



UNTEN BLEIBEN

Zwischenbericht der Piratenfraktion
zum Untersuchungsausschuss BER

Martin Delius, Benedict Ugarte Chacón

UNTEN BLEIBEN

Martin Delius, Benedict Ugarte Chacón

1. Auflage 2013, 500, Berlin

herausgegeben von der
Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus Berlin
Niederkirchnerstraße 5, 10111 Berlin
V.i.S.d.P.: Martin Delius

post@piratenfraktion-berlin.de
www.piratenfraktion-berlin.de

Fotografie Berthold Stadler

Satz und Layout Fred Bordfeld,
gesetzt in PoliticsHead und DejaRip

lizenziert unter Creative Commons BY-SA 3.0

ISBN 978-3-7657-2222-6

Inhalt

Vorwort	6
Der lange Weg zum Untersuchungsausschuss	11
Der BBI - aus Hauptstadteuphorie geboren	21
Eine Frage des Standorts	25
Der ewige Skandal	41
Der Prozess der Planfeststellung	57
Das Verschweigen der tatsächlichen Flugrouten	69
Anträge der Piratenfraktion zur Aufklärung des BER-Debakels	81
Über 80 parlamentarische Anfragen an den Senat	89
Hoffnungsträger Hartmut Mehdorn?	97
Schlussbemerkung	101
Verwendete Materialien	105

1-4



Bus

TAXI



Terminal
Ausgang

exit / Sortie



„Ich weiß, dass der BER unsere Stadt noch attraktiver machen wird. Ich werde mich nicht davon ablenken lassen, die Erfolgsgeschichte Berlins fortzuschreiben und das Projekt zum Erfolg zu führen.“

Klaus Wowereit, Regierungserklärung am 13. September 2012 (Plenarprotokoll 17/17 S. 1558)

Vorwort

Von Ferdi Breidbach

Wer die Niederschrift zum Halbzeitteil des „BER-Untersuchungsausschusses“ bis zum Ende liest, fühlt sich an Wirtschaftskrimis erinnert, die die Zusammenhänge zwischen Politik und Mafia in Sizilien zum Gegenstand haben. Denn beim Bau des Berlin-Brandenburger Großflughafens ging und geht es um all das, was unter Lug und Betrug von Handlungen dubioser Personen subsumiert werden kann.

Die bisher untersuchten Teilkomplexe des Untersuchungsauftrages (Standortfrage, Grundstücksbeschaffung, Prozess der Planfeststellung, Flugroutenbetrug) beschreiben die Historie des gescheiterten Versuchs, für die Hauptstadt Berlin und das Land Brandenburg einen modernen, funktions- und ausbaufähigen Großflughafen zu bauen. Gleichzeitig wird unbestreitbar das Scheitern dieses Zieles bewiesen. Dieser mit Superlativen angekündigte „Single Airport“ sollte nach Schließung der Flughäfen Tempelhof (THF) und Tegel (TXL) das „größte Infrastrukturprojekt für Ostdeutschland“ sein - privat finanziert und privat betrieben.

Nicht nur wegen der unstreitig ermittelten sachlichen Unfähigkeit von zig seit 1990 amtierenden Vorständen, Aufsichtsratsmitgliedern und den die Entscheidungs- und Bauprozesse kontrollierenden und begleitenden Politikern in den Parlamenten ist dieses Ziel gescheitert. Nach dargelegtem Untersuchungsergebnis gab es zusätzlich mehrere Ursachen, die zu dem heute unbestrittenen Desaster führten. Seitdem 1990 mit den Planungen des Vorhabens begonnen wurde, gab und gibt es bis zum heutigen Tage - neben den sachlichen und organisatorischen Unfähigkeiten - eine politische Verantwortungslosigkeit, die es in dieser Größenordnung bisher noch bei keinem der in Berlin und Brandenburg ansonsten auch skandalbehafteten Projekte gab.

Schon die bisherigen Ermittlungsergebnisse fördern Fakten zutage, die Inhalt einer Sittengeschichte mit dem Titel „Verkommene und unfähige Politik“ sein könnten. Es wurden Praktiken ermittelt, die in ihren mafiösen Inhalten eher Sizilien denn Berlin zugeordnet werden könnten. Wie so oft bei der Investition von Großprojekten standen am Anfang die Grundstücksspekulanten bereit, die bei einem Bedarf von Hunderten von Hektar Baugrund für den Bau des Flughafens die goldene Nase witterten. Aufgerufen waren für das Ackerland rund um den ehemaligen DDR-Flughafen 13,00 DM/m². Gekauft wurde dann von der Flughafengesellschaft zunächst das sog. Baufeld Ost. Dieser Kaufpreis/m² war dann feststehender Marktpreis für alle weiteren Einkäufe, für die dann von der Flughafengesellschaft 200 DM/m² an die neuen Eigentümer gezahlt wurden. Wie im Bericht nachlesbar, tummelten

sich um die dann anstehenden Grundstücksdeals alte Bekannte – auch aus dem Dunstkreis der SPD. Angereichert war die Spekulantenschar zusätzlich durch bekannte Banken und unbekannt gemachte Gesellschafter, die sich in der Steueroase Liechtenstein angesiedelt hatten. Vor diesem Hintergrund sollte die Öffentlichkeit glauben, dass die Grundstücksspekulation bei der Standortentscheidung für Schönefeld keine Rolle gespielt habe. Fakt ist: die Spekulanten mussten befriedigt werden, der Flughafen musste auch auf ihren Grundstücken gebaut werden.

Was dann aber nachlesbar ist, ist die unwürdige Methode, mit der der ungeeignete Standort Schönefeld gegen den für einen Großflughafen als geeignet erkannten Standort Sperenberg rücksichtslos durchgesetzt wurde. Der Standort Sperenberg hatte für alle Spekulanten nämlich einen Nachteil: Es gab nichts zu spekulieren, weil die gesamte benötigte Fläche nur einen Eigentümer hatte, nämlich die Bundesrepublik Deutschland. Jetzt kam es also darauf an, den im umfangreichen Raumordnungsverfahren von 1994 als geeignet erklärten Standort Sperenberg madig zu machen, um die Spekulanten zufriedenzustellen. Weil aber Brandenburg und die Berliner SPD – wegen der im Raumordnungsverfahren angekündigten Fluglärmbelastung und der miserablen Lage des Standortes Schönefeld – den Großflughafen in Sperenberg bauen wollten, musste ein politischer Dreh gefunden werden, um der SPD den politischen Hals umzudrehen und doch noch den ungeeigneten Standort Schönefeld durchsetzen zu können. Ausführlich nachzulesen ist, wie Diepgen auf Vorschlag des Brandenburger Staatssekretärs Jürgen Linde (SPD) eine dubiose Figur namens Herbert Martin wegen dessen hervorragender Kontakte auf die Spur setzte, um auch die SPD in Berlin auf die Linie Schönefeld zu trimmen. Dies war auch durch den Umfaller des damaligen Brandenburger Ministerpräsidenten Manfred Stolpe (SPD), der Diepgen ermunterte, nun nach Schönefeld umzusteuern, politisch angesagt. Die Vorgänge, Tricks und Machenschaften, die dann zum „Konsensbeschluss“ 1996 mit Einigung zwischen SPD und CDU führten, sind identisch mit allen Machenschaften, die schon durch die Grundstücksspekulation ermittelt wurden.

Die Fortsetzung der Tricks und der Betrügereien war dann die Beschaffung des Baurechtes – der Planfeststellungsbeschluss für den Standort Schönefeld. Was hierzu nachzulesen ist, kann man nur als Handlungen gegen jeden Sachverstand zugunsten sachfremder Erwägungen bezeichnen. Alles, was gegen den Standort sprach, wurde verschwiegen, weggemogelt und mit Hilfe eines unerlaubten Zusammenspiels zwischen Behörden und Vorhabenträger (Flughafengesellschaft) solange „gebügelt“, bis es passte und irgendwie gerichtsfest wurde. Immer ging es darum, die Folgen des Flugbetriebes – des Fluglärms –

zu vertuschen. Die verfassungs- und EU-rechtlichen Bestimmungen zu den Schutzgütern Mensch und Natur spielten nur eine untergeordnete bis nicht entscheidungsrelevante Rolle, so die Aussagen der politisch Verantwortlichen.

Nach dem von Wowereit und Stolpe zu verantwortenden Scheitern des Privatisierungsversuches 2001/2002 spielte dann auch die Frage der Kosten für das Projekt keine Rolle mehr. Die Gründe, die HOCHTIEF und den Immobilienkonzern IVG zum Abbruch der Verhandlungen bewogen, wurden mit der Behauptung negiert, die öffentliche Hand könne es sowieso billiger machen. Dies, obwohl der Abbruch mit der Begründung erfolgte, dass ein Flughafen am Standort Schönefeld nicht wirtschaftlich betrieben werden könne. Die Folgen der unverantwortlichen Ignoranz der „Wowereits“ und ihrer Gefolgschaft über den erbrachten Nachweis der künftigen Unwirtschaftlichkeit des BER sind bekannt. Entgegen den ursprünglich angesetzten Baukosten von unter einer Milliarde Euro stehen nun praktisch schon fünf Milliarden Euro in den Büchern. Ein Ende ist genauso wenig absehbar, wie ein Termin für die Inbetriebnahme.

Absehbar ist aber, dass dieser Bericht über die Arbeit des Untersuchungsausschusses von allen anderen Parteien in Berlin und Brandenburg abgewertet werden wird. Da wird einfach behauptet werden, das Ergebnis sei nicht wichtig und es komme jetzt nur noch darauf an, den Großflughafen fertigzustellen. Weil es aufgrund des Untersuchungsergebnisses keine neuen Erkenntnisse auch über die Schuldigen am Debakel gäbe, müsse es hingenommen werden, dass es nur widrige Umstände waren, die zum Desaster geführt hätten. Fakt ist: Diese Vertuschungspropaganda ist durch den Zwischenbericht schon jetzt durchkreuzt. Jeder, der den Bericht liest, Zusammenhänge und Chronologie würdigt, weiß, dass die angebliche Nutzlosigkeit der Arbeit des Ausschusses eine dumme Schutzbehauptung ist, mit der man hofft, Öffentlichkeit und Medien von der kollektiven Verantwortungslosigkeit der Politik ablenken zu können. Die beteiligten Regierungen in Berlin, Brandenburg und im Bund sowie die Abgeordneten in den Parlamenten, die in ihrer Kontrollfunktion versagten, wollen nicht zulassen, dass sie als die eigentlich Verantwortlichen für das Kriminalstory-reife Desaster in der Öffentlichkeit dastehen. Die Frage auch von persönlicher Schuld und Verantwortung soll sich genauso in Nebel auflösen wie die Verantwortung dubioser Figuren und krimineller Machenschaften, die gedeckt und vertuscht wurden.

Dieses dreiste Manöver des Abschiebens von Schuld und Verantwortung wird von verschiedener Seite weiter betrieben, obwohl zum Beispiel nun durch Zeugen nachgewiesen wurde, dass auch die Grünen massiv gegen den Standort Sperenberg und für Schönefeld

waren. Sie wollten nicht zulassen, dass dort Krüppelfichten gefällt werden mussten, um auf dem Gelände des ehemaligen sowjetischen Militärflughafens den neuen Flughafen zu bauen. Der „Grüne Widerstand“ war für Diepgen und – so schilderte er – auch für die politische Klasse einer der Hauptgründe, der gegen Sperenberg sprach. Es wurden, so die vorliegenden Erkenntnisse, Proteste erwartet, die den Protesten gleichen würden, die vom Bau der „Startbahn West“ in Frankfurt/Main bekannt waren. Warum die Berliner SPD umfiel, die bis 1996 Diepgens CDU beschuldigte, ohne Rücksicht auf die einst erkannten Lärmfolgen die Gesundheit von hunderttausenden Betroffenen aufs Spiel zu setzen, ist bis heute ein Geheimnis, das auch im Untersuchungsausschuss nicht gelüftet werden konnte. Licht hat aber der Ausschuss in die von Stolpe und seinen Bauchrednern über Jahre verbreitete Lügengeschichte gebracht, nach der er vom damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) und Diepgen „überstimmt“ worden sei und darum den Standort Sperenberg nicht retten konnte. Da verbreitet Diepgen nun eine andere Geschichte. Stolpe sei 1995 zu ihm gekommen und habe gestanden, dass er die Finanzierung für die Schienenanbindung nach Sperenberg nicht liefern könne. Für Diepgen hieß das dann in der Konsequenz, dass er – gedrängt von Stolpe und mit dessen ausdrücklicher Zustimmung – in der Standortfrage nach Schönefeld umsteuern musste. Diepgen hatte hierzu ausdrücklich erklärt, dass er trotz aller Widerstände in Berlin immer – gemeinsam mit Stolpe und im Gegensatz zum Bund – für den Standort Sperenberg gewesen sei. Die PDS/Linke orientierte ihre Position zur Standortfrage nach ihrer jeweiligen Beteiligung oder Nichtbeteiligung an Regierungen in Berlin und Brandenburg. Praktisch war sie koalitionsbedingt „immer dafür, weil sie dagegen war“. Stringent immer für den Standort Schönefeld war die FDP, obwohl dies aus dem Untersuchungsbericht nicht eindeutig hervorgeht.

Der Bericht macht dokumentarisch klar, dass es zumindest seit dem Umfaller der Berliner SPD in 1996 eine „Nationale Front“ der Befürworter und Durchsetzer des Standortes Schönefeld um jeden Preis gab. Dabei spielten weder die Folgen für grundrechtlich geschützte Güter und die körperliche Unversehrtheit noch die Folgen aus den Investitionskosten für die Haushalte und den Steuerzahler eine Rolle. Diese Tatsache zeigt, so ist nachlesbar, dass die Akteure in allen politischen Parteien ein mehr als gestörtes Verhältnis zur Verfassung und zum Geld des Steuerzahlers haben. Es ist, bezogen auf die Erkenntnisse aus der bisherigen Untersuchung, aus der fortlaufenden Praxis mit Lügen, Vertuschungen und Rücksichtslosigkeiten gegenüber der Gesundheit, dem privaten Eigentum, der Lebensqualität und den Folgen für die Natur kein Lernprozess der Parteien zum Guten zu erwarten.

Wer wie der Autor dieses Vorwortes durch 40 Jahre beruflicher Erfahrung, durch seine Mitgliedschaft als Abgeordneter des Deutschen Bundestages, Mitglied im Wirtschaftsausschuss über drei Legislaturperioden hinweg voller Erfahrung und Erlebnisse ist, der weiß natürlich, dass es immer dann menschelt, wenn es um politische Mandate, deren Erhalt, um Gier und Vorteile geht. Nur, was im Zusammenhang mit dem Pleiten-, Pech- und Pannenprojekt BER gelaufen ist, sprengt jeden Erfahrungshorizont und jede Toleranz, die akzeptiert, dass Fehler gemacht werden dürfen, dass es eben menschelt. Wenn allerdings Politik – wie in Berlin und Brandenburg – sich der Verantwortung entzieht und mit Methoden, die sonst in Kriminalromanen geschildert werden, ihre Interessen durchsetzt, dann muss man dieser jungen Partei, den Piraten, dankbar sein, dass sie den Versuch unternimmt und in Verantwortung zur Aufklärung politischer Schweinereien und Widerwärtigkeiten auch die Verantwortung für den Vorsitz eines Untersuchungsausschusses übernimmt. Die Untersuchungsergebnisse mögen diejenigen endgültig desillusionieren, die geglaubt haben, dass es beim BER doch irgendwie mit rechten Dingen zugeht.

Ferdi Breidbach ist Ehrenvorsitzender des
„Bürgervereins Brandenburg Berlin e.V.“ (BVBB)



Der lange Weg zum Untersuchungsausschuss

Von Martin Delius

Als im Mai 2012 bekannt wurde, dass das größte Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands – der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) – nicht rechtzeitig fertiggestellt würde, dachten die meisten Beteiligten noch, dass die Eröffnung höchstens um ein paar Wochen verschoben werden müsste. Doch bald schon stellte sich heraus, dass die Probleme auf der Baustelle, die Probleme mit den notwendigen Genehmigungsverfahren und die Probleme in der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) weit vielschichtiger sind. Eine oberflächliche Betrachtung, die sich lediglich auf die Verschiebung der Inbetriebnahme konzentriert, wäre völlig unzureichend für die Analyse der gemachten Fehler. Noch während im Frühsommer 2012 die politische Krisenbewältigung auf Hochtouren lief und der öffentliche Diskurs regelmäßig neue Fakten zutage förderte, wurden zahlreiche Widersprüche offenbar, die weder mit Parlamentsreden noch mit nicht-öffentlich tagenden Ausschüssen, vertraulichen Akten oder Pressekonferenzen ausgeräumt werden konnten.

Zunächst stand natürlich die Plausibilität eines neuen Eröffnungstermins – damals war der Oktober 2012 im Gespräch – im Raum. Dafür fehlte jedoch eine Grundlage. Das zeigte schon die Frage, ob an der Flughafenbaustelle ein Baustopp verhängt worden war oder nicht. Erst die entsprechende Sitzung des Bauausschusses des Deutschen Bundestages brachte zumindest hierüber Klarheit. Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit – damals Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft – behauptete vor den Berliner Abgeordneten, es gebe keinen Baustopp. In einer E-Mail-Korrespondenz zwischen der FBB und dem Bundesministerium für Verkehr wurde dagegen bestätigt, dass ein Baustopp für das Terminalgebäude schon seit Januar 2012 bestand. Spätestens nachdem die Piratenfraktion die Korrespondenz veröffentlicht hatte, wurde die Frage nach der Glaubwürdigkeit von Aussagen der verantwortlichen Politiker_innen immer wichtiger. Zudem stellte sich die Frage, welchen Informationen das Parlament und die Bevölkerung überhaupt noch trauen konnten und ob Informationen über den Zustand des Projektes auch nach der Katastrophe bewusst zurückgehalten wurden.

Aus dieser Erklärungsnot heraus entschied die Berliner Senatskanzlei, die Projektakten – darunter auch die Unterlagen zur Vorbereitung von Aufsichtsratsitzungen für den Regierenden Bürgermeister – zumindest für die Mitglieder des Berliner Parlaments einsehbar zu

machen. Doch Termine waren knapp, die Räume im Roten Rathaus bis unter die Decke mit Akten aus den letzten 17 Jahren gefüllt. Selbst Abgeordnete durften keine Notizen machen und fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen bekamen überhaupt keine Einsicht. Eine vernünftige Bewertung der so vorgelegten Informationen war demnach für die gewählten Volksvertreterinnen und Volksvertreter gar nicht möglich. Darüber hinaus blieb die Öffentlichkeit vollständig ausgeschlossen. Schnell wurde deutlich, dass die umfangreichen Fragen und Unmengen an relevanten Dokumenten nicht mit den üblichen Instrumenten eines Parlaments bearbeitet werden können. Hintergrundberichte und umfangreiche Recherchen investigativer Journalist_innen brachten zwar immer aufs Neue Dementis der Projektverantwortlichen hervor und sorgten für Zähneklappern, politische oder finanzielle Konsequenzen für das Projekt blieben jedoch aus.

Dem Parlament steht für die Untersuchung solcher komplexer Zusammenhänge das Mittel des Untersuchungsausschusses zur Verfügung. Mit einem Untersuchungsausschuss lässt sich eine rechtsverbindliche Aussage zu den Gründen, die zu der enormen Kostenexplosion und der Verschiebung des Eröffnungstermins geführt haben, treffen. Der Abschlussbericht eines solchen Ausschusses ist sowohl verbindliche Grundlage parlamentarischen Handelns als auch verlässliches Beweismittel in alten und neuen Rechtsstreitigkeiten. Ähnlich wie bei einem Gesetz können sich Betroffene auf die Antworten dieses Untersuchungsausschusses berufen, um gegenüber der Exekutive und der Flughafengesellschaft ihr Recht einzuklagen, egal ob es dabei nun um den Lärmschutz, die eigene wirtschaftliche Zukunft als Kleinunternehmer_in oder Mehrkosten und Umsatzeinbußen der Fluggesellschaften geht. Im Juni 2012 beeilte sich insbesondere der Fraktionsvorstand von Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus, die Forderung nach einem Untersuchungsausschuss zum BER-Desaster öffentlichkeitswirksam in die Presse zu bringen. Die Umsetzung dieser Forderung ließ sich jedoch nicht so einfach bewerkstelligen, so dass sich nach entsprechender Unterstützung durch die Piratenfraktion die Fachabgeordneten der Oppositionsfraktionen an die Arbeit machten, um einen umfangreichen Untersuchungsauftrag einschließlich eines großen Fragenkatalogs zu erarbeiten.

Während im Sommer 2012 der Großteil der Berliner Abgeordneten im Urlaub weilte, konstituierte die Berliner Piratenpartei mehrere Arbeitsgruppen aus interessierten Parteimitgliedern und externen Sachverständigen, um Fragen zu sammeln und für den Untersuchungsauftrag zu recherchieren. Bei der Arbeit halfen außerdem die vielen Bürgerinitiativen um das Thema BER mit Hintergrundmaterial und Debattenbeiträgen. Ich selbst nahm in diesem Verfahren eine

Moderatorenrolle ein. Während die Fragen im innerparteilichen Meinungsbildungstool LiquidFeedback mit den Mitgliedern der Piratenpartei abgestimmt und verbessert wurden, begann sich die Opposition im Abgeordnetenhaus in mehreren Treffen auf eine Stoßrichtung zu einigen. Vertreter_innen der Fraktionen von Piraten, Bündnis90/Die Grünen und Die Linke einigten sich dabei einvernehmlich auf eine umfassende Untersuchung zur gesamten Planungs- und Baugeschichte des BER. Der Blick in die Vergangenheit, der in Teilbereichen schon durch die Arbeit von mittlerweile vier abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen in Berlin und Brandenburg erfolgt ist, ist nötig, um eine umfangreiche Betrachtung des gesamten Projektes zu erlauben. In Anbetracht der neuen, besonders unübersichtlichen Situation auf der Baustelle des BER und innerhalb der Flughafengesellschaft ist eine Generalrevision des gesamten Projekts und seiner Vorgeschichte zwingend notwendig.

Die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses erfolgt nach einem Beschluss des Abgeordnetenhauses. Hierzu ist schon eine Minderheit von mindestens einem Viertel der Abgeordneten ausreichend. Für die Einsetzung des BER-Untersuchungsausschusses genügten demnach die Stimmen der drei Oppositionsfraktionen. Um allerdings eine schnelle Einsetzung zu gewährleisten, wurde versucht, auch die SPD und CDU in die Verhandlungen über den Untersuchungsauftrag einzubeziehen. Dies wurde von den Vertretern der Koalition allerdings abgelehnt. Trotz Minderheitenrecht ist das Parlament verpflichtet, den Einsetzungsbeschluss eines Untersuchungsausschusses einer verfassungsrechtlichen Prüfung zu unterziehen. Dies geschah auch im Falle des Untersuchungsausschusses zum BER-Skandal durch den Ausschuss für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten, Verbraucherschutz und Geschäftsordnung. Da es nicht möglich war im Vorfeld eine Einigung mit den Koalitionsfraktionen zu erwirken, wurde diese Prüfung im Herbst des Jahres 2012 unnötig in die Länge gezogen, so dass der eigentliche Einsetzungsbeschluss durch das Plenum erst mit etwa vier Wochen Verspätung getroffen werden konnte. Trotz der öffentlich geäußerten angeblichen verfassungsrechtlichen Bedenken stimmte dann aber auch die Koalition geschlossen für die Einsetzung des Ausschusses.

Im Gegensatz zu den meisten regulären parlamentarischen Ausschüssen muss auch der Vorsitz des Untersuchungsausschusses durch das Plenum gewählt werden. Am 27. September 2012 wählte das Abgeordnetenhaus einstimmig mich zum Vorsitzenden.¹ Der Ausschuss nahm im Oktober 2012, also fast fünf Monate nach dem Entschluss der

1 Einsetzungsbeschluss des Untersuchungsausschusses incl. Fragenkatalog: Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/0544 - [http://www.abgeordnetenhaus.de/pari/web/wde-fault.nsf/vFiles/C16-00109/\\$FILE/Einsetzungsbeschluss.pdf](http://www.abgeordnetenhaus.de/pari/web/wde-fault.nsf/vFiles/C16-00109/$FILE/Einsetzungsbeschluss.pdf)

Piratenfraktion zur Aufklärung des Debakels, seine Arbeit auf.

Für die Piratenfraktion war schon im Vorfeld des Untersuchungsausschusses klar, dass eine Aufarbeitung des BER-Skandals nicht ohne Mithilfe und Information der Öffentlichkeit geschehen kann. So wurde der Prozess der Formulierung des Untersuchungsgegenstandes von uns mit der Sammlung und Veröffentlichung von Dokumenten begleitet. Schon im Juni 2012 richtete die Fraktion hierzu eine anonyme Whistleblower-Schnittstelle ein, über die Dokumente und Erfahrungsberichte vollständig anonymisiert an die Fraktion weitergeleitet werden konnten. Solche Dokumente und Hinweise wurden von der Fraktion an zentraler Stelle veröffentlicht. Zum ersten Mal entstand so eine zentrale öffentliche Datenbank mit Fakten und Schriftstücken zum Flughafenbau, die von der Fraktion gepflegt und erweitert wird.²

Eine Vielzahl von Kleinen Anfragen zum BER-Skandal ergänzten schon vor der Aufnahme der Arbeit durch den Untersuchungsausschuss die öffentliche Beweislast und konnte so den Druck auf die Vertreter_innen des Landes Berlin im Aufsichtsrat der FBB erhöhen, aber auch die Verbindung zwischen früheren politischen Entscheidungen und den aktuellen Problemen schaffen. Die Tatsache, dass die Lärmschutzproblematik und die damit verbundenen Mehrkosten von der Flughafengesellschaft und ihrem Aufsichtsrat lange verschwiegen wurden, ergab sich direkt aus der Veröffentlichung solcher Informationen.

In mehreren Fällen versuchten der Senat und die Flughafengesellschaft die Veröffentlichung von Informationen zu verhindern. Während eines auch öffentlich besonders wahrgenommenen Vorgangs versuchte der Regierende Bürgermeister persönlich, mit einem Brief an den Präsidenten des Abgeordnetenhauses die Löschung eines sogenannten Sachstandsberichtes der FBB von der Plattform der Fraktion zu erwirken, da dieser als vertrauliche Unterlage an die Parlamentsausschüsse geleitet worden sei. Die Piratenfraktion konnte allerdings nachweisen, dass die Veröffentlichung keinen Rechtsbruch darstellte und sich schließlich gegen die Position des Senates durchsetzen. Wowereit war entgangen, dass der der Fraktion zugespielte Sachstandsbericht schon von der Fraktion veröffentlicht worden war, als das Abgeordnetenhaus noch gar nicht über die Unterlage verfügte. Somit konnte auch keine Vertraulichkeit gebrochen werden. Vielleicht handelte es sich bei der gespielten Empörung der Senatskanzlei aber auch bloß um ein politisches Manöver, um von den eigenen Unzulänglichkeiten abzulenken.

Mit einem Untersuchungsausschuss werden mehr oder weniger konkrete Erwartungen verbunden, die sich vielleicht je nach Akteur un-

² Plattform BERwatch der Piratenfraktion: <https://ber.piratenfraktion-berlin.de/>

terscheiden, aber allesamt so gut wie unerfüllt bleiben müssen. Zum Beispiel möchte die Basis einer Oppositionspartei möglichst schnell „Köpfe rollen“ sehen und versucht, „ihre“ Abgeordneten entsprechend anzutreiben. Oder es melden sich einzelne Bürger_innen bei den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses, um ihrem Ärger über die Steuergeldverschwendung Luft zu machen, die den Ausschuss auffordern, in die Planung des Flughafens einzugreifen oder gar, ihn per Dekret endlich zu eröffnen. Auch das ein oder andere Stellengesuch für einen Job am Flughafen landet in den Postfächern der Abgeordneten. Hinzu kommen mitunter Journalist_innen, die wenig mit der Materie vertraut sind, durch ihre Berichterstattung aber das öffentliche Bild des Ausschusses zu prägen versuchen. Da ist dann zu lesen, dass der Ausschuss „unfähig“³ sei, da er aus einem Zeugen nicht das gewünschte Geständnis herausgepresst habe – dabei vergessend, dass wie im Strafprozess auch, die Zeugenvernehmung nur ein Teil der Arbeit ist, welche sich zum überwiegenden Teil als Aktenstudium abspielt. Die Erkenntnisse, die daraus gewonnen werden, sind während der Untersuchung mit den Zeugenaussagen abzugleichen. Erst dann kann von einem Untersuchungsergebnis gesprochen werden. Dies ist ein langwieriger und mitunter schwerfälliger Prozess, der sich nicht unbedingt kompatibel zur an der Tagesaktualität orientierten Berichterstattung verhält. Auch ist nicht gesagt, dass wenn der Untersuchungsausschuss irgendwann einmal seinen Bericht vorlegt, die darin enthaltenen Interpretationen oder Handlungsempfehlungen von der Exekutive und der sie jeweils tragenden Koalition umgesetzt oder auch nur berücksichtigt werden.

Diesem Bericht liegen neben allgemein öffentlich zugänglichen Quellen auch einige Beweismittel zu Grunde, die im Rahmen der Arbeit des Untersuchungsausschusses angefallen sind.

