

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Lisa Paus, Cornelia Behm, Markus Tressel, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aufsichtsrat neu besetzen, Geschäftsführer entlassen und den Flughafen Berlin Brandenburg skandalfrei fertigstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 7. September 2012 beschloss der Aufsichtsrat des Flughafens Berlin Brandenburg (BER), die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins für den Hauptstadtflughafen, der nun erst am 27. Oktober 2013 in Betrieb gehen soll. Die politische und persönliche Verantwortung dafür im Aufsichtsrat übernahm bis heute niemand. Auch das Festhalten an Geschäftsführer Prof. Dr. Rainer Schwarz durch den Aufsichtsrat kann nur erklärt werden mit einer fatalen „Augen-zu-und-durch-Mentalität“. Kein privates Unternehmen würde an einem Manager festhalten, der ganz offenkundig mit seiner Aufgabe überfordert ist.

Die erneute Terminverschiebung offenbart nicht nur das grandiose Managementversagen der Flughafengesellschaft BER und ihres Geschäftsführers, sondern auch das grundlegende Versagen der Aufsichtsratsmitglieder bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungsaufgaben. Jahrelang verließ sich der Aufsichtsrat anscheinend unkritisch auf die Aussagen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und deren Planungsgemeinschaft pg bbi und intensiviert das Controlling auch nicht, als im Juni 2010 die Flughafeneröffnung zum ersten Mal verschoben werden musste. Im Gegenteil, selbst nach der geplatzten Eröffnung am 3. Juni 2012 kam der Aufsichtsrat seinen Überwachungspflichten offensichtlich nicht nach.

So stimmte der Aufsichtsrat des BER am 16. Mai 2012 dem von der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg unterbreiteten Rahmenterminplan für die Eröffnung am 17. März 2013 zu, obwohl die zu Grunde liegende Terminplanung von der Planungsgemeinschaft pg bbi erstellt worden war, denen eine Woche später wegen Mängeln in der Ausführungsplanung und der mangelhaften Koordinierung und Erbringung der Bauüberwachungsleistungen fristlos gekündigt wurde. Es ist kaum vorstellbar, dass in der Aufsichtsratssitzung über diese kurz bevorstehende Kündigung der pg bbi nicht gesprochen wurde. Zumindest Geschäftsführer Schwarz muss davon gewusst haben. Die Festlegung eines neuen Eröffnungstermins auf Basis der Terminplanung der kurzzeitig später fristlos gekündigten pg bbi durch den Aufsichtsrat kann daher nur als fahrlässig bezeichnet werden.

Auch in der Folge der Kündigung der pg bbi wurde von Geschäftsführung und Aufsichtsrat weiter an dem Terminplan festgehalten. So heißt es in Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft mit Stand vom 25. Juni 2012 an die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundestages: „Die Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg zum 17.03.2013 ist nach aktuellen Erkenntnissen gesichert. (...) Die FBB arbeitet derzeit intensiv an der notwendigen Sicherung der genannten Voraussetzungen“ (Sachstandsbericht BER. Aktueller Stand von Terminplanung, Kostenschätzung, Liquiditätsplanung, Finanzierungskonzept, Organisationskonzept, S. 3).

Auch in den Monaten und Jahren zuvor gab es massive Fehleinschätzungen. Offenbar erfolgte keine ausreichende Kontrolle durch die Mitglieder des Aufsichtsrates der FBB GmbH. Dies geht aus den Antworten der Bundesregierung auf drei Kleine Anfragen der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum BER aus dem August 2012 hervor. So waren dem Aufsichtsrat die Probleme der Flughafengesellschaft mit der „Technischen Gebäudeausrüstung“ und mit der Planungsgesellschaft pg bbi bereits seit 2010 bekannt. Trotzdem war man scheinbar im Aufsichtsrat vor dem 20. April 2012 bezüglich des Projektfortschritts nicht besorgt (Antwort Nr. 14, Bundestagsdrucksache 17/10338, S. 5).

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer (CSU) hat bisher versucht in der Öffentlichkeit das Bild von sich zu zeichnen, als wäre er der Chefaufklärer des Skandals und trage keine Verantwortung für das Desaster. Dazu diente die Einrichtung einer „Soko BER“. Dabei waren Ramsauer sowie die Staatssekretäre Werner Gatzler (Bundesministerium für Finanzen) und Rainer Bomba (Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung) fachlich während des gesamten Baus des BER bestens informiert, oder hätten es zumindest sein können. Der Verkehrsminister wurde regelmäßig durch Leitungsvorlagen auf dem Laufenden gehalten: „Die Leitung des BMVBS ist organschaftlich in die FBB eingebunden, so dass eine laufende Berichterstattung über Projektfortschritte gegeben ist“ (vergleiche Antwort Nr. 21 und 22, Bundestagsdrucksache 17/10337, S. 5). Die beiden Staatssekretäre erhielten in ihrer Funktion als Aufsichtsratsmitglieder umfangreiche Informationen und konnten die fachliche Expertise ihrer beiden Häuser zur Auswertung der Fachunterlagen nutzen. Laut Angaben der Bundesregierung wurden zur „Vorbereitung der Bundesvertreter die jeweiligen zuständigen Organisationseinheiten der Ministerien eingebunden.“ (Antwort Nr. 1, Bundestagsdrucksache 17/10339, S. 1).

