

**Rede Axel Vogel zur Regierungserklärung  
zur Terminverschiebung am Flughafen BER am  
21.Mai 2012**



**- Es gilt das gesprochene Wort !! -**

Sehr geehrter Herr Präsident,  
meine sehr geehrten Damen und Herren!

Lassen Sie mich mit einem Zitat beginnen:

*“Es ist alles so öde und vorhersehbar. Jeder weiß, dass Bauprojekte ab einer gewissen Größenordnung in Deutschland nicht mehr offen geplant, gegen alle Interessen durchgesetzt und sauber finanziert werden können, denn sonst gäbe es sie nicht mehr. Der politische Wille, wenn er denn da ist, hat Schleichwege zu nehmen, in deren Verlauf die Kosten heruntergetrickst, die Bauzeiten extrem optimistisch berechnet, die Risiken ausgeblendet werden. Hinterher wird alles teurer, dauert länger und bringt mehr Bürger in Rage, als sich die Politiker jemals vorgestellt hätten – das ist hässlich, aber so ist die Realität.”*

so der fatalistische wie zynische Blick auf den Flughafenbau von Bernd Matthies im Tagesspiegel vom 19. Mai 2012.

Machen wir uns nichts vor: Dies ist eine Art von Politikwahrnehmung, die inzwischen von vielen Menschen hierzulande geteilt wird. Sie schafft ein abstoßendes Bild von der Politik, die in einem nächsten Schritt zur Ablehnung

unseres politischen Systems führen kann. Solange es zu Forderungen nach mehr direkter Demokratie, zu Rufen nach mehr Transparenz, nach einer verbesserten und breiteren Einbeziehung der Öffentlichkeit in Planungsprozesse führt, will ich das auch nicht beklagen.

Schlimm ist aber, wenn wir diese Auffassung nur noch achselzuckend zur Kenntnis nehmen sollten und ihr nicht mehr glaubwürdig entgegenreten können und wollen. Und da war die heutige Regierungserklärung mit dem großangelegten Motto " Vertrauen zurückgewinnen – Glaubwürdigkeit beweisen", keine Hilfe .

Sie war bestenfalls eine lahme Pflichtübung, wie ein Negativbeispiel aus dem Handbuch für Krisen-PR: Nicht mehr zugeben und zu erkennen geben, als bereits aus den Medien bekannt ist, Abwälzen der Verantwortung, konsequentes Zurückweisen eigener Schuld, feierliches Geloben, dass ab jetzt alles besser wird.

Nachdem die Regierungserklärungen in dieser Legislaturperiode bisher allein dem Drängen der Opposition zu verdanken waren, haben wir es ausdrücklich begrüßt, dass der Ministerpräsident dieses Mal nicht erst den Vorstoß aus unseren Reihen abgewartet hat, sondern von sich aus initiativ geworden ist. Doch für diese Rede Herr Ministerpräsident hätten wir uns die Anreise auch sparen können. Sie enthielt keine wesentliche Information, die wir nicht bereits in den Zeitungen gelesen hätten. Ein wenig Klage, dass Berlin und Brandenburg wieder einmal bundesweit ein schlechtes Bild abgeben, Plattitüden über die mit dem Flughafen verbundenen wirtschaftlichen Hoffnungen, etwas Lob für CDU und FDP, weil sie zum Flughafen stünden (Bei den Grünen weiß er das offensichtlich nicht so genau), Bedauern darüber, dass man nicht misstrauischer gegenüber der Geschäftsführung gewesen

sei, Fishing for compliments, weil man als Aufsichtsrat lediglich 128 € Sitzungsgeld erhalte (zugegebenermaßen kein Vergleich zum Geschäftsführer mit mehr als einer Viertelmillion Vergütung 2011).

Doch zu der viele Bürgerinnen und Bürger brennend interessierenden Frage, was der BER unterm Strich denn nun voraussichtlich einmal kosten wird, steuerte diese Regierungserklärung nichts Erhellendes bei. So konnte ich den Ausführungen nicht entnehmen, wie hoch die Investitionssumme denn nun insgesamt ist und wie weit die Kostendeckung vom Businessplan abweicht. Hier sind wir weiterhin auf Zeitungslektüre angewiesen, die den aktuellen Stand mit 2,997 statt wie ursprünglich geplant 2,5 Mrd € beziffert. Was meint Wowereit, wenn er sagt, dass die Finanzierung auf Kante sei? Wie sieht es mit den Verlusten aus den Swap-Geschäften in dreistelliger Millionenhöhe aus?