Der Wissenschaftliche Parlamentsdienst (WPD) und das Präsidium des Abgeordnetenhaus vertreten die Auffassung, dass eine Veröffentlichung solcher Beweismittel unter anderem zur Beeinflussung möglicher oder bereits geladener Zeugen beitragen könnte.⁴ Der WPD wurde auf Bitte des Untersuchungsausschusses vom Präsidenten des Abgeordnetenhaus mit der Untersuchung beauftragt, ob die Praxis der Piratenfraktion, nicht vertraulich eingestufte Dokumente aus den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses auf ihrer Plattform BERwatch zu veröffentlichen, zu beanstanden sei. In seiner konformistischen Sichtweise gelangt der WPD zu der Auffassung, dass die Veröffentlichung im Internet möglicherweise zur Folge hätte, dass „sich

3 Berliner Morgenpost (Auf alles eine Antwort) v. 25. 5. 2013

4 Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst, Gutachten zu der Frage, ob Unterlagen, die einem Untersuchungsausschuss als Beweismittel zur Verfügung gestellt werden, von den Fraktionen oder Abgeordneten veröffentlicht werden dürfen v. 10. April 2013 (WPD-Gutachten) und Schreiben des Präsidenten des Abgeordnetenhaus an den Vorsitzenden des 1. Untersuchungsausschusses v. 17. April 2013

Personen, die vom Untersuchungsausschuss als Zeugen vernommen werden, vorab aus den veröffentlichten Unterlagen informieren und in ihren Aussagen Bezug auf diese Unterlagen nehmen. Es erscheint fraglich, ob eine Veröffentlichung der Unterlagen zulässig ist.“⁵ Zu den Vernehmungen der einzelnen Zeugen sei zudem gemäß § 25 Abs. 1 UntAG vorgeschrieben, dass diese „einzeln und in Abwesenheit der später zu hörenden Zeugen zu vernehmen“ seien. „Durch die Einzelvernehmung soll die Unbefangenheit anderer Zeugen gesichert werden. Sie sollen ihre Aussage ohne Kenntnis dessen machen, was andere berichten, und eine selbstständige Darstellung geben.“⁶ Aus dem genannten Paragraphen des Untersuchungsausschussgesetzes lasse sich herleiten, dass Unbefangenheit und Selbstständigkeit dieser Aussagen nur erhalten werden könnten, wenn derlei Aussagen „ohne spezifische Vorbereitung“⁷ erfolgen. Demnach sei eine Veröffentlichung von Unterlagen „problematisch“, da dadurch den Zeugen „eine gezielte Vorbereitung auf ihre Vernehmung ermöglicht“ werde. „Sie könnten sich auf die Befragung einstellen, um so zu verhindern, dass die Beweisaufnahme zu Ergebnissen führt, die für sie oder andere Personen unangenehm sind. Durch ein solches Verhalten könnte die Aufklärungsarbeit des Untersuchungsausschusses beeinträchtigt werden. Theoretisch könnte durch eine selektive Veröffentlichung von Unterlagen sogar der Versuch unternommen werden, die Vorbereitung von Zeugen auf ihre Befragung und damit auch den Inhalt ihrer Aussagen zu steuern. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass Zeugen, die sich mit Hilfe von gezielt ausgewählten Materialien auf ihre Vernehmung vorbereiten, in ihren Aussagen Schwerpunkte setzen, die auf die Auswahl der veröffentlichten Materialien zurückzuführen ist.“⁸ Weiterhin sei ein Untersuchungsausschuss nicht befugt, Unterlagen „im Internet oder anderweitig zu veröffentlichen. Denn ein solches Vorgehen wäre nicht geeignet, die parlamentarische Untersuchung der aufzuklärenden Tatbestände zu fördern.“⁹ Was für den Untersuchungsausschuss insgesamt gelte, gelte „erst recht für Fraktionen und Abgeordnete.“¹⁰

Bei dieser Auffassung wird jedoch übersehen, dass der verfassungsrechtliche Auftrag des Parlaments auch die Förderung der demokratischen Willensbildung einschließt. Die Piratenfraktion ist vor diesem Hintergrund der Meinung, dass grundsätzlich jeder parlamentarische Ausschuss auch die Aufgabe hat die Öffentlichkeit zu informieren. Die vom WPD geäußerten rechtlichen Bedenken wurden sodann von

5 WPD-Gutachten, S. 2

6 Ebd. S. 5

7 Ebd. S. 5

8 Ebd. S. 5f

9 Ebd. S. 6

10 Ebd. S. 6

den Fraktionen von SPD und CDU genutzt, um die Arbeitsweise der Piratenfraktion sowie ihre Plattform BERwatch generell anzugreifen.¹¹ Dass SPD und CDU sich an dieser Praxis stören, ist vor dem Hintergrund der Verwicklung beider Parteien in das BER-Debakel nachvollziehbar.

Zur Klarstellung sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich bei den bislang von der Piratenfraktion veröffentlichten Dokumenten nicht um solche handelt, die als „Verschlussache“ oder noch restriktiver eingestuft sind. Eine Veröffentlichung solcher Dokumente hätte strafrechtliche Folgen. Bei dem veröffentlichten Material handelt es sich vielmehr um solche Unterlagen, die keine Vertraulichkeits-Einstufung besitzen und in die somit – zumindest wenn es um die Akten der Senatskanzlei geht – jede_r Bürger_in auf Antrag Einsicht nehmen kann. Diese Möglichkeit wurde bereits von einigen Bürger_innen wahrgenommen. Potenzielle Zeugen oder ihnen nahestehende Personen könnten somit ebenfalls Einblick in dieses Material nehmen – unabhängig von einer Veröffentlichung durch die Piratenfraktion. Zudem ist davon auszugehen, dass den meisten Zeugen die sie betreffenden Unterlagen zur Verfügung stehen oder ohnehin bekannt sein dürften. Weiterhin sei der Hinweis erlaubt, dass die theoretische Annahme des WPD, die vom Untersuchungsausschuss vorgeladenen Zeugen könnten in gänzlicher „Unbefangenheit“ aussagen, eben nur eine Annahme ist. Nicht berücksichtigt werden vom WPD zum einen die sogenannten neuen Medien, mit deren Hilfe zum Beispiel eine Berliner Tageszeitung eine Zeugenvernehmung quasi in Echtzeit per Live-Blog übertrug. Ähnliches gilt für die Anwendung Twitter, über die beispielsweise von anwesenden Zuschauer_innen Aussagen von Zeugen wiedergegeben und kommentiert wurden und werden. Zum anderen ist zumindest die Möglichkeit gegeben, dass sich Zeugen auf traditionellere Weise im Gespräch mit einzelnen, ihnen nahestehenden Fraktionen vorbereiten oder vorbereitet werden. Zumindest in anderen Untersuchungsausschüssen des Abgeordnetenhauses war eine gewisse Nähe zwischen Zeugen und Mitgliedern des Untersuchungsausschusses bzw. dessen Vorsitzenden zu spüren.¹²

Unabhängig von diesen tatsächlichen Erwägungen ist die rechtliche Frage zu sehen, ob bereits die potenzielle Möglichkeit einer selektiven Veröffentlichung von Unterlagen ausreicht, der Veröffentlichung insgesamt die Rechtmäßigkeit zu entziehen, zumal entsprechenden Vorkommnissen gegebenenfalls noch im Rahmen der Beweiswürdigung im Einzelfall Rechnung getragen werden könnte. Die von WPD und Präsidium vertretene Rechtsauffassung dazu wird von der Piratenfraktion – wie auch im Übrigen – nur sehr eingeschränkt geteilt. Nach

11 SPD Fraktion Berlin/CDU Fraktion Berlin, Presseinfo – Gemeinsame Presseerklärung der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses v. 19. 4. 2013

12 Vgl. Der Tagesspiegel (Bankenaffäre: Ex-Finanzsenatorin vertraute Experten) v. 29. 5. 2004

Auffassung der Piratenfraktion stehen der Veröffentlichung regelmäßig auch keine Rechte der Betroffenen entgegen. Denn die Piratenfraktion schützt das Recht der Betroffenen auf informationelle Selbstbestimmung bereits im Vorfeld der Veröffentlichung von Beweismitteln durch geeignete Maßnahmen. Auch ein Verstoß gegen die Geschäftsordnung liegt nach Auffassung der Piratenfraktion nicht vor. Zumindest im Fall einer durch die herausgebende Stelle genehmigten oder wenigstens geduldeten Veröffentlichung begründet die Geschäftsordnung für das Handeln der Fraktionen im Internet keine zusätzliche Einschränkung. Da die offenen Rechtsfragen jedoch bisher nicht abschließend geklärt sind, werden wir die Rechtsauffassung des Präsidiums für diesen Bericht beachten: Wir haben uns deshalb dazu entschlossen, nicht wörtlich aus bislang nicht öffentlich zugänglichen Beweismitteln zu zitieren, sondern diese nur dem Inhalt nach wiederzugeben. Gleiches gilt für die Wortprotokolle der bereits erfolgten Zeugenvernehmungen. Diese Protokolle sind – obwohl die Zeugen öffentlich vernommen werden – nicht-öffentliche Dokumente. Aus diesem Grund werden die Zeugenvernehmungen im Fall des Falles so wiedergeben, wie es zum Beispiel ein Journalist täte, der als Zuhörer eigene Notizen anfertigte. Dieses Verfahren erscheint uns vertretbar, auch wenn damit auf wörtliche Zitate und die präzise Angabe von Fundstellen verzichtet werden muss. Beides wird jedoch nach Abschluss der Beweisaufnahme Eingang in den „offiziellen“ Abschlussbericht finden.

Skandal von Anfang an

Von Benedict Ugarte Chacón

„Das ganze Verfahren ist von Anfang bis Ende und von allen Beteiligten dilettantisch angepackt worden.

Die jetzige Landesregierung kann jetzt nur noch versuchen, Fehler der Vergangenheit zu reparieren. Leider kann man bei solchen Großvorhaben nicht wieder am Punkt Null anfangen.“

Harald Wolf (Die Linke), ehem. Wirtschaftssenator, von 2008 bis 2011 Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in einem Tagesspiegel-Interview am 11. November 2002



Der BBI – aus Hauptstadt euphorie geboren

Mathew D. Rose, der sich seit vielen Jahren als investigativer Journalist mit Berlin und seinen politischen Eigenheiten beschäftigt, verortet die Absicht, einen neuen Flughafen zu erreichen, in der nach der Deutschen Wiedervereinigung einsetzenden Hauptstadt- und Metropoleneuphorie. „Zu dieser Euphorie, die sich ausschließlich im Reich der Superlative tummelte, gehörte auch das Projekt eines Großflughafens. Dieser sollte aber kein einfacher, alltäglicher Großflughafen oder Flugkreuz werden, sondern, wie der damalige Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, Heinz Ruhnau, meinte: eine ‚Intercontinentscheibe‘“¹³ In diese Zeit fielen auch andere Entscheidungen, die zumindest ihre Grundlage in der Überzeugung hatten, Berlin würde nach der Wende einen enormen Bedeutungs- und vor allem Bevölkerungszuwachs erfahren.

Die Anfang der 1990er Jahre verkorkste Bewerbung Berlins für die Olympischen Spiele im Jahr 2000 oder die 1994 gegründete Bankgesellschaft Berlin, die 2001 implodierte, lassen sich ebenfalls in diese Phase berlininterner Euphorie einordnen. Der Spiegel zitierte 1995 einige damals Verantwortliche, die die Notwendigkeit eines neuen Großflughafens in der Nähe von Berlin begründeten. So zum Beispiel den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa AG Heinz Ruhnau, der auch einige Jahre Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft war. Er sah die Notwendigkeit eines Berliner Flughafens „in der Größenordnung von Chicago“. Hans-Olaf Henkel, zu dieser Zeit Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie und von 1994 bis 1996 Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft, sah im Flughafenbau „das erste richtige Investitionssignal für die Hauptstadt“.¹⁴

Andererseits gab es auch schon früh erste Warnungen, die – wie in Berlin üblich – nicht gehört werden wollten: So wies der Bundesrechnungshof schon 1994 auf immense Kostensteigerungen beim Projekt Großflughafen hin. Der Spiegel zitierte in seiner Ausgabe 7/1995 aus einem von mehreren vertraulichen Gutachten: „Die Prüfer halten es für nicht verantwortbar, auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet.“¹⁵ Diese Risiken seien dem Bundesrechnungshof zufolge auf die Arbeitsweise der Flughafengesellschaft zurückzuführen. In dem Artikel heißt es weiter: „Bei ihren monatelangen Recherchen stießen die Beamten auf geschönte Zahlen, unkalkulierte finanzielle und ökologische Risi-


13 Vgl. Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 243f

14 Zit. nach Der Spiegel (Geschlamt und geschönt) 7/1995

15 Ebd.

ken und immer wieder auf schlampiges Geschäftsgebaren der staatlichen Flughafen-Betreibergesellschaft.“¹⁶

16 Ebd.



Flughafen Berlin Brandenburg

Willy Brandt

Flughafen Berlin Brandenburg

Willy Brandt

Flughafen Berlin Brandenburg

Willy Brandt

„Die Vernunft der Mehrheit gegen den Eigensinn des radikalen Egoisten: Selbst nach allen demokratischen Regeln abgewogene Themen, wie z. B. Flüge in den Randzeiten, greift der Wutbürger eigennützig an. Es geht den meisten Wortführern um Beschaulichkeit in Vororten, nicht um mehr Demokratie und Bürgerbeteiligung. Populistische Politik versucht, den Lautsprechern nachzugeben. [...] Die Boulevardisierung der Medien schreitet unaufhaltsam voran. Im Zweifelsfall schreiben Medien voneinander ab und überbieten sich gegenseitig mit Spekulationen. Und sie wollen Köpfe rollen sehen.“

Ralf Kunkel, Leiter der Pressestelle Flughafen Berlin Brandenburg,
in einer internen Präsentation vom 28. Februar 2013

Eine Frage des Standorts

In den Jahren vor der Entscheidung der Anteilseigner der Flughafengesellschaft¹⁷ Bund, Berlin und Brandenburg, Schönefeld als Standort für einen neuen Flughafen zu wählen, wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt, die sich mit der Suche eines geeigneten Standorts befassten. So erfolgten eine Machbarkeitsstudie zur Standortsuche sowie ein Raumordnungsverfahren, bevor die eigentlichen Vorbereitungen für das später als notwendig erachtete Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurden. Bechmann verweist darauf, dass Schönefeld bereits in den frühesten Untersuchungen Schönefeld als ungeeignet für die Errichtung eines neuen großen Flughafens eingestuft wurde. Im Raumordnungsverfahren „wurde der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Berliner Hauptverkehrsflughafen nach eingehender Überprüfung aller pro- und contra-Argumente ausdrücklich und definitiv abgelehnt.“¹⁸ Im Anschluss daran habe die Flughafengesellschaft zunächst nicht weiter an einem Standort Schönefeld festgehalten. Allerdings seien dann in der Vorbereitung zum Planfeststellungsverfahren (1999) Standortalternativen gar nicht mehr erwogen worden. Aus diesem Grund könne beim Planfeststellungsverfahren von einer „sehr problematischen Vorgeschichte“¹⁹ gesprochen werden. Bei der Absicht den Flughafen in Schönefeld zu errichten habe die Flughafengesellschaft „erhebliche Unterstützung aus den Bereichen der Bundes- und Länderpolitik erhalten. Neue Sachargumente, die die eindeutigen und unmissverständlichen Vorbehalte gegen den Flughafenstandort Berlin-Schönefeld ernsthaft berühren, sind bislang jedoch nicht vorgebracht worden.“²⁰ In seinem gutachterlichen Kommentar zum Anhörungsverfahren 2001 zum Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft stellt Bechmann fest, dass vieles – nicht zuletzt Erkenntnisse aus der Lärmforschung – gegen den Standort Schönefeld spreche: „Das Hauptargument [...] liefert seine zu stadtnahe Lage zu Berlin. Der geplante Ausbau des Flughafenstandorts würde erhebliche Auswirkungen auf die Südentwicklung Berlins entfalten, da er die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen massiv beeinträchtigen würde.“ Der gewählte Standort sei „aufgrund seiner geografischen Lage

17 Die heutige Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit ihren Untergesellschaften hat bereits mehrere Wandlungen ihrer Konzernstruktur hinter sich. Damit einher gingen auch verschiedene Bezeichnungen für die Muttergesellschaft. Der Einfachheit halber verwenden wir im gesamten Text die Bezeichnung Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. An der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sind die Länder Berlin und Brandenburg mit jeweils 37 Prozent beteiligt, der Bund hält 26 Prozent der Anteile.

18 Arnim Bechmann, Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“. In: Arnim Bechmann (Hrsg.), Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, S. 105

19 Ebd.

20 Ebd.

für die Ansiedlung eines Großflughafens „äußerst ungeeignet“²¹ und würde „auch weltweit im Vergleich mit anderen im letzten Jahrzehnt neu geschaffenen Großflughäfen eine ‚problematische‘ Besonderheit darstellen“.²² Eine Studie der Deutschen Bank, die diese Anfang 1996 erstellte und zumindest der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr zur Kenntnis gab, spricht sich ebenfalls klar gegen Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen aus. Unter anderem sei Schönefeld unter dem Aspekt des Bevölkerungsschutzes aus Sicht der Deutschen Bank nicht genehmigungsfähig. Zudem ergäben sich Probleme mit der Verkehrsanbindung, die weder per Schiene noch per Straße angemessen beseitigt werden könnten. Ein Standort Sperenberg hingegen hätte unter anderem positive Effekte auf die Arbeitsplatzsituation in der Region. Auch unter Berücksichtigung der Absicht, den Flughafen von privaten Investoren errichten zu lassen, sei die dafür notwendige Sicherheit nur in Sperenberg gegeben. In Schönefeld hingegen seien verschiedene Risiken bei Genehmigungsverfahren und Kosten sowie politischer Widerstand zu berücksichtigen. Eine private Errichtung des Flughafens sei aufgrund dieser Kalkulationsrisiken zumindest in absehbarer Zeit nicht möglich. Kritik an der Standortentscheidung zog sich auch durch das später für den Flughafenbau durchgeführte Planfeststellungsverfahren. Im dazugehörigen Anhörungsbericht heißt es, dass die Kritik am Standort Schönefeld „den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwander und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen“²³ gebildet habe. Zur Frage der Entscheidung für den Standort Schönefeld entgegen der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens stellte Welskop 2001 die Frage, „ob diese Entscheidung ein völliges Versagen der Verantwortlichen ist oder eine politische Klüngerlei zu Gunsten Berlins bzw. zu Lasten des Landes Brandenburg. Letztlich geht diese politische Entscheidung für den Standort Schönefeld jedoch zu Lasten der zahlreichen Einwohner der BBI-Umlandgemeinden.“²⁴

Man muss sich bislang wohl mit der dürftigen Feststellung begnügen, dass es sich bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld um eine „politische“ und nicht um eine sachlich und fachlich begründete gehandelt hat. Dass der neue Berliner Flughafen in Schönefeld erreicht werden soll, geht auf den so genannten Konsensbeschluss der Gesellschafter der Flughafengesellschaft – Berlin, Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland – vom 28. Mai 1996 zurück. Unter-

21 Ebd. S. 164

22 Ebd. S. 165

23 Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 195

24 Kommunalpolitisches Forum Land Brandenburg e. V., Großflughafenprojekt BBI. Vorläufiges Fazit nach 10 Jahren Planung oder Chaos? Recherchen zwischen Euphorie und Katzenjammer, April 2001. Im Internet: <http://www.kf-land-brandenburg.de/archiv/bbibroschuere.htm> (Stand: 17.06.2013)

zeichnet wurde diese „gemeinsame Empfehlung“ zum Flughafenkonzept Berlin/Brandenburg vom damaligen Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen, dem damaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe und dem damaligen Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann. Im Einleitungstext zum „Konsensbeschluss“ ist festgehalten, dass bereits mit dem Konsortialvertrag von 1991 „die Konzentration des Flugbetriebs auf einen Standort als Ziel vorgegeben“ worden sei. In diesem Zusammenhang heißt es: „Der Gesellschafter Brandenburg hält hierfür den Standort Spereberg für besonders geeignet.“²⁵ Dennoch hätten sich die Gesellschafter „nach umfangreichen Abstimmungsgesprächen darauf verständigt, den Standort Schönefeld über das Integrationskonzept als Single-Standort zu entwickeln.“²⁶ Diese Verständigung sei einstimmig erfolgt. Unter Punkt 2 des Beschlusses ist die Absicht der Privatisierung der Flughafengesellschaft festgehalten. Hierzu sollte das Unternehmen entsprechend strukturiert werden. Mit Beteiligung privater Investoren sollte auch der Single-Standort Schönefeld „unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept)“ entwickelt werden. Damit sollte für die Flughafengesellschaft eine „Basis einer wirtschaftlichen Entwicklung“²⁷ geschaffen werden. Notwendig für diese Entwicklung sei eine „weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn“.²⁸ Um Rechtssicherheit für den Standort Schönefeld zu erlangen, müsse ein Planfeststellungsverfahren angestrengt werden. Zuständig hierfür solle das Land Brandenburg sein, Berlin solle daran beteiligt werden. Zu den innerstädtischen Flughäfen heißt es im Beschluss: „Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Dieses wird eine der Vorgaben bei der Privatisierung sein.“²⁹ So sollte Tempelhof nach der rechtskräftigen Planfeststellung geschlossen werden – was im Jahr 2008 geschah – und Tegel „spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld“.³⁰ Um das gesamte Verfahren zu beschleunigen, sollte parallel zu dem angestrebten Privatisierungsverfahren von der Flughafengesellschaft im Verbund mit externen Unternehmen mit den vorbereitenden Planungsarbeiten begonnen werden. Nach Abschluss der Privatisierung sollten diese den neuen Eigentümern für die Erarbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung zur Verfügung stehen.

In einem Bericht des Senats an das Abgeordnetenhaus über

25 Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/624, S. 3

26 Ebd.

27 Ebd.

28 Ebd.

29 Ebd.

30 Ebd.

das Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg vom 4. Juli 1996 erläuterte der Senat sein Vorgehen bezüglich der im Konsensbeschluss festgehaltenen Standortentscheidung. So habe er am 5. Juni 1996 beschlossen, den Konsensbeschluss „zur Kenntnis zu nehmen“. Gleichzeitig wurden die Vertreter des Landes Berlin in der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft beauftragt, einen entsprechenden Beschluss zu fassen und die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat gebeten, „sich für die Umsetzung der Standortentscheidung im Aufsichtsrat einheitlich einzusetzen.“³¹ Am 20. Juni 1996 beschloss die Gesellschafterversammlung einstimmig die Umsetzung des Konsensbeschlusses, der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beauftragte in seiner Sitzung am 24. Juni 1996 die Geschäftsführung, „alle erforderlichen Maßnahmen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens am Standort Schönefeld zu ergreifen“.³² In seinem Bericht wies der Senat auch darauf hin, dass es vor der Entscheidung für den Standort Schönefeld zu einem „Moderationsverfahren“ gekommen sei, welches von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegeben worden sei. Während dieses Verfahrens wurden „unter anderem alle vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen synoptisch gegenübergestellt und ausgewertet“. „Im Rahmen dieses Verfahrens wurden mehrere Standortvarianten anhand der vorliegenden Daten im Hinblick auf die Unternehmensziele der BBF (Rentabilität, hohes Betriebsergebnis, Attraktivität des Unternehmens für Privatbeteiligung), die Ziele bezogen auf Volkswirtschaft und Verkehrspolitik und die Ziele bezogen auf die Landesplanung und den Umweltschutz verglichen und bewertet.“³³ Als Ergebnis dieses Prozesses sei man zu folgender Gesamtbewertung gekommen: Nach einem von der Investmentbank Barclays des Zoete Wedd Corporate Finance vorgenommenen Markttest würden der öffentlichen Hand mit einem Standort Schönefeld weniger Kosten entstehen als mit einem Standort Sperenberg. Zudem sei eine Zahl von 60 Millionen Passagieren pro Jahr, für die der Standort Sperenberg aufgrund seiner Fläche geeignet gewesen wäre, nicht nachzuweisen. Weiterhin sprächen die Kosten für die Verkehrsanbindung per Schiene und Straße für Schönefeld. Zum Problem des Lärmschutzes heißt es in besagtem Senatsbericht, Berlin würde im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens „insbesondere darauf hinwirken, daß durch die Optimierung des Flughafenlayouts sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die von dem Flughafenausbau betroffenen Menschen so gering als möglich bleiben.“³⁴

An der Formulierung des Konsensbeschlusses war auch der in

31 Ebd. S. 1

32 Ebd.

33 Ebd. S. 2

34 Ebd.

anderer Hinsicht als Berater für die Flughafengesellschaft tätige Herbert Martin beteiligt. Dieser sollte später auch eine Rolle bei dem letztendlich gescheiterten Privatisierungsverfahren der Flughafengesellschaft spielen (s. u.). Laut Bericht des Untersuchungsausschusses des Brandenburger Landtags vom 2003 beschloss die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft am 31. Januar 1996 die Beauftragung Martins mit der Erstellung eines „Konsenspapiers zu Standortauswahl“. ³⁵ Weiterhin war Martin im Vorfeld der Standortentscheidung als „Moderator“ zwischen den einzelnen Lagern tätig, von denen sich manche für Sperenberg, manche für Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen aussprachen. Die damalige Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD) sagte vor dem Brandenburger Untersuchungsausschuss aus, dass Martin seine „Moderatorenrolle“ auch auf Wunsch des damaligen Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen wahrgenommen habe. ³⁶ Diepgen begründete die „Moderatorenrolle“ Martins damals mit dem großen „Vertrauensfeld in dem Bereich der brandenburgischen Regierung, aber speziell der Sozialdemokratie, nicht nur in Brandenburg, sondern auch in Berlin“. ³⁷ Laut der Aussage Diepgens vor dem BER-Untersuchungsausschuss sei Martin jedoch nicht von ihm empfohlen, sondern von der Brandenburgischen Staatskanzlei ins Gespräch gebracht worden. Der vormals als „Flughafenreferent“ bei der Berliner Senatskanzlei tätige und spätere Geschäftsführer der PPS, die für das Privatisierungsverfahren der Flughafengesellschaft zuständig war, Gerd Kronmüller, sagte vor dem BER-Untersuchungsausschuss, dass Martin vom damaligen Chef der Potsdamer Staatskanzlei Jürgen Linde als Moderator empfohlen worden sei. Dies sei geschehen, da Linde selbst nicht in diesen Verhandlungen habe wirken wollen. Martin sollte laut Linde die „Moderatorenrolle“ übernehmen, da der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in sich zerstritten gewesen sei, so dass über die Moderation eine Lösung der Standortfrage herbeigeführt werden sollte. Ein Vorschlag von Martin sei gewesen, Schönefeld als Standort bei gleichzeitiger schrittweiser Stilllegung der vorhandenen Flughäfen zu bestimmen. Da dieser Vorschlag den damaligen Berliner Interessen entgegenkam, sei dort keine große Überzeugungsarbeit notwendig gewesen. Im Vorfeld des Konsensbeschlusses hätte Martin insoweit vermittelt, dass Linde vorgeschlagen habe, über eine Erklärung zu diskutieren, die schließlich in einem Konsens hätte münden sollen. In diesem Konsens hätte der Standort Sperenberg dann keine Rolle mehr spielen sollen, sondern es hätte eine Festlegung auf Schönefeld stattgefunden haben sollen, deren Bedingungen noch

35 Landtag Brandenburg. 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 149

36 Ebd. S. 150

37 Ebd. S. 154

auszuhandeln gewesen wären. Der Berliner Untersuchungsausschuss, der sich 2001 mit dem gescheiterten Privatisierungsverfahren befasste, stellte zur Rolle von Märtin fest: „Bereits in der Vorbereitung und der Herbeiführung des Konsensbeschlusses am 28. Mai 1996 hatte der Zeuge Dr. Märtin als Berater Einfluss auf die Standortentscheidung. Nach übereinstimmenden Zeugenaussagen war die Entscheidung zu Gunsten Schönefelds maßgeblich auf die Moderatorenrolle [...] des Zeugen Dr. Märtin zurückzuführen.“³⁸ In seiner Vernehmung vor dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss im Januar dieses Jahres wollte sich Märtin allerdings nicht auf die ihm zugeschriebene Rolle bei der Entstehung des Konsensbeschlusses festlegen lassen. Seine Arbeit und die seiner Firma WIB habe lediglich darin bestanden die unterschiedlichen Aspekte im technischen, ökologischen oder finanziellen Bereich abzuwägen und zu untersuchen. Die Konflikte verschiedener Parteien könnten jedoch nicht von externen Akteuren moderiert werden. In die politische Gestaltung hätten er und die WIB nicht eingegriffen.

