

Ein FBB-Controllingbericht als Offenbarung für Unwillen, Vertuschungspraxis und Unfähigkeit.

Wer den Controlling-Bericht 04/11 der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (liegt NA vor) liest oder lesen muss, der erkennt sehr schnell, dass alle von NA auf ber-na.de zum Thema Bau- und Finanzdesaster BER in den letzten Monaten veröffentlichten Kommentare (**KomFBBvPleite190712**; **KomMängel270712**; **KomBaustGerüchte 170812** und **KomNAREcht270812**) eine Punktlandung waren. Allerdings gab es einen gravierenden Unterschied: Die Aussagen in den Kommentaren waren klar und verständlich formuliert. Wahrheiten sind sofort erkennbar, Fehler nicht vertuscht.

Im Gegensatz dazu der Controlling-Bericht. Man kann ihn als stümperhaftes Werk von Vertuschungsversuchen zu Fakten bezeichnen. Die an allen Stellen notwendiger Wahrheit „gepflegten“ Formulierungen deuten auf hohe Kenntnis in der Anwendung „gedrechselter“ Sprache und dialektischer Verklammerung und Schönfärberei hin. Für (angenommen) lese- oder verständnisunkundige Aufsichtsräte der Flughafengesellschaft haben sich die Controller der Piktogrammsprache bedient. Am Rande eines Textabschnittes zum Bericht über den Status von kontrollierten Teilprojekten soll der lese- und verständnisunkundige Betrachter über eine 3mm x 10 mm große „Ampel“ mit stecknadelkopfgroßen Ampellichtern - „Rot“ für: kritische Auswirkung auf die Inbetriebnahme; „Gelb“ für: terminlich kritisch ohne Auswirkung auf Inbetriebnahme, und „Grün“ für: terminlich im Plan - informiert werden. Allen drei „Lichtern“ wurden dann auch Probleme von Kosten, Mehrkosten, erweitertem Bedarf zugeordnet. Auf 79 Seiten und diversen Anhängen zu Bauplanung und Kostenbudget durfte sich anhand dieses Controllingberichtes der Aufsichtsrat zum Stand im 4. Quartal 2011 informieren. Dieser

Bericht sollte, so war er zurechtformuliert, im Hinblick auf den politisch festgelegten Termin der Inbetriebnahme – 03. Juni 2012 – offensichtlich keine schlechte Botschaft sein.

Wer Formulierungen wie „..... **Die TGA-Gewerke (Technische Gebäudeaus-rüstung) befinden sich nach wie vor auf kritischem Weg.....**“ oder „..... **Unge- achtet dessen liegen die Ausführungsleistungen auf dem kritischen Weg und bedürfen einer engen Steuerung und Koordination der Schnittstellen. Daher sind auch die Nachfolgewerke für die Sicherstellung der Inbetriebnahme am 03.06.2012 von enormer Bedeutung.....**“ im Bericht gelesen hat, der fasst sich an den Kopf, wenn daraus der Aufsichtsrat die Schlussfolgerung zog, dass der Termin der Inbetriebnahme gehalten werden konnte. Es kann aber auch ganz anders sein. Vor lauter ansonsten massenweisen „grünen Lichtern“ in den sicherlich 60 „Ämpelchen“ des Berichtes berauschten sich die Aufsichtsräte an „Grün“ und nicht an Fakten. Bei dieser Interpretation des Controllingberichtes konnten dann Controller und Aufsichtsrat gleichermaßen zufrieden sein. Die Controller, weil sie selbst bei unbedeutenden Projektteilen mit „Grün“ glänzen konnten und bei bedeutenden - wie TGA (zweimal) - mit drei Sätzen und einem roten „Lämpchen“ ihrer Pflicht nachgekommen sind. Die entweder naiven oder vom Inbetriebnahmetermin berauschten Aufsichtsräte, weil sie schon die große Fete sahen, und die Controller, weil sie mit zwei „roten Lämpchen“ doch deutlich gemacht hatten, dass es mit der Fete nichts wird, waren alle glücklich und zufrieden.

Der Controllingbericht ist ebenso ein Skandal wie die Schlussfolgerungen, die der Aufsichtsrat daraus gezogen hat. Weil die Controller wohl nicht bereit waren, die Wahrheit ungedrechelt, mit roter Textfarbe und einer deutlichen „Stopp“-Formulierung in den Bericht zu schreiben, haben sie dem

Aufsichtsrat die Möglichkeit überlassen, sich weiter am Termin 03. Juni 2012 zu berauschen. Erschreckend ist, dass dieser Aufsichtsrat, bestückt nicht nur mit den Polit-Alleswissern Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD), sondern auch mit Staatssekretären des Bundesverkehrsministeriums (Bomba) und des Finanzministeriums (Gatzer), die Sitz und Stimme haben, dazu dann noch ein Finanzminister Markov (Linke), von denen man annehmen musste, dass sie des Lesens und Interpretierens kundig sind, all das „übersehen“ hat.

Es ist nicht erklärbar, wie diese (und auch andere Aufsichtsräte) bis Anfang Mai 2012 behaupten konnten, sie seien von den Problemen auf der BER-Baustelle überrascht worden. Sie seien getäuscht worden und Opfer von unterlassener Kommunikation. Das sind Schutzbehauptungen, denn wer lesen konnte, dem musste der „butter- weiche“ Controllingbericht ausreichen, um sich vom Traum 03.06.2012 schon im Dezember 2011 befreien zu können und auch zu müssen.

Zu dieser Träumerei haben die Controller mit ihrem Bericht, den naive Aufsichtsräte wohl nicht verstanden haben oder verstehen wollten, den die Geschäftsführung der FBB als „Monstranz“