Beim nächsten Mal soll gleich mit einem fertigen Flughafen gestartet werden, aber welcher Aufsichtsrat hat das bis dato geplante Provisorium im Abfertigungsbereich und beim Brandschutz zu verantworten? Wie kommt es, dass eine Startbahn bereits 2015/16 bei laufendem Betrieb erneuert werden soll? Wie soll der Flughafen ohne Planungsbüro fertig gebaut werden, nachdem schon der Terminalbau in Eigenregie zum finanziellen Flop geworden ist?

Das die nun gewonnene Zeit für die Umsetzung des weit hinter den Planvorgaben zurückliegenden Lärmschutzprogrammes genutzt werden soll, ist selbstverständlich, aber wie sieht es mit der Umsetzung der Planvorgaben aus, die angeblich Mehrkosten von 298 Mio € verursachen würden. Was bedeutet die heutige Aussage: An den festgelegten Mitteln für den Lärmschutz werden wir auf

jeden Fall festhalten". "Duckt sich unser Ministerpräsident hier weg oder besteht er auf einer Einhaltung der Vorgaben des Planfeststellungsverfahrens. Welche Interessen stehen für ihn an erster Stelle, die wirtschaftlichen Interessen der FBS oder der Lärmschutz für die Betroffenen? Wie steht er zum Antrag der FBS zur Aufweichung der Lärmschutzbestimmungen? Wie steht es mit kulanten Entschädigungszahlungen für die vertraglich besonders schlecht gestellten Einzelhändler? Keine Aussage! Keine Antworten!

Immerhin ein Wort zur Übernahme von politischer Verantwortung: Diese besteht demnach darin weiterhin Mitglied im schlecht bezahlten Aufsichtsrat zu bleiben. Warum und wieso das nach dieser Vorgeschichte aber sinnvoll und erforderlich sein soll, hat sich uns allerdings nicht erschlossen. Kurz: Die Rede unseres Ministerpräsidenten war nicht mehr als eine Pflichtübung. Ich möchte mich dem Thema allerdings etwas breiter widmen.

## ANREDE

Terminverschiebungen für die Eröffnung des Flughafens BER sind in Brandenburg nicht neu. So war als allererster Eröffnungstermin das Berliner Millenniums-Jahr 1997 angepeilt, gefolgt von 2000 das Jahr in dem Berlin die Olympischen Spiele ausrichten wollte. Gescheitert, genauso wie das im Planfeststellungsverfahren genannte Jahr 2007. An diesem Termin wurde auch 2003 noch festgehalten, obwohl nach dem zweiten gescheiterten Privatisierungsversuch niemand mehr ernsthaft mit der Einhaltung dieses Termins rechnen konnte. Nach mindestens 3 weiteren längst vergessenen Eröffnungsterminen legte sich die Flughafengesellschaft FBS auf den 30. Oktober 2011 fest. Nachdem am 17. April

2010 erste Meldungen über eine mögliche erneute Terminverschiebung aufkamen, dementierte dies der damalige und jetzige Flughafenchef, der Honorarprofessor der Uni Wildau, Prof. Rainer Schwarz öffentlich, wohl um das Richtfest für das Terminal nicht zu gefährden. Auf diesem Richtfest verkündete der nebenberufliche Aufsichtsratsvorsitzende der FBS, Klaus Wowereit, dass es beim vorgesehenen Termin bleibe, musste sich dann allerdings Ende Mai 2010 sichtlich konsterniert eines besseren belehren lassen.

*Am 1. Juni 2010 wurden die Wirtschaftsausschuss des Landtages von Prof. Schwarz darüber informiert, dass "die Insolvenz eines der Planer für die technische Gebäudeausrüstung" eingetreten sei und seit dem 29.4.2010 zudem veränderte Standards der EU mit Vorgaben zu speziellen Prüfgeräten zur Flüssigkeitsanalyse existierten, die die Errichtung zweier Pavillons erforderlich machten.*

Am 29. Juni 2010 wurde dann der Wirtschaftsausschuss von Prof. Schwarz darüber informiert, dass es zu einer Verschiebung von 7 Monaten käme (wörtlich: "keine Katastrophe"), die genannten 2 Pavillons mit weiteren erforderlichen Umbaumaßnahmen zusätzliche Investitionen von 50 Mio € erforderlich machten, dazu kämen terminsichernde Kosten von 60 Mio € und 26 - 27 Mio € an Opportunitätskosten wegen der Verzögerungen darzustellen sein, Budgetreserven seien jedoch ausreichend vorhanden (Die Rede war von rund 100 Mio €, die zusätzlich zu den 138 Mio € verfügbar seien). *Wörtlich führte er aus: " Die Gesellschafter wollten sich nicht vorwerfen lassen, dass veraltete Technologien eingebaut werden und diese dann nach der Inbetriebnahme herausgerissen werden müssten, wodurch dann neue Investitionen erforderlich wären. Der Ablaufplan sei auf Projektaufbauplänen der Techniker zurückzuführen und*