Bereits 2011 wussten die Aufsichtsratsmitglieder von massiven Problemen mit der Brandschutz- und Entrauchungsanlage. Dies konnten sie den von der Flughafengesellschaft regelmäßig vorgelegten Controlling-Berichten entnehmen.

Der Projektausschuss des Flughafens Berlin Brandenburg, in dem auch Aufsichtsratsmitglieder des Anteilseigners Bund vertreten waren, wurde seit Mai 2012 im 14tägigen Rhythmus darüber informiert, welche Voraussetzungen noch erfüllt werden müssten, damit der Rahmenterminplan für die Inbetriebnahme des BER zum 17. März 2013 überhaupt eingehalten werden kann: „Dies betrifft insbesondere genehmigungsrelevante Sachverhalte sowie noch notwendige Planungsvoraussetzungen.“ (Antwort Nr.1, Bundestagsdrucksache 17/10337, S. 1).

Ferner überwachte der Aufsichtsrat nach Auskunft der Bundesregierung die Geschäftsführung insbesondere bei den „wesentlichen Projekt-Meilensteinen“ des Flughafens BER (Antwort Nr. 1. Bundestagsdrucksache 17/10337, S. 1).

Die eklatanten Fehler beim Bau und bei der Kontrolle der Bautätigkeit des Flughafen Berlin-Brandenburg zeigen, dass ein personeller Neustart dringend erforderlich ist. Die Bundesregierung mit ihrer entscheidenden Minderheitsbeteiligung von 26,1 Prozent an der Flughafengesellschaft muss dazu für eine Neubesetzung des Geschäftsführers und des Aufsichtsrats sorgen und die die nach Aktienrecht notwendigen Maßnahmen zur Sicherung der Ansprüche gegen den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung des Flughafens Berlin Brandenburg in Gang setzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

eine außerordentliche Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg einzuberufen, und in dieser Folgendes einzufordern:

1. eine Sonderprüfung zur Umsetzung des Bauvorhabens Flughafen Berlin-Brandenburg,
2. die Einleitung eines Verfahrens zur Sicherung von Ersatzansprüchen für Schäden, die aufgrund falscher Entscheidungen der Geschäftsführung und der Mitglieder des Aufsichtsrates entstanden sind,
3. die Abberufung der bisherigen von den Anteilseignern benannten Mitglieder des Aufsichtsrates und Wahl eines neuen Aufsichtsrates, der weitgehend aus Personen besteht, die langjährige Erfahrungen im Management großer und komplexer Infrastrukturprojekte aufweisen können,

die neu vom Bund in den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg entsandten Vertreter sollen zudem in diesem Gremium folgendes einfordern:

4. die Entlassung von Geschäftsführer Prof. Dr. Rainer Schwarz und die Nichtgewährung von Erfolgsprämien für die Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2011,
5. die Bestellung eines neuer/s Geschäftsführer/in.

Berlin, den 24. Oktober 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Der Aufsichtsrat eines Unternehmens soll die Geschäftsführung kontrollieren und beraten. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrates sich nicht nur mit der Rechnungslegung in Unternehmen sowie mit Bilanzen auskennen. Sie schulden die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Beraters, um dem Unternehmenswohl zu dienen (§ 116 i.V.m. § 93 AktG). Für Fehlentscheidungen, die zu Belastungen der Gesellschaft führen, haften bei Pflichtverletzung auch die Mitglieder des Aufsichtsrates mit ihrem Privatvermögen.

Kommt der Aufsichtsrat seinen Pflichten wie der Beobachtung und Einschätzung der wichtigsten Geschäftsvorfälle und der wesentlichen Grundlagen der Geschäftsführung sowie die Pflicht zum Handeln bei Sorgfaltswidrigkeiten des Vorstandes nicht in ausreichendem Maße nach, kann dadurch der Unternehmenserfolg gefährdet werden. Ist dies der Fall muss die Hauptversammlung bzw. Gesellschafterversammlung dafür sorgen, dass Ersatzansprüche gegen die Aufsichtsratsmitglieder durchgesetzt werden (§ 147 AktG). Die Hauptversammlung bzw. Gesellschafterversammlung hat auch das Recht, bei Verdacht auf fehlerhafte Entscheidungen der Geschäftsführung oder mangelnde Kontrolle des Aufsichtsrates eine Sonderprüfung durch einen Wirtschaftsprüfer zu veranlassen (§§ 142-146 AktG).