericht der Bürgencontroller (nicht datiert, frühestens vom 04.09.2012) im Vorfeld der Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012 (Teil I), S. 6 und 13. Vgl. auch die Ausführungen zur Bereitstellungsfrist in den Protokollen zur Aufsichtsratssitzung am 07.09.2012, S. 2 und 15 und zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 07.09.2012, S. 2, im Vorbereitungsvermerk des BetRef. vom 30.08.2012 (S. 1 und 4) sowie im handschriftlichen Vermerk des BetRef. auf dem Controllingbericht 03/12 vom 23.08.2012.

⁵¹³ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 07.09.2012, S. 2.

⁵¹⁴ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012, S. 2.

⁵¹⁵ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 07.09.2012, S. 2.

der Projektsteuerung gemangelt, Planungsunterlagen hätten gefehlt und die erforderliche Klarheit über den tatsächlichen Zustand der Brandschutzanlage sei verspätet gewonnen worden. Auch sei ein grundsätzlicher Wandel der Unternehmenskultur hin zu einem prozessorientierten und funktionalen Miteinander erforderlich.⁵¹⁶

Auf Nachfrage des Aufsichtsrats, ob der Zieltermin mit den bauausführenden Firmen und dem Bauordnungsamt besprochen worden sei, gab der neue technische Geschäftsführer an, dass es im Vorfeld der Terminfindung intensive Gespräche mit den Baufirmen und positive Rückmeldungen durch diese gegeben habe, „einschließlich des erforderlichen Willens zu einer zeitgerechten Umsetzung der anstehenden Aufgaben“ und Sicherung der hierfür erforderlichen Ressourcen. Auch habe sich das Verhältnis zum Bauordnungsamt jüngst verbessert. Etwas später hieß es im Protokoll, dass einer „befürchteten Erpressbarkeit“ der FBB in den anstehenden Nachtragsverhandlungen u. a. „durch hartes Nachverhandeln“ begegnet werde. Wie in den unmittelbar vorangegangenen Ausschusssitzungen⁵¹⁷ waren in der Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012 weder die bauausführenden Firmen und der Projektsteuerer, noch das Bauordnungsamt, der übergeordnete Sachverständige oder sonstige externe Bausachverständige zugegen.⁵¹⁸

In derselben Sitzung stimmte der Aufsichtsrat mit einer Enthaltung der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 zu.⁵¹⁹ Am gleichen Tag (07.09.2012) gab die FBB den neuen Inbetriebnahmetermin per Pressemitteilung bekannt.⁵²⁰

⁵¹⁶ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012, S. 3 ff.

⁵¹⁷ Vgl. Protokolle zu den Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Projektausschusses am 07.09.2012.

⁵¹⁸ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 07.09.2012, S. 1 und 5 f.

⁵¹⁹ Vgl. ebd., S. 9 f.

⁵²⁰ Vgl. Pressemitteilung der FBB vom 07.09.2012 unter <http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2012/2012-09-07-ar/index.php> (Link am 12.09.2014 eingesehen).

3.6.3 Weiteres Handeln des Aufsichtsrats und Wertung

3.6.3.1 Deutliche Intensivierung der Überwachungstätigkeit

In dieser Projektphase seit der letzten Inbetriebnahmeverschiebung im Mai 2012 erhöhte sich nicht nur die Sitzungsfrequenz des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erheblich (vgl. auch III. A. 1.2.4). Positiv zu vermerken ist auch, dass der Aufsichtsrat ausweislich der Sitzungsprotokolle die weiterhin planabweichende Projektentwicklung nunmehr sehr kritisch und ausführlich hinterfragte und zumindest im Juni und August 2012 auch die bauausführenden Firmen in den Sitzungen anhörte (vgl. III. C. 3.6.2.1 und 3.6.2.5). Auch ließ er sich von der Geschäftsführung Maßnahmen zur Reorganisation des Projekts darlegen (vgl. auch III. E. 2.2 f.) und beauftragte die Geschäftsführung damit, eine sorgfältige Prüfung der Erreichbarkeit des Inbetriebnahmetermins (17.03.2013) vorzunehmen.⁵²¹