In der Tat waren sich im besagten Zeitraum die in Berlin regierenden Parteien CDU und SPD nicht über einen künftigen Flughafenstandort einig. So präsentierte zum Beispiel der damalige Vorsitzende der Berliner SPD-Fraktion Klaus Böger nach einer Klausurtagung Ende Januar 1995 ein „klares Votum für den Flughafenstandort Sperenberg“. Der Bau eines internationalen Flughafens solle „unverzüglich“ begonnen werden. Für die Wirtschaftlichkeit sei es bedeutsam, dass „der Passagier- und Frachtluftverkehr auf einen Flughafen konzentriert werden muß, der die besten Voraussetzungen für einen 24-Stunden-Betrieb bietet.“³⁹ Für den vorhandenen Flughafen Schönefeld müsse ein Beschluss zum Ausbau getroffen werden, mit dessen Beginn sei der Flughafen Tempelhof zu schließen. Dessen Kapazitäten sollten sodann von den Flughäfen Schönefeld und Tegel aufgenommen werden. „Nach der Eröffnung von BBI sind auch die Flughäfen Tegel und Schönefeld aufzugeben.“⁴⁰ Ihre Präferenz für den künftigen Standort des BBI begründet die SPD-Fraktion folgendermaßen: „Bei Abwägung aller zur Zeit vorliegenden planerischen und wirtschaftlichen Gutachten spricht sich die SPD-Fraktion für den Standort Sperenberg aus, der den Ergebnissen der brandenburgischen Raumordnungsinteressen entspricht und die günstigere Variante gegenüber Jüterbog-Ost darstellt. Zugleich müsse ein Höchstmaß an ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für diese Region sichergestellt werden.“⁴¹ Der ehemalige Fraktionsvorsitzende der Berliner CDU, Klaus-Rüdiger Landowsky, wurde Ende April dieses Jahres vom Berliner Tagesspiegel zur damaligen Standortentscheidung

38 Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 21

39 SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin, Presseinfo Nr. 13 v. 30. Januar 1995, S. 5

40 Ebd.

41 Ebd. S. 6

befragt. Dabei gab er an, dass es in der CDU-Fraktion seinerzeit „stets eine Präferenz für Schönefeld“ gegeben habe. Allerdings begründete Landowsky diese Präferenz nicht weiter, sondern erging sich in den von ihm gewohnten Metropolen-Phrasen: Der Standort Sperenberg läge „einfach zu weit weg von Berlin“ (...) „Hinzu kommt, dass ein Flughafen Sperenberg nicht gerade zur Identifikation mit der Hauptstadt Berlin beigetragen hätte.“ Und in der von Landowsky stets eingenommenen Alt-West-Berliner Perspektive gab er den künftig vom BER-Lärm betroffenen Anwohner/innen von Schönefeld mit auf den Weg: „Ich habe das Gefühl, gerade die alte West-Berliner Bevölkerung hat ein stärkeres Gespür für Notwendigkeiten einer Großstadt. Im früheren Ostteil entwickeln sich heute immer mehr Bürgerproteste. Viele Zuzügler sind daran beteiligt und demonstrieren gegen Bauprojekte.“⁴² Gegen die Haltung der Berliner SPD wandte sich seinerzeit die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen, welche den Standort Schönefeld priorisierte. Mit dem Festhalten am Standort Sperenberg würde eine vernünftige Flughafenentscheidung verhindert.⁴³ Für die Grünen-Fraktion kam zumindest im besagten Zeitraum Mitte der 1990er Jahre nur ein Flughafen am Standort Schönefeld in Frage, der allerdings nicht zu einem Großflughafen ausgebaut werden sollte. So heißt es zum Beispiel in einem Antrag mit dem Titel „Kein Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI)“ vom 22. November 1994, es sei „[v]on jeglicher Planung eines neuen Flughafens im Raum Brandenburg-Berlin“ Abstand zu nehmen. Der Flughafen Tempelhof solle umgehend, Tegel zum Jahr 2000 geschlossen werden. „Der dann verbleibende Flugverkehr wird ab diesem Zeitpunkt am Standort Schönefeld von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt.“⁴⁴ Das Festhalten am Standort Schönefeld begründeten die Grünen zum einen mit dem zum damaligen Zeitpunkt nicht realistisch erscheinenden Anstieg der Passagierzahlen, wobei es sich nach ihrer Sicht um „phantastische Wachstumsannahmen“⁴⁵ handle. Zum anderen müsste bei den damals in der Diskussion stehenden anderen Standorten mit enormen negativen Auswirkungen auf die Umwelt gerechnet werden: „Bei Sperenberg fielen riesige Waldgebiete, insgesamt 22 Millionen Bäume, der Kreissäge zum Opfer; bei Jüterbog müsste ein breite eiszeitliche Hügellandschaft für den Airport plattgewalzt werden.“⁴⁶ Zudem handle es sich beim Bau eines Großflughafens auch um eine Kostenfrage. Bei einem Bau bei Sperenberg

42 Der Tagesspiegel (Uns war das zu weit weg), v. 23. 4. 2013

43 Potsdamer Neueste Nachrichten (Stolpe-Initiative zu Flughafenstandort begrüßt) v. 23. 11. 1995

44 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5005, S. 1

45 Ebd. S. 2

46 Ebd. Im Mai 1995 brachte die damalige PDS-Fraktion im Berliner Abgeordnetenhaus einen ähnlich lautenden Antrag mit dem Titel „Kein Großflughafen Berlin-Brandenburg-International“ ein, der sich in der Begründung zum Grünen-Antrag leicht unterschied: Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5626

oder Jüterbog müssten „nach gegenwärtigen Schätzungen“ 10 Millionen DM investiert werden, wobei sich solche Baukosten „erfahrungsgemäß mindestens verdoppeln“ würden.⁴⁷ Ähnlich argumentierte die damalige Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen. Sie legte am 17. Februar 1995 einen Antrag mit identischem Titel vor und sprach sich ebenfalls dafür aus, von der Planung des BBI Abstand zu nehmen, sowie Tempelhof kurzfristig und Tegel zum Jahr 2000 zu schließen. „Der Flugverkehr ist langfristig am bestehenden Standort Schönefeld abzuwickeln.“⁴⁸ Während der Wirren nach dem Zusammenbruch der Bankgesellschaft und dem Ende der Großen Koalition unter Eberhard Diepgen beantragten die Grünen im Dezember 2001 die „zügige“ Realisierung des Flughafens BBI in Schönefeld „entsprechend dem Konsensbeschluss“.⁴⁹ Begründet wurde der Antrag damit, dass die damaligen „potentiellen Koalitionspartner SPD und PDS“ zwar einerseits den Konsensbeschluss einhalten wollten, andererseits aber widersprüchliche Signale aus ihren Reihen zu vernehmen seien. Um „Irritationen“ zu vermeiden, müsste festgestellt werden, dass das Abgeordnetenhaus „auch in dieser Legislaturperiode am Konsensbeschluss festhält und das Planfeststellungsverfahren zügig zu Ende geführt wird.“⁵⁰ Die damalige PDS vertrat im Wahlkampf 1995 die Forderung, den Flughafen Tempelhof sofort und den Flughafen Tegel in absehbarer Zeit stillzulegen. Da die PDS damals einen Anstieg der Passagierzahlen über 4,5 Millionen pro Jahr für unverträglich hielt, betrachtete sie die damaligen Kapazitäten des Flughafens Schönefeld für ausreichend. Einem schleichenden Ausbau dieses Flughafens wollte sie sich entgegenstellen.

Die erste Frage im umfangreichen Fragenkatalog des BER-Untersuchungsausschusses betrifft die Standortentscheidung: „Was waren die Hintergründe der Standortentscheidung (Konsensbeschluss) von 1996 für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg und welche Annahmen für Nachtflugbedingungen gingen in diese Entscheidung ein?“⁵¹ Allein zu diesem Themenbereich liegen dem Untersuchungsausschuss mittlerweile mehrere Meter Aktenmaterial vor. Einige Inhalte aus diesen Unterlagen seien hier kurz wiedergegeben. Dabei handelt es sich lediglich um eine exemplarische Wiedergabe, die aber schon Rückschlüsse auf die Vorgänge zumindest in der damaligen Berliner Regierungskoalition und der Senatskanzlei zulassen.

Im Vorfeld dieses Konsensbeschlusses wurde in der Berliner Politik, aber auch unter den Anteilseignern der Flughafengesellschaft selbst, heftig um die Standortentscheidung gerungen. Aus dem bis-

47 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5005, S. 1

48 Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/616

49 Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drucksache 15/58

50 Ebd.

51 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/0544

her eingesehenen Material ist ersichtlich, dass die drei Anteilseigner durchaus unterschiedliche Präferenzen hatten: So sah Brandenburg Sperenberg als optimalen Standort, Berlin und der Bund wollten den neuen Flughafen in Schönefeld errichten. Am 2. Juni 1995 fand ein Treffen zwischen dem Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen, dem Brandenburger Ministerpräsident Manfred Stolpe und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann in Bonn statt, bei dem eine gemeinsame Linie der drei Gesellschafter besprochen werden sollte. Besagtes Treffen war nach Aussagen unterschiedlicher Gesprächspartner der Piratenfraktion eine der wichtigsten Zusammenkünfte bezüglich des Flughafen-Standorts auf höherer Ebene, auch weil dort die eigentliche Standortentscheidung getroffen worden sein soll. Selbst der damalige Bundeskanzler soll indirekt auf dieses Treffen und dessen Ergebnis eingewirkt haben.

Innerhalb der Berliner Großen Koalition war man sich im Vorfeld des Treffens nicht vollständig einig. Zwar hatte die Senatskanzlei unter dem Regierenden Bürgermeister Diepgen einen Entwurf für eine Positionsvereinbarung der Gesellschafter Berlin und Brandenburg bzw. der beiden Länderchefs Diepgen und Stolpe erstellt. Seitens der SPD-Fraktion wurde aber mit einem „Gegenentwurf“ dazu hantiert. Dieser wiederum wurde in der Senatskanzlei kritisch diskutiert. Der „Gegenentwurf“, der in den Akten der Senatskanzlei als „Böger-Papier“ bezeichnet wurde, unterschied sich in einigen Punkten vom Entwurf der Senatskanzlei. So sieht bspw. das „Böger-Papier“ unter Punkt 2 vor, dass nach der Errichtung des BBI in Sperenberg die Flughäfen Tegel und Schönefeld zeitnah geschlossen werden sollen – davon ist im Entwurf der Positionsvereinbarung zwischen Diepgen und Stolpe keine Rede. Bezüglich der Verkehrsanbindung des Flughafens in Sperenberg sah das „Böger-Papier“ vor, zu deren Finanzierung bereits im Bundesverkehrswegeplan veranschlagte Mittel einzubeziehen. Der Entwurf der Positionsvereinbarung hingegen schließt aus, dass diese Finanzierung über den Bundesverkehrswegeplan und zu Lasten der darin für Berlin und Brandenburg vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen gehen soll.

Unterschiedliche Auffassungen gab es zunächst auch bei Berlin und Brandenburg. Ein Vermerk der Senatskanzlei vom 30. Mai 1995, der zwei Entwürfe für eine gemeinsame Vereinbarung über den künftigen Flughafen vergleicht, hält fest, dass Brandenburg den Standort Sperenberg festschreiben wolle. Berlin hingegen wolle zunächst klären, wie in Sperenberg ein solches Projekt realisiert werden könne, um eine Voraussetzung für die eigentliche Standortentscheidung zu haben, die erst später gefällt werden könne. Brandenburg dränge zudem darauf, den Flughafen Tempelhof möglichst bald zu schließen, wohingegen Berlin Tempelhof erst stilllegen wolle, wenn am Flughafen Schö-

nefeld – der zu diesem Zeitpunkt noch ausgebaut werden sollte – ausreichende Kapazitäten vorhanden seien. Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI wolle Brandenburg den Flugbetrieb in Tegel und Schönefeld einstellen, Berlin treffe zu Tegel noch keine Aussage. Brandenburg wolle bereits mit der Einleitung eines Planungsverfahrens für den Standort Sperenberg beginnen, Berlin wolle zunächst die vertraglichen Regelungen zum Planungsrecht, der Verkehrsanbindung und zu den Grundstückspreisen sowie die Vereinbarungen zur Beteiligung von Privatinvestoren abwarten.

Nach einer „internen Analyse“ der gemeinsamen Landesplanungsbehörde von Berlin und Brandenburg, die 1996 erstellt wurde, sprach zumindest für diese Behörde „fast alles gegen Schönefeld“. In der Berliner Zeitung vom 21. Februar 1996 heißt es zu der Analyse: „Nach der Bewertung der Planungsbehörde widerspricht der Standort Schönefeld für den Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg (BBI) sowohl dem zwischen beiden Ländern abgestimmten Entwurf des Landesentwicklungsprogramms als auch der Planung für den engeren Verflechtungsraum. Bei einem derartigen Abweichen von der ausgewiesenen Siedlungsentwicklung könnten Entschädigungspflichten auf das Land zukommen. Außerdem: Schönefeld verletzt das im Fusions-Vertrag festgeschriebene Leitbild der dezentralen Konzentration.“ Der damalige Leiter der gemeinsamen Landesplanungsbehörde äußerte sich hierzu dergestalt, dass es sich bei dieser „nüchternen Bewertung“ um eine zwischen Berliner und Brandenburger Seite einvernehmlich getroffene Schlussfolgerung handle.⁵²

Auch die Argumentationen innerhalb des damaligen Senats und seiner Fachebene bzgl. der damals noch offenen Standort-Entscheidung verdienen eine genauere Betrachtung. So heißt es etwa in einem Vermerk eines Referenten der Senatskanzlei vom 31. Mai 1995, der in Vorbereitung für das oben erwähnte Gespräch zwischen Diepgen, Stolpe und Wissmann am 2. Juni 1995 erstellt wurde, dass sich die Pro- und Contra-Argumente für die Standorte Schönefeld und Sperenberg unvereinbar gegenüber stünden, dabei von der jeweiligen Interessenslage bestimmt und ebenfalls nicht zwingend seien. Das einzige wirklich tragende Argument gegen Sperenberg sei die Finanzierung. Der Bund sei nicht bereit oder in der Lage, für die Verkehrsanbindung an diesen Standort aufzukommen, Berlin und Brandenburg wären dazu ebenfalls nicht in der Lage. Es sei zudem nicht politisch nicht vertretbar, die Finanzierung zu Lasten anderer Projekte vorzunehmen und eine Belastung der öffentlichen Haushalte würde zu negativen Auswirkungen an anderen Stellen führen. Rein mit privaten Mitteln lasse sich das Projekt ohnehin nicht finanzieren und eine Finanzierung durch Private im Ver-

52 Berliner Zeitung (Großflughafen in Schönefeld kaum durchsetzbar) v. 21. 2. 1996

bund mit der öffentlichen Hand würde an die Grenzen des Haushalts stoßen. Aus diesem Grund plädierte der Verfasser des Vermerks für eine schrittweise Anpassung an den jeweiligen Bedarf und somit für einen Ausbau von Schönefeld. Dieser Vermerk lässt sich so interpretieren, dass zumindest auf der Fachebene der damaligen Senatskanzlei das Projekt Flughafen BBI nicht so euphorisch gesehen wurde, wie es die Berliner Landesregierung seit Jahren in wechselnder Besetzung vertritt. Auch wurden mit solcherlei Vermerken die Verantwortlichen schon vor dem eigentlichen Beginn des Planungs- und Bauvorhabens deutlich darauf hingewiesen, dass die Finanzierung eines solchen Projektes problematisch werden könnte bzw. zu negativen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte führen könnte – so wie es mit dem BER-Desaster schließlich geschehen ist.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass zumindest nach Aussage des vormaligen „Flughafenreferenten“ Kronmüller vor dem BER-Untersuchungsausschuss der Regierende Bürgermeister Diepgen klar für den Standort Schönefeld gewesen sei. Diepgen wiederum sagte vor dem BER-Untersuchungsausschuss, dass auch der Bund bezüglich der Standortfrage immer schon für Schönefeld gewesen sei. Laut der Aussage von Klaus Böger vor dem BER-Untersuchungsausschuss habe der Bund in der gesamten Standortfrage eigene Interessen verfolgt. Zum einen wollte er die verkehrliche Anbindung nach Sperenberg nicht finanzieren, zum anderen habe die Auffassung vorgeherrscht, dass die Flughäfen Frankfurt/Main und München als Umsteigeflughäfen ausreichen würden. Die Lufthansa habe entsprechend auf das Bundesverkehrsministerium eingewirkt.

Die Argumentationsstrategie der Berliner Regierung bzgl. der Standortentscheidung wird in einem Vermerk der Senatskanzlei vom 22. Mai 1995 deutlich, der ebenfalls in Vorbereitung für das Gespräch am 2. Juni in Bonn erstellt wurde. So könne der neue Flughafen nach den Interessen des Landes Berlin nur in Schönefeld errichtet werden, Sperenberg sei nicht als realistisch zu betrachten. Sperenberg sei aus Berliner Sicht zudem schlechter erreichbar als Schönefeld. Letzterer könne bequem mit der S-Bahn angefahren werden, nach Sperenberg müssten erst entsprechende Schienenwege gebaut und zudem eine entsprechende Nahverkehrslösung gefunden werden. Zudem sei ein 24-Stunden-Betrieb bei Sperenberg ebenso wenig möglich wie an anderen Standorten, jedenfalls müsse mit einer gerichtlichen Überprüfung entsprechender Planungen gerechnet werden. Das größte Problem am Standort Schönefeld sei die Lärmbelästigung der Anwohner/innen. In Sperenberg seien die größten Probleme die notwendigen Eingriffe in Flora und Fauna sowie die Beseitigung vorhandener Altlasten. Aus diesem Grund sei der Standort Schönefeld auch leichter politisch

durchzusetzen: Da sich der BUND mit Schönefeld abgefunden habe und Bündnis 90/Die Grünen einen Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld bevorzugen würden, sei die Wahrscheinlichkeit, dass es zu organisierten Protesten in Schönefeld komme, als deutlich geringer einzustufen. Verglichen wird der für möglich gehaltene Protest in dem Vermerk mit den Auseinandersetzungen um die Frankfurter Startbahn West, das Kernkraftwerk Brockdorf und die Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf. Mit solcherlei Protesten in Sperenberg würde es zu einer Gefahr für die innere Sicherheit kommen. Darüber hinaus ergäben sich generell finanzielle Unwägbarkeiten. Vergleichbare Projekte hätten gezeigt, dass mit einer Verdoppelung bis Vervierfachung der ursprünglich angenommenen Errichtungskosten gerechnet werden müsse. Aus diesem Grund spricht sich der Verfasser des Vermerks wiederum für einen schrittweisen Ausbau des Flughafens Schönefeld aus, da nicht ersichtlich sei, wie die Kosten für das Projekt von der öffentlichen Hand finanziert werden könnten. Dieser schrittweise Ausbau sei jedoch am Standort Sperenberg nicht möglich. Zum Flughafen Tegel heißt es in dem Vermerk, dass dessen Offenhalten ein unrealistisches Szenario wäre, da ohne die Schließung der bisher betriebenen Berliner Flughäfen kein Bedarf für einen neuen Flughafen bestünde. Aus diesem Grund sei davon auszugehen, dass das Planfeststellungsverfahren ergebe, dass der neue Flughafen nur errichtet werden könne, wenn die anderen Flughäfen vom Netz genommen werden.

Doch so klar, wie sie im o. g. Vermerk festgehalten ist, war die Haltung Berlins in der Standortfrage keineswegs. Im Gegenteil: Sie wies sogar einige Widersprüchlichkeiten auf. So zitierte der Berliner Tagesspiegel im April dieses Jahres aus einem vormals als „streng vertraulich“ eingestuften Dokument der Berliner Senatskanzlei vom 29. Mai 1995. Dabei handelt es sich um einen Vermerk über einen Termin des Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen mit dem Brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe zwei Tage zuvor, am 27. Mai. Darin enthalten ist die Einigung beider Länderchefs auf den Standort Sperenberg: „Es soll ein internationaler Flughafen im Raum Sperenberg errichtet werden. Er soll im Jahr 2015 den Betrieb aufnehmen.“⁵³ Errichtet werden sollte der Flughafen in Sperenberg von privaten Investoren. Die Kosten für die Verkehrsanbindung sollten laut den im Tagesspiegel zitierten Passagen des Vermerks im Zweifelsfall vom Land Brandenburg aufgebracht werden: „Die Finanzierung der Verkehrsanbindung soll durch die entsprechenden Kostenträger übernommen werden. Sollten Dritte zu dieser Verpflichtung innerhalb des Zeitrahmens nicht in der Lage sein, so wird eine Vorfinanzierung durch

53 Zit. nach Der Tagesspiegel (Das geheime Ja zu Sperenberg) v. 22. 4. 2013

das Land Brandenburg ausdrücklich mit verabredet.“⁵⁴ Im Verlauf des Jahres 1995 hatte Stolpe ein Finanzierungskonzept für die Verkehrsanbindung Sperenbergs angekündigt.⁵⁵ Noch Anfang des Jahres 1996 erklärte Diepgen in einem Interview mit der Welt: „Ich bleibe bei meiner mit Brandenburg und der Bundesregierung abgestimmten Position: Berlin-Schönefeld muß ertüchtigt werden, die Option für Sperenberg bleibt aufrechterhalten.“⁵⁶ Laut Tagesspiegel handelt es sich bei den 1995 getroffenen Vereinbarungen nicht um unverbindliche Absichtserklärungen, sondern um eine „detaillierte Agenda“, die von Berlin und Brandenburg laut Vermerk in eine rechtsverbindliche Form gegossen werden müsse. Dass die Vereinbarung schließlich doch nicht umgesetzt wurde, geht laut Stolpe, den der Tagesspiegel zu diesem Vermerk befragte, darauf zurück, dass zur damaligen Zeit mit der Umsetzung der geplanten Fusion von Berlin und Brandenburg gerechnet wurde. Mit dem Scheitern der Länderfusion sei auch das Vorhaben Flughafen Sperenberg geplatzt.⁵⁷ Allerdings habe es laut Aussage von Diepgen vor dem BER-Untersuchungsausschuss kein plötzliches Einschwenken auf den Standort Schönefeld gegeben, sondern einen entsprechend längeren Prozess vor der eigentlichen Entscheidungsfindung. In deren Schlussphase hätte sich die Meinung pro Schönefeld verschoben, da Brandenburg letztendlich nicht in der Lage gewesen sei, die Finanzierung für die Anbindung des Standorts Sperenberg aufzubringen. Böger verwies in diesem Zusammenhang auf die damals beabsichtigte Fusion von Berlin und Brandenburg: Sperenberg wäre hier als ein gemeinsam unterstützter Standort zu sehen gewesen, was sich nach dem Votum der Bevölkerung gegen die Länderfusion geändert habe. Mit dem Scheitern der Fusion sei auch die politische Unterstützung für Sperenberg geschwunden, auch wenn die SPD eine andere Haltung als die CDU vertreten habe. Die Flughafengesellschaft selbst war – zumindest nach der Aussage des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Götz Herberg vor dem BER-Untersuchungsausschuss – nur begrenzt in die Standortentscheidung eingebunden. Er verwies in seiner Aussage mehrmals darauf hin, dass die Flughafengesellschaft lediglich mit der Zusammenstellung verschiedener Standortvarianten und deren Kennzeichen beauftragt worden sei.

54 Ebd.

55 Potsdamer Neueste Nachrichten (Künftiger Großflughafen soll Sperenberg sein) v. 24. 11. 1995

56 Die Welt (Der alte Zentralismus ist tot – warum die Angst vor Berlin?) v. 19. 2. 1996

57 Der Tagesspiegel (Das geheime Ja zu Sperenberg) v. 22. 4. 2013



„Uns war das einfach zu weit weg von Berlin. Dann hätte man ja gleich überlegen können, den Flughafen in Leipzig auszubauen. Hinzu kommt, dass ein Flughafen Spereberg nicht gerade zur Identifikation mit der Hauptstadt Berlin beigetragen hätte.“

Klaus-Rüdiger Landowsky, ehem. Fraktionsvorsitzender der CDU, in einem Interview mit dem Berliner Tagesspiegel am 23. April 2013

Der ewige Skandal

Das aktuelle Debakel rund um die mehrmals verschobene Inbetriebnahme des BER und die angebliche Ahnungslosigkeit der verantwortlichen Politiker und Manager ist nicht der erste Skandal, der sich um die Flughafengesellschaft und ihren neuen Flughafen rankt. Die Geschichte des BER ist auch eine Geschichte von Skandalen, die bis heute nicht in allen Aspekten aufgeklärt sind. Der erste Skandal um den neuen Flughafen nahm seinen Lauf, als das Projekt nur als unkonkrete Idee vorhanden war. Die Grundstücksgeschäfte rund um das Gebiet des Flughafens Schönefeld Anfang der 1990er Jahre, die der Flughafengesellschaft enorme Verluste einbrachten, gingen als „Baufeld Ost-Skandal“ in die Annalen ein. Der zweite große Skandal ereignete sich um die Jahrtausendwende. Ursprünglich sollte der neue Flughafen von privaten Investoren errichtet werden und die Flughafengesellschaft im Zuge dessen auch selbst privatisiert werden. Nachdem der erste Versuch der Privatisierung gestoppt worden war, weil ein von der Flughafengesellschaft engagierter Berater gleichzeitig auch auf Seiten eines Investors wirkte, und ein zweiter Anlauf nach monatelangen Auseinandersetzungen zwischen dem verbliebenen Investoren-Konsortium und den Teilhabern der Flughafengesellschaft scheiterte, wurde das Verfahren schließlich beendet.

Die Skandale um das Baufeld Ost und zum gescheiterten Privatisierungsverfahren beschäftigten jeweils zwei Untersuchungsausschüsse: Sowohl das Abgeordnetenhaus von Berlin als auch der Brandenburger Landtag versuchten, bei beiden Skandalen auf der parlamentarischen Ebene Licht ins Dunkel zu bringen. Der aktuelle Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel ist somit bereits das fünfte parlamentarische Gremium seiner Art, das sich mit der Flughafengesellschaft, dem Flughafen und den Verfehlungen von Politik, Aufsichtsräten und Geschäftsführungen befasst.

Der Baufeld Ost-Skandal

Das Baufeld Ost umfasst ein Gelände nordöstlich des alten Flughafens Schönefeld. Im Jahr 1991 bildeten die Unternehmen Mannesmann und AEG eine Arbeitsgemeinschaft, die unter Hinzuziehung der Deutschen Bank, der Dresdner Bank und der WestLB eine Studie zum Ausbau des damaligen Flughafens Schönefeld erarbeitete, die im Herbst desselben Jahres fertiggestellt wurde. Die Studie schlug drei Phasen des Ausbaus vor: Das Terminal des bestehenden Flughafens sollte nach Norden hin ausgebaut werden, um ein Passagieraufkommen zwischen drei und sechs Millionen Passagieren abfertigen zu können, und im Süden sollte eine weitere Start- und Landebahn

entstehen. Darüber hinaus sollte mit der Suche nach einem Standort für den Bau des beabsichtigten Großflughafens begonnen werden. Der Standort Sperenberg war damals schon Teil der Überlegungen. Konkrete Grundstücke, die für dieses Vorhaben notwendig gewesen wären, wurden in der Studie nicht benannt.⁵⁸

Die Flughafengesellschaft ihrerseits ließ über ihre Planungsabteilung die Ergebnisse der Mannesmann-Studie weiter bearbeiten. Resultat war der „Masterplan I“, der später als Grundlage für den Ankauf von Grundstücken durch die damit beauftragte Tochter der Flughafengesellschaft diente, darunter auch das Baufeld Ost mit 125 ha.⁵⁹ Dieser Masterplan wurde am 23. April 1991 von Berliner und Brandenburger Politikern, darunter der damalige Finanzsenator von Berlin Elmar Pieroth (CDU) und die brandenburgischen Minister Klaus-Dieter Kühbacher (SPD) und Walter Hirche (FDP), der Öffentlichkeit vorgestellt. Dies geschah, obwohl die erst 1990 von der Treuhandanstalt gegründete Flughafengesellschaft zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit aufgestellt war, selbst den Ankauf der vermeintlich benötigten Grundstücke zu besorgen. Für Rose ist mit der öffentlichen Vorstellung des Vorhabens „die Katze aus dem Sack. Jeder, der spekulieren will, kann sich nun gut darüber informieren, welche Grundstücke für den Ausbau des Flughafens Schönefeld vorgesehen sind – und versuchen, diese rasch zu kaufen, um sie später wieder mit einem horrenden Gewinn an die Flughafengesellschaft weiterzuverkaufen.“⁶⁰ In der folgenden Zeit hätten sich sodann auch zahlreiche Immobiliengesellschaften um Einblick in die Unterlagen bemüht. Ihnen kam dabei entgegen, dass Kopien des Masterplans freundlicherweise in den um den Flughafen Schönefeld liegenden Gemeinden auslagen.