*aufgrund der Erfahrungen wurde der Terminplan von allen Projektbeteiligten gegengezeichnet.*

Auch der neu gewählte Termin (Juni 2012) sei wieder sehr ambitioniert, da die Baumaßnahmen für die Sicherheitskontrollen sehr zeitintensiv seien, auch unter dem Aspekt der Genehmigungsverfahren. (Man beachte. Die Rede ist von Sicherheitskontrollen, nicht von Sicherheitsmaßnahmen, wie dem nun in Rede stehenden Brandschutz.) Ein detaillierter Zeitplan könne den Abgeordneten nicht zur Verfügung gestellt werden. Der Zeitplan sei ähnlich wie der Vorangegangene dimensioniert. **Die Bautätigkeit müsse ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme abgeschlossen sein, so dass sechs Monate für die Inbetriebnahmephase, in der zum Beispiel alle technischen Anlagen mehrfach getestet werden, verbleiben**

Und Prof. Schwarz führte damals weiter aus: "Die Airlines machen im Winterflugplan keine neuen Strecken; in der Regel werde das im Sommerflugplan umgesetzt. Ein Wechsel des Flughafens müsse daher nicht zum Flugplanwechsel sein. Es wäre sogar sehr hilfreich, wenn der Termin außerhalb des Flugplanwechsels liege. Das entzerre wieder die Komplexität bei den Airlines.

Es war also alles im grünen Bereich, könnte man meinen. Und wenn ich den Worten der ehrenamtlichen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit und Platzeck glauben darf, blieb dies auch so bis zum 8. Mai 2012.

Wenn ich die Begleitumstände der damaligen Terminverschiebung vom Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012 so breit ausführe, dann deshalb, weil sich die Vorgänge um die jetzige Verschiebung auf den 13. März 2013 bis ins Detail hinein

zu gleichen scheint.

Erste zaghafte Andeutungen und Hinweise in den Medien, dass es Schwierigkeiten mit dem geplanten Eröffnungstermin gibt, lebhaftes Dementis des Geschäftsführers Prof. Schwarz. Der Aufsichtsrat lässt keinen Zweifel zu, dass der Eröffnungstermin ernsthaft gefährdet sei und fällt dann am Ende aus allen Wolken, weil er von seiner Geschäftsführung nicht auf dem Laufenden gehalten (Euphemismus: richtiger wäre wohl: belogen und betrogen) wurde. Dies legte bereits der AR-Vorsitzende Wowereit am 10.5. im Abgeordnetenhaus nahe (*“Sie können auch sicher sein, dass die verantwortlichen Gesellschafter, die Vertreter der Gesellschaften, der brandenburgische Ministerpräsident Herr Platzeck, der zuständige Bundesminister Herr Ramsauer, die Mitglieder des Aufsichtsrates und andere mit Überzeugung bislang davon ausgegangen waren, dass der 3. Juni der Eröffnungstermin wird.”*). Unser Ministerpräsident hat heute die gleiche Position bezogen.

Als Zyniker könnte man jetzt sagen, immerhin sei man noch nie so dicht dran an einem Eröffnungstermin gewesen wie dieses Mal, und schließlich sei jetzt die nötige Zeit gewonnen um bei den Lärmschutzmaßnahmen aufzuholen, aber das wird dem Ernst der Sache nicht gerecht. Eben weil dieses Mal die Absage erst 4 Wochen vor Eröffnung erfolgte ist die Zahl der in Mitleidenschaft gezogenen Menschen und Unternehmen umso größer. Flugverbindungen, die schon gebucht waren und nun aufwendig umgebucht werden müssen, schimmelanfällige Tunnelstrecken der DB oder volle Kerosinlager am falschen Ort sind noch das geringste Übel. Problematischer ist die Situation für all die Einzelhändler, die im Vertrauen auf die FBS Waren schon geordert und Personal eingestellt hatten. Für

Mitarbeiter, die aus ungekündigten Beschäftigungsverhältnissen ihren Arbeitgeber wechseln wollten und nun plötzlich auf der Straße sitzen.