3.6.3.2 Verantwortlichkeit für die abermals übereilte Festlegung des neuen Inbetriebnahmetermins

Wie bereits für die vorangegangenen Eröffnungstermine (03.06.2012 und 17.03.2013) bestehen aus Sicht des LRH auch bei der Beschlussfassung über den nunmehr vierten Inbetriebnahmetermin Zweifel, ob der Aufsichtsrat die diesbezüglich gebotene Sorgfalt angelegt hat. So ließ er die beschlussfassende Sitzung (mit der Begründung, dass medialer Druck hinsichtlich der Frage des Eröffnungstermins bestehe) äußerst kurzfristig unter Missachtung der dreiwöchigen Ladungsfrist⁵²² einberufen und erteilte seine Zustimmung auf Basis unangemessen kurzfristig bereitgestellter Unterlagen (vgl. bereits III. C. 3.1.3.5.2 und 3.5.2.1).

Besonders kritisch ist auch zu werten, dass der Aufsichtsrat am 07.09.2012 auf die Befragung wesentlicher Projektbeteiligter, z. B. bauausführende Firmen, Bauordnungsamt, übergeordneter Sachverständiger, zur Erreichbarkeit des neuen Inbetriebnahmetermins verzichtete, obwohl

- er nur drei Wochen zuvor (am 16.08.2012) noch feststellen musste, dass die Befragung der beteiligten Firmen kein klares Bild zum aktuellen Projektstand ergeben habe (vgl. III. C. 3.6.2.5),

⁵²¹ Vgl. auch Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 07.09.2012, S. 2.

⁵²² Vgl. § 3 Abs. 1 und 4 der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der FBB i. d. F. vom 17.09.2010.

- die bauausführenden Firmen bislang lediglich „positive Rückmeldungen“ geäußert hatten, d. h. vertraglich noch nicht an den neuen Termin gebunden worden waren und ihre diesbezüglichen Ressourcen erst noch sichern mussten (vgl. III. C. 3.6.2.6 und bereits III. C. 3.1.3.5.2 und 3.5.2.1),
- die angabegemäß bestehende Bereitschaft der bauausführenden Firmen zur Ermöglichung des neuen Inbetriebnahmetermins durch die vom neuen technischen Geschäftsführer angekündigten geplanten „harten Nachtragsverhandlungen“ (vgl. III. C. 3.6.2.6) auf die Probe gestellt werden würde,
- die bauliche Problematik sich dadurch weiter verschärft hatte, dass nunmehr sogar die Genehmigungsfähigkeit der gesamten Entrauchungsanlage infolge der geschossübergreifenden Konstruktion in Frage stand (vgl. III. C. 3.6.2.4 f.),
- immer noch Planungsunterlagen fehlten und die Verzögerungen sich nochmals erhöht hatten (vgl. III. C. 3.6.2.5 und 3.6.2.6).

Zudem bestanden nach den Ausführungen des neuen technischen Geschäftsführers grundlegende organisatorische Defizite auf Seiten der FBB, die erst noch behoben werden mussten (vgl. III. C. 3.6.2.5 und 3.6.2.6 sowie auch III. E. 2.3 und 3.1).

Auch wenn der Bestimmung des neuen Inbetriebnahmetermins (27.10.2013) anders als zuvor eine nähere Bestandsaufnahme und Analyse der Probleme unter Federführung eines neuen technischen Geschäftsführers vorausging (vgl. III. C. 3.6.2.5), gab der Aufsichtsrat seine Zustimmung hierzu trotz der vorhandenen Erfahrungen aus den Versäumnissen bei der Festlegung früherer Inbetriebnahmetermins erneut geradezu überhastet, ohne eine der Situation angemessene Vorbereitungszeit für die eigene Auseinandersetzung mit dem Terminvorschlag der FBB wahrzunehmen. Im Übrigen hatte der technische Geschäftsführer selbst einschränkend darauf hingewiesen, seine Analyse in einem eng bemessenen Zeitraum durchgeführt zu haben (vgl. III. C. 3.6.2.6).