Germanus Pause, Geschäftsführer der LEG (s. u.), sagte hierzu vor dem Berliner Untersuchungsausschuss: „Also, wenn man ein Grundstück im Erweiterungsgebiet des Flughafens suchte, musste man nur zur nächstgelegenen Gemeinde fahren, ans Schwarze Brett gucken, und da hing der Plan, wo man dann kaufen konnte.“⁶¹ Die Pläne konnten aber auch bei der Flughafengesellschaft selbst eingesehen werden.⁶² Zum gesamten Ablauf um Studien und Masterpläne merkte der Untersuchungsausschuss an: „Bemerkenswert erscheint [...], dass die verschiedenen Planungsentwürfe nicht von der Flughafengesellschaft selbst initiiert wurden, sondern von Kreisen an den Flughafen herangetragen wurden, die selbst als geschäftliche Interessenten an

58 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 17

59 Ebd.

60 Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 246

61 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 18

62 Mathew D. Rose (a. a. O.) S. 246

einem Ausbau gelten können (z. B. Mannesmann-Studie).“⁶³

Mit den Ankäufen von Grundstücken um den Flughafen Schönefeld wurde die Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (LEG) beauftragt, die im Oktober 1991 gegründet worden war. Als Geschäftsführer wurde Germanus Pause eingesetzt, der bis dahin in Australien tätig war und nach eigener Aussage vom australischen Botschafter in Bonn den Vorschlag erhalten hatte, „als Beamter in Ostdeutschland an der Einigung Deutschlands mitzuwirken.“⁶⁴ Nicht nur beim Baufeld Ost soll die LEG unter Verantwortung von Pause nicht unbedingt im Sinne der öffentlichen Hand gearbeitet haben. Laut Manager Magazin setzte sich Pause nach einer anderen Affäre um die LEG wieder nach Australien ab.⁶⁵ In der Niederschrift der Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft vom 25. November 1991 ist zum Ankauf zu lesen: „Der Aufsichtsrat ermächtigt die Geschäftsführung, den Erwerb eines für den Flughafen-ausbau benötigten Areals von zunächst 30 ha vorzunehmen (bei einem m²-Preis von ca. DM 200,00), und empfahl, die weitere Beschaffung durch die Brandenburgische Landesentwicklungsgesellschaft betreiben zu lassen.“⁶⁶ Im Dezember 1991 wurde die LEG von der Geschäftsführung der FBS schriftlich zum Erwerb von Grundstücken um den Flughafen Schönefeld ermächtigt.⁶⁷ Die Grundstückseinkäufe über die LEG vornehmen zu lassen stellt sich im Nachhinein als recht merkwürdige Entscheidung dar. Der Berliner Landesrechnungshof schrieb hierzu: „Im übrigen ist nicht nachvollziehbar, wieso für diese schwierigen Grundstücksgeschäfte ausgerechnet die erst im Oktober 1991 gegründete LEG beauftragt wurde.“⁶⁸ Beaufsichtigt wurde die Tätigkeit der LEG ohnehin überhaupt nicht oder wenn, dann nur sehr sporadisch: „Die Tatsache, dass die abgeschlossenen Ankäufe auf keiner beschlossenen Ausbauplanung beruhten, wurde im Aufsichtsrat der FBS nicht problematisiert. [...] Der Aufsichtsrat der FBS erklärte sich jedoch zu einem Zeitpunkt, als die meisten Grundstücksankäufe, die letztlich ein Gesamtvolumen von mehreren hundert Millionen hatten, verhandelt wurden, nicht für die Konzeption der Ausbauplanung zuständig: Die Beratung des Ausbauplanes des Flughafens Berlin-Schönefeld wurde auf der Aufsichtsratssitzung der FBS vom 2. März 1992 [...] mit dem Hinweis abgebrochen, für diese Beratung sowie die Gesamtentwicklungsplanung sei demnächst der Aufsichtsrat der BBF zu-

63 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 19

64 Germanus Pause, Einen solchen Geist des Aufbruchs wie hier habe ich noch nie erlebt. In: Welt am Sonntag v. 12. 6. 1994

65 <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-236550.html> (Stand: 9. 7. 2013)

66 Zit. nach: Mathew D. Rose (a. a. O.) S. 243

67 Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drucksache 2/3630, S. 44

68 Zit. nach Mathew D. Rose (a. a. O.) S. 248

ständig.“⁶⁹ Besagte Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) war am 12. Dezember 1991 gegründet worden. Sie war es auch, die die LEG mit entsprechenden Bürgschaften zum Ankauf von Grundstücken ausstattete. Zumindest die Berliner Senatsverwaltung für Finanzen hatte hierzu keine Bedenken.⁷⁰ Nach den Erkenntnissen des Berliner Untersuchungsausschusses wurden die Grundstücke des Baufelds Ost ohne relevante Vorgaben der Flughafengesellschaft angekauft: „Nach Prüfung der vorliegenden Akten und der Vernehmung der Zeugen ist der Ausschuss zu der Überzeugung gelangt, dass den Grundstückskäufen keine verbindlichen bzw. vom Aufsichtsrat oder den Gesellschaftern beschlossenen Planungsvorgaben zugrunde lagen.“⁷¹

Laut einem Verkehrswertgutachten vom Juli 1991 bewegten sich die Werte der Teilflächen des Baufelds Ost zwischen 12 DM pro Quadratmeter bei landwirtschaftlicher Nutzung und 125 DM pro Quadratmeter bei Schaffung von Baurecht.⁷² Dass bei den bewusst oder unbewusst durch LEG und Flughafengesellschaft dilettantisch ausgeführten Grundstücksankäufen auch diverse Glücksritter und Spekulanten ihre Chance witterten, lag auf der Hand. Kurzum: Eine Heerschar von Zwischenhändlern, „Vermittlern“, Immobiliengesellschaften und sonstigen Investoren bemühte sich um den Ankauf eigentlich nicht sehr wertvoller Ackerflächen, die sie später der Flughafengesellschaft zu höheren Preisen wieder anboten - „die märkische Krume wurde auf einen Schlag gleichsam zu Gold“, fasste Der Spiegel 1994 die Situation zusammen.⁷³ So war zum Beispiel mit dem Unternehmen Geranos eine Gesellschaft der Lufthansa und der Unternehmensgruppe Roland Ernst an den Grundstücksankäufen beteiligt. Interessant ist dabei der Umstand, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Lufthansa AG Heinz Ruhnau in den Aufsichtsgremien der Flughafengesellschaft saß. Zum Engagement der Lufthansa und der Rolle Ruhnaus heißt es bei Rose: „Trotz seiner Beteuerungen, dass die Lufthansa kein Spekulationsunternehmen sei und nur Grundstücke für den Flughafen sichern wollte, wird innerhalb der Flughafengesellschaft festgestellt, dass auch Geranos gegen die Flughafengesellschaft Angebote für Grundstücke machte und damit die Preise in die Höhe trieb.“⁷⁴ Weiterhin war eine mysteriöse Gruppe aus unterschiedlichen Gesellschaften mit Sitz in Liechtenstein an den Grundstücksankäufen beteiligt, welche nach den Recherchen des Berliner Untersuchungsausschusses das

69 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 21

70 Ebd. S. 22

71 Ebd. S. 17. Vgl. auch Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drucksache 2/3630, S. 158

72 Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drucksache 2/3630, S. 42

73 Der Spiegel (Monopoly im Sand) 31/1994

74 Mathew D. Rose (a. a. O.) S. 252

„weitaus größte Areal in Flughafennähe kaufte“. ⁷⁵ Zum Teil handelte es sich um für die Flughafengesellschaft „existenzielle“ Grundstücke, die auch Teile des Rollfeldes umfassten. „Welches Ziel die Liechtensteiner Gruppe mit diesem Kauf verfolgte, konnte durch den Ausschuss nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden.“ ⁷⁶ Ob es sich bei dieser Unternehmensgruppe tatsächlich um ausländische Investoren handelte, kann bezweifelt werden: „Da die Vertreter aber aus der Bundesrepublik stammen und sehr gut über die Rechts- und Immobilienlage in Berlin und Brandenburg Bescheid zu wissen scheinen, ist nicht auszuschließen, dass Berliner Investoren an dieser Gruppe beteiligt sind oder waren.“ ⁷⁷ Ganz deutlich der Berliner Bau-Szene zuzuordnen war ein weiterer Investor: Der ehemalige Moderator der SFB-Abendschau Gert Ellinghaus, der mit verschiedenen – nicht immer erfolgreichen – Bauprojekten in Berlin tätig war und ebenfalls als Partner von Roland Ernst auftrat. ⁷⁸ Ein interessantes Detail am Rande: Im Jahr 1992 engagierte Ellinghaus den einflussreichen SPD-Politiker Walter Momper als Generalbevollmächtigten seiner Immobiliengesellschaft. Der Focus vermutete später, Momper hätte als „Türöffner“ bei der „Beschaffung lukrativer Bauaufträge“ ⁷⁹ fungieren sollen, später trennte man sich im Streit. ⁸⁰ Die Aktivitäten der auf hohe Wiederveräußerungserlöse spekulierenden Investoren hatten zur Folge, dass die LEG ihrerseits Flächen nur zu übersteuerten Preisen ankaufen konnte: „Die gezahlten Kaufpreise für die Grundstücke hatten nach den Erkenntnissen aus der Beweisaufnahme im wesentlichen ihre Grundlage im Spekulationsdruck“, heißt es im Bericht des Berliner Untersuchungsausschusses. ⁸¹

Auch bei weiteren Grundstücken, die für den damals angedachten Flughafenausbau benötigt wurden, waren Flughafengesellschaft und ihre Eigentümer mit durch Bodenspekulanten in die Höhe getriebenen Kaufpreisen konfrontiert. Eine Analyse der Besitzverhältnisse in einem „Kernbereich“ von 950 Hektar, der die Flächen umfasst, die in jedem Fall für den Ausbau benötigt worden wären, habe nach einem Bericht der Berliner Zeitung vom 11. Oktober 1996 ergeben, dass „mehr als die Hälfte der Alteigentümer nicht mehr die alleinige Verfügungsgewalt über die Grundstücke besitzen.“ Bei rund 60 Prozent der betroffenen Grundstücke hätten sich „andere Interessenten eingekauft, sei es über preisgünstige Erbpachtverträge, sei es durch direkten Flächenerwerb.“ Damit nicht genug: „Nach Informationen der Berliner

75 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 26

76 Ebd.

77 Mathew D. Rose (a. a. O.) S. 250

78 Berliner Zeitung (Ein Berliner Ex-Baulöwe fühlt sich gelemmt) v. 8. 4. 1995

79 Focus (Baulöwe zieht die Krallen ein) 34/1993

80 Berliner Zeitung (Ein Berliner Ex-Baulöwe fühlt sich gelemmt) v. 8. 4. 1995

81 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 28

Zeitung schlugen dabei insbesondere jene Developer zu, die bereits mit Erfolg im Baufeld Ost tätig waren. So gehört ein Teil der Flächen einem gemeinsamen Tochterunternehmen von Roland Ernst und der Lufthansa, Ex-Abendschau-Redakteur Gerd Ellinghaus ist ebenfalls mit einigen Parzellen vertreten. Auch eine ominöse Immobiliengesellschaft aus Vaduz, die bereits beim Baufeld Ost eine Rolle spielte, hat ihre Claims abgesteckt.“⁸²

Dass es mit derlei Fehlinvestitionen überhaupt soweit kommen konnte, mag seine Gründe in einem ähnlichen Bereich wie das aktuelle BER-Debakel haben: der „strukturierten Verantwortungslosigkeit“ der zuständigen Geschäftsführer, Aufseher und Regierungen. Ähnlich wie beim BER-Debakel – und ähnlich wie bei anderen Berliner Skandalen – schoben sich die Zuständigen gegenseitig die Verantwortung zu. So sahen sich die Aufsichtsräte durch die Geschäftsführung nicht richtig informiert, man habe sich eben zu lange darauf verlassen, dass das, was vorgetragen wurde, auch der Realität entsprach. Dass die von der Geschäftsführung ausgestellte Vollmacht für die LEG nicht vom o. g. Aufsichtsratsbeschluss vom 25. November 1991 gedeckt war und dass im Aufsichtsrat darüber gesprochen worden sei – daran wollten sich später nicht mehr alle Beteiligten erinnern.⁸³ Der Berliner Untersuchungsausschuss kritisierte schließlich, dass der Aufsichtsrat dadurch, dass er sich lediglich auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen habe, seinen Kontrollpflichten nicht in einem ausreichenden Maße nachgekommen sei. Die Geschäftsführung wiederum habe den von ihr veranlassten Grundstückskäufen keine Wirtschaftlichkeitsberechnung zu Grunde gelegt, sondern „diese durch spekulative Erwartungen ersetzt.“⁸⁴ Der Brandenburger Untersuchungsausschuss benannte deutlich, dass der „Druck“ zum Grundstücksankauf vom Aufsichtsrat ausgegangen sei, dem die Geschäftsführung wiederum „völlig hilflos“ gegenüber gestanden hätte. Zudem habe sich die Geschäftsführung ihrerseits zu sehr auf die Kompetenz der LEG verlassen.⁸⁵ Die im Aufsichtsrat positionierten Vertreter des Landes Berlin hätten, so führen der Berliner Untersuchungsausschuss und der Berliner Landesrechnungshof an, im Interesse des Landes auf die Entscheidungen Einfluss nehmen müssen. Innerhalb des Berliner Senats habe es bzgl. der wirtschaftlichen Folgen der Grundstücksankäufe zwischen den einzelnen Senatsverwaltungen keine Zuständigkeitsaufteilung gegeben.⁸⁶ Der damalige Finanzsenator Pieroth wollte von den verfehlten Grundstücksgeschäften erst irgendwann „auf dem Weg ins Büro in der

82 Berliner Zeitung (Freie Fahrt für Grundstücksspekulanten) v. 11. 10. 1996

83 Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 22f

84 Ebd. S. 40

85 Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drucksache 2/3630, S. 158

86 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drucksache 12/5950, S. 40

Zeitung“ gelesen haben.⁸⁷ Die abschließende Feststellung des damaligen Berliner Untersuchungsausschusses zu Flughafengesellschaft, Aufsichtsrat und Senat ähnelt den bisherigen Erkenntnissen aus dem BER-Untersuchungsausschuss: „Zudem stellte der Ausschuss in der Beweiserhebung [...] fest, dass sich niemand eigentlich verantwortlich fühlte. [...] Diese Praxis der Verantwortungsverschiebung hat dazu geführt, dass eine Abstimmung über die Interessen des Landes Berlin zu keinem Zeitpunkt in nachvollziehbarer Weise erfolgte.“⁸⁸

Um die mit den Grundstückskäufen erfolgten Ausgaben wieder einzuspielen, überlegten die Verantwortlichen zunächst, die Grundstücke einfach zu einem höheren Preis wieder zu verkaufen und damit die Verluste auszugleichen.⁸⁹ Das Unterfangen erwies sich allerdings als wenig erfolgreich: Anfang 2003 meldeten verschiedene Zeitungen, dass der öffentlichen Hand durch die Grundstücks-Fehlkäufe ein Schaden von 230 Millionen Euro beschert worden sei. Im Jahr 2003 habe das Baufeld Ost die Flughafengesellschaft mit 281 Millionen Euro Kreditschulden belastet, sein Buchwert sei allerdings auf rund 48 Millionen Euro abgewertet worden.⁹⁰ Das Baufeld Ost floss danach in die Standortentscheidung für den Flughafen-Neubau in Schönefeld ein – zumindest ist es explizit im Konsensbeschluss erwähnt. In dessen Anlage heißt es: „Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, dass die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.“⁹¹

Während der Arbeit der Piratenfraktion im laufenden Untersuchungsausschuss zum BER tauchte immer wieder die Frage auf, welche tatsächlichen Auswirkungen die Grundstücksankäufe und das Baufeld Ost für die später erst ergangene Entscheidung für den BBI/BER-Standort Schönefeld hatten. Die Aussagen der bisherigen Zeugen hierzu waren zum Teil gegensätzlich. So sagte der damalige Leiter des „Referats Großinvestitionen“ der Berliner Senatskanzlei und heutige Justizstaatssekretär Alexander Straßmeir in seiner Vernehmung am 11. Januar dieses Jahres, dass aus seiner Sicht kein Zusammenhang zwischen der Standortentscheidung für Schönefeld und den Grundstücksankäufen bestanden habe. Das Baufeld Ost befände sich in einer Lage, die ohnehin ungeeignet für den Ausbau bzw. den Bau des Flughafens sei. Der im Zeitraum der Entscheidungsfindung tätige Berater der Flughafengesellschaft Herbert Martin sagte in der selben Sitzung,

87 Ebd. S. 24

88 Ebd. S. 25

89 Der Spiegel (Monopoly im Sand) 31/1994

90 Vgl. Berliner Morgenpost (Großflughafen: Baufeld Ost nur noch 48 Mio. wert) v. 6. 1. 2003 u. Berliner Zeitung (Millionenverluste durch Flughafen-Spekulationen) v. 6. 1. 2003

91 Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/624

das Baufeld Ost sei zwar kein prägender Gegenstand bei der Standortentscheidung gewesen, jedoch habe man diese Fläche durchaus bei der Entscheidung berücksichtigt. Auch der frühere Senator Klaus Böger gab an, dass das Baufeld Ost in die Entscheidung für den Standort Schönefeld eingeflossen sei. Es seien Überlegungen angestellt worden, wonach bei einem schrittweisen Ausbau des Flughafens das Baufeld Ost für weitere Projekte hätte verwendet werden können. Der ehemalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen hingegen sagte aus, das Baufeld Ost habe die Standortentscheidung nicht prägend beeinflusst. Es wäre auch eine sachlich falsche Entscheidung gewesen, den Flughafen ausschließlich zur Nutzung der Fehlinvestition Baufeld Ost am Standort Schönefeld zu errichten.

Die gescheiterte Privatisierung

Der zweite große Skandal um die Flughafengesellschaft und den noch nicht begonnenen Flughafenbau ereignete sich um die Jahrtausendwende und beschäftigte seinerseits wieder jeweils einen Untersuchungsausschuss in Berlin und Brandenburg. Das Ziel der Privatisierung der Flughafengesellschaft ist ebenso im Konsensbeschluss von 1996 festgehalten wie die Errichtung des neuen Flughafens „unter Beteiligung privater Investoren“. ⁹² Dieses Vorhaben war allerdings schon seit Beginn diversen Unwägbarkeiten unterworfen. Auch gab es schon frühzeitig kritische Stimmen, die dem geplanten Privatisierungsvorhaben ein Scheitern prophezeiten. Der Berliner Untersuchungsausschuss fasste die Schwierigkeiten, die sich für das Privatisierungsprojekt ergaben, wie folgt zusammen: Als „primäres Privatisierungsziel“ sei die Errichtung des Flughafens ohne öffentliche Investitionen ausgerufen worden. Allerdings hätten sich die Fehlinvestitionen um das Baufeld Ost, die eine Schuldenbelastung der Flughafengesellschaft von rund 600 Millionen DM zur Folge gehabt hätten, sowie weitere finanzielle Probleme der Flughafengesellschaft negativ auf das Vorhaben ausgewirkt. ⁹³ Eine ähnliche Einschätzung zur damaligen finanziellen Situation der Flughafengesellschaft vertrat Michael Breitkopf in seiner für die damalige PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus angefertigten Studie zum Berliner Flughafensystem: Die „fragmentierte Flughafenlandschaft“ in Berlin sei nie wirtschaftlich zu betreiben gewesen. Unwirtschaftliche Unternehmensentscheidungen wie Übertragungen nach dem Abzug der Alliierten und Fehlentscheidungen wie die Wiedereröffnung von Tempelhof in den 1980er Jahren sowie die Fehlinvestitionen um das Baufeld Ost hätten dazu geführt, dass die Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie (1998) trotz öffentlicher

⁹² Ebd. S. 3

⁹³ Abgeordnetenhaus von Berlin. 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 99

Subventionen hohe finanzielle Altlasten mit sich herumtrage.⁹⁴ Neben der Flughafengesellschaft befänden sich auch Berlin und Brandenburg in einer schwierigen finanziellen Lage. Die Privatisierung des Flughafensystems, die als „Befreiungsschlag“ gedacht sei, sei jedoch marktwirtschaftlich „undurchführbar“, da erhebliche staatliche Subventionen für die Entschuldung der Flughafengesellschaft, Infrastrukturmaßnahmen und Risikoübernahmen notwendig seien. Ohne diese sei keine Rendite zu erwarten.⁹⁵ „Der Marktvergleich zwischen Berlin und anderen bundesdeutschen Flughäfen zeigt, dass für Berlin als Standort eines weiteren internationalen Großflughafens kein Platz mehr ist, dass dies von Beginn an Phantasie war und der Markt lediglich die Rolle eines regionalen Zubringerflughafens für die Flughäfen Frankfurt und München, bzw. eines Urlaubsflugverkehrshafens hergibt.“⁹⁶ Ein neuer Großflughafen lasse sich ohnehin nicht privat finanzieren, da, wie auch der Blick auf andere Flughäfen zeige, Investitionen dieser Größenordnung „mit den üblichen Betriebsergebnissen von Flughäfen“ nicht wieder hereinzuholen seien.⁹⁷ „Angesichts der Investitionsvolumen im Flughafenbereich und den doch eher marginalen Erträgen ist schwer darstellbar, wie sich eine Privatisierung für Investoren rechnen soll [...], selbst wenn man die Errichtung der Zuwegungen der öffentlichen Hand zuweist.“⁹⁸ Breitkopfs Fazit von 1998 nahm die spätere Entwicklung voraus: „Eine Privatisierung des vorhandenen Flughafensystems rechnet sich nicht und ist politisch wegen deren Stadtlage auch nicht gewollt. Die private Errichtung eines konzentrierten neuen Standortes kann sich wegen der damit verbundenen Investitionskosten im Vergleich zu anderen Standorten nicht rechnen und war damit – unabhängig von den spekulativen Aufkommenserwartungen – von vorneherein dubios.“⁹⁹ Auch der langjährige Flughafenkritiker Frank Welskop verweist darauf, dass das Scheitern der Privatisierung letztendlich auf die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft zurückgeht und zieht gleichzeitig den Schluss, dass der BER – so er denn irgendwann in Betrieb gegangen sein sollte – ein defizitäres Unterfangen bleiben werde: „An dieser Stelle wird noch deutlicher, warum die Privatisierung eines defizitären Unternehmens wie die de facto wertlose BBF nicht funktionieren konnte, da der Zweck der Privatisierung darin besteht, die Gewinne zu privatisieren und die Verluste zu vergesellschaften. Daher forderte HOCHTIEF eine Renditegarantie von 15 % und eine satte Flug-

94 Michael Breitkopf, Das Berliner Flughafensystem. Die Berlin-Brandenburgische Flughafenholding – Projekt Großflughafen Berlin-Brandenburg International. Studie erstellt im Auftrag der PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, 7. 7. 1998, S. 8f

95 Ebd. S. 9

96 Ebd.

97 Ebd. S. 55

98 Ebd. S. 104

99 Ebd. S. 106

hafengebühr, um das abzufedern [...]. HOCHTIEF ging davon aus, dass ohne Flughafenengebühr nur mit Verlusten zu rechnen ist. Wenn schon heute klar ist, dass der BBI keine Gewinne erzielt, dann kann auch zweifelsfrei geschlussfolgert werden warum er nicht privatisierbar ist, die Banken bei der Finanzierung keine Beteiligung an dem Risikoflughafen eingehen wollten und die Länder Berlin und Brandenburg auf dieser Verlustmaschine sitzen bleiben werden.“¹⁰⁰

Im Herbst 1996 wurde die Projekt- und Planungsgesellschaft mbH (PPS) als Tochterfirma der Berlin Brandenburg Flughafen Holding gegründet. Sie sollte sowohl für die Privatisierung als auch für das zum Bau des Flughafens erforderliche Planfeststellungsverfahren zuständig sein.¹⁰¹ Als Berater der Flughafengesellschaft war schon vor der Gründung der PPS Herbert Martin, ehemaliger Abteilungsleiter in der Berliner Senatsverwaltung für Wissenschaft, mit seiner Wirtschafts- und Ingenieurberatungsgesellschaft mbH (WIB) beauftragt – unabhängig von Martins Beraterfunktion bei der Herbeiführung des Konsensbeschlusses. Ab 1995 erhielt die WIB „erste Aufträge zur Projektierung und Planung des Flughafens“. Auch in den folgenden Jahren ergingen Aufträge an die WIB.¹⁰² Zu einem dieser Aufträge heißt es im Abschlussbericht des Berliner Untersuchungsausschusses von 2001: „Nach dem Ergebnis der Untersuchung beauftragte die WIB im Juli 1995 die Firma LANAG als Unterauftragsnehmer mit der Umweltverträglichkeitsprüfung in Sperenberg. Bei einer Überprüfung der die WIB beauftragenden PPS stellte sich heraus, dass die Firma LANAG selbst keine Geschäftstätigkeit ausübte, der von der WIB vergebene Auftrag wurde vielmehr von den Mitarbeitern der Firma L.E.G.U.A.N. GmbH abgewickelt. Bei der Firma LANAG handelte es sich demnach um eine so genannte ‚Briefkastenfirma‘. [...] Geschäftsführendes Mitglied der L.E.G.U.A.N. war auch Rolf Peschel, Sohn des damaligen Mitglieds des Aufsichtsrats der BBF und Senatorin für Justiz, der Zeugin Dr. Peschel-Gutzeit.“¹⁰³ Martin war überdies Ende der 1990er Jahre als Berater für das Unternehmen RWE Aqua tätig, also in dem Zeitraum, in dem die damals noch vollständig landeseigenen Berliner Wasserbetriebe „teilprivatisiert“ wurden.¹⁰⁴ 1999 kaufte ein Konsortium aus RWE und Vivendi (heute Veolia) 49,9 Prozent der Wasserbetriebe. Seitdem stiegen die Wasserpreise um ca. 30 Prozent, was laut Kritikern seine Ursache in einer vertraglich festgehaltenen Renditegarantie hat. Seit 2012 bemüht sich die rot-schwarze Koalition um den Rückkauf der privaten Anteile.¹⁰⁵

100 Frank Welskop, BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Berlin 2009, S. 60

101 Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 36

102 Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 97

103 Ebd. S. 98

104 In diesem Zeitraum war Hochtief noch eine Tochtergesellschaft von RWE.

105 Zur Geschichte der Teilprivatisierung der Berliner Wasserbetriebe und deren Folgen vgl. bspw.

Einer der Aufträge, die die WIB von der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Privatisierungsverfahren erhielt, war die „Erstellung des BBI-Projektanforderungskataloges und die Layoutoptimierung sowie die Bewertung Flora & Fauna“. ¹⁰⁶ Die Flughafen Frankfurt Main AG (FAG), die Teil des von Hochtief geführten Bieterkonsortiums war, überließ der WIB zur „Unterstützung“ für diese Aufgaben mehrere ihrer Mitarbeiter. ¹⁰⁷ Im Oktober beschloss die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, die WIB mit der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags für den geplanten Flughafenbau zu beauftragen. FAG und WIB vereinbarten, dass die Unterstützung der FAG für die WIB weiter erfolgen sollte – obwohl der FAG bekannt gewesen sein musste, dass sie damit als interessierter Investor gegen die Vergaberegeln verstieß. Letztlich wurde der WIB im Dezember 1996 von der Flughafengesellschaft das Vertrauen „wegen Unregelmäßigkeiten“ entzogen. ¹⁰⁸ Im selben Monat leitete die PPS ein Vergabeverfahren für technische Beratung ein, in dessen Verlauf auch die WIB ihr Interesse an dem Auftrag bekundete. Dabei übersandte sie auch die Lebensläufe der mittlerweile für sie tätigen FAG-Mitarbeiter und erklärte, dass „kein Vergabehindernis entsprechend der bekannten Unvereinbarkeitsregelung bestünde.“ ¹⁰⁹ Die PPS hatte Interessenten zuvor ein „Informationsmemorandum“ zukommen lassen, welches eine „Unvereinbarkeitsregelung zwischen BBI-Planungs- und BBF-Privatisierungsinteressenten“ enthielt. ¹¹⁰ Martin war nach den Erkenntnissen der Untersuchungsausschüsse von Berlin und Brandenburg auch als Berater für das Konsortium um Hochtief tätig. So hätte das Konsortium im Oktober 1998 mit einer Gesellschaft namens Handel Management Consult (HMC) einen Beratervertrag geschlossen. Die HMC wiederum „gehörte faktisch WIB-Geschäftsführer Martin“. ¹¹¹ Das Hochtief-Konsortium leitete Zahlungen an die laut Zeugen als „Scheinfirma“ zu bezeichnende HMC, wobei die Hälfte der eingegangenen Zahlungen an Martin geflossen sein sollen. ¹¹²

Im Juni 1999 erging eine Strafanzeige gegen Martin. Daraufhin wurden in mehreren Bundesländern Räumlichkeiten der FAG und der Hochtief durchsucht. „Die Staatsanwaltschaft ermittelte in Verbindung mit dem BBI-Projekt gegen WIB-Geschäftsführer Martin u. a. we-

Mathias Behnis, Kein Grund zum Feiern. In: junge Welt v. 29. 10. 2009 u. Mathias Behnis, Wasser-Rekommunalisierung geht nur mit Demokratisierung. In: Neues Deutschland v. 13. 10. 2012

106 Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 36

107 Ebd.

108 Ebd. S. 41

109 Ebd.

110 Ebd.

111 Ebd. S. 50

112 Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 97

gen Betrugsverdacht entsprechend § 263 StGB.“¹¹³ Märtings Anwalt hingegen warf dem mit Hochtief im Bieterverfahren konkurrierenden Immobilienunternehmen IVG vor, sich ebenfalls um Kontakte zu Martin bemüht zu haben und ihm bzw. der WIB angeboten zu haben, sie in das Konsortium um die IVG einzubinden.¹¹⁴ Zudem verwahrte sich Martin gegen den Verdacht, dass über die bei der WIB wirkenden Mitarbeiter der FAG Informationen an das Hochtief-Konsortium geflossen seien.¹¹⁵ Bei seiner Vernehmung vor dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss gab Martin an, das Verfahren gegen ihn sei wegen erwiesener Unschuld eingestellt worden.¹¹⁶

Das Oberlandesgericht Brandenburg, an welches sich das Konsortium um die IVG wegen angeblicher Benachteiligung im Vergabeverfahren gewandt hatte, stellte am 3. August 1999 mehrere Verstöße gegen das Vergaberecht fest, darunter jenen, dass bei der Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD), die sowohl im Aufsichtsrat der Bankgesellschaft Berlin als auch im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft saß, eine Doppelmandatierung gegeben sei. Die Bankgesellschaft Berlin gehörte selbst zum Hochtief-Konsortium. Fugmann-Heesing war somit auf beiden Seiten tätig: Im Aufsichtsrat des Mitbieters Bankgesellschaft Berlin und im Aufsichtsrat der Auftraggeberin Flughafengesellschaft.¹¹⁷ Im Februar 2000 versuchte die PPS, das Hochtief-Konsortium wegen „vergaberechtlichen Zweifeln an der gebotenen Zuverlässigkeit“¹¹⁸ vom weiteren Vergabeverfahren auszuschließen. Das Oberlandesgericht Brandenburg erklärte den Ausschluss allerdings für unwirksam und empfahl im Jahr 2000 den Zusammenschluss der bislang konkurrierenden Konsortien um Hochtief und IVG.¹¹⁹

Mitte 2002 hieß es, IVG und Hochtief hätten eine Absichtserklärung zum Kauf der Flughafengesellschaft abgegeben. Zum Bau des neuen Flughafens wollte das Konsortium EU-Fördergelder einsetzen.¹²⁰ Im Februar 2003 war das Privatisierungsverfahren endgültig gescheitert. Bund, Berlin und Brandenburg hatten die Verhandlungen mit dem Konsortium beendet. Der damalige Brandenburgische Ministerpräsident Manfred Stolpe erklärte, IVG und Hochtief hätten die Risiken, die mit dem Flughafenbau verbunden gewesen wären, bei der

113 Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 55

114 Der Spiegel (Fragwürdige Kontakte) 35/1999

115 Der Spiegel (Spionage für den Sieger?) 32/1999

116 Vgl. auch Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 58

117 Ebd. S. 55. Zu Fugmann-Heesings politischem Wirken vgl. bspw. Benedict Ugarte Chacón, Kandidatin mit Vergangenheit. In: Berliner MieterEcho 348/Juli 2011

118 Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 57

119 Ebd. S. 58

120 Der Tagesspiegel (Die unendliche Geschichte nähert sich ihrem Ende) v. 26. 8. 2002

öffentlichen Hand belassen wollen.¹²¹ Die Anteilseigner der Flughafen-gesellschaft entschlossen sich sodann, den Bau des neuen Flughafens in eigener Regie vorzunehmen.