Entschädigungsansprüche hat die FBS wohlweislich für einen Zeitraum von 12 Monaten (so Prof Schwarz im Juni 2010) bzw. 18 Monate (so heutige Angabe) ausgeschlossen, so dass hier allenfalls auf Kulanz zu hoffen bleibt. Noch problematischer dürfte die Lage für die bereits finanziell angeschlagene Berliner Hauptlinie Air Berlin sein, die gegenüber Lufthansa und Easyjet ins Hintertreffen gerät oder wie die SZ titelte: "Der Schaden der Air Berlin ist die Freude der Lufthansa". Möglicherweise hat die FBS mit ihrer Terminverschiebung unbeabsichtigt die Marktbereinigung auf dem deutschen Luftverkehrssektor auf den Weg gebracht.

Neu gegenüber früher ist, dass obwohl nach den Verlautbarungen des Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Wowereit kein Schwarzer Peter gesucht werden sollte, doch dann sehr schnell solche gefunden wurden: Der Chefplaner Manfred Körtgen, nach der nebenbei abgeschlossenen Promotion wohl inzwischen Herr "Doktor" Körtgen, muss gehen, der Planungsgesellschaft mit dem renommierten Architekturbüro gmp Gerkan, Marg und Partner wird gleichfalls der Stuhl vor die Tür gesetzt. Inzwischen werden immer neue Details bekannt, so dass die planerischen Ingenieurleistungen im Rückstand waren (so Wowereit am 18.5. in einer Ausschusssitzung im Abgeordnetenhaus), Berichte aus dem Aufsichtsrat legen nahe, dass zudem angeblich viele Bauunternehmen kein Vertrauen mehr in die Planungsgesellschaft hatten, "Pläne sich oft als unzutreffend oder als inaktuell erwiesen", so die Berliner Zeitung am 19.05.. Zeitungen mutmaßen über Kostenexplosionen, nur die Landesregierungen als Gesellschafter der FBS wusste offenkundig nicht Bescheid.



Aber gehen wir die aktuelle Entwicklung noch einmal Schritt für Schritt durch:

Auf der AR-Sitzung am 9.12. 2011 berichtet das Architekturbüro gmp (lt. Spiegel v. 24.5.) dass der Eröffnungstermin wegen der Entrauchungsanlagen gefährdet sei, da Brandschutzklappen ohne Zulassung verbaut worden seien. Ein Mitarbeiter von Körtgen hätte es dann so dargestellt, dass die gefundene Lösung "technisch richtig" sei, die Klappen müssten nur noch von der Baubehörde zugelassen werden- eine Formsache. Allerdings sei wohl auch der Hinweis gekommen, dass die "rechtzeitige Erteilung der Genehmigung für die termingerechte Inbetriebnahme erforderlich" sei.

Anfang 2012 sei Siemens dann mit der Aufrüstung der Entrauchungsanlagen beauftragt worden, die Pläne seien aber so unvollständig gewesen, dass mit der drei Monate dauernden Programmierung nicht begonnen werden konnte.

Am 28. Februar 2012 wurde lt. Morgenpost vom 16.5. ein Protokoll des Tüv Rheinland bekannt, wonach die Betriebssicherheit des Flughafens aufgrund zahlreicher Mängel und fehlender Unterlagen bis zum 3. Juni nicht mehr bescheinigt werden kann, aufgrund der späten Fertigstellung die notwendigen Prüfungen der Brandmeldeanlagen nicht bis zum 3. Juni durchführbar sind und 40 Bedenkanzeigen formuliert wurde.

Am 29. Februar 2012 soll es in Folge des Berichts dann eine Krisensitzung mit Dr. Körtgen in der Staatskanzlei gegeben haben, in der "der verbleibende Zeitrahmen bis zur anstehenden Inbetriebnahme als kritisch" angesehen wurde und das

Konzept der "interimsweisen Mensch-Maschinen Koppelung" bis zur Inbetriebnahme der Brandmeldeanlage im IV.Quartal 2012 festgelegt wurde.

Im März 2012 habe die Unternehmensberatung Mc.Kinsey dann berichtet, dass der vorgesehene Umzugstermin nicht zu halten sei. Am 7.März soll die Bauaufsichtsbehörde in einem internen Schreiben bereits die Ablehnung des manuellen Betriebes angekündigt haben und sogar die Untersagung des weiteren Probetriebes wegen Sicherheitsmängel im Fluggastterminal angedroht haben. (MoPo v. 16.5.)