3.6.4 Weiteres Handeln des MdF und Wertung

3.6.4.1 Umgang des MdF mit einem kritischen Hinweisgeber aus der FBB-Leitungsebene war einer offenen Hinweiskultur nicht förderlich

Mit den sehr kritischen Äußerungen des FBB-Bereichsleiters Recht (vgl. hierzu und im Folgenden III. C. 3.6.1), erreichte das MdF Ende Mai 2012 ein deutlicher Hinweis unmittelbar aus der Leitungsebene der FBB. Es war nach den dem LRH vorgelegten Unterlagen das erste Mal, dass sich ein Mitglied der FBB-Geschäftsleitung gegenüber den Gesellschaftern derart kritisch zu FBB-internen Vorgängen äußerte. In Erfüllung seiner Treuepflicht als Gesellschafter hätte das MdF – nach mittlerweile zwei Inbetriebnahmeverschiebungen und angesichts der bisherigen Informationspolitik der FBB – zumindest in Erwägung ziehen müssen, den Bereichsleiter Recht um eine nähere Darstellung der Sachgründe zu bitten, welche ihn zu seiner Darstellung am 30.05.2012 veranlasst hatten. Die Formulierungen im Schreiben des MdF vom 14.06.2012 an den Bereichsleiter Recht waren einer offenen Hinweiskultur nicht förderlich.

3.6.4.2 Intensivierung der Aktivitäten des MdF seit der letzten Inbetriebnahmeverschiebung im Mai 2012

Gegenüber dem LRH gab das MdF an, seine Tätigkeit infolge der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 seit Mai 2012 „in quantitativer und qualitativer Hinsicht ganz wesentlich intensiviert“ zu haben. Es habe seine Überwachungstätigkeit im Zuge der Verdichtung der Sitzungsfolge des Aufsichtsrats sowie des zunehmenden Umfangs und Detaillierungsgrads der von der FBB vorgelegten Unterlagen verstärkt und letztere „noch kritischer“ ausgewertet.⁵²³

Bezüglich der dokumentierten Aktivitäten des BetRef. ist festzustellen, dass diese entsprechend der erhöhten Sitzungsfrequenz des Aufsichtsrats tatsächlich bereits quantitativ zunahmen. Auch in qualitativer Hinsicht fiel der Vorbereitungsvermerk des BetRef. vom 15.06.2012 deutlich differenzierter⁵²⁴ als die bis dahin erstellten Vermerke aus, welche sich im Wesentlichen auf die komprimierte Wiedergabe von Sachverhaltsdarstellungen der FBB und des Projektsteuerers beschränkt hatten

⁵²³ Vgl. Antworten des MdF vom 25.03. bzw. 06.04.2013 auf Fragen 3.8 und 3.9 e) des Fragenkatalogs des LRH.

⁵²⁴ Vgl. Vorbereitungsvermerk des BetRef. vom 15.06.2012 zu den Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses am 20.06.2012 und des Aufsichtsrats am 22.06.2012.

(vgl. III. C. 3.1.4, 3.2.4.2 und 3.3.3). Der Vermerk enthielt zudem diverse Empfehlungen für Maßnahmen und Nachfragen, die sich u. a. auf die Absicherung des Terminplans durch eine unabhängige Baubestandsaufnahme, eine mögliche Organisationsüberprüfung und eine Verdichtung der Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats bezogen.⁵²⁵

Auch in der Referentenrunde am 06.06.2012 erkundigte sich das BetRef., ob die FBB „die Gesamtorganisation reflektiert“ habe und ob dies ggf. extern geprüft worden sei.⁵²⁶ Zu dieser Thematik ist auch die abgestimmte Initiative der Gesellschafter vom 19.06.2012 zu würdigen, welche der FBB eine externe Baubestandsaufnahme unter Einbeziehung der Projektorganisation nahelegte (vgl. III. C. 3.6.1). Mit der Bestandsaufnahme durch den neuen technischen Geschäftsführer war dem Gesellschafterwillen nach Angaben des MdF jedoch Rechnung getragen worden.⁵²⁷