Im Zuge des aktuellen BER-Debakels bestanden bei der Flug-hafengesellschaft Überlegungen, den ehemaligen Vorstandsvorsit-zenden der Fraport AG Wilhelm Bender als Berater „zur Unterstützung der Geschäftsführung“ zu engagieren. Das Engagement kam letztlich nicht zustande. Auch gegen Bender wurde im Zuge des gescheiterten Privatisierungsverfahrens 1999 wegen des Verdachts der Beihilfe zum Betrug ermittelt. Im Jahr 2000 wurde das Verfahren „mangels hinrei-chenden Tatverdachts eingestellt.“¹²²

121 Der Tagesspiegel (Privatisierung des neuen Berliner Flughafens gescheitert) v. 8. 2. 2003

122 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11607, S. 2



„Ich kenne kein größeres Bauvorhaben, und damit meine ich besonders öffentliche Bauvorhaben, das von Anfang an in einer für die Öffentlichkeit nachvollziehbaren Art und Weise mit realistischen Zahlen verbunden worden wäre.“

Meinhard von Gerkan, Architekt, in seinem Buch „Black Box BER“

Der Prozess der Planfeststellung

Das Brandenburger Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung hatte bereits 1994 auf Antrag der Flughafengesellschaft ein vergleichendes Raumordnungsverfahren durchgeführt. Dabei wurde geprüft, welcher Standort sich für einen Flughafen mit vier Start- und Landebahnen und sog. Drehkreuzfunktion eignen würde. Als mögliche Standorte wurden Sperenberg, Schönefeld und Jüterbog-Ost in die Prüfung einbezogen. Als Ergebnis dieses Raumordnungsverfahrens wurden die Standorte Jüterbog-Ost und Sperenberg als geeignet befunden. Der Standort Schönefeld wurde als ungeeignet eingestuft, auch weil dort eine höhere Anzahl von Anwohner/innen mit Fluglärm belastet worden wäre. Das Planfeststellungsverfahren begann Ende 1999, als die Flughafengesellschaft gemeinsam mit der Deutschen Bahn ihren Planfeststellungsantrag an das Brandenburger Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen überstellte. Leiter der Planfeststellungsbehörde war von 1999 bis 2008 der heutige Brandenburger Staatssekretär und bei der Landesregierung für die Flughafenkoordination zuständige Rainer Bretschneider. Im Jahr 1998 hatte bereits der „Scoping-Termin“ stattgefunden, bei dem sich unterschiedliche Akteure über den Untersuchungsrahmen der erforderlichen Umweltuntersuchung berieten. Die Unterlagen zum Planfeststellungsantrag wurden im Jahr 2000 in Berlin und Brandenburg öffentlich ausgelegt. Ab April 2001 fand die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie der Einwender/innen statt. Insgesamt gab es 90 Anhörungstermine, an denen mehrere Tausend Menschen teilnahmen. Die Anhörung 2001 wurde vom damaligen Vorsitzenden der Anhörungsbehörde Joachim Leyerle geleitet. Die Anhörungsbehörde verfasste einen Bericht, den sie der zuständigen Planfeststellungsbehörde beim Brandenburger Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr überstellte. Der Bericht trägt das Datum vom 14. Juni 2002. Im Jahr 2003 musste die Flughafengesellschaft eine „Standortunterlage“ nachreichen. Zuvor war bemängelt worden, dass im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsantrag keine Untersuchung zu Standortalternativen vorgenommen wurde – und dies, obwohl das zuständige Ministerium die Flughafengesellschaft schon vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens auf die Notwendigkeit einer solchen Untersuchung hingewiesen hatte (s. u.). Am 13. August 2004 erging der Planfeststellungsbeschluss des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr mit dem Titel „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“. Nachdem vor dem Bundesverwaltungsgericht rund 4000 Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss eingegangen waren, lehnte dieses die darin enthaltenen Anträge zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ab: „Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem

Verfahrensfehler, der zur Aufhebung nötig“¹²³, heißt es im Urteil vom 16. März 2006. Klagen bezüglich Lärmschutz und Nachtflugbetrieb hatten hingegen Erfolg. Im Planergänzungsbeschluss, der aus der Gerichtsentscheidung resultierte, heißt es hierzu: „Die aufgezeigten Mängel des Planfeststellungsbeschlusses wiegen nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nicht so schwer, dass sie das Grundgerüst der Planung in Frage stellen. Sie erfordern daher keine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses. Vielmehr genügt ein auf die Behebung der Fehler zentriertes Planfeststellungsverfahren.“¹²⁴ Im Sommer 2006 wurde das Planergänzungsverfahren eingeleitet, der Planergänzungsbeschluss erging am 20. Oktober 2009.

Auch während des Planfeststellungsverfahrens war die Standortwahl für den neuen Flughafen immer wieder Stein des Anstoßes. So wird in der Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens, in der Öffentlichkeit bekannter unter der Kurzbezeichnung „Anhörungsbericht“, darauf hingewiesen, dass die Frage nach dem Standort des neuen Flughafens während des Anhörungsverfahrens „den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwender und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen“¹²⁵ bildete: „Die Kritik richtet sich vor allem darauf, dass im Raumordnungsverfahren 1994 für das Projekt BBI der Standort Schönefeld als ungeeignet beurteilt und stattdessen der Standort Sperenberg bevorzugt wurde. [...] Bei erneuter Prüfung käme man zum gleichen Ergebnis, zumindest müsse aber der Standort Schönefeld als ungeeignet ausgewiesen werden. Weiterer erheblicher Kritikpunkt ist das Zustandekommen der Standortentscheidung, die ohne (ausreichende) Beteiligung der Betroffenen und der Gemeinden im sog. ‚Konsensbeschluss‘ getroffen und in den o. g. landesplanerischen Grundlagen – ohne ausreichende Abwägung – lediglich nachvollzogen worden sei. Überdies fehle die Darstellung der Standortalternativen und der Gründe für die Standortauswahl in den Planfeststellungsunterlagen.“ Im Anhörungsbericht wird darauf verwiesen, dass es für Einwender und Betroffene „nicht nachvollziehbar“ gewesen sei, dass im Planfeststellungsverfahren die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens und die diesem zugrunde liegenden Gutachten nicht berücksichtigt worden seien. Die Anhörungsbehörde vertrat hingegen die Auffassung, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auf vier Jahre begrenzt gewesen seien und demnach im Planfeststellungsverfahren aus formalen Gründen nicht berücksich-

123 BVerwG AZ 4 A 1075.04 v. 16. 3. 2006, S. 31

124 Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, S. 25

125 Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 195

tigt werden könnten.¹²⁶ Weiterhin verwiesen Betroffene, Einwender/innen und viele Träger öffentlicher Belange während des Anhörungsverfahrens darauf, dass eine Prüfung von Standortalternativen sich für das Planfeststellungsverfahren aufdränge, „da sie im Raumordnungsverfahren 1994 bereits erfolgt sei.“¹²⁷ Vor allem sei nicht nachvollziehbar, dass der Standort Sperenberg nicht gewählt wurde: „Der Standort Sperenberg weise eine geringere Siedlungsdichte im Umfeld des Flughafens auf als Schönefeld. Deswegen sei Sperenberg als der geeignete Flughafenstandort anzusehen. Sperenberg sei die bessere und billigere langfristige Lösung. Eine vergleichende Gesamtrechnung für die Standorte Schönefeld und Sperenberg, die u.a. die Faktoren Mensch und Eigentum berücksichtige, sei daher erforderlich. Auch stünden als sonstige Alternativstandorte die Standorte Leipzig-Halle und Stendal zur Verfügung. Daneben solle ein Fahrzeitenvergleich im Hinblick auf die verkehrliche Anbindung der Standorte Schönefeld und Sperenberg vorgenommen werden. Die zum Standort Stendal von Roland Berger Strategie Consultings erarbeitete Studie ‚Marktchancen des Flughafens Berlin Brandenburg International‘ bei Stendal sei in die Standortentscheidung einzubeziehen.“¹²⁸ Aus diesem Grund forderten verschiedene an der Anhörung beteiligte Akteure eine „nachträgliche Untersuchung und Abwägung zur Standortentscheidung“.¹²⁹ Weiterhin wurde während der Anhörung bemängelt, dass das Zustandekommen der Standortentscheidung für Schönefeld nicht dargelegt worden sei.¹³⁰ Nach Auffassung der Flughafengesellschaft sei der Konsensbeschluss der drei Anteilseigner von 1996 durch einen Gesellschafterbeschluss für sie verbindlich. Sie sei damit legitimiert, „den Ausbau des Flughafens anstatt eines Neubaus an einem Drittstandort zu betreiben“.¹³¹ Die Anhörungsbehörde verweist hingegen in ihrem Bericht darauf, dass der Konsensbeschluss lediglich eine „unternehmerische Willensbekundung“ darstelle und „nicht verfahrensbestimmend“ sei.¹³² Weiterhin bemängelt sie die von der Flughafengesellschaft nicht erbrachte Untersuchung von Standortalternativen: „Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Nachweis, dass es keine sich aufdrängenden oder sich anbietenden anderen Standorte für den Ausbau des Flughafens gibt, noch nicht in ausreichendem Maße geführt. Dies ist aber nach den Grundsätzen des rechtsstaatlichen Abwägungsgebots erforderlich [...]. Die Anhörungsbehörde empfiehlt der Planfeststellungsbehörde,

126 Ebd. S. 202

127 Ebd.

128 Ebd. S. 203

129 Ebd.

130 Ebd.

131 Ebd. S. 205

132 Ebd.

die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung im Planfeststellungsverfahren eingehend zu untersuchen.“¹³³

Die Flughafengesellschaft begegnete der Kritik während des Anhörungsverfahrens mit dem Argument, „die Vorlage von Unterlagen zu Standortalternativen [sei] auch deshalb nicht erforderlich, weil es sich um den Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld handle.“¹³⁴ Tatsächlich heißt es im Antrag auf Planfeststellung: „Die Flughafen Berlin-Schönefeld beantragt, im Wege der Planfeststellung [...] des nach § 71 Abs. 1 S. 1 LuftVG als planfestgestellt geltenden bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld den Plan für den Ausbau dieses Flughafens [...] nach Maßgabe der folgenden Pläne festzustellen [...]“¹³⁵ Diese Auffassung der Flughafengesellschaft widerspricht allerdings einem Bescheid der Planfeststellungsbehörde, der der Piratenfraktion Anfang dieses Jahres zugespült wurde. Mittlerweile hat der Untersuchungsausschuss besagtes Dokument als Beweismittel in sein Verfahren eingeführt. Die folgenden Zitate aus dem Bescheid stammen aus dem der Piratenfraktion zugegangenen Dokument, nicht aus dem Beweismittel, das dem Untersuchungsausschuss vorliegt. Das Schreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr trägt den Betreff „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Hier: Bescheid zur Planfeststellungspflichtigkeit“ und enthält die Festlegung, dass das Vorhaben der PPS, den Flughafen Berlin Schönefeld auszubauen, eines Planfeststellungsverfahrens bedarf. Es ist datiert vom 16. Juli 1997. Als zuständige Planfeststellungsbehörde wird das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr genannt. Im Bescheid enthalten ist eine Aufzählung der Inhalte, die der einzureichende Antrag auf Planfeststellung enthalten soll, darunter auch Erläuterungen zu folgenden Punkten: „Kriterien des Standortsuchverfahrens, Standortsuchverfahren, Standortwahl, Standortbegründung“.¹³⁶ Betrachtet man den am 13. August 2004 ergangenen Planfeststellungsbeschluss vor dem Hintergrund dieses Schreibens, so ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde ihre eigenen Vorgaben für den Inhalt eines Planfeststellungsantrages entweder nicht ernst genommen oder – aus welchen Gründen auch immer – nicht berücksichtigt hat. Jedenfalls ließ sie es zu, dass die Flughafengesellschaft ohne die behördlich geforderten Angaben zu Standortalternativen agieren konnte. Die Bemängelung der nicht vollzogenen Darstellung von Standortalternativen durch die Anhörungsbehörde hatte zur Folge, dass die antragstellende Fluga-

133 Ebd. S. 206

134 Ebd. S. 196

135 Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Ausbau Flughafen Schönefeld - Antrag auf Planfeststellung vom 17. Februar 2000, S. 1 (Anschreiben)

136 Schreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an Projektplanungsgesellschaft mbH vom 16. Juli 1997, S. 4

fengesellschaft entsprechende Unterlagen nachreichte und es zu einem weiteren Anhörungsverfahren sowie einer weiteren Stellungnahme der Anhörungsbehörde (3. März 2004) kam.¹³⁷

In seiner Vernehmung vor dem BER-Untersuchungsausschuss sagte der damalige Leiter der Anhörungsbehörde Joachim Leyerle, dass zunächst vorgesehen war, dass entsprechende Unterlagen zur Standortauswahl ins Verfahren einzubringen seien. Später habe man entschieden, auf diese Unterlagen zu verzichten, was zu einem Disput zwischen der Anhörungsbehörde und der Planfeststellungsbehörde geführt habe. Letztlich habe aber das Ministerium und nicht die Anhörungsbehörde das letzte Wort in der Sache gehabt. Ohnehin scheint das Verhältnis zwischen der Anhörungsbehörde und dem zuständigen Ministerium bezüglich der Anhörung zum Flughafenbau nicht das beste gewesen zu sein. Anfang des Jahres 2013 wurden der Piratenfraktion einige Unterlagen zugespielt, die den Themenbereich der Anhörung betreffen. Dabei handelt es sich um das bereits erwähnte Schreiben des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an die Projektplanungs-Gesellschaft Schönefeld (PPS) vom 16. Juli 1997 zu den von der Flughafengesellschaft zu erbringenden Angaben zur Standortwahl und Standortbegründung sowie einen Vermerk des zum damaligen Zeitpunkt von der Planfeststellungsbehörde als Berater bzw. Gutachter engagierten Günter Gaentzsch vom 22. März 2003. Da es sich bei den der Fraktion zugespielten Dokumenten nicht um Beweismittel handelt, kann aus diesen bedenkenlos zitiert werden. Nach Aussage von Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss wurde Gaentzsch häufig als externer Gutachter zu verschiedenen Themen engagiert.

Der Vermerk von Gaentzsch betrifft die Erstellung der oben bereits erwähnten von der Flughafengesellschaft nachgereichten Standortunterlage vom 17. April 2003 und trägt den Betreff: „Planfeststellungsverfahren Flughafen Schönefeld; Übersicht über vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG“. Er ist datiert auf den 22. März 2003. Da er sich mit der Standortunterlage vom 17. April befasst, bedeutet dies, dass mindestens eine Vorabversion dem von der Planfeststellungsbehörde beauftragten externen Gutachter vorgelegen haben muss. Im Vermerk ist die Rede davon, dass ein „Schreiben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (ohne Datum, 44 Seiten) an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Referat 1/44, zu ‚Einwendungen/Prüfungen von Ausbau-/Standortalternativen‘“¹³⁸ vorliege, mit dem sich Gaentzsch in seinem

¹³⁷ Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, S. 22

¹³⁸ Günter Gaentzsch, Vermerk „Planfeststellungsverfahren Flughafen Schönefeld; Übersicht über

Vermerk auseinandersetzt. Ohne auf die im Vermerk festgehaltenen Auffassungen zu einzelnen Passagen des von der Flughafengesellschaft vorgelegten Entwurfs einzugehen, ist es doch beachtlich, mit welchen konkreten „Verbesserungsvorschlägen“ der Gutachter der Planfeststellungsbehörde aufwartet: „Es wäre also zu empfehlen, die Ausführungen ab Seite 2, Abs. 2, bis Seite 11 Mitte erheblich zu kürzen. [...] Ich habe in dem beiliegenden Exemplar durch handschriftliche Eintragungen grob skizziert, wie ich mir eine Kürzung vorstellen könnte.“¹³⁹ Ob diese handschriftlichen Eintragungen die Verfasser des ursprünglichen Papiers bei der Flughafengesellschaft erreichten, kann dahingestellt bleiben. Begründet wurden sie durch Gaentzsch in einem dem Vorhaben gegenüber recht freundlich auftretenden Ton: „Für eine Kürzung spricht übrigens auch, dass die aus Sicht des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG überflüssigen Ausführungen nur Angriffsfläche für – überflüssige – Einwendungen bieten und in der Tat auch angreifbar sind. [...] Bei wohlwollendem Verständnis der Ausführungen weiß man, was gemeint ist. Aber es liefert Angriffsflächen und Stoff für den Vorwurf, der Vorhabenträger habe nicht wirklich geprüft, sondern Vorgegebenes im Nachhinein unter Vortäuschung eines Alternativenvergleichs begründet.“¹⁴⁰ Es muss hier festgestellt werden, dass in dieser Angelegenheit zumindest der Gutachter der Planfeststellungsbehörde keinen objektiven Standpunkt einnahm, sondern der Trägerin des Vorhabens – der Flughafengesellschaft – in so weit entgegenkam, eine deutliche Hilfestellung zur Abfassung des Standortpapiers anzubieten. Ob dieses Angebot einer Hilfestellung die Flughafengesellschaft je erreicht hat, ist bislang noch offen. Auch kann daraus, dass ein von der Planfeststellungsbehörde beauftragter externer Gutachter solche direkten Hilfestellungen anbietet, nicht geschlossen werden, dass die Planfeststellungsbehörde sich damit dem Vorwurf der Befangenheit ausgesetzt hätte. Rainer Bretschneider konnte sich in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss an diesen Vorgang nicht erinnern, sodass eine abschließende Bewertung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden kann.

Ein weiterer noch nicht vollständig geklärter Punkt ist die mögliche Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die eigentlich unabhängige Anhörungsbehörde. Hierzu hatte die Piratenfraktion einen Artikel aus dem Berliner Tagesspiegel vom 15. Dezember 2001 in die Befragungen des Untersuchungsausschusses eingebracht. In dem Artikel ist eine Einschätzung des Brandenburger Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS) zur zum damaligen Zeitpunkt

vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG“ v. 22. 3. 2003, S. 1

139 Ebd. S. 2f

140 Ebd. S. 3

gerade zu Ende gegangenen Anhörung nachzulesen. Der Sprecher des Landesamtes Rainer Laflör äußerte sich zu den zahlreichen eingegangenen und dokumentierten Einwendungen von Privaten und Trägern öffentlicher Belange, die das Amt nun auszuwerten und dabei die Argumente der Flughafengesellschaft denjenigen der Einwender/innen gegenüberzustellen habe. Hierzu wird Laflör mit den Worten zitiert: „Da wird wohl meist stehen, dass der Widerspruch nicht ausgeräumt werden konnte.“¹⁴¹ Weiter heißt es in dem Artikel: „Die Arbeit des LBVS ist jedoch nur eine Handreichung für das Potsdamer Verkehrsministerium. Denn erst dort wird die Entscheidung für oder wider den Bau des Flughafens fallen.“¹⁴² Leyerle fand die Feststellungen in besagtem Artikel laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss befremdlich. Er habe damals die Äußerungen des Landesamts-Vertreterers dergestalt aufgefasst, als ob ihm bzw. der Anhörungsbehörde vermittelt werden sollte, dass der Anhörungsbericht in der Art, wie es im Artikel geschildert wurde, abgefasst werden sollte. Zudem sei er erstaunt darüber gewesen, dass die Ergebnisse der Anhörung lediglich als „Handreichung“ für das Ministerium bezeichnet wurden. Auf die Frage des Ausschussvorsitzenden Delius, ob sich Leyerle mit Bretschneider zum Inhalt dieses Artikels ausgetauscht habe, sagte Leyerle aus, Bretschneider habe ihn angerufen und gefragt, ob er den Artikel verstanden hätte. Dies habe bei Leyerle den Eindruck hinterlassen, Bretschneider habe damit ausdrücken wollen, dass der Anhörungsbericht aus seiner Sicht wie im Artikel beschrieben abgefasst werden sollte, was nach Leyerles Aussage allerdings nicht geschah. Unmittelbar hätten sich für ihn daraus keine Konsequenzen ergeben, später jedoch habe er alle Führungsaufgaben verloren und habe bei Beurteilungen immer schlechter abgeschnitten. Bretschneider konnte sich bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss nicht daran erinnern, bezüglich des Tagesspiegel-Artikels mit Leyerle telefoniert zu haben. Leyerle führte in seiner Vernehmung weiter aus, dass Bretschneider von ihm für sein berufliches Weiterkommen entsprechende Gegenleistungen verlangt hätte, was er jedoch abgelehnt habe. Die Piratenfraktion äußerte im Anschluss an die Vernehmungen von Bretschneider und Leyerle deutliche Kritik an der damaligen Planfeststellungsbehörde und dem damaligen Verhalten von Bretschneider: „Es ist unglaublich, dass der Leiter einer unabhängigen Anhörung so unter Druck gesetzt wird. Hier wurde offensichtlich kein Wert auf partizipative Ansätze und Kritik am Plan der Flughafengesellschaft gelegt“, teilte der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Martin Delius nach der Sitzung mit. „Es bleiben erhebliche Zweifel daran, dass die Planfeststellungsbehörde unter

141 Der Tagesspiegel (67000 Einwände - und bisher keine Antwort) v. 15. 12. 2001

142 Ebd.

Rainer Bretschneider das Planfeststellungsverfahren adäquat begleitet und sachgemäß auf Hinweise zu bestehenden Verfahrensmängeln reagiert hat. Herr Bretschneider war in der Befragung heute nicht in der Lage diese Zweifel auszuräumen. Darüber hinaus lässt die Hilfestellung der Planfeststellungsbehörde für die Flughafengesellschaft an der Sauberkeit des gesamten Verfahrens zweifeln“, heißt es in der Erklärung weiter.¹⁴³ Die gegen ihn erhobenen Vorwürfe Leyerles bestritt Bretschneider nach dessen Vernehmung energisch. Dem Berliner Tagesspiegel sagte er: „Ich habe niemanden unter Druck gesetzt.“ Im selben Artikel wird allerdings auf Recherchen der Zeitung verwiesen, wonach bereits 2012 das Verwaltungsgericht Frankfurt (Oder) geurteilt habe, „dass Leyerle vom Infrastrukturministerium benachteiligt wurde – mit einer willkürlich gravierend zu schlechten Beurteilung, die Leyerles Chancen etwa bei Bewerbungen auf Positionen erschwerte. In der Verhandlung hatte der Richter sein Unverständnis geäußert, dass Leyerle, früher Dezernatsleiter, heute lediglich Referent in einer Landesbehörde, unausgelastet, aber hochdotiert bezahlt, nicht amtsangemessen beschäftigt wird.“¹⁴⁴

Auf die zum Teil scharfe Kritik an der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, die auch schon während der Anhörung von Sachverständigen geäußert wurde, sei hier kurz verwiesen. So beschreibt Arnim Bechmann in der Vorbemerkung eines später hierzu herausgegebenen Buches folgendermaßen: „Das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) am Standort Schönefeld ist ein Zulassungsverfahren der peinlichen Superlative. Es ist extrem teuer, dauert über die Gebühr lange, wird mit Geschick ungeschickt geführt [...]“¹⁴⁵ Bechmann wirkte für die „Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e. V.“ im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsantrag als Sachanwalt in Sachen Umweltverträglichkeitsprüfung mit. Die von der Flughafengesellschaft vorgelegten Antragsunterlagen bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung seien nach den Ergebnissen einer Prüfung durch sein Institut „mit rechtlichen und fachlichen Mängeln unterschiedlicher Gewichtung behaftet“¹⁴⁶, sagte Bechmann beim Anhörungstermin am 7. Dezember 2001. Zudem verwies er in seinen Ausführungen auf die Möglichkeit, dass der „Vorhabenträger und seine Gutachter [...] mit Redlichkeitsdefiziten behaftet sein“ könnten.¹⁴⁷ Dies wurde allerdings vom Vertreter der Flughafengesellschaft Ulrich Schindler „mit Nach-

143 Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung vom 19. 4. 2013

144 Der Tagesspiegel (Der nächste BER-Zeuge heißt Wowereit) v. 20. 4. 2013

145 Arnim Bechmann (Hrsg.) Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, Vorbemerkung

146 Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld v. 7. 12. 2001, S. 6

147 Ebd.

druck“ zurückgewiesen.¹⁴⁸ Bei diesem Anhörungstermin sprach Bechmann ebenfalls eine Forderung aus, die sich im Frühsommer 2013 als durchaus berechtigt herausstellte. So heißt es im Inhaltsprotokoll der Anhörung: „Aus seiner Sicht sollten die Antragsunterlagen nicht nur dem deutschen Standard für ein Planfeststellungsverfahren entsprechen, sondern auch dem europäischen Standard.“¹⁴⁹ Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, ist die EU-Kommission derselben Ansicht und leitete ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ein.¹⁵⁰ Darüber hinaus stellte Bechmann die Standortentscheidung für Schönefeld deutlich in Frage: „Weiterhin sollten bei der Abwägung des Planungsvorhabens die Standortalternativen diskutiert werden. Er stellt fest, dass bei einer derartigen Überarbeitung der Antragsunterlagen eine Neuauslegung der Ergebnisse erforderlich wird.“¹⁵¹ Zu den von der Flughafengesellschaft vorgelegten Antragsunterlagen stellte Bechmann fest, dass diese „unübersichtlich“ und „in der Sache häufig beschönigend“ sei.¹⁵² Die „Lücken und Mängel“ der UVP-Unterlagen ließen sich „vor allem auf eine unprofessionelle Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung durch die die Erstellung der Antragsunterlagen koordinierende Instanz“ zurückführen.¹⁵³ Zudem verweist Bechmann auf die Möglichkeit einer überforderten Planfeststellungsbehörde und den sich daraus ergebenden Gefahren für das Planfeststellungsverfahren: „Da im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen häufig sehr vielfältige, komplexe und nur mit Spezialistenwissen zu gestaltende Sachverhalte zu handhaben sind, kann es leicht geschehen, dass eine zuständige Behörde im Einzelfall überfordert ist. Wenn sie in solch einer Situation keinen ihr unmittelbar dienlichen Sachverstand zur Verfügung gestellt bekommt, gerät sie in der Regel in das Schlepptau des Antragstellers.“¹⁵⁴ Diese Überforderung scheint laut Bechmann auch beim Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau in Schönefeld vorgeherrscht zu haben. In seinem gutachterlichen Kommentar heißt es hierzu: „Insgesamt deutet vieles darauf hin, dass die für das Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau Berlin-Schönefeld zuständigen Behörden bislang in der Sache erheblich überfordert sind sowie ohne ein, für ein solches Großverfahren geeignetes, Instrumentarium arbeiten. Ihnen scheinen darüber hi-

148 Ebd. S. 8

149 Ebd. S. 6f

150 Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013

151 Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld v. 7. 12. 2001, S. 7


152 Arnim Bechmann, Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“. In: Arnim Bechmann (Hrsg.) Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, S. 175

153 Ebd. S. 167

154 Ebd. S. 134

naus auch die für ein solches Großverfahren notwendigen Ressourcen zu fehlen. Anders ist nicht erklärbar, warum die Planfeststellungsbehörden bei vielen Fachproblemen ungefiltert auf Leistungen der Antragstellerin zurückgreifen. Insgesamt ist zu vermuten, dass eine [...] politisch-administrative Symbiose zwischen Antragsteller und Zulassungsbehörde besteht, die die Planfeststellungsbehörden auf direktem oder auf indirektem Wege in nicht wünschenswerte Abhängigkeiten von der Antragstellerin bringt.“¹⁵⁵

155 Ebd. S. 177



*„Ja, in diesen Tagen und Wochen wird häufig Verantwortung ange-
mahnt. Verantwortung wahrnehmen heißt aber nicht, die Brocken
hinzuwerfen. Ich werde weiterhin meine Verantwortung als Aufsichts-
ratsvorsitzender wahrnehmen und mit aller Kraft für die Fertigstellung
unseres neuen Flughafens arbeiten.“*

Klaus Wowereit, Regierender Bürgermeister, in seiner Regierungserklärung am 13. September 2012

Das Verschweigen der tatsächlichen Flugrouten

Ein Thema, das unmittelbar mit dem Flughafen-Standort zusammenhängt und das viele Menschen direkt in ihrem Alltag betrifft, ist der durch den BER verursachte Fluglärm sowie die An- und Abflugrouten des neuen Flughafens. Es wird von verantwortlicher Seite heute oft so getan, als wäre man durch die von der Deutschen Flugsicherung im Jahr 2010 vorgestellten Flugrouten überrascht worden. So heißt es zum Beispiel auf der Internetseite der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: „Ein erstes Planungskonzept zu den Flugrouten am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) am 06.09.2010 in der zuständigen Fluglärmkommission vorgelegt. Dieser Entwurf sieht vor, dass die Abflugwege um 15 Grad bzw. bei Westabflügen sogar um ca. 30 Grad divergieren. Diese Planungen stehen im Gegensatz zu dem in der Planfeststellung verwendeten Modell gradliniger Abflüge. Sie verursachen eine flächige Verlärmung bestehender Siedlungsflächen von Mahlow-Blankenfelde bis zur Südgrenze von Lichtenrade und haben zu erheblichen Verunsicherungen bei vielen Menschen in Berlin und Brandenburg geführt.“¹⁵⁶ Ein Blick auf den Prozess der Planfeststellung zeigt jedoch, dass die Möglichkeit, dass die Flugrouten schließlich nicht wie im Planfeststellungsantrag festgehalten verlaufen könnten, schon vor dem ersten Spatenstich für den BER deutlich thematisiert wurde – auch wenn sich daraus keinerlei Konsequenzen ergaben und bis 2010 so getan wurde, als stimme die im Planfeststellungsantrag enthaltene Grobplanung mit der künftigen Realität überein. Wer sich heute ob der von der Deutschen Flugsicherung festzulegenden Flugrouten überrascht gibt, ist entweder nicht im Thema verhaftet oder belügt sich und andere.