Am 20. März wurde dann der bekannte Bericht der externen Projektüberwachung WSP/CSP mit der berühmten Ampelschaltung vorgelegt, der auf der AR-Sitzung am 20.4. diskutiert wurde (hierzu später mehr).

Am Abend des 7. Mai soll der gmp-Chefarchitekt Hans-Joachim Paap (lt. Maz vom 19.05.) (in einem seltenen Anfall von Zivilcourage) die Unterschrift unter den Antrag an die Bauordnungsbehörde im Landkreis LDS für die Mensch-Maschinen-Koppelung abgelehnt haben. Damit war dann wohl auch der Eröffnungstermin 3. Juni gestorben.

Am 8. Mai wurde dann nach der gemeinsamen Kabinettsitzung von Berlin und Brandenburg die erneute Terminverschiebung für den BER bekannt gegeben. Auf der Pressekonferenz konnte sich dann jeder ein Bild von einem sichtlich empörten und zugleich ratlosen Regierungschef-Duo machen. Auf einen neuen Termin wollte man sich da zurecht nicht festlegen.

Dass die Regierenden **keinen blassen Schimmer** von der wirklichen Situation am Flughafenneubau hatten, hat dann AR-Vorsitzender Wowereit in seiner Regierungserklärung am 10. Mai erkennen lassen. (*So führte er aus: "Das gefährlichste wäre jetzt, dass der Druck aus dem Kessel entweicht und so getan wird, als hätten wir unendlich viel Zeit und als sei es egal, ob es zwei, drei oder vier Monate dauert. Nein! Wir müssen gemeinsam ein großes Interesse daran haben, dass dieser Flughafen so schnell wie möglich eröffnet wird."*)

*In der gleichen Rede hatte Wowereit dargelegt, dass der Flughafen am 3. Juni in größerem Umfang noch nicht fertiggestellt gewesen wäre. Wörtlich:)* " Viele kennen das: Eine Baustelle wird geschlossen, sie ist danach wieder eröffnet. All das wäre sicherlich und nicht nur in einem Fall, sondern an vielen Gewerken – auf diesem riesigen Flughafenkomplex auch mit Eröffnung am 3. Juni zu sehen gewesen. Da wäre noch nicht alles fertig gewesen. Aber ich glaube, jeder und jede hätte Verständnis dafür gehabt, dass bei so einer Riesenbaustelle und dem Zeitdruck, der dort herrscht und bei den Verzögerungen, die sich ergeben haben, (...) nicht alles hätte picobello sein können, (...)."

Wir hören also: Riesenbaustelle, Zeitdruck, Verzögerungen, nicht fertiggestellte Gewerke. Was wir nicht hören ist, dass Prof. Schwarz am 29. Juni 2010 ausführte, dass die Bautätigkeit sechs Monate vor Inbetriebnahme abgeschlossen sein muss, um alle technischen Anlagen mehrfach testen zu können. Doch das war wohl bei Geschäftsführung und Aufsichtsrat in Vergessenheit geraten.

Kein Wunder, der Aufsichtsrat hielt ja auch nur, wie wir jetzt durch Herrn Dankert erfahren, die gesetzlichen Mindestanzahl von vier Sitzungen pro Jahr für

Aufsichtsratssitzungen ab und dies obwohl der Flughafenbau in die entscheidende Phase getreten war.

Am 16. Mai hat dann der Aufsichtsrat in seiner Nachtsitzung die bereits benannten personellen Konsequenzen gezogen und die Terminverschiebung um 9 Monate (nicht 2, 3 oder 4 Monate) verkündet. Als Begründung für den neuen Termin wird in der Pressemitteilung vom 17.05. u.a. benannt, dass man so drei Monate für Prüfungen und Probetermin habe (ich erinnere an die Aussagen von Prof. Schwarz vom 29.6.2010: 6 Monate)! In dieser PM wird auch eingeräumt, dass mehrere Gewerke im Rückstand waren, (wörtlich: "Stromklau durch Bauarbeiter" den Probetrieb störten und neben den sicherheitstechnischen Anlagen auch Teile der Datentechnik mangelnde Stabilität aufwiesen.

Wer bis jetzt daran gezweifelt hat, dass es nur um Brandschutzprobleme geht, muss sich damit in seinen schlimmsten Erwartungen bestätigt sehen. Ein ganzes Bündel von "Störungen im Betriebsablauf" hat die Annullierung des Eröffnungstermins herbeigeführt.