Des Weiteren erarbeitete das BetRef. einen Fragenkatalog zu Finanzierungsaspekten und zum Projektstand, den es der FBB im Auftrag des Finanzministers als Aufsichtsratsmitglied am 25.07.2012 mit Bitte übersandte, in der nächsten Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses auf die Fragen einzugehen.⁵²⁸

Die Vorbereitungsvermerke des BetRef. vom 08.08.2012 und 30.08.2012 waren dagegen weniger inhaltsreich im Hinblick auf den Projektstand, was den fehlenden Sitzungsvorlagen geschuldet gewesen sein dürfte.⁵²⁹ Allerdings war das BetRef. in seiner Erkenntnisgewinnung auch nicht allein auf die Vorlagen der Geschäftsführung zu den Aufsichtsratssitzungen beschränkt (vgl. III. A. 1.3.1 und 2.2.4.2). Immerhin hatte sich seit Ende Juni 2012 immer deutlicher gezeigt, dass die Problemlagen erheblich über das bisher Bekannte hinausgingen und u. a. auch die Ankündigung der FBB Mitte Mai 2012, die Aufgaben der pg kurzfristig übernehmen zu können (vgl. III. C. 3.5.1.3 und 3.6.2.5) nicht erfüllt wurde. In Anbetracht der wiederum deutlich informativeren Vermerke der Staatskanzlei aus diesem Zeitraum⁵³⁰ wäre es einmal mehr – und vor allem in dieser Projektphase nach der

⁵²⁵ Vgl. ebd., (zu TOP 2 und 6).

⁵²⁶ Vgl. Protokoll zur Referentenrunde am 06.06.2012, S. 1.

⁵²⁷ Vgl. Stellungnahme des MdF vom 16.02.2015, a.a.O., S. 17.

⁵²⁸ Vgl. Schreiben des MdF (BetRef.) vom 25.07.2012 an die FBB; vgl. auch E-Mail des BetRef. vom 25.07.2012 an den Finanzminister (Cc Abteilungsleiter).

⁵²⁹ Vgl. Vorbereitungsvermerk des BetRef. vom 08.08.2012 zu den Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses am 10.08.2012 und des Aufsichtsrats am 16.08.2012 (TOP 3.1) und vom 30.08.2012 zu den Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 07.09.2012 (TOP 3).

⁵³⁰ Vgl. Vermerk der Staatskanzlei vom „19. Oktober 2011“ (fehldatiert) in Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 16.08.2012 (in der Staatskanzlei eingesehen).

zweiten Inbetriebnahmeverschiebung – angezeigt gewesen, dass die Staatskanzlei diese Vermerke auch dem MdF zuleitet. Der LRH verweist allerdings auch auf die übereinstimmende Aussage aller drei Stellen, wonach diese sich generell laufend in Bezug auf den BER abstimmen.

Die Gesellschaftervertreterin wurde in dieser Periode vom BetRef. u. a. über die Frage der generellen Genehmigungsfähigkeit der Brandschutzanlage und über die gravierenden organisatorischen Defizite auf Seiten der FBB in Kenntnis gesetzt.⁵³¹ Kritische Nachfragen oder Anmerkungen ihrerseits waren jedoch in den dem LRH vorgelegten Akten nicht verzeichnet; auf die allgemeinen Angaben des MdF zu mündlichen Abstimmungen innerhalb des Ministeriums wird verwiesen (vgl. III. A. 2.2.2). An den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Finanz- und Prüfungsausschusses im Juni und August 2012 nahm nach wie vor lediglich ein Bediensteter des BetRef. für das Land Brandenburg als Gesellschafter teil.⁵³²

3.6.4.3 Keine Beanstandung der Entscheidungsfindung des Aufsichtsrats im Hinblick auf den neuen Inbetriebnahmetermi n (27.10.2013)

Dem MdF erschien nach eigener Aussage auch der nunmehr vierte Inbetriebnahmetermi n „vor dem Hintergrund der Ausführungen der Projektverantwortlichen und der beteiligten Firmen und Gutachter“ plausibel.⁵³³ Diese Aussage verwundert vor dem Hintergrund, dass der Aufsichtsrat am 07.09.2012 gerade auf die Befragung wesentlicher Projektverantwortlicher, Firmen und Gutachter verzichtet hatte (vgl. III. C. 3.6.3.2).