Schon während der Anhörung zum Planfeststellungsantrag 2001 wurde kritisiert, „dass keine verbindliche Festlegung der Flugrouten erfolge. Es sei daher mit Abweichungen von den Flugrouten zu rechnen, was zu einer Veränderung der Lärmbelästigung führe.“¹⁵⁷ Aus diesem Grund sei auch die im Planfeststellungsantrag vorgebrachte Lärmprognose fehlerhaft, da diese somit die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung rund um den geplanten Flughafen nicht darstelle.¹⁵⁸ Dass eine detaillierte Darstellung der voraussichtlichen Flugrouten nicht im Planfeststellungsantrag enthalten sei, wurde während der

156 <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bbi/flugrouten/> (Stand: 15. 7. 2013)

157 Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 133

158 Ebd. S. 135

Anhörung mehrfach kritisiert.¹⁵⁹ Die Flughafengesellschaft begegnete dieser Kritik während der Anhörung mit dem Argument, dass die endgültigen Flugrouten erst kurz vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgelegt würden und zudem nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien.¹⁶⁰ Im Protokoll des Anhörungstermins zum Planfeststellungsantrag vom 26. April 2001 ist auch die damals erfolgte Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) nachzulesen: „Herr Krüger teilt mit, dass die DFS mit der beantragten Konfiguration der Start- und Landebahnen einverstanden ist. Zum einen sind parallele simultane Instrumenten-Anflüge möglich. Bei den Abflügen reicht der Achsabstand von 1900m ohne weitere Eingriffe der Flugsicherung nicht für gleichzeitige parallele Instrumenten-Abflüge aus.“¹⁶¹ Der Vertreter der DFS wies jedoch darauf hin, „dass die Festlegung der An- und Abflugstrecken noch nicht erfolgt ist und erst kurzfristig vor Inbetriebnahme des Flughafens durch das Luftfahrtbundesamt nach § 27 c LuftVG vorgenommen wird.“¹⁶² Auf die Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob bei parallelen Starts „ein divergierender Startwinkel bzw. ein frühzeitiges Abkurven der Flugzeuge erforderlich“ sei, führte Krüger aus, „dass nur bei zeitgleichen Starts eine Aufspaltung um 15 Grad erfolgen muss. Zeitgleich ist alles, was keine Längsstaffelung beinhaltet und diese liegt bei gleichwertigen Flugzeugen bei einer Minute.“¹⁶³ Solch eine Abkurvung sei frühestens in einer Höhe von 150 Meter möglich.¹⁶⁴ Auf eine weitere Nachfrage, inwieweit zeitparallele Starts Auswirkungen auf die Lärmausbreitungsgebiete hätten, antwortete der Vertreter der Flughafengesellschaft Volker Groenefeld, dass sich diese Frage „nur in Zeiten hoher Auslastung stellt. In der Regel wird wohl nicht parallel gestartet.“¹⁶⁵ Es könne „im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden, dass aus taktischen Gründen auch mal ein paralleler Start erfolgt. In der Lärmuntersuchung wurde dies nicht berücksichtigt.“¹⁶⁶

Eine Reihe von Dokumenten zur Flugroutenproblematik wurde von der Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e. V. in Zusammenarbeit mit der Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf e. V. in einer Broschüre im Juni 2012 veröffentlicht. Sie trägt den Titel: „Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER ‚Willy Brandt‘ in Schönefeld“. Die folgenden Zitate sind

159 Ebd. S. 232

160 Ebd. S. 233

161 Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau Flughafen Schönefeld v. 26. 4. 2001, S. 26

162 Ebd.

163 Ebd.

164 Ebd. S. 27

165 Ebd.

166 Ebd.

den in dieser Broschüre veröffentlichten Dokumenten entnommen und nicht den dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel ebenfalls vorliegenden Dokumenten. Am 20. Juli 1998 wandte sich Herr Krüger von der Deutschen Flugsicherung (DFS) in einem Schreiben an Herrn Bayr beim für die Planfeststellung zuständigen Referat 44 des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. In seinem Brief schrieb Krüger, dass die „Auswirkungen von Achsabstand und Schwellenversatz paralleler Pisten auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten geprüft“ worden seien. Als Ergebnis sei mitzuteilen, dass bei den von der Flughafengesellschaft mitgeteilten Werten bzgl. der Start- und Landebahnen „keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des IFR-Flugverkehrs auf diesem Pistensystem“ bestünden (Hervorhebung i. O.). Ein „uneingeschränkter Parallelbetrieb“ sei „nach gegenwärtiger Regelungslage und voraussehbarer technischer Ausstattung der Flugsicherung in diesem Bereich“ möglich. Gleichzeitig weist die Deutsche Flugsicherung aber auch darauf hin, dass bei gleichzeitigen unabhängigen Abflügen die in der bisherigen „Grobplanung“ verzeichneten geraden Flugrouten keinen Bestand haben können: „In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. [...] Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.“¹⁶⁷ Dieser Umstand wurde der für die Flughafenplanung damals zuständigen Projektplanungsgesellschaft Flughafen-Schönefeld (PPS) von Herrn Bayr mit Schreiben vom 2. September 1998 mitgeteilt.¹⁶⁸ Die PPS wiederum teilte Herrn Bayr am 10. September 1998 mit, dass sie die von der Deutschen Flugsicherung geforderte Divergenz von 15° nicht berücksichtigt habe. „Eine exakte Berücksichtigung solcher modifizierter Abflugwege im DES [Datenerfassungssystem, d. V.] würde die Deklaration zusätzlicher Abflugstrecken erfordern, was nicht vorgesehen sein kann. Eine Abschätzung des Anteils der Abflüge auf diesen modifizierten Strecken wäre zumindest aus heutiger Sicht nicht möglich, da hier ein enger Zusammenhang mit

167 Schreiben der Deutschen Flugsicherung, Herr Krüger, an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, vom 20. 8. 1998. Zit. nach Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf, Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“ in Schönefeld, Juni 2012, S. 6f

168 Schreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, an die Projektplanungsgesellschaft mbH Flughafen-Schönefeld v. 2. 9. 1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 8f

der zeitlichen Feinstruktur des Tagesflugplanes besteht.“¹⁶⁹ Zumindest für die Anhörungsbehörde lagen damals „keine Anhaltspunkte dafür vor, dass An- und Abflüge über dem Berliner Stadtgebiet beabsichtigt sind.“¹⁷⁰ Am 5. Oktober 1998 fand bei der PPS eine Sitzung statt, deren Thema die „Gesamtkoordination“ des Flughafenbaus war. Teilnehmer waren u. a. der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Götz Herberg und der damals für die Planfeststellung zuständige Projektleiter der Flughafengesellschaft Ulrich Schindler. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass Schindler von einem Gespräch bei der Hauptverwaltung der Deutschen Flugsicherung am 29. September 1998 in Offenbach zum oben beschriebenen Thema berichtete. Laut Protokoll führt Schindler aus, dass nach Auffassung der PPS eine Überarbeitung der Grobplanung „mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung verbunden ist. Das DES hat Auswirkungen auf alle bereits im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS vom 30.03.98 erarbeiteten lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten. Es wird eine Verzögerung von 3-4 Monaten eingeschätzt. Erhebliche finanzielle Aufwendungen sind unvermeidbar.“¹⁷¹ Als „Festlegung“ wurde in der Sitzung laut Protokoll folgendes getroffen: „Es ist ein entsprechendes Schreiben an Hr. Eckhardt, BMV, zu richten mit der Bitte um Unterstützung und Einflußnahme im Sinne der PPS-Zielstellung auf die DFS.“¹⁷² Entsprechend dieser „Festlegung“ schrieb der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Herberg an besagten Herrn Eckhardt vom Bundesministerium für Verkehr. Der Brief wurde ebenfalls in der Broschüre der Bürgerinitiativen veröffentlicht. In dem Brief schreibt Herberg, es habe sich „mit der Abstimmung wichtiger Bestandteile“ des Planfeststellungsantrags „ein Problem“ ergeben, für dessen Lösung man nun um die Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums bitte. Es folgt eine Schilderung des Vorgehens beim Planfeststellungsantrag: Den hierzu notwendigen lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten lägen die Daten des Datenerfassungssystems zu Grunde, die wiederum „im wesentlichen auf einer Luftverkehrsprognose und auf einer Flugroutenplanung basieren.“ Die hierzu erforderliche „Streckengeometrie wurde von der PPS von einer Grobplanung der DFS vom März 1998 abgeleitet.“¹⁷³ Die nun von der Deutschen Flugsicherung ins Gespräch

169 Schreiben der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Herr Schindler, an Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, v. 10.9.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 11

170 Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 233

171 Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Protokoll „Gesamtkoordination 39/98“ v. 5. 10. 1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 17

172 Ebd. S. 18

173 Schreiben der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Herr Herberg, an das Bundes-

gebrachten um 15 Grad abkurvenden Flugrouten seien „in der Streckengeometrie des DES nicht berücksichtigt“. ¹⁷⁴ Die Flugsicherung würde nun ihre Grobplanung dahingehend überarbeiten. Als Konsequenz dessen würde allerdings auch eine Überarbeitung des DES notwendig werden. Dies wiederum würde die „Überarbeitung aller bisher im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS erarbeiteten lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humantoxikologischen Gutachten erforderlich“ ¹⁷⁵ machen. Als Resultat müsste dann mit „erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden.“ ¹⁷⁶ Aus diesem Grunde bittet Herberg das Bundesverkehrsministerium, seinen Einfluss auf die Deutsche Flugsicherung geltend zu machen: „Das BMV wird gebeten, Einfluß auf die DFS dahingehend zu nehmen, daß die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Stellungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, daß die dargestellte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird.“ ¹⁷⁷ Am Ende des Schreibens weist Herberg auf einen Umstand hin, den Flughafengesellschaft und Landesregierungen in den letzten Jahren nicht ganz so offen kommunizierten: „Zu beachten ist auch, daß die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst mit Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann geltenden technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden.“ ¹⁷⁸ Darauf, dass Herberg und die Flughafengesellschaft mit ihrem Anliegen Erfolg hatten, deutet eine E-Mail hin, die ein Mitarbeiter der Deutschen Flugsicherung am 9. Oktober 1998 an einen Kollegen schickte. Bezüglich des Schreibens von Herberg, dem ein Telefonat von Bayr mit dem damaligen Leiter des Bereichs Luftraum und Verfahren der Deutschen Flugsicherung Heinrich Olbert gefolgt sein soll, bei dem Bayr um eine „im Sinne der PPS liegende Bearbeitung gebeten“ habe, schlägt der Mitarbeiter der Flugsicherung folgendes Vorgehen vor: Es solle kein neues Verfahrenskonzept seitens der Flugsicherung vorgelegt werden, allerdings solle in einem zu erstellenden Schreiben an Bayr unter anderem auf mögliche Kapazitätsengpässe hingewiesen werden, sowie ein „deutlicher Hinweis“ erfolgen, dass es sich nach wie vor um eine Grobplanung handle und „mit Inbetriebnahme Verfahrensänderungen [...] möglich sind.“ ¹⁷⁹

ministerium für Verkehr, Herr Eckhardt, vom 7.10.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 19

174 Ebd. S. 20

175 Ebd.

176 Ebd.

177 Ebd.

178 Ebd.

179 Interne E-Mail der Deutschen Flugsicherung vom 9.10.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 21

Für den Verfasser der E-Mail scheint dieses Vorgehen ein der Flugsicherung angemessener Kompromiss zu sein: „Ich persönlich denke, daß wir vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit dieser Lösung leben können, unsere Bedenken sind dann festgeschrieben und die neuen Verfahren behalten wir in der Hinterhand.“¹⁸⁰ Olbert wies in seiner Vernehmung vor dem BER-Untersuchungsausschuss noch einmal deutlich darauf hin, dass ein Abknicken der Flugrouten notwendig sei, wenn die volle Kapazität des Flughafens ausgeschöpft werden solle. Der 1998 beim Brandenburger Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (heute Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) im Referat Luftfahrt tätige Michael Bayr sagte vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass die Planfeststellungsbehörde seinerzeit von geraden Flugrouten ausgegangen sei, die einer genehmigungsfähigen Grobplanung entsprochen hätten. Dass es zu möglicherweise abknickenden Flugrouten kommen könnte, war Bayr laut der oben geschilderten Korrespondenz schon 1998 klar. Dennoch hat man sich im zuständigen Brandenburger Ministerium offenbar über Jahre hinweg nicht bemüht gefühlt, die betroffene Bevölkerung auf diesen Umstand hinzuweisen.

Zum Schriftwechsel zwischen der Flughafengesellschaft und dem Bundesverkehrsministerium sagte Herberg in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss, dass mit dem von ihm unterzeichneten Brief vom 7. Oktober 1998 das Ministerium lediglich darauf aufmerksam gemacht werden sollte, dass es durch die Deutsche Flugsicherung zu einer Änderung der bisher geradlinig eingeplanten Flugrouten kommen könnte. Druck auf die Flugsicherung auszuüben sei nicht möglich. Ohnehin sei die Festlegung von Flugrouten nicht im Aufgabenbereich der Flughafengesellschaft verortet. Zudem hob Herberg bei seiner Vernehmung mehrmals hervor, dass sowohl er als auch die Flughafengesellschaft stets von geradlinigen Flugrouten ausgegangen seien. Vor diesem Hintergrund habe man auf Seiten der Flughafengesellschaft großen Wert auf transparente Information gegenüber der Bevölkerung in der Umgebung des geplanten Flughafens gelegt. So sei zum Beispiel ein Omnibus umgebaut worden, mit dem einzelne Gemeinden angefahren worden seien, und in dem nicht nur Kartenmaterial ausgelegt habe, sondern auch eine Simulation von Fluggeräuschen, wie sie am Flughafen künftig zu hören sein sollten, angehört werden konnte. Die Bevölkerung auch darüber zu informieren, dass es mit der Inbetriebnahme des Flughafens möglicherweise zu anderen als den damals publik gemachten geradlinigen Flugrouten kommen könnte – was ja durch die mehrmaligen Interventionen der Deutschen Flugsicherung an unterschiedlichen Stellen zumindest als

180 Ebd.

Möglichkeit im Raum stand – sei damals von der Flughafengesellschaft nicht beabsichtigt gewesen. Es hätte – nach Aussage von Herberg vor dem Untersuchungsausschuss – die Bevölkerung auch überfordert.

Auch wenn im frühen Zeitraum der Planung der tatsächliche Verlauf der Flugrouten theoretisch diskutiert wurde, stellte die Flughafengesellschaft einige Jahre später deutlich fest, dass sie grundsätzlich einen Parallelbetrieb für die Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens für unerlässlich halte. So sagte der damalige Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz bei einer Anhörung im Stadtentwicklungsausschuss des Abgeordnetenhauses am 6. Dezember 2010: „In dem Zusammenhang haben wir auch schon mehrfach ausgeführt, dass der Flughafen Parallelbetrieb braucht, zumindest in Spitzenzeiten, allein um die Fluganmeldung für die Eröffnung des Flughafens auch sicherstellen zu können. Wenn es keinen Parallelbetrieb geben würde, würden wir in der Kapazität mit dem BBI hinter das zurückfallen, was wir jetzt als gemeinsame Kapazität in Tegel und Schönefeld haben.“¹⁸¹ Auch im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ist die Rede davon, dass wenn der neue Flughafen als „Single-Airport“ mit den geplanten Kapazitäten betrieben werden solle, dies „den funktionierenden Betrieb eines unabhängigen Parallelbahnsystems“¹⁸² voraussetze. Wenn 1998 von der Deutschen Flugsicherung festgestellt wurde, dass bei einem Parallelbetrieb keine gerade verlaufenden Flugrouten möglich seien und die Flughafengesellschaft „mehrfach ausgeführt“ hat, dass dieser Parallelbetrieb benötigt würde, so dürfte man über den nicht geraden Verlauf der festzulegenden Routen eigentlich nicht überrascht sein.

Auf Berliner Seite hatte man sich bezüglich der Flugrouten in der Frühphase des Flughafens wohl wenige Gedanken gemacht. Darauf deuten zumindest die Aussagen des damaligen Regierenden Bürgermeisters Diepgen sowie des damaligen Leiters des „Referats Großinvestitionen“ und heutigen Staatssekretärs in der Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz Alexander Straßmeir hin. Laut Diepgen habe es bei der Verabschiedung des Konsensbeschlusses von 1996 keine Rolle gespielt, welche Folgen für den Lärmschutz sich aus den An- und Abflugrouten ergeben würden. Bis zu Beginn der öffentlich geführten Debatte über die abknickenden Routen sei ihm von diesen nichts bekannt gewesen und er habe sich, als er davon erfahren habe, telefonisch an den „Flughafenreferenten“ der Senatskanzlei Kronmüller gewandt, um deswegen nachzufragen. Straßmeir sagte aus, dass die Flugrouten des neuen Flughafens in der frühen Phase, als noch über einen geeigneten Standort diskutiert wurde, keine Rolle gespielt

181 Abgeordnetenhaus von Berlin, 16. Wahlperiode, Wortprotokoll StadtVerk 16/75, S. 7

182 Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, S. 333

hätten. Bezüglich des Lärmschutzes sei es in dieser Phase eher um die Frage gegangen, ob an einem neuen Flughafen auch nachts an- und abgeflogen werden könnte. Dass die Lärmbelastung bei abknickenden Flugrouten weniger problematisch sei als bei geraden, darauf verwies der Brandenburger Staatssekretär und Flughafenkoordinator Rainer Bretschneider in seiner Aussage: Bei den in der Grobplanung der Deutschen Flugsicherung enthaltenen geradlinig verlaufenden Flugrouten handle es sich quasi um den „Worst Case“ im Bereich Fluglärm. Dadurch, dass mit dieser Routenführung der Fluglärm konzentriert würde, ergäbe sich, dass alle anderen Verläufe der Routen zu einer besseren Lärmsituation führen würden.

Am 30. Mai dieses Jahres teilte die Europäische Kommission mit, dass sie ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnet habe. Die Kommission bezweifle, dass das deutsche Luftverkehrsrecht zur Festlegung von Flugrouten mit der europäischen Umweltgesetzgebung vereinbar sei, hieß es in der dazugehörigen Pressemitteilung. Zu den für den BER vorgesehenen Flugrouten hatte die Kommission nach eigenen Angaben mehrere Beschwerden erhalten, wonach die Anfang 2012 festgelegten Routen erheblich von denen abweichen, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens 2004 genehmigt worden seien. „In einem ersten Schritt im Rahmen eines höchstens dreistufigen Vertragsverletzungsverfahrens hat die Europäische Kommission deshalb heute ein Fristsetzungsschreiben an die Bundesrepublik Deutschland übersandt.“¹⁸³ Deutschland habe nun zwei Monate Zeit, eine Stellungnahme hierzu abzugeben. Zu den Hintergründen des Vertragsverletzungsverfahrens führt die Kommission aus, dass das hierzu an Deutschland übersandte Schreiben sich nicht auf ein spezielles Flughafenprojekt beziehe, sondern auf das deutsche Luftverkehrsrecht allgemein, welches zum Teil nicht in Einklang mit den entsprechenden EU-Richtlinien stehe. Die Kommission nennt hier die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten sowie die Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. „Die Kommission verlangt deshalb, dass Deutschland sein Luftverkehrsrecht an die EU-Gesetzgebung anpasst und die Planung von Flugrouten vollständig in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezieht.“¹⁸⁴

Im Fall des BER bat die Kommission in einer gesonderten Korrespondenz um eine Stellungnahme der Bundesrepublik Deutschland: „Dabei geht es um die nachträgliche Änderung von Flugrouten im Süden und Südosten Berlins, da die ursprünglich im Jahr 2004 genehm-

183 Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013

184 Europäische Kommission, Vertragsverletzungsverfahren wegen Flugrouten: Hintergründe. Im Internet: http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/11426_de.htm (Stand: 15. 7. 2013)

migten Flugrouten von denen abweichen, die 2012 ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt wurden.“¹⁸⁵ Die eingegangene Stellungnahme Deutschlands werde zur Zeit geprüft. Zuvor hatten sich der Bürgerverein Friedrichshagen, der NABU Landesverband Berlin und die Grüne Liga Berlin an die EU-Kommission gewandt, zuvor hatten sie sowohl das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Planfeststellungsbehörde aufgefordert, die beabsichtigten Flugrouten einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. „Die deutschen Behörden sahen hierfür allerdings keine Veranlassung, obwohl unsere Rechtsanwaltskanzlei ausführlich die europarechtlichen Bedenken dargestellt hat. Auch hier gilt ein weiteres Mal, dass beim Flughafen Berlin-Brandenburg erst die Bürger dafür sorgen müssen, dass Recht und Gesetz gelten“¹⁸⁶, teilte der Bürgerverein Friedrichshagen hierzu mit. Die Bürgerinitiative Kleinmachnow erklärte: „Hätten die Flughafenplaner im Bund, in Berlin und in Brandenburg sowie die Deutsche Flugsicherung (DFS) die betroffene Bevölkerung nicht seit 1998 gezielt hinters Licht geführt, sondern von Anfang an offen bekannt gegeben, wie am neuen Hauptstadtflughafen tatsächlich geflogen werden soll, wäre schon damals jedem aufgefallen, dass man hunderttausende Flugzeuge jährlich nicht in niedrigen Höhen über europäische Vogelschutzgebiete, Trinkwasserreservoir für Millionen von Menschen und Fauna-Flora-Habitat-Regionen steuern kann.“¹⁸⁷

Bei den Anteilseignern der Flughafengesellschaft sowie der Flughafengesellschaft selbst gab man sich nach der Bekanntgabe des Vertragsverletzungsverfahrens beschwichtigend. Von der Bundesregierung hieß es, auch wenn die deutsche Gesetzgebung mit den EU-Richtlinien nicht übereinstimmen, habe das keine Auswirkungen auf den BER. Der Regierende Bürgermeister Wowereit stellte klar, dass für die Festlegung der Flugrouten die Bundesbehörden zuständig seien und er auf die gute Vertretung der BER-Interessen durch die Vertreter der Bundesrepublik gegenüber der EU-Kommission zähle. Der Sprecher der Flughafengesellschaft sagte, dass das Vertragsverletzungsverfahren keinen Einfluss auf die Fertigstellung des Flughafens habe.¹⁸⁸

Nach der Beschwerde des Bürgervereins Friedrichshagen, des NABU und der Grünen Liga hatte sich die EU-Kommission schon am 21. August 2012 mit einem Schreiben an die Bundesrepublik Deutschland gewandt und um eine Stellungnahme gebeten. Dies berichtete die

185 Ebd.

186 Grüne Liga, NABU Landesverband Berlin, Bürgerverein Friedrichshagen, Baumann Rechtsanwälte, Pressemitteilung vom 31. 5. 2013

187 Bürgerinitiative Weg mit den Flugrouten über Kleinmachnow, Pressemitteilung 149/13 v. 30. 5. 2013

188 Vgl. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/eu-verklagt-deutschland-wegen-ber-wowereit-zustaendig-sind-die-bundesbehoerden/8276088-2.html> (Stand: 15. 7. 2013)

Berliner Morgenpost am 22. September 2012.¹⁸⁹ Philipp Magalski, Abgeordneter der Piratenfraktion, wollte in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 26. September 2012 vom Senat wissen, ob es denn zutrefte, dass „für das geplante Überfluggebiet am Müggelsee keine Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefunden habe, obwohl dort ein Flora-Fauna-Habitatgebiet sowie angrenzend ein Vogelschutzgebiet lägen.“¹⁹⁰ Staatssekretär Christian Gaebler (SPD) beantwortete entgegen seiner Verpflichtung die Frage nicht, verwies aber auf ein Schreiben zu diesem Thema, welches der Senat an die Bürgerinitiative Friedrichshagen gesandt haben will. Auf die Frage Magalskis, ob denn dem Senat zu diesem Themenkomplex ein Schreiben der EU-Kommission vorliege, antwortete Gaebler, dass ihm ein solches Schreiben nicht bekannt sei, es aber sein könne, dass es „den zuständigen Brandenburger Behörden zugegangen“ sei.¹⁹¹ Sollte die Antwort von Gaebler zutreffen, dann hieße dies zum einen, dass der zuständige Staatssekretär die Berichterstattung über den Flughafen BER zumindest in diesem Punkt nicht aufmerksam verfolgte. Zum anderen hieße dies aber auch, dass die Anteilseigner der Flughafengesellschaft sich über solch bedeutende Vorgänge nicht sachgerecht austauschen, was um einiges schwerer wiegt.

189 Berliner Morgenpost (Im Streit um die Flugrouten schaltet sich Brüssel ein) v. 22. 9. 2012

190 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Inhaltsprotokoll StadtUm 17/14, S. 2

191 Ebd.

Arbeit der Piratenfraktion neben dem uBER



„Die CDU Berlin spricht sich für die Einrichtung einer ‚Sonderkommission BER‘ aus, um die fachliche Expertise aus den Senatsverwaltungen zusammenzufassen und damit die fachlichen und personellen Kompetenzen zu bündeln. Um Transparenz gegenüber dem Parlament zu gewährleisten, fordert die Berliner CDU, dem Abgeordnetenhaus von Berlin kontinuierlich alle sechs Wochen einen Bericht über den Projektfortschritt und den Realisierungsgrad am Flughafen BER zu geben.“

Aus der Sonderausgabe 1/2013 der Mitgliederzeitschrift „Berliner Rundschau“ der CDU-Berlin

Anträge der Piratenfraktion zur Aufklärung des BER-Debakels: Vierteljahresbericht, Neustart und Kassensturz

Neben der Arbeit im Untersuchungsausschuss, die sich auf historische bzw. abgeschlossene Begebenheiten beschränken muss, versucht die Piratenfraktion auch im laufenden parlamentarischen Betrieb, die Aufklärung um das katastrophale BER-Projekt voranzubringen. Einer Oppositionsfraktion bleiben hier vor allem die Mittel des parlamentarischen Antrags sowie der Anfragen an den Senat, die dieser beantworten muss.