Die Schuldigen scheinen also gefunden, die Frage stellt sich aber ob es die Richtigen und ob es die einzigen sind. Man spürte deutlich das Aufatmen durch die Landesregierungen gehen. Gottseidank kein Politiker, die Planer und Techniker sind schuld. Natürlich drängt sich die Frage auf, wieso der Geschäftsführer der Flughafen Gesellschaft Prof. Schwarz im Amt bleibt, obwohl er nicht nur in Puncto Verschiebung sondern insbesondere mit dem skandalösen Informationspolitik gegenüber Aufsichtsrat und Öffentlichkeit ein Wiederholungstäter ist. Zum zweiten Male ließ er Wowereit und Platzeck wie dumme Jungs aussehen. Natürlich

ist man bei einer solchen Blamage erst einmal stinksauer. Aber stinksauer auf andere zu sein reicht nicht.

Wer bei der Kontrolle des anerkanntermaßen größten Infrastrukturprojektes der Region Brandenburg-Berlin dermaßen krass versagt hat, muss allerdings gute Gründe benennen, warum er das Amt eines Aufsichtsratsmitgliedes unbedingt weiter ausüben muss. Und auf diese guten Gründe warte ich nach der heutigen Rede des MP immer noch..

Wenn man unseren Ministerpräsidenten hört, scheint er die Frage nach politischen, gar persönlichen Konsequenzen völlig misszuverstehen. Schließlich habe er ja (so sinngemäß im Inforadio des RBB) an den Aufsichtsratssitzungen teilgenommen, die Berichte angehört und kritische Fragen gestellt. Leider ist der Umfang der kritischen Nachfragen für uns und die Öffentlichkeit nur sehr begrenzt wahrnehmbar, da die Protokolle und Controllingberichte als Betriebsgeheimnis eingestuft und unter Verschluss gehalten werden.

So führt die Ausgestaltung der Flughafengesellschaft als privatrechtliches Unternehmen dazu, dass mit dem Verweis auf angebliche Geschäftsgeheimnisse den Abgeordneten zentrale Informationen nur eingeschränkt oder gar nicht zugänglich gemacht werden. Insbesondere Aussagen zur Belastung durch die aufgenommenen Kredite oder zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens mit dem Hinweis auf vorgebliche Geschäftsgeheimnisse versagt. Ich verweise hier nur auf die Antworten zu unsere Großen Anfrage zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens vom 18.08.2011 oder die Antworten auf die Kleine Anfrage der CDU vom 19.07.2011. In meinen Ausführungen bin ich daher auf die Veröffentlichungen in

den Medien, die offenkundig einen besseren Einblick in die Geschäftsunterlagen der FBS haben als der Aufsichtsrat, auf die Prüfberichte des Landesrechnungshofes oder in der S-Bahn aufgefundene Unterlagen angewiesen. Ich möchte hier sehr deutlich sagen, dass ich diese Geheimniskrämerei gegenüber dem Parlament für einen inakzeptablen Missbrauch der Gesellschaftsform der GmbH halte. Die Forderung nach Offenlegung aller Protokolle und Controllingberichte sollte selbstverständlich sein. Meine Fraktion wird hierzu einen Gesetzentwurf vorlegen, der ein erweitertes Informations- und Einsichtsrecht auch für breite Öffentlichkeit ermöglicht.

Nach §§ 116, 93 Abs. 1 S. 1 AktG haben Aufsichtsratsmitglieder sinngemäß die **Sorgfalt** eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden: Überwachungsaufgaben (auch präventiv), notwendige Informationen beschaffen, Erstattung zusätzlicher Berichte verlangen, Anhaltspunkte für Ungereimtheiten aufdecken etc. Wer genaueres über die Pflichten eines vom Land Brandenburg entsandten AR-Mitgliedes wissen will, muss eigentlich nur in den Corporate Governance Kodex des Landes Brandenburg vom 21.09.2010 blicken, der uneingeschränkt auch für den Ministerpräsidenten gilt. Hier findet sich praktisch alles zu Mitwirkungspflichten, Berichtspflichten etc. .

Demselben CGK, aber auch der Landesverfassung, Artikel 95, ist unmittelbar zu entnehmen, dass Regierungsmitglieder nur in seltenen Fällen Aufsichtsratsmandate wahrnehmen sollen. Das hat auch seinen guten Grund.