Was die Entscheidungsfindung des Aufsichtsrats auf Basis äußerst kurzfristig bereitgestellter Informationen betrifft, erwähnte das BetRef. in seinem Vorbereitungsvermerk vom 30.08.2012 ohne weitere Bewertung, dass die FBB die Unterlagen nachreichen bzw. als Tischvorlagen bereitstellen werde.⁵³⁴ Unabhängig von dieser wiederum zu unkritischen Vorlage des BetRef. hätte die Gesellschaftervertreterin in Anbetracht der anstehenden, nunmehr dritten, Inbetriebnahmeverschiebung auf eine angemessene Vertagung der Entscheidung über einen neuen Inbetriebnahmetermi n dringen und sich über die Entscheidungsgrundlagen näher informieren

⁵³¹ Vgl. Vorbereitungsvermerke des BetRef. vom 15.06.2012 und 08.08.2012, a.a.O.; E-Mail des BetRef. vom 02.08.2012 an den Finanzminister (Cc Staatssekretärin).

⁵³² Vgl. die Protokolle zu den jeweiligen Sitzungen am 20.06., 22.06., 10.08. und 16.08.2012, jeweils S. 1.

⁵³³ Vgl. Antwort des MdF vom 06.04.2013 auf Frage 3.9 d) des Fragenkatalogs des LRH, a.a.O.

⁵³⁴ Vgl. Vorbereitungsvermerk des BetRef. vom 08.08.2012, a.a.O., S. 1 und 4.

müssen. Dies hätte die ihr auferlegte Treuepflicht als Gesellschaftervertreterin erfordert. Ausweislich der dem LRH vorgelegten Unterlagen leitete sie jedoch abermals keine entsprechenden Schritte ein.

3.7 Entwicklungen ab Anfang September 2012 und Verschiebung der Inbetriebnahme im Januar 2013 auf unbestimmte Zeit

3.7.1 Projektverlauf

3.7.1.1 Projektverlauf im Zeitraum September 2012 bis Januar 2013

Der technische Geschäftsführer teilte in der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 17.10.2012 mit, dass allein bei der Entrauchungsanlage in acht Punkten Abweichungen zu der erteilten Baugenehmigung bestünden. Anzeichen für eine Verweigerung der erforderlichen Genehmigungen durch das Bauordnungsamt seien aktuell nicht erkennbar. Die Sanierung der Kabeltrassen und die Pavillonarbeiten befänden sich weiterhin „auf dem kritischen Weg“.⁵³⁵

In Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 01.11.2012 vermerkte die Staatskanzlei, dass die nach der Kündigung der pg (vgl. III. C. 3.5.1.3) benötigten Planer lediglich auf Basis mündlicher Vereinbarungen verpflichtet worden seien.⁵³⁶ (Vgl. hierzu im Weiteren III. E. 3.5.2.)

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 01.11.2012 erläuterte der technische Geschäftsführer, dass die ursprünglich vorgesehene und genehmigte geschossweise Entrauchung im Zuge des weiteren Baufortschritts ohne entsprechende Abstimmung mit dem Bauordnungsamt auf eine geschossübergreifende Entrauchung umgestellt worden war. Nunmehr sei die Rückkehr zu einer geschossweisen Entrauchung in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt beabsichtigt, wo dies unter finanziellen und zeitlichen Aspekten vertretbar sei. Eine abschließende Lösung liege noch nicht vor, v. a. weil immer noch weitere Abweichungen zum Brandschutzkonzept entdeckt würden. Die Inbetriebnahme zum 27.10.2013 sei jedoch nach derzeitigem Stand gesichert. In dieser Sitzung fasste der Aufsichtsrat einen ersten Beschluss zur Einleitung einer Haftungsprüfung im Zusammenhang mit den letzten beiden Inbetriebnahmeverschiebungen (vgl. hierzu im Weiteren III. F).⁵³⁷

Laut Controllingbericht aus November 2012 verliefen die Gespräche mit den ausführenden Firmen mit dem Ziel, ab Mitte November 2012 die Montagearbeiten auf der Baustelle wieder aufzunehmen, schleppend. Die Bereitschaft der Firmen sei

⁵³⁵ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 17.10./01.11.2012, S. 3.