Gleich zu Beginn des Jahres forderte die Piratenfraktion in einem dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Antrag einen Vierteljahresbericht zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER). In solch einem Bericht sollte der Senat dem Parlament alle drei Monate über die für die Errichtung des BER verausgabten Mittel in einer präzisen Aufschlüsselung berichten, anders als er dies gelegentlich – wenn das Abgeordnetenhaus energisch genug nachfragt – bisher tut. Gleichzeitig sollte über die damit einhergehende Entwicklung der Rücklagen der Flughafengesellschaft berichtet werden sowie die in Anspruch genommenen Bürgschaften des Landes Berlin für die Kredite der Flughafengesellschaft. Über den jeweils aktuellen Stand bei straf- und zivilrechtlichen Verfahren gegen die für das BER-Debakel Verantwortlichen und den jeweiligen Verhandlungsstand zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der EU-Kommission bezüglich des BER sollte ebenfalls Auskunft gegeben werden.¹⁹² In der Begründung des Antrags heißt es: „Bislang erhielt das Parlament zu den o. g. Punkten auf Anfrage lediglich einzelne Zusammenstellungen. Um die Kostenentwicklung bei der Errichtung des Flughafens BER umfassend überblicken und kontrollieren zu können sowie auf künftige Entscheidungen zur Finanzierung der Flughafen-Errichtung vorbereitet zu sein, ist das Parlament auf eine regelmäßige und ausführliche Berichterstattung durch den Senat angewiesen. Hierzu sollte sich der Senat an den seit 2002 abgefassten sog. Vierteljahresberichten zur Risikoabschirmung für das Immobiliendienstleistungsgeschäft der Bankgesellschaft Berlin orientieren.“¹⁹³ Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalition vom Tisch gewischt – in der betreffenden Sitzung des Hauptausschusses ergriff kein Vertreter der Koalition das Wort, um diese Ablehnung zu begründen. Nach dem Verständnis der Koalition ist das Parlament auch nicht dafür zuständig,

192 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/0773

193 Ebd.

den Umgang mit öffentlichen Mitteln bei der Flughafengesellschaft zu kontrollieren, das könne die Flughafengesellschaft schon selbst erledigen. So zumindest begründete der SPD-Abgeordnete Karlheinz Nolte die Ablehnung des Antrags in der Plenarsitzung am 7. März 2013: „Diese Gesellschaft hat eine Geschäftsführung und einen Aufsichtsrat. Die Aufgaben, die die Piratenfraktion in ihrem Antrag aufgeschrieben hat, sind Aufgaben, die die Organe der Gesellschaft wahrzunehmen haben und nicht das Parlament.“¹⁹⁴ Wenn es nach der SPD-Fraktion geht, sollen also jene Akteure die Aufarbeitung des BER-Debakels kontrollieren, die es mit angerichtet haben: Aufsichtsrat und Geschäftsführung. Dieser Meinung ist man übrigens auch im Senat: Der möglicherweise zusätzlich fällig werdenden Kapitalmehrbedarf der Flughafengesellschaft wird nicht etwa von externen Prüfern festgestellt, sondern die Flughafengesellschaft übernimmt diese Aufgabe selbst: „Die Prüfung des identifizierten Kapitalmehrbedarfs obliegt der Flughafengesellschaft in eigener Verantwortung. Auf entsprechende Anfrage teilte die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit, dass die Prüfung gegenwärtig durch eigene Fachleute erfolgt.“¹⁹⁵

Im März legte die Piratenfraktion einen Antrag zum „BER-Neustart“ vor. Das Parlament sollte beschließen, den Senat zur Umsetzung der folgenden Maßnahmen aufzufordern:

- Das gesamte Projekt BER sollte planerisch und finanziell neu bewertet werden, hierzu sollten unabhängige Sachverständige, die bisher nicht in das Projekt verwickelt waren, hinzugezogen werden.
- Die Vertreter des Landes Berlin in den Aufsichtsgremien der Flughafengesellschaft sollten vom Senat dazu verpflichtet werden, zum einen externen Sachverständigen hinzuzuziehen und zum anderen für eine Neuberechnung des künftigen Kapazitätsbedarfs des BER zu sorgen.
- Dem Parlament sollte alle sechs Wochen ein Bericht über den Projektfortschritt sowie den Realisierungsgrad des BER durch den Senat vorgelegt werden.

Die Piratenfraktion bezog sich in der Begründung des Antrags auch auf einige Zeit zuvor von Innensenator Frank Henkel öffentlich getätigte Aussagen, in denen er die im Antrag genannten Maßnahmen als wichtig für den Fortgang des Projekts BER bezeichnete: Unter der großspurigen Überschrift „Wir übernehmen Verantwortung“ ist in einer „Sonderausgabe“ der CDU-Mitgliederzeitschrift „Berliner Rund-

194 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/28, S. 2688

195 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11945. Vgl. auch TAZ (Flughafen prüft sich selbst) v. 23.5.2013

schau“, die Anfang dieses Jahres veröffentlicht wurde, ein Interview mit dem CDU-Vorsitzenden und Aufsichtsratsmitglied der Flughafen-gesellschaft Frank Henkel zu lesen. Darin gibt Henkel zum einen an, dass er Anfang Januar mit „großer Verärgerung“ aus der Zeitung er-fahren haben will, dass die Flughafengesellschaft den Inbetriebnahme-termin für den BER ein weiteres Mal verschoben hat. Damit bringt sich Henkel – wahrscheinlich ungewollt – in eine für ihn peinliche Situation: Nach seiner eigenen Aussage gehen demnach wichtige Diskussionen und Beschlüsse innerhalb der Flughafengesellschaft am Aufsichtsrats-mitglied Henkel vorbei, was hieße, dass man ihn dort nicht so richtig ernst nimmt. Im selben Interview verweist Henkel auf das Konzept der Berliner CDU zum „Neustart“ am BER, welches „die wichtigsten Maß-nahmen“ hierfür enthalten würde. Eine diesbezügliche Maßnahme sei es aus Sicht der CDU, „an verantwortlicher Stelle Fachexperten hin-zuzuziehen, die etwas von der Planung solcher Großprojekte mit in-ternationalem Ausmaß sowie von Brandschutzfragen verstehen.“¹⁹⁶ Zudem „müssen wir die Planung und Finanzierung des BER vollständig neu bewerten. Die Fehler der Vergangenheit müssen auf den Tisch und schonungslos aufgearbeitet werden.“ Bislang ist allerdings weder ein Antrag noch eine sonstige Initiative der CDU-Fraktion – geschweige denn des Senators Henkel – öffentlich bekannt geworden, die diesen hehren Absichten auch nur annähernd entspräche. Immerhin ist Henkel aber so ehrlich und verweist in seinem Interview auf die bestehen-de Möglichkeit, dass der BER nach seiner Inbetriebnahme bereits an seine Kapazitätsgrenzen stoßen könnte. Aus diesem Grund sollte laut Henkel bereits heute geprüft werden, „wie die Kapazitäten ausgebaut werden können – zum Beispiel durch die Erweiterung des Terminalgebäudes oder die Offenhaltung des alten Schönefelder Flughafens für sogenannte Billigflieger.“¹⁹⁷ Diese Offenheit bei der Frage möglicher und in absehbarer Zeit auftretender Kapazitätsengpässe legt der Se-nat ansonsten nicht an den Tag. Eine entsprechende Kleine Anfrage der Piratenfraktion wurde dergestalt beantwortet, dass der BER im Fall des Falles einfach entsprechend erweitert werden könne.¹⁹⁸ Dass die Berliner CDU davon ausgeht, dass mit Schönefeld möglicherweise ein kompletter zweiter Flughafen neben dem BER benötigt werden wird, scheint sie bislang weder bei ihrem Koalitionspartner noch im Senat entsprechend vorgebracht zu haben. Allerdings plädiert ein Beschluss des CDU-Landesvorstandes vom 18. Januar 2013 zusätzlich noch für rabiatare Maßnahmen: Durch den Abriss des südlichen Parkhauses könnte das BER-Terminalgebäude erweitert werden.¹⁹⁹ Die Untätig-

196 Berliner Rundschau (CDU-Chef Frank Henkel: „Wir übernehmen Verantwortung“) 01/2013

197 Ebd.

198 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10754

199 Beschluss des Landesvorstandes der CDU Berlin vom 18. Januar 2013. S. 1

keit der CDU-Fraktion in der Causa BER ist auch vor dem Hintergrund erstaunlich, dass laut besagtem Landesvorstandsbeschluss dafür gesorgt werden soll, dass erstens die Geschäftsführung Flughafengesellschaft „fortlaufend (alle 14 Tage) über die termingerechte Fertigstellung der Bauabschnitte, das Vorliegen der notwendigen Betriebsgenehmigungen sowie über alle Fragen der Finanzierung berichten“ müsse und eine einzurichtende „Sonderkommission“ diese Berichte zu prüfen habe.²⁰⁰ Weiter heißt es in dem Beschluss: „Um Transparenz gegenüber dem Parlament zu gewährleisten, fordert die Berliner CDU, dem Abgeordnetenhaus von Berlin kontinuierlich alle sechs Wochen einen Bericht über den Projektfortschritt und den Realisierungsgrad zu geben.“²⁰¹ Dass der Fraktionsvorsitzende der CDU Florian Graf, der gleichzeitig Mitglied im Landesvorstand der CDU ist und dem dessen Beschlüsse wohl bekannt sein dürften, sich im Parlament für diesen ansich vernünftigen Beschluss stark gemacht hätte, ist nicht bekannt.

Im Mai legte die Piratenfraktion einen umfassenden Antrag mit dem Titel „Kassensturz bei Flughafengesellschaft und BER“²⁰² vor. Das Abgeordnetenhaus sollte den Senat auffordern, bis zum 1. Juli 2013 über die durch die Verzögerung bei der Errichtung des BER entstandenen Kosten Auskunft zu geben. Diese sollten in Vergleich mit den ursprünglich geplanten Kosten gebracht und nach einzelnen Posten detailliert aufgeschlüsselt werden. Eine präzise Angabe der einzelnen Kostenstellen, für die die öffentliche Hand bisher aufkommen musste, existiert bislang nicht. Die Berichte, die der Senat bisher dem Parlament bzw. den einzelnen Ausschüssen hat zukommen lassen, erschöpften sich allesamt in vagen und pauschalen Angaben. Laut Antrag hätte der Senat zu bereits durch vergebene Aufträge feststehenden Kosten Auskunft geben sollen – auch solche Angaben hat er bislang dem Abgeordnetenhaus nicht vorgelegt. Ein weiterer Aspekt, über den die Piratenfraktion Informationen des Senats verlangte, waren die von Flughafengesellschaft und Senat erwarteten Mehrkosten für die Jahre 2013, 2014 und 2015 und die damit voraussichtlich einhergehenden Auswirkungen auf den Landeshaushalt. Weiterhin verlangten die Piraten Auskünfte zu einem Punkt, der in der öffentlichen Debatte über den BER bislang eine sehr untergeordnete Rolle spielte: die von der Flughafengesellschaft zur Errichtung des BER aufgenommenen Kredite sowie deren Finanzierungskosten. Hier steht zu befürchten, dass sich diese Kosten mittlerweile in Sphären bewegen, die die Flughafengesellschaft mit einem irgendwann in Betrieb genommenen BER nicht aus eigener Kraft aufbringen kann oder dass sie über einen sehr langen Zeitraum

200 Ebd. S. 3

201 Ebd.

202 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/0968

mit diesen Verbindlichkeiten zu kämpfen haben wird. Gleiches gilt für die vom Land Berlin übernommenen Bürgschaften für die Kredite der Flughafengesellschaft. Zudem verlangten die Piraten Auskunft über die monatlichen Betriebskosten der Flughäfen Schönefeld und Tegel, die monatlich anfallenden Betriebskosten des im Bau befindlichen BER sowie alle bisher im Zusammenhang mit der Errichtung des Flughafens entstandenen und künftig absehbaren Risiken für den Landeshaushalt. Um den „Kassensturz“ zu vervollständigen, sollte der Senat dem Parlament über die bislang vorgenommenen Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den BER nach seiner Inbetriebnahme Auskunft geben. Der Antrag wurde vor dem Hintergrund der im Sommer 2013 anstehenden Beratungen für den Landeshaushalt 2014/2015 eingebracht, da die Piratenfraktion die Auffassung vertritt, dass ohne vernünftige Angaben zur aktuellen Situation des BER sowie seiner zu erwartenden Zukunft keine ordentlichen Haushaltsberatungen stattfinden können. Denn: Auch nach der Verabschiedung des letzten Haushaltsplans war durch die angeblich unerwartete Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens ein Nachtragshaushalt fällig, mit dem das Abgeordnetenhaus 440 Millionen Euro bereitstellte, um die Flughafengesellschaft vor der Pleite zu bewahren. Am 29. Mai wurde der Antrag im Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses debattiert. Wie nicht anders zu erwarten, wurde er von SPD und CDU abgelehnt.²⁰³ Dass die Regierungskoalition keinerlei Aufklärung über das von ihr zu verantwortende Desaster wünscht, ist nachvollziehbar. Bemerkenswert ist dabei allerdings die Tatsache, dass sich die Vertreter der Koalition nicht einmal die Mühe machen, irgendeine Art von Argument gegen solcherlei Anträge zu liefern. Wie auch bei den vorausgegangenen Oppositionsanträgen agierten sie peinlich, hämisch und nur von wenigen Kenntnissen des Gegenstands geprägt. So brachte zum Beispiel Sven Heinemann (SPD), immerhin künftiges stellvertretendes Mitglied im BER-Untersuchungsausschuss, vor, dass der Senat sehr wohl „auskunftsfreudig“ sei und schließlich „[j]eder wisse, dass die Senatskanzlei alle Unterlagen für den Untersuchungsausschuss geliefert habe und sowohl der Regierende Bürgermeister als auch Staatssekretär Böhning hätten auf alle Fragen Antworten geliefert.“²⁰⁴ Nun mag man die teilweise recht dürftigen Antworten von Klaus Wowereit auf Kleine Anfragen als Information empfinden. Dass Staatssekretär Böhning ein ausgewiesener Finanz- und Flughafenexperte sein soll, wäre zudem neu. Die Unkenntnis, die Heinemann bezüglich parlamentarischer Vorgänge an den Tag legt, ist allerdings erstaunlich. Als Mitglied des Untersuchungsausschusses müsste er, so er sich auf seine Aufgabe ernsthaft vorbereitet hätte,

203 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/1026


204 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Inhaltsprotokoll Haupt 17/35, S. 13

wissen, dass ein Untersuchungsausschuss nur gemäß seinem Untersuchungsauftrag untersuchen darf. Aktuell anfallende monatliche Mehrkosten, aktuelle monatliche Betriebskosten und zu erwartende Risiken für den Landeshaushalt – geschweige denn die zu erwartende Wirtschaftlichkeit des BER – sind nicht Gegenstand des Untersuchungsauftrags. Dass der Senat dem Untersuchungsausschuss hierzu auch keine Unterlagen geliefert hat, weil er dazu gar nicht verpflichtet ist, wäre Heinemann sicherlich aufgefallen, hätte er sich mit den entsprechenden Akten der Senatskanzlei einmal auseinandergesetzt. Das schlichte Fazit von Heinemann zum Kassensturz-Antrag: „Das Parlament sei gut informiert, es benötige keine zusätzlichen Berichte. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft sollten ihre Arbeitskraft dafür nutzen, dass der Flughafen eröffnet werde. Im Übrigen seien die monatlichen Kosten für die Verschiebung des Eröffnungstermins mit 20 Mio. Euro beziffert worden.“²⁰⁵ Nähme man allerdings die Aussage von Heinemann ernst, der Senat informiere das Parlament stets gut, dann läge er auch diesmal falsch. Nach Angaben des Senats belaufen sich die monatlichen Kosten der Inbetriebnahme-Verschiebung auf 16,5 Millionen Euro.²⁰⁶ Die Abgeordneten der CDU hatten übrigens in der Debatte des Hauptausschusses kein einziges Wort zum Antrag der Piraten beizutragen. Heiko Herberg, Parlamentarischer Geschäftsführer der Piratenfraktion, fasste es später so zusammen: „Das Parlament soll vor den im Sommer anstehenden Haushaltsberatungen über den tatsächlichen Zustand von Flughafengesellschaft und BER so wenig wie möglich erfahren. Die Piraten wollten mit ihrem Antrag noch vor Beginn der Haushaltsberatungen Klarheit darüber erlangen, welche zusätzlichen Gelder der Flughafen noch in diesem Jahr benötigen wird. SPD und CDU versuchen hingegen, vor der Bundestagswahl so wenig wie möglich an negativen Fakten über ihr gescheitertes ‚Erfolgsprojekt‘ an die Öffentlichkeit dringen zu lassen, um dann voraussichtlich im Spätherbst einen Nachtragshaushalt zu beantragen.“²⁰⁷

205 Ebd.

206 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12084

207 Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 30. 5. 2013



„Die PDS verhehlt keineswegs, dass sie den Standort Schönefeld nach wie vor für ungeeignet hält, jedoch angesichts des vorgefundenen Verfahrensstandes eine andere Lösung nicht mehr möglich war. [...] Sie wird weiterhin darauf drängen, den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner nach Schutz vor unzumutbaren Umweltbelastungen stärker als bisher Rechnung zu tragen.“

Erklärung von Jutta Matuschek, damals verkehrspolitische Sprecherin der PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus, vom 29. August 2002

Über 80 parlamentarische Anfragen an den Senat

Seit Bekanntwerden der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens BER hat die Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus versucht, mit bislang mehr als 70 parlamentarischen Anfragen an den Senat von diesem Informationen zu einzelnen Aspekten des Debakels zu erlangen. Einige Fragen, denen sich auch der Untersuchungsausschuss über seine gesamte Arbeit hin widmet und widmen wird, sind die nach der Tätigkeit des Senats sowie der Anteilseigner bezüglich des BER-Projekts. Die Piratenfraktion hatte hierzu schon vor Einsetzung des Ausschusses einige parlamentarische Anfragen an den Senat gestellt, deren Antworten zwar in der gewohnten Knappheit ausfielen, aber zumindest Anhaltspunkte dazu liefern, an welchen Stellen der Untersuchungsausschuss genauer nachforschen könnte. So wurde zum Beispiel der Senat als ganzes nach Angaben des Regierenden Bürgermeisters in der Vergangenheit gar nicht über aktuelle Entwicklungen bei Flughafengesellschaft und BER auf dem Laufenden gehalten. Dies liege daran, dass die Mitglieder des Senats, die nicht gleichzeitig Mitglieder im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft sind, keine Kontrollfunktion gegenüber der Flughafengesellschaft ausüben. Dieser Hinweis ist zwar richtig – aber da es sich beim BER auch nach immer wieder vorgebrachten Äußerungen des Senats um eines der größten Infrastrukturprojekte der Region handelt, dürfte man erwarten, dass der Senat sich auch regelmäßig mit diesem beschäftigt. Dies fand zumindest in der Vergangenheit nicht statt: „Eine Unterrichtung des Senats ist bei herausgehobenen Weichenstellungen (z. B. Ende der Privatisierungsbemühungen; Finanzierungskonzept) erfolgt.“²⁰⁸ Darüber, dass Senatoren die problematischen Entwicklungen oder gar die Planung des BER kritisiert hätten, lagen dem Regierenden Bürgermeister im Sommer letzten Jahres keine Erkenntnisse vor²⁰⁹ – wie auch, wenn der Senat sich gar nicht intern über das Projekt BER austauscht? Die Vorbereitung der Senatsmitglieder, die zugleich Mitglieder des Aufsichtsrats sind, verläuft nach Angaben des Regierenden Bürgermeisters jedoch intensiv: „In Vorbereitung der jeweiligen Aufsichtsratssitzungen findet in einer sogenannten Referentenrunde eine intensive Diskussion der Themen der nächsten Aufsichtsratssitzung zwischen der Geschäftsführung und den für das Thema Flughafen zuständigen Referentinnen und Referenten verschiedener Berliner Senatsverwaltungen und Ministerien des Bundes und des Landes Brandenburg statt. Die Aufsichtsratsmitglieder lassen sich dann von den jeweiligen Referentinnen und Referenten

208 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10728

209 Ebd.

über deren Einschätzungen zu den Vorlagen der Flughafengesellschaft informieren. Zusätzlich führt der Regierende Bürgermeister nicht nur in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen kontinuierlich Gespräche u.a. mit den Airlines. Ferner lässt er sich regelmäßig hinsichtlich der Vergabethemen von Transparency International informieren. Des Weiteren führen sowohl der Regierende Bürgermeister als auch die anderen Berliner Aufsichtsratsmitglieder der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH jeweils bei Bedarf individuelle und auch gemeinsame vertrauliche Gespräche mit Personen, die unmittelbar in das Baugeschehen eingebunden sind.“²¹⁰ Diese Art der Vorbereitung im Einzelnen zu rekonstruieren und festzustellen, warum es trotz dieser Art der Vorbereitung zum BER-Debakel kommen konnte, ist eine der Kernaufgaben des Untersuchungsausschusses. Einen weiteren Aspekt stellt dabei die Zusammenarbeit der Anteilseigner der Flughafengesellschaft untereinander dar. Diese bezeichnete der Regierende Bürgermeister im Juli letzten Jahres als „kontinuierlich und intensiv“. ²¹¹ Es gäbe zahlreiche, nicht bezifferbare Arbeitstreffen und Absprachen, man tausche sich bei gemeinsamen Sitzungen sowie schriftlich und fernmündlich aus. Allerdings wurden die für die jeweiligen Mitglieder des Aufsichtsrats von der jeweiligen Verwaltung erstellten vorbereitenden Unterlagen nicht unter den Anteilseignern ausgetauscht.²¹² Dies ist zum einen nachvollziehbar, da unterstellt werden kann, dass die Anteilseigner auch jeweils eigene Interessen verfolgen. Andererseits macht es die Aufsicht und Kontrolle über ein solch weitgreifendes Projekt komplexer, wenn die möglicherweise unterschiedlichen Interessen der Anteilseigner auf diese Weise in den Aufsichtsrat hineinwirken und dieser – möglicherweise – nicht an einem Strang zieht.

Welche Kosten der Flughafengesellschaft monatlich durch die vor sich hindämmernde BER-Baustelle entstehen, ist unklar. Zumindest sind weder Senat noch Flughafengesellschaft willens oder in der Lage, die monatlich anfallenden Kosten einigermaßen genau zu beziffern. So sprach beispielsweise Hartmut Mehdorn in einer Anhörung vor dem Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 5. Juni 2013 von rund 20 Millionen Euro, die monatlich zu stemmen seien: „Wir haben aber keine Einnahmen, weil wir eben noch nicht drin sind und das Ding noch nicht scharfgeschaltet haben. Wenn Sie alle Kosten sehen – Stromkosten, Reinigungskosten, Gebühren, Versicherung –, sind Sie schnell bei diesen 20 Millionen plus/minus.“²¹³ Laut einem Bericht des Handelsblattes vom 6. Mai 2013 soll Mehdorn jedoch dem Bundesverkehrsministerium monatliche Kosten in Höhe von 35 bis 40 Millionen Euro

210 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10682

211 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10741

212 Ebd.

213 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/28, S. 18

mitgeteilt haben.²¹⁴ Der Senat wiederum nennt völlig andere Zahlen. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage von Martin Delius heißt es: „Die erwarteten Mehrkosten der Terminverschiebung für das operative Geschäft lassen sich zurzeit mit insgesamt rd. 16,5 Mio. EUR pro Verzögerungsmonat beziffern. Hierin sind sowohl Mindereinnahmen als auch Mehraufwendungen aus dem Weiterbetrieb der Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel aufgrund der Nichteröffnung des BER enthalten. Weitere Präzisierungen sind der FBB nicht möglich.“²¹⁵ Unklar ist zudem, wie sich die oben genannten Summen überhaupt zusammensetzen sollen. Auch hier waren Flughafengesellschaft und Senat bislang nicht in der Lage, das Parlament ordentlich zu informieren. Angeblich weiß die Flughafengesellschaft nicht einmal, wie viele Mieteinnahmen ihr pro Monat, in dem der BER nicht in Betrieb genommen wird, entgehen. Der Regierende Bürgermeister Wowereit jedenfalls beantwortet entsprechende Anfragen mit nichtssagenden Versatzstücken und vor allem ohne Zahlen: „Die Mieteinnahmen wurden auf Basis der Eröffnung des BER kalkuliert. Diese sollen auch weiterhin mit der Inbetriebnahme des BER realisiert werden.“²¹⁶ Auch was das vom neuen Flughafen-Chef Hartmut Mehdorn aufgelegte „Sprint“-Programm im Einzelnen kostet, konnte oder wollte der Senat nicht beantworten.²¹⁷ Einer der wenigen Posten, bei dem klar ist, was er die Flughafengesellschaft monatlich kostet, wurde aufgrund einer Anfrage der Piratenfraktion publik: So fallen seit Mai 2012 monatlich rund 270.000 Euro für Instandhaltungsarbeiten an, die Reinigung des brach liegenden BER kostet monatlich rund 160.000 Euro.²¹⁸ Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachzuvollziehen, wenn die Fraktionen von SPD und CDU gebetsmühlenartig behaupten, sie fühlten sich durch Senat und Flughafengesellschaft über solcherlei Kostenfragen stets gut informiert.

Seit der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER auf unbestimmte Zeit lässt sich die Flughafengesellschaft immerhin im Bereich Public Relations von externem Sachverstand unterstützen. So hat sie nach Angaben des Regierenden Bürgermeisters die Kommunikationsagentur MSL beauftragt, für die nach eigenen Angaben auch der ehemalige Berliner Senator Peter Radunski (CDU) tätig ist.²¹⁹ Die Agentur soll die Flughafengesellschaft „in Krisensituationen, wie z. B. der Verschiebung des Eröffnungstermins, sowie in Notfällen, wie z. B. bei Katastrophenfällen, [...] unterstützen.“²²⁰ Zu den dafür entstehen-

214 Handelsblatt (Der teure Geisterflughafen) v. 6. 5. 2013

215 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12084

216 Ebd.

217 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12026

218 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11757

219 <http://www.msigroup.de/agentur/beirat/peter-radunski.html> (Stand: 17. 7. 2013)

220 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11465

den Kosten wollte oder konnte der Regierende Bürgermeister – einmal mehr – keine Angaben machen. In der Tat bedeutete die Verschiebung der Inbetriebnahme eine handfeste Krise für die Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft. Im Frühjahr veröffentlichte die Initiative „Neue Aktion“ eine ihr zugespilte Präsentation des Leiters der Pressestelle der Flughafengesellschaft Ralf Kunkel. Die Präsentation trägt das Datum vom 28. Februar 2013. Darin ist zu lesen, dass der Anteil an „Krisen und Notfällen an der Pressearbeit“ von rund 30 Prozent im Jahr 2011 auf rund 70 Prozent im Jahr 2012 gestiegen sei.²²¹ Kunkel beklagt in seiner Präsentation nicht nur eine „Hochkonjunktur für Verschwörungstheorien“, die in der Berichterstattung über das BER-Debakel um sich greife. In den Medien zu Wort kommende Akteure firmieren bei Kunkel unter der hämischen Überschrift „Populisten und Experten“, die Politik ist für ihn „wankelmütig“. Und nicht nur die Medien scheinen für Kunkel Gegner zu sein, auch die Politik, die die Flughafengesellschaft seit Jahren finanziell über Wasser hält, wird von ihm so eingeordnet: „Der Airport ist vollständig politisiert und aufgrund seiner Größe viel zu präsent, um in der Krise nicht dauernd von allen möglichen Seiten attackiert zu werden.“²²² Attackiert sieht Kunkel den Flughafen hierbei vor allem durch die parlamentarischen Ausschüsse, deren Aufgabe es ist, die Beteiligung der öffentlichen Hand an der Flughafengesellschaft zu kontrollieren und das von Regierungen und Flughafengesellschaft angerichtete Desaster aufzuarbeiten: den Untersuchungsausschuss zum BER, die Hauptausschüsse der Landtage von Berlin und Brandenburg, den Haushaltsausschuss des Bundestages sowie die verschiedenen Verkehrsausschüsse. Auch parlamentarische Anfragen, eines der gebräuchlichsten Mittel der Abgeordneten, um die Regierungsarbeit zu kontrollieren, fallen für Kunkel unter das Stichwort Attacke.²²³ Ein Prinzip der künftigen Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft soll laut Kunkel die „Rückkehr zum Prinzip ‚Guter Nachbar‘“ sein. Hier sei „ein gutes und funktionierendes Schallschutzprogramm [...] die zentrale Aufgabe einer deutlich verbesserten Anwohnerkommunikation“. Hinzu sollte eine „Verstärkung der Umlandarbeit“ kommen. Allerdings wurden die bislang zum Sponsoring von Vereinen im Umfeld des Flughafens bereitgestellten Mittel laut Angaben des Senats im Zusammenhang mit allgemeinen Sparmaßnahmen der Flughafengesellschaft „deutlich gekürzt“.²²⁴ Durchaus erwähnenswert sind zudem die von Kunkel in seiner Präsentation zusammengestellten Aussagen über Bürger/innen und BER-Kritiker/innen. Zunächst wartet er mit der

221 Ralf Kunkel, Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. Über die Grenzen der Kommunikation, 28. 2. 2013, S. 5

222 Ebd. S. 25

223 Ebd.

224 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12112

unbelegten Binsenweisheit auf, Großprojekte seien in Deutschland „fast nicht mehr möglich. Wir steuern geradewegs in die blockierte Republik.“²²⁵ Dies läge am „Eigensinn des radikalen Egoisten“, der sich der „Vernunft der Mehrheit“ entgegenstelle: „Selbst nach allen demokratischen Regeln abgewogene Themen, wie z. B. Flüge in Randzeiten greift der Wutbürger eigennützig an.“²²⁶ Den „Wortführern“ gehe es dabei „um Beschaulichkeit in Vororten, nicht um mehr Demokratie und Bürgerbeteiligung. [...] ‚Besorgte Bürger‘ skandalisieren so selbst Vorgänge, die Jahrzehnte zurückliegen. Die Medien spielen brav mit – der Quote und Auflage wegen.“²²⁷ Wie diese Ignoranz gegenüber den in zahlreichen Gruppen, Vereinen und Initiativen manifestierten Sorgen der Anwohner/innen des BER mit dem vorgeblichen Prinzip des „Guten Nachbarn“ zusammenpassen soll, erläutert Kunkel in seiner Präsentation nicht. Vor diesem Hintergrund scheint es wirklich angemessen, dass die Flughafengesellschaft bei ihrer PR-Arbeit auch externen Fachverstand zulässt. Der Berliner Senat wollte sich die Auffassung der Presseabteilung der Flughafengesellschaft über Anwohner/innen nicht anschließen. Auf Anfrage von Martin Delius teilte er mit: „Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist eine eigenständige Gesellschaft mit eigener Geschäftsführung und Pressearbeit. Dementsprechend beinhalten die Presseveröffentlichungen nicht notwendigerweise auch in jedem Einzelfall die Auffassung der Gesellschafter.“²²⁸

Im August 2012 fragte Martin Delius den Senat, ob der BER rollstuhlgerecht geplant und gebaut wurde. Hierzu führt der Senat aus, dass „Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer die vertikalen Rettungswege über Treppenhäuser und die damit verbundenen Fluchtwege aufgrund der vorhandenen Stufen nicht nutzen können.“²²⁹ Eine derartige Anlage der Fluchtwege sei jedoch bei Sonderbauten wie Flughäfen üblich. Zu den Maßnahmen, mit denen Rollstuhlnutzer/innen im Brand- oder Katastrophenfall gerettet werden sollen, erläutert der Senat das von der Flughafengesellschaft angedachte, aber nach Aussage verschiedener Behindertenverbände unübliche, „Rettungskonzept für Rollstuhlnutzer“: „Danach werden entsprechende Wartezonen vor Aufzügen bzw. in den notwendigen Fluren oder Treppenräumen eingerichtet, in denen eine stabile, raucharme Schichtung sichergestellt ist. Dort sind auch Wechselsprechstellen eingerichtet, die eine Kommunikation zur Sicherheitszentrale/Leitstelle der Feuerwehr gewährleisten. Sollte eine Person nicht eigenständig in den nächsten sicheren Bereich fahren können, so ist eine persönliche Ansprache über die Sprechstel-

225 Ralf Kunkel (a. a. O.) S. 42

226 Ebd.

227 Ebd.

228 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11866

229 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10878

len sichergestellt. Die Leitstelle wird dann die im Gebäude befindlichen Räumungshelferinnen und Räumungshelfer zu dieser Stelle rufen, ggf. wird auch die Feuerwehr zur weiteren Evakuierung herbeigeholt. Sämtliche Aufzüge verfügen ebenfalls über diese Sprechstellen-Ausstattung.“²³⁰ Ein eigener Notarzt soll übrigens nach Angaben des Regierenden Bürgermeisters auf dem Gelände des BER nicht stationiert werden. Allerdings liege die Entscheidung darüber beim Landkreis Dahme-Spreewald.²³¹

230 Ebd.

231 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11481



„Ohne Tower kein Flughafen. Der Tower hat alles unter Kontrolle, ohne Flugsicherung gibt es keine Starts und Landungen. Wenn jetzt der Kontrollturm unseres neuen Airports BER in Betrieb geht, dann ist das ein untrügliches Anzeichen dafür, dass es bald losgeht.“

Klaus Wowereit, Regierender Bürgermeister, in einer Pressemitteilung vom 25. April 2012 zur Eröffnung des neuen Flughafentowers

Hoffnungsträger Hartmut Mehdorn?