**Nach den einschlägigen Kommentaren zum Gesellschaftsrecht sind Art und Größe des Unternehmens sowie dessen wirtschaftliche Lage für Art und Umfang**

## **des notwendigen Arbeitseinsatzes des AR-Mitgliedes entscheidend.**

Da muss die Frage gestellt werden, wie die von Brandenburg entsandten Regierungsmitglieder diese Zeit und die erforderliche Fachkompetenz bei einem Vorhaben mit dieser Dimension aufbringen wollten. *Ich erinnere: 2,4 Mrd. Kreditvolumen, davon 888 Mio € vom Land Brandenburg verbürgt. 430 Mio € zusätzliches Eigenkapital, davon 159,1 Mio € vom Land Brandenburg sowie 440 Mio Eigenmittel der FBS, insgesamt rund 3,3 Mrd € stehen für das Vorhaben zur Verfügung.* Erschwerend kommt hinzu, dass der wirtschaftliche Erfolg des Flughafens zwar für die beteiligten Gesellschafter, nicht jedoch für die kreditgewährenden Banken von Belang ist, da deren Forderungen in vollem Umfang verbürgt sind.

Nach den Ausführungen unseres Ministerpräsidenten alles kein Problem, da im Aufsichtsrat Fachkompetenz versammelt sei. Wenn ich allerdings die Liste der AR-Mitglieder betrachte, dann kommen mir doch erhebliche Zweifel auf. So sind von 4 Berliner AR-Mitgliedern 3 Politiker und ein Hotelmanager, Brandenburg entsendet 3 Minister und einen Bankenvertreter, der Bund 2 Staatssekretäre, hinzu kommen 5 Arbeitnehmervertreter, die ihre spezifischen Interessen vertreten. Von 15 AR-Mitgliedern also 2 ausgewiesene Experten aus der Wirtschaft, die nicht der Politik oder den Gewerkschaften entstammen.

Aber nicht genug damit: Der Landesrechnungshof hatte bereits im Jahresbericht 2011 dargelegt, dass ein angemessenes Bürgencontrolling nicht existiert, mithin das Land weniger Kontrolle ausübt als eine Hausbank bei Krediten an einen Handwerksbetrieb. Ein bankenübliches Steuerungs- und Kontrollsystem existiert

nicht, Kennzahlen an Hand derer man das spezifische Ausgabenrisiko überwacht existieren nicht, eine nachvollziehbare Auswertung der von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft seit September 2009 gelieferten Berichte existiert erst seit April 2011. Aber auch hier steckt der Teufel im Detail. Da die WPG von Brandenburg, Berlin und dem Bund gemeinsam beauftragt ist, verfügen die Vertreter aller drei Gesellschafter auch nur über die gleichen Informationsgrundlagen.

Inzwischen wissen wir, dass auch das parallele Controlling des Bauvorhabens ein internes Controlling war, dass von der selben Planungsgruppe BBI gesteuert wurde, die auch den Baufortschritt verantwortlich war. Selbst wenn wir davon ausgehen, dass diese Berichte im Vorfeld der AR-Sitzungen in Beratungen auf Referentenebene sorgfältig ausgewertet wurden und die AR-Mitglieder entsprechend gebrieft wurden, so ändert dies aber nichts daran, dass alle hochqualifizierten AR-Mitglieder egal ob Bund, Berlin oder Brandenburg auf Basis der selben unzureichenden Unterlagen urteilten, offenkundig ohne weitergehende Auskünfte einzuholen.

Dafür gab es das System der Ampeln, nach denen galt: Grün: alles im grünen Bereich, Rot: nicht in Ordnung, Gelb: problembehaftet, aber zu lösen.

Ich nehme an, dass die Ampeln eingeführt wurden um für hochbeanspruchte Aufsichtsratsmitgliedern in einer hochkomprimierten Art und Weise komplexe Sachverhalte eingängig zu simplifizieren. Welcher Minister kann und möchte neben seinen vielfältigen anderen Aufgaben noch umfangreiche Akten im Detail studieren, wenn die Information auch auf einen Blick kenntlich gemacht werden



kann. Wie bei allen solchen Systemen besteht aber die Gefahr, dass wertvolle Informationen dabei verloren gehen oder übersehen werden.