⁵³⁶ Vgl. Vermerk der Staatskanzlei vom „06.09.2012“ zur Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am 01.11.2012 (zu TOP 3.1) (in der Staatskanzlei eingesehen). Vgl. auch die letzte Fußnote unter III. C. 3.6.2.5.

⁵³⁷ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 01.12.2012, S. 2, 3 und 5.

aufgrund eines Bearbeitungsstaus bei der Nachtragsprüfung derzeit nicht gegeben. Die Dauer für die Beseitigung des Nachtragsrückstands (insgesamt ca. 1.600 zu bearbeitende Vorgänge) wurde auf mindestens 12 Monate geschätzt. Auch seien die Bestandsaufnahmen und Mängelbegehungen im Fluggastterminal noch nicht gänzlich abgeschlossen.⁵³⁸

Nach Darstellung des technischen Geschäftsführers in der Sitzung des Projektausschusses am 28.11.2012 hing der geplante Inbetriebnahmetermine (27.10.2013) nach wie vor wesentlich vom Erfolg der Heißgasrauchversuche ab. Der Nachweis der Funktionsfähigkeit der geschossübergreifenden Entrauchung sei weiterhin die grundlegende Problematik. Ein vollständiger Umbau der Brandschutzanlage entsprechend der vorliegenden Genehmigungslage sei bis zum 27.10.2013 nicht möglich.⁵³⁹

Die Bürgencontroller berichteten am 30.11.2012, dass die Arbeiten am BER offenbar nicht wie geplant Mitte November 2012 wieder umfassend aufgenommen worden seien und insoweit eine „Verweigerungshaltung“ der bauausführenden Unternehmen bestünde, der nachgegangen werden müsse. Des Weiteren sei die Abnahme der Brandschutzanlage durch das Bauordnungsamt nach wie vor nicht gesichert, auch wenn laut Controllingbericht durch Umplanungen in Abstimmung mit der Behörde eine weitgehende Beibehaltung der bereits realisierten geschossübergreifenden Entrauchungsanlage möglich sein solle. Hinsichtlich des Eröffnungstermins seien belastbare Aussagen nach Angaben des Projektsteuerers derzeit noch nicht möglich.⁵⁴⁰

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 07.12.2012 informierte der technische Geschäftsführer darüber, dass 500 weitere Planungsthemen identifiziert wurden, von denen ca. 100 inbetriebnahmerelevant und bislang ungelöst seien. Darüber hinaus seien bisher 20.000 Mängelpunkte, davon ca. 50 % bedeutsame, erfasst worden. Als besonders problematisch habe sich die noch fehlende Nutzungskompatibilität zwischen der Steuerung der Brandmeldeanlage und der Gebäudefunktionssteuerung herausgestellt. Hinsichtlich der Entrauchung müsse dort, wo aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen keine Rückführung auf die Genehmigungslage vertretbar sei, im Rahmen von Testverfahren der Nachweis erbracht werden, dass

⁵³⁸ Vgl. Controllingbericht 04/12 vom 12.11.2012, S. 13 und 29.

⁵³⁹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 28.11.2012, S. 5.

⁵⁴⁰ Vgl. Bericht der Bürgencontroller vom 30.11.2012, S. 34, 36 und 42.

die umgesetzte genehmigungsabweichende Lösung ein gleichwertiges Maß an Sicherheit aufweist. Die Fertigstellung der Pavillons sei ebenfalls sehr zeitkritisch. Es sei erkennbar geworden, dass wesentlich mehr problematische Themen existierten und auch die Komplexität der bereits bekannten Probleme stetig wachse. Insgesamt sei die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins 27.10.2013 in den vergangenen Wochen wesentlich unsicherer geworden. Auf Nachfrage bestätigten die Geschäftsführer, dass u. a. die Zusammenarbeit innerhalb der FBB, auch auf Geschäftsführerebene, verbesserungswürdig sei. Der Aufsichtsrat beauftragte die Geschäftsführung u. a. damit, Angebote zur Umsetzung eines externen projektbegleitenden Controllings für den Aufsichtsrat einzuholen (vgl. hierzu III. C. 3.7.2).⁵⁴¹