Nachdem im März 2013 der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG und spätere Vorstand bei Air Berlin, Hartmut Mehdorn, als Nachfolger von Rainer Schwarz an die Spitze der Flughafengesellschaft geholt worden war²³², bemühte er sich sogleich, seinem Image als „Macher“ gerecht zu werden. Es verstärkte sich jedoch in den letzten Monaten der Eindruck, dass auch nach dem Weggang von Schwarz auf der Managementebene der Flughafengesellschaft interne Konflikte ausgetragen werden. Zum Beispiel ließ Mehdorn es sich nicht nehmen, öffentlich die Arbeit des seit August 2012 als technischer Geschäftsführer wirkenden Horst Amann schlecht zu reden. So sagte er bei einer Anhörung des Bauausschusses im Abgeordnetenhaus von Berlin am 5. Juni 2013, dass er es nicht nachvollziehen könne, „warum in den letzten zwölf Monaten eigentlich nichts – oder, ich sage mal, wenn ja, ganz wenig – getan worden ist. Ich habe auch noch keine schlüssige Erklärung gefunden.“²³³ Auch der folgende Satz kann als Kritik an Amann interpretiert werden: „[...] denn wir wollen diesen Flughafen schnell fertigmachen. Da helfen uns nicht irgendwelche Leute, die wir aus dem Rheinland anwerben, die dann irgendwo anfangen zu lernen, wie der Berliner Flughafen konstruiert ist, sondern da brauchen wir die Leute, die schon mal dabei waren, und die sind auch sehr hilfreich.“²³⁴ Dass es zwischen Mehdorn und Amann nicht gut zu funktionieren scheint, darauf deutet auch der Vorfall um öffentlich gewordene Briefe Mehdorns an seine ehemalige Gesellschaft Air Berlin hin. Im November 2012 hatte die Air Berlin die Flughafengesellschaft verklagt, um diese für sämtliche Schäden, „die der Air Berlin entstanden sind, weil der BER nicht zum 3. 6. 2012 eröffnet wurde“²³⁵, in Haftung nehmen zu können. Pikant an dieser Angelegenheit ist der Umstand, dass Hartmut Mehdorn in den Jahren 2011 bis 2013 selbst der Air Berlin vorstand und die Klage gegen die Flughafengesellschaft unter seiner Verantwortung angestrengt wurde. Anfang Juli 2013 wurde bekannt, dass Mehdorn in einem Brief an den Vorstandsvorsitzenden der Air Berlin, Wolfgang Prock-Schauer, ein Angebot über zehn Millionen Euro unterbreitet haben soll, falls Air Berlin die laufende Schadenersatzklage gegen die Flughafengesellschaft zurückzuziehen bereit sei.²³⁶ Die Flughafengesellschaft reagierte auf die Veröffentlichungen mit einer

232 Auch wenn Mehdorn ein angespanntes Verhältnis zum Regierenden Bürgermeister nachgesagt wird, war dieser dennoch nach eigenen Angaben vollumfänglich in diese Personalentscheidung eingebunden und hat sie mitgetragen: Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11740

233 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/28, S. 6

234 Ebd. S. 8

235 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11710

236 Der Tagesspiegel (Millionen für den Ex) v. 3. 7. 2013

etwas gewundenen Erklärung: Mehdorn habe bereits im Zuge seines Amtesantritts mitgeteilt, dass er „persönlich“ keine Verhandlungen mit Air Berlin führen werde. Zu diesem Zweck habe er ein „Verhandlungsteam“ zusammengestellt, unter dessen Beteiligung nach mehreren Verhandlungsrunden „Anfang Mai ein außergerichtlicher Kompromissvorschlag“ erarbeitet worden sei, „der die zeit- und kostenintensiven Rechtsstreitigkeiten beilegen sollte.“ Daraufhin habe Mehdorn der Air Berlin auf deren Nachfrage hin „diesen Vorschlag noch einmal schriftlich bestätigt. Dieser Vorschlag entspricht ohne Änderungen dem Vorschlag des Verhandlungsteams.“ Air Berlin habe den Vorschlag nicht akzeptiert.²³⁷ Allerdings wurde in Medienberichten auch ein weiterer Brief von Mehdorn an den Aufsichtsratsvorsitzenden Matthias Platzeck vom 10. Juni 2013 behandelt, in dem es heißt: „Irgendwelche materiellen Angebote wurden von mir zu keiner Zeit weder der Air Berlin noch anderen Airlines unterbreitet.“²³⁸

Bereits im März hatte die Piratenfraktion nach der Verwicklung Mehdorns als ehemaliger Executive Director bei der Air Berlin in das laufende Verfahren gefragt. Zur aktuellen Position Mehdorns in besagtem Verfahren gab der Senat damals an: „Herr Dr. Mehdorn wird nicht in das Verfahren eingebunden sein.“²³⁹ Vor dem Hintergrund der medial veröffentlichten Beteiligung Mehdorns am Verfahren – eine Unterschrift als Vertreter einer Prozesspartei ist nichts anderes als eine Einbindung in ein Verfahren – müssen wir feststellen, dass der Senat in seiner Antwort entweder die Unwahrheit mitgeteilt hat oder seitens der Flughafengesellschaft nicht ausreichend informiert wurde bzw. keine ausreichenden Informationen eingeholt hatte. Jedenfalls bedeutet es, dass Mehdorn zwar mit seiner Unterschrift persönlich für den Vorgang geradzustehen hat, diesen aber inhaltlich nicht steuern kann – eine merkwürdige Art, der Geschäftsführung vorzustehen. Darüber, warum überhaupt Briefe Mehdorns an die Öffentlichkeit gelangten, wurde in den Medien Vermutungen angestellt, es handle sich bei diesem Vorgang um die Fortsetzung einer internen Auseinandersetzung zwischen Hartmut Mehdorn und Horst Amann.²⁴⁰ Diese Auseinandersetzung gipfelte mittlerweile in der Versetzung Amanns, der nun nicht mehr Geschäftsführer Technik ist, sondern nach einem Beschluss des Aufsichtsrats seit Ende Oktober als Geschäftsführer der Flughafen Energie und Wasser GmbH (FEW), einer Tochterfirma der Flughafengesellschaft, fungiert.

Ein ebenfalls bemerkenswerter Vorgang ist die von Mehdorn über Wochen angekündigte „Teilbetriebnahme“ des BER, die derge-

237 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 2. 7. 2013

238 Zit. nach: Der Tagesspiegel (Millionen für den Ex) v. 3. 7. 2013

239 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11710

240 Vgl. Berliner Morgenpost (Der BER-Chef und die Nähe zu Air Berlin) v. 3. 7. 2013

stalt in Angriff genommen werden sollte, dass vorerst das Pier Nord zum Abfertigungsgebäude umgerüstet würde. In der Sitzung des Berliner Bauausschusses am 5. Juni 2013 führte Mehdorn hierzu aus: „Wir gehen davon aus, dass wir den Pier Nord in den nächsten sechs Wochen plus/minus fertig machen werden, fertig machen im Sinne, fertig melden, dass das abgenommen werden kann. Wir reden mit drei Airlines, wer unser erster Lounging Customer sein könnte. Da gibt es einen, der ziemlich schwierig ist. Das ist Easyjet. Die haben zehn Flugzeuge. Mit denen reden wir. Das sind Profis. Dann reden wir mit Condor und mit Norwegian. Die haben vier Flugzeuge am Tag. Vier Flugzeuge am Tag an einem neuen Pier abzuarbeiten, ist hoch interessant. Wir sehen dann, wie die Flugsicherung die Flugzeuge auf dem Rollfeld bewegt. Wir können beobachten, ob dann die Information an unsere Feuerwehr geht. Wir können dann feststellen, ob Global Ground rechtzeitig informiert wird, dass sie die Treppe ranschieben. Wir kriegen die Information an das Gepäcktransportsystem, das originale, das wir haben: Jetzt kommen die Koffer von Norwegian. Bereitet euch mal vor! – Damit das System auf kleinem Niveau schon mal anfängt, Fingerübungen zu machen und zu sagen: So geht das.“²⁴¹

Zur Absicht dieser „Teileröffnung“ ließ sich Mehdorn in den Medien mit dem Satz zitieren: „Das wird eine Entscheidung der Geschäftsführung sein und kein politischer Beschluss.“²⁴² Der Aussage Mehdorns, die Inbetriebnahme des Pier Nord sei eine Entscheidung der Geschäftsführung, widersprach der Senat allerdings mit mehr oder weniger deutlichen Worten: „Nach der Satzung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bedürfen grundsätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau des Flughafens BER sowie die Einleitung diesbezüglicher behördlicher Verfahren einer Beteiligung bzw. Zustimmung des Aufsichtsrates und/oder der Gesellschafterversammlung. Eine Entscheidung über eine Aufnahme des Betriebs im Pier Nord wird auf Basis einer Beschlussvorlage der Geschäftsführung getroffen werden.“²⁴³

Dies bedeutet, Mehdorn kann entgegen seiner eigenen Auffassung nicht selbst entscheiden, wann welche Teilbereiche der BER-Bau-stelle in Betrieb gehen, sondern hat sich an die Satzung seines Unternehmens zu halten und demnach eine Entscheidung der Aufsichtsgremien abzuwarten. Es handelte sich bei dem Vorstoß zur angeblichen Inbetriebnahme des Pier Nord wahrscheinlich um eine weitere Provokation Mehdorns. Mitte Juli wurde bekannt, dass die für dieses Jahr

241 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/28, S. 10f

242 Spiegel online (Mehdorn besteht auf Teileröffnung von Hauptstadt-Airport): <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/flughafen-berlin-brandenburg-mehdorn-verteidigt-teileroeffnung-a-907388.html> (Stand: 18. 7. 2013)

243 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12328

angekündigte Pier Nord-Inbetriebnahme doch nicht stattfinden könne und wohl auf das Frühjahr 2014 verschoben werden soll.²⁴⁴

²⁴⁴ Der Tagesspiegel (BER-Testlauf auch zu spät) v. 18. 7. 2013

Schlussbemerkung

Der Untersuchungsausschuss zum Flughafen BER tagt nun schon ein knappes Jahr; bereits davor beschäftigte sich die Piratenfraktion intensiv mit dem BER-Skandal. Strukturell waren bzw. sind alle anderen im Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien in die Geschichte dieses mehrfach missratenen Flughafenprojekts verwickelt – die einen mehr, die anderen weniger.²⁴⁵ Auch wenn an der Standortentscheidung für den BER heute nicht mehr zu rütteln ist und der Flughafen fast komplett errichtet wurde und wenn auch die entsprechende Planfeststellung rechtssicher ist – wie BER-Befürworter nicht müde werden zu betonen – so müssen wir feststellen: Die heutigen Probleme vor allem im Bereich Schallschutz, die die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens direkt betreffen und der Flughafengesellschaft auf Grund der Schallschutzkosten eine miese Bilanz bescheren, für die die Steuerzahler/innen in Berlin, Brandenburg und in der gesamten Bundesrepublik aufkommen müssen, hängen direkt und unmittelbar mit dem Standort des Flughafens zusammen. Es wäre ein Zeichen politischer Redlichkeit, wenn die Verfechter der „Erfolgsgeschichte BER“ dies endlich zugeben würden.

Schwer nachzuvollziehen ist deshalb auch bei diesem Themenbereich das Agieren einer immer wieder auftretenden seltsamen Allianz von CDU und Linke, die darauf hinweist, dass die Vorgänge in der frühen Phase des Flughafens für die aktuelle Aufklärung uninteressant seien und man sich lieber auf die Ereignisse der letzten Monate konzentrieren solle. Diese Haltung lässt einige Interpretationsspielräume zu: Der CDU ist wohl daran gelegen, das Agieren der Regierung Diepingen, die bis 2001 währte, möglichst undokumentiert und unkommentiert zu lassen. Die Partei Die Linke war über ihren Wirtschaftssenator Harald Wolf immerhin bis Dezember 2011 im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vertreten und hatte sich während ihrer Regierungszeit ab 2002 von einer strikten Gegnerin des Großflughafens zur faktischen Unterstützerin des Projekts gewandelt. Jene, die auch im Zusammenhang mit dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss nicht müde werden zu behaupten, dieser halte sich zu lange mit „Airport-Archäologie“ auf, tun dies offenbar, um von ihren eigenen Verstrickungen abzulenken. So geht zum Beispiel der Verweis von Jutta Matuschek (Linke), solcherlei „Archäologie“ sollte zu Gunsten der Untersuchung der aktuellen „Kostenexplosion“ zurückgestellt werden²⁴⁶, völlig am Gegenstand vorbei: Die „Kostenexplosion“ kam auch zustande, weil die Flughafengesellschaft die Kosten für den eigentlich planfestgestell-

²⁴⁵ Auch Bündnis 90/Die Grünen stellten während ihrer Beteiligung an Wowereits „Übergangsregierung“ 2001-2002 mit der damaligen Staatssekretärin für Wirtschaft und Technologie Erika Romberg ein Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft.

²⁴⁶ Neues Deutschland (Auftrag BER-Aufklärung) vom 23. 5. 2013

ten Schallschutz nicht ordentlich einkalkuliert hat. Und dass Schallschutzmaßnahmen in diesem Umfang notwendig werden, hat mit dem Standort des Flughafens zu tun, womit wir wieder am Anfang wären. Das Projekt BER krankte schon immer an der Wurzel.

Die Skandale um das Baufeld Ost und die gescheiterte Privatisierung der Flughafengesellschaft mögen seit Jahren – bzw. fast Jahrzehnten – Geschichte sein. Aus ihnen und auch ihrer Verarbeitung können wir dennoch folgenden Schluss ziehen: Das Projekt Großflughafen war von Anfang an geprägt von falschen Hoffnungen, Dilettantismus, Kontrollversagen und möglicherweise betrügerischen Vorgängen. Der Standort Schönefeld wurde vielleicht nicht ausschließlich zur Verwertung der Baufeld Ost-Fehlinvestitionen durchgesetzt, in die Standortüberlegungen flossen diese jedoch deutlich ein. Die gescheiterte Privatisierung bildet die Grundlage für die Absicht der Anteilseigner der Flughafengesellschaft, den neuen Flughafen selbst zu errichten – das bisherige Ergebnis ist bekannt. Die damaligen Skandale zeigen auch: Die Flughafengesellschaft war noch nie in der Lage, das von Bund, Berlin und Brandenburg seit über 20 Jahren verfolgte Projekt eines neuen Hauptstadtflughafens sachgemäß umzusetzen. Sich mit diesen historischen Begebenheiten zu befassen ist notwendig, um das aktuelle BER-Desaster zu verstehen.

Mit dem Vorgang um die Flugrouten bestätigt sich die mittlerweile schon Jahre anhaltende Kritik an der Informationspolitik von Flughafengesellschaft und Senat. Und es bestätigt sich die Richtigkeit, in den Untersuchungsauftrag des BER-Untersuchungsausschusses auch die Frühphase des Flughafenprojekts einzubeziehen: Es wurde bereits deutlich, dass die Versäumnisse, die in dieser Frühphase begangen wurden, sich heute nicht nur mit finanziellen Belastungen für die öffentliche Hand rächen, sondern auch verheerende Folgen für Mensch und Natur haben werden. Es handelt sich hierbei wohl um einen größeren Skandal als die ein ums andere Mal verschobene Inbetriebnahme dieses Prestigeprojekts. Das jahrelange Verschweigen des Umstands, dass bereits 1998 auf mögliche abknickende Flugrouten hingewiesen wurde und sowohl Flughafengesellschaft als auch deren Gesellschafter kein Interesse hatten, diese ordentlich prüfen zu lassen, zeigt: Mit dem Projekt BER ging von Anfang an eine Politik des Verschweigens, Vertuschens und der Fehlinformation einher.²⁴⁷

Eine Frage, mit der sich der Untersuchungsausschuss wahrscheinlich gar nicht abschließend befassen kann, ist die der Rentabilität des irgendwann fertiggestellten BER. Immerhin sollte sich das

²⁴⁷ Vor diesem Hintergrund wirkte es recht unglaublich, als die CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus im September 2010 einen Antrag einbrachte, mit dem „Fluglärmmrouten über Berlin“ verhindert werden sollten, wie es ja ursprünglich bei der Planfeststellung vorgesehen gewesen sei: Abgeordnetenhaus von Berlin, 16. Wahlperiode, Drucksache 16/3454

Projekt mindestens insoweit rechnen, als dass die Baukosten sowie die durch die mehrfache Verschiebung angefallenen Kosten irgendwann wieder eingespielt werden. Auch die Abwicklung der vorhandenen Flughäfen Tegel und Schönefeld muss finanziert werden. Der Senat jedenfalls beteuert, dass die Flughafengesellschaft zukünftig in der Lage sein wird, „alle ausstehenden Verbindlichkeiten und Darlehen eigenständig zu tilgen.“²⁴⁸ Sollte sie dazu allerdings nicht in der Lage sein, droht der BER ein jahre- oder jahrzehntelanges Zuschussgeschäft für die Anteilseigner der Flughafengesellschaft zu werden. Zumindest was die für den Bau des BER von der Flughafengesellschaft aufgenommenen Kredite betrifft, ist deren Bedienung für die finanzierenden Banken im Zweifelsfall durch die öffentliche Hand gesichert: Bund, Berlin und Brandenburg haben diese Kredite zu 100 Prozent verbürgt. In einer der Piratenfraktion zugegangenen Mitteilung des Bundesrechnungshofs an das Bundesverkehrsministerium sowie das Bundesfinanzministerium vom 12. September 2011 ist eine deutliche Kritik an der Übernahme hundertprozentiger Bürgschaften der Anteilseigner der Flughafengesellschaft für deren Kredite festgehalten. In besagter Mitteilung geht es um eine Bürgschaft für Kredite in einer Höhe von 2,4 Milliarden Euro, die die Flughafengesellschaft aufgenommen hat und die im Jahr 2009 von Bund, Berlin und Brandenburg mit besagter Bürgschaft ausgestattet wurden. Berlin bürgt entsprechend seinen Anteilen an der Flughafengesellschaft für eine Kreditsumme in Höhe von 888 Millionen Euro. Die Prüfung dieser Entscheidung wurde damals von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers durchgeführt, die die Übernahme der Bürgschaft als „noch vertretbar“ eingestuft hatte. Der Bundesrechnungshof bemängelt in seiner Mitteilung, dass PricewaterhouseCoopers dabei nicht ausgeführt habe, unter welchen Umständen (Passagierzahlen, Erträge etc.) eine Übernahme der Bürgschaft nicht mehr vertretbar gewesen wäre. Weiterhin heißt es in der Mitteilung: „Der Bundesrechnungshof hält es nach wie vor nicht für sachgerecht, dass die Bürgschaftsentscheidung keine Zustimmungspflicht der Bürgen bei Investitionen von wesentlicher Bedeutung enthält. Ohne Zustimmungspflicht können die Bürgen Entscheidungen der Gesellschaft, die die Risikoposition der Bürgen verschlechtern, nur dann verhindern, wenn der Aufsichtsrat bzw. die Gesellschafterversammlung im Sinne der Bürgen stimmen. Es ist den Bürgen mithin nicht möglich, eigene Folgerungen aus den erhaltenen Informationen gegen den Willen der Gesellschaft durchzusetzen. Die Interessen von Aufsichtsrat oder Gesellschafterversammlung als Organe der Gesellschaft müssen nicht zwingend mit den Interessen der Bürgen übereinstimmen. So ist es denkbar, dass eine geplante Maßnahme der FBS durchaus vorteil-

248 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10992

haft für die Gesellschaft sein kann, jedoch das Risiko einer Inanspruchnahme der Bürgen erheblich erhöht.“²⁴⁹ Der Landesrechnungshof Brandenburg schreibt in seinem Jahresbericht 2011: „Auf Grund der rechtlichen Ausgestaltung der Bürgschaft tragen die Kredit gebenden Bank kein Ausfallrisiko. Unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens können die Banken somit sicher sein, dass sie ihr Geld samt Zinsen entweder von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH oder über die Bürgschaft vom Land Brandenburg zurückerhalten werden. Sie haben daher keine Veranlassung, den Ausbau und den Betrieb des Flughafens zu überwachen und gegebenenfalls steuernd einzugreifen, wie dies bei Krediten dieser Größenordnung, die mit einem Ausfallrisiko verbunden sind, sonst banküblich wäre.“²⁵⁰ Was der Brandenburger Landesrechnungshof feststellt, lässt sich im Grundsatz auf das Land Berlin übertragen.²⁵¹ Kurz gesagt: Egal was mit dem BER passiert, die kreditgebenden Banken bekommen ihr Geld und Bund, Brandenburg und Berlin müssen im Zweifelsfall ihren Haushalt belasten. Wie sich die Situation weiter entwickelt, bleibt abzuwarten.

Die Piratenfraktion will sich jedenfalls nicht durch die Worte des Regierenden Bürgermeisters beirren lassen, die er der Opposition im letzten Herbst mit auf den Weg gab: „Sich hier als Moralapostel aufzuspielen und selbst jeden Tag einen Beitrag dazu zu leisten, dass diese Stadt schlechtgeredet wird, das ist das, was Sie betreiben.“²⁵²

249 Mitteilung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und an das Bundesministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings - Gz: III 4 - 2010 - 0877 v. 12. September 2011, S. 11

250 Landesrechnungshof Brandenburg, Jahresbericht 2011, S. 225

251 Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10855

252 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/17, S. 1558

Verwendete Materialien

- *Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst: Gutachten zu der Frage, ob Unterlagen, die einem Untersuchungsausschuss als Beweismittel zur Verfügung gestellt werden, von den Fraktionen oder Abgeordneten veröffentlicht werden dürfen* v. 10. April 2013
- *Bechmann, Arnim: Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren* „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“. In: Ders. (Hrsg.): Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafen ausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004,
- *Behnis, Mathias: Kein Grund zum Feiern*. In: junge Welt v. 29. 10. 2009
- *Ders.: Wasser-Rekommunalisierung geht nur mit Demokratisierung*. In: Neues Deutschland v. 13. 10. 2012
- *Breitkopf, Michael: Das Berliner Flughafensystem*. Die Berlin-Brandenburgische Flughafenholding – Projekt Großflughafen Berlin-Brandenburg International. Studie erstellt im Auftrag der PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, 7. 7. 1998
- *Bundesverwaltungsgericht (BVerwG): AZ 4 A 1075.04* v. 16. 3. 2006
- *Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf: Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“ in Schönefeld*, Juni 2012
- *CDU Berlin: Beschluss des Landesvorstandes* vom 18. Januar 2013
- *Europäische Kommission: Vertragsverletzungsverfahren wegen Flugrouten: Hintergründe*. Im Internet: http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/11426_de.htm (Stand: 15. 7. 2013)
- *Flughafen Berlin Schönefeld GmbH: Ausbau Flughafen Schönefeld* - Antrag auf Planfeststellung vom 17. Februar 2000
- *Kommunalpolitisches Forum Land Brandenburg e. V.: Großflughafenprojekt BBI. Vorläufiges Fazit nach 10 Jahren Planung oder Chaos?* Recherchen zwischen Euphorie und Katzenjammer, April 2001. Im Internet: <http://www.kf-land-brandenburg.de/archiv/bbibroschuere.htm>
- *Kunkel, Ralf: Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. Über die Grenzen der Kommunikation*, 28. 2. 2013
- *Landesrechnungshof Brandenburg: Jahresbericht 2011*

- *Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg: Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“* zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009
- *Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg: Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld* vom 13. August 2004,
- *o. V.: Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“* – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002
- *Pause, Germanus: Einen solchen Geist des Aufbruchs wie hier habe ich noch nie erlebt.* In: Welt am Sonntag v. 12. 6. 1994
- *Rose, Mathew D.: Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption,* München 1998
- *Ugarte Chacón, Benedict: Kandidatin mit Vergangenheit.* In: Berliner MieterEcho 348/Juli 2011
- *Welskop, Frank: BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?,* Berlin 2009

Parlamentarische Materialien:

Abgeordnetenhaus von Berlin:

12. Wahlperiode:

- **Drucksache 12/5005**
- **Drucksache 12/5626**
- **Drucksache 12/5950**

13. Wahlperiode:

- **Drucksache 13/624**

14. Wahlperiode:

- **Drucksache 14/1515**

15. Wahlperiode:

- **Drucksache 15/58**

16. Wahlperiode:

- **Drucksache 16/3454**
- **Wortprotokoll StadtVerk 16/75**

17. Wahlperiode:

- **Drucksache 17/0544**
- **Drucksache 17/0773**
- **Drucksache 17/0968**
- **Drucksache 17/1026**
- **Drucksache 17/10682**
- **Drucksache 17/10728**
- **Drucksache 17/10741**
- **Drucksache 17/10754**
- **Drucksache 17/10855**
- **Drucksache 17/10878**
- **Drucksache 17/10992**
- **Drucksache 17/11465**
- **Drucksache 17/11481**
- **Drucksache 17/11607**
- **Drucksache 17/11710**
- **Drucksache 17/11740**
- **Drucksache 17/11757**
- **Drucksache 17/11866**
- **Drucksache 17/11945**
- **Drucksache 17/12026**
- **Drucksache 17/12084**
- **Drucksache 17/12112**
- **Drucksache 17/12328**
- **Inhaltsprotokoll Haupt 17/35**
- **Inhaltsprotokoll StadtUm 17/14**
- **Plenarprotokoll 17/17**
- **Plenarprotokoll 17/28**
- **Wortprotokoll BauVerk 17/28**

Landtag Brandenburg:

3. Wahlperiode:

- **Drucksache 3/5952**

2. Wahlperiode:

- **Drucksache 2/3630**

Deutscher Bundestag:

13. Wahlperiode:

- **Drucksache 13/616**

Pressemitteilungen:

- Bürgerinitiative Weg mit den Flugrouten über Kleinmachnow: Pressemitteilung 149/13 v. 30. 5. 2013
- Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 2. 7. 2013
- Grüne Liga, NABU Landesverband Berlin, Bürgerverein Friedrichshagen, Baumann Rechtsanwälte, Pressemitteilung vom 31. 5. 2013
- Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilungen vom 19. 4. 2013 und 30. 5. 2013
- SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin, Presseinfo Nr. 13 v. 30. Januar 1995
- SPD Fraktion Berlin, CDU Fraktion Berlin, Presseinfo – Gemeinsame Presseerklärung v. 19. 4. 2013

Periodika:

- Berliner Morgenpost
- Berliner Rundschau
- Berliner Zeitung
- Der Spiegel
- Die Welt
- Focus
- Handelsblatt
- Manager Magazin
- Neues Deutschland
- Potsdamer Neueste Nachrichten
- Tagesspiegel
- tageszeitung

Sonstiges:

- **Bundesrechnungshof: Mitteilung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und an das Bundesministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings – GZ: III 4 - 2010 – 0877 v. 12. September 2011**
- **Günter Gaentzsch: Vermerk „Planfeststellungsverfahren**

Flughafen Schönefeld“; Übersicht über vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG“ v. 22. 3. 2003

- **Niederschriften der Erörterungstermine mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld** v. 7. 12. 2001 und v. 26. 4. 2001
- **Schreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an Projektplanungsgesellschaft mbH** vom 16. Juli 1997
- **Schreiben des Präsidenten des Abgeordnetenhauses an den Vorsitzenden des 1. Untersuchungsausschusses** v. 17. April 2013



PIRATENFRAKTION
im Abgeordnetenhaus von Berlin