Bei der Benutzung von Ampeln als Symbol kommt als besonderes Problem hinzu, dass wir diese alle aus dem Verkehrsleben kennen und Bedeutungen zuschreiben. Also bei Rot stehen bleiben, bei Gelb Achtung und bei Grün: Los gehts. Logisch wäre daher, dass Ampeln zunächst einmal auf rot stehen, mit den Baufortschritten auf Gelb springen und bei Fertigstellung grün aufleuchten. Diese Überlegung scheint auch bei einigen Aufsichtsratsmitgliedern mitgeschwungen zu haben, denn wie soll man begreifen, dass bei dem Umspringen mehrerer Ampeln zwischen dem 30. Oktober 2011 und dem 20. März 2012 von Grün auf Gelb nicht etwa gebremst, sondern in typischer Bravourfahrer-Manier mit zweifelhaften Provisorien stattdessen Gas gegeben wurde. Laut dem mir in Auszügen vorliegenden Prüfbericht der WSP/CBP vom 20.3.2011 lagen Datentechnik mit 83 Prozent statt 95 Prozent, Sicherheitstechnik mit 78 % statt 95 % und Gebäudeautomation mit 75 % statt 90 % Fertigstellungsgrad um viereinhalb Monate hinter dem Zeitplan zurück. Ich erinnere an die von Prof. Schwarz verkündeten 6 Monate erforderlicher Erprobungszeit nach Fertigstellung vom 29. Juni 2010. Allein dies hätte ausreichen müssen um sofortige Konsequenzen zu ziehen. Man tat es nicht (und "man" ist in dieser Ministerrunde der absolut zutreffende Begriff). Die Frage kann offen bleiben, ob Frauen in gleicher Situation genauso gehandelt hätten. Als vorsichtigerer Verkehrsteilnehmerinnen vermutlich nicht.

Der Salat ist jetzt also angerichtet. Und so wie der Aufsichtsrat anscheinend dem Honorarprofessor Schwarz die Möglichkeit geben will die Scharte wieder auszuwetzen, will er auch die Gelegenheit nutzen, sich im Windschatten seiner

Bauernopfer Dr. Körtgen und der PG BBI selbst von jeder Schuld reinzuwaschen. Nach dem Motto: Verantwortlich sind immer die anderen, denen man auch Konsequenzen auferlegt, man selber betrauert das Desaster, geht ein paar Wochen in Sack und Asche, verschafft sich mit der Terminverlegung erst einmal ein paar Monate Luft, und kehrt dann wieder zum Tagesgeschäft zurück.

Wir Grüne halten diese Art des Umgangs mit der eigenen politischen Verantwortung für unerträglich. Das Mindeste wäre gewesen den eigenen Aufsichtsratsposten für einen Wirtschaftsexperten mit ausreichenden Zeitkapazitäten zur Verfügung zu stellen

Wer gedacht hätte, dass Rot-Rot aus dem Scheitern früherer Landesregierungen mit Leuchtturmprojekten vom Lausitzring bis zur Chipfabrik gelernt und die Konsequenzen gezogen habe, wurde nun allerdings eines Besseren belehrt .

Deshalb zum Ende: Schönefeld ist der falsche Standort für ein internationales Luftdrehkreuz. Die Durchsetzung dieses Standortes im Widerspruch zu den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens und gegen den erklärten Willen der damaligen Regierung Brandenburgs war der Geburtsfehler dieses Flughafens. Ein Fehler, den wir heute nicht mehr heilen können. Jede Idee einen weiteren Flughafen an einem neuen Ort zu errichten, sollte sich nach den Erfahrungen mit BER von selbst erledigt haben. Wer glaubt, dass Brandenburg, den nächsten Flughafen alleine finanzieren, die Bauphase besser stemmen und den Ergänzungsflughafen auch noch wirtschaftlich betreiben kann, der betreibt Realitätsverweigerung. Ein Blick auf die benachbarten Flughäfen in Leipzig, Dresden und Magdeburg zeigt, wie viel Überkapazitäten bereits vorhanden sind.

Unsere Absage an einen weiteren Flughafenneubau heißt aber auch, dass sich der Flughafen BER und sein Betrieb an der Lage im urbanen Umfeld ausrichten muss. Das heißt konsequentes Nachtflugverbot von 22.00 - 06.00 Uhr, das heißt Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen in den im PFB festgelegten Umfang, das heißt aber auch Abschied nehmen von überbordenden Wachstumsfantasien und positive Begleitung aller Maßnahmen, die den künftigen Flugverkehr zu reduzieren helfen. Von Flugticketabgabe über Kerosinsteuer, gestaffelte Start- und Landegebühren bis hin zum Ausbau der innerdeutschen und mitteleuropäischen ICE-Verbindungen von und nach Berlin als unmittelbare Konkurrenz für den Nahflugverkehr. Wenn Sie sich diese Positionen zu eigen machen, Herr Ministerpräsident, können Sie auf unsere Unterstützung zählen.