Am 07.01.2013 wurde das MdF nach eigenen Angaben über eine Erklärung des Geschäftsführers der FBB gegenüber der Landesregierung vom 04.01.2013 informiert, wonach der Inbetriebnahmetermin (27.10.2013) nicht zu halten sei.⁵⁴²

Am 14.01.2013 berichteten die Bürgencontroller, dass unverändert ein nur geringer Baufortschritt erkennbar sei. Vielmehr seien erneut erhebliche Verschlechterungen des Projektstands eingetreten und es würden laufend neue kritische und teils inbetriebnahmerelevante Sachverhalte erkannt. Die FBB habe bislang erfolglos versucht, bestehende Mängel, die offenbar wesentlich auf unzureichende Planungsunterlagen und ständige Planungsänderungen zurückzuführen seien, durch punktuelle Maßnahmen zu beheben. Wenn neue Probleme erkannt werden, berufe sich der Baubereich der FBB regelmäßig auf Planungsfehler der pg oder eine unzureichende Aufgabenwahrnehmung durch den Projektsteuerer.⁵⁴³

Nach der erneuten Terminverschiebung legten in der Aufsichtsratssitzung am 16.01.2013 der Vorsitzende des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Projektausschusses (der Wirtschaftsminister) jeweils ihren Vorsitz nieder. Als neuer Vorsitzender des Aufsichtsrats wurde der brandenburgische Ministerpräsident gewählt. Den Vorsitz im Projektausschuss übernahm ein von Anteilseigner Bund entsandtes Aufsichtsratsmitglied. Des Weiteren berief der Aufsichtsrat den Sprecher der Geschäftsführung mit sofortiger Wirkung ab. Nach Darstellung des technischen Geschäftsführers waren die Ergebnisse aus den Heißgasrauchversuchen entscheidender Auslöser für die Verschiebung, da sich die getroffenen Annahmen und Simulationsergebnisse der Planung sowie der Sachverständigen nicht bestätigt

⁵⁴¹ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 07.12.2012, S. 3 f. und 16.

⁵⁴² Vgl. Antwort des MdF auf Frage 3.9 a) des Fragenkatalogs des LRH, a.a.O.

⁵⁴³ Vgl. Bericht der Bürgencontroller vom 14.01.2013, S. 7 f.

hätten. In weiten Bereichen der Entrauchungsanlage sei die Rückführung auf die ursprüngliche Genehmigungslage erforderlich. Des Weiteren benannte er zahlreiche darüber hinaus gehende Ursachen für die erneute Inbetriebnahmeverschiebung (vgl. hierzu III. C. 3.7.1.2). Ferner teilte er auf Nachfrage des Aufsichtsrats u. a. mit, dass es in früheren Projektphasen Behinderungsanzeigen und Bedenkenanmeldungen der ausführenden Firmen an der Brandschutzanlage dazu gegeben habe, dass die Ausführung der Arbeiten ohne ausreichende Planungsunterlagen problematisch sei. Dessen ungeachtet habe die FBB „getrieben durch Zeitprobleme“ durch die Projekt- und Teilprojektleiter die Umsetzung der Arbeiten angeordnet.⁵⁴⁴

3.7.1.2 Zusammenfassung der zum Ende des Betrachtungszeitraums (Februar 2013) bestehenden baubezogenen Problemlage

Nach den Ausführungen des technischen Geschäftsführers im Januar und Februar 2013 (Ende des Betrachtungszeitraums, der der Prüfung des LRH zugrunde lag) stellte sich die baubezogene Problemlage im Wesentlichen wie folgt dar:

Bauliche / systemische Mängel und Genehmigungsfragen⁵⁴⁵

- Die Brandschutzanlage sei falsch geplant worden und die Steuerung der Entrauchung „(gesamthaft) nicht möglich.“ Für eine funktionierende Steuerung der Nachströmung der Entrauchung seien Umplanungen und in Teilbereichen der Neubau der technischen Ausrüstung erforderlich. Für die gebaute geschossübergreifende Entrauchung fehle eine verbindliche genehmigungsrechtliche Grundlage. Die Anlage sei in weiten Bereichen auf die ursprüngliche Genehmigungslage zurückzuführen. Der tatsächliche Bauzustand beim Brandschutz weiche nicht nur von der Genehmigungslage teilweise wesentlich ab, sondern auch von den vorliegenden Planungen.
- Bei den Stahltragwerken der Ebene E3 fehle die Brandschutzbeschichtung.
- Die Türschließeanlage sei mangelbehaftet und noch nicht genehmigungsfähig.
- Die einfache Redundanz der Sprinkleranlage sei nicht ausreichend, da die „Funktion der Sprinkleranlage als Kompensation für sehr viele Erleichterungen

⁵⁴⁴ Vgl. Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.01.2013, S. 2 ff, 6 und 9 f.

⁵⁴⁵ Vgl. für die folgende Aufzählung: Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.01.2013, S. 7 ff., 10 ff. und 15; Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 13.02.2013, S. 4; in der Referentenrunde am 06.02.2013 besprochener „Fortschrittsbericht BER“ der FBB (Folienpräsentation).

und Abweichungen vom geltenden Baurecht geplant“ worden sei. Der Nachweis der erforderlichen Systemzuverlässigkeit konnte bislang nicht abschließend erbracht werden.

- Die Kabeltrassen seien über- und fehlbelegt. An Rohrleitungen und Kabeln fehlten Brandschottungen. Dämmungen seien defekt bzw. fehlten. Die Öffnung bereits geschlossener Decken und der Rückbau von Kabeln sei erforderlich, wobei noch keine Entscheidung über eine vollständige Neuverlegung oder Teilsanierung der Kabeltrassen getroffen worden sei.
- Acht Abweichungsanträge, die im Jahr 2011 als notwendig identifiziert wurden, um den genehmigungsabweichenden Bauzustand zu legitimieren, seien bisher nicht eingereicht worden. Es sei zu erwarten, dass nach Bestandsaufnahme und Entscheidung zur Genehmigungsfähigkeit der Bauausführungen weitere Abweichungsanträge erforderlich werden.
- Die Datenübertragungsnetze wiesen keine ausreichende Redundanz, Stabilität und Betriebssicherheit auf.
- An den Pavillons bestünden Rohbauschäden.

Vertragliche und organisatorische Defizite⁵⁴⁶

- Die Auswirkungen aus der Kündigung der pg seien noch nicht kompensiert. Die Vertragslage hinsichtlich der nunmehr tätigen Objektüberwacher sei formal größtenteils lückenhaft. Aufgrund des im Frühsommer 2012 erfolgten Abschlusses von Dienst- statt Werkverträgen mit den Planern und Objektüberwachern fehle es an Haftungs- und Durchgriffsmöglichkeiten. Die vormals für die pg tätigen Kräfte gäben ihr Wissen schleppend bis gar nicht preis. (Vgl. hierzu im Weiteren III. E. 3.5.2.)
- Die Projektsteuerung sei passiv bis nicht vorhanden. Die Vertragslage mit dem Projektsteuerer sei unklar und laufe eher auf eine buchhalterische Verwaltung bzw. reine Projektdokumentation als auf ein echtes Controlling des Projekts hinaus (vgl. hierzu im Weiteren III. E. 3.5.1).

⁵⁴⁶ Vgl. für die folgende Aufzählung: Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 16.01.2013, S. 7 f., 10, 12, 15 und 17 f.; Vorlage der FBB-Geschäftsführung zu dieser Sitzung (TOP 4.1); Protokoll zur Sitzung des Projektausschusses am 11.02.2013, S. 4; Protokoll zur Sitzung des Aufsichtsrats am 13.02.2013, S. 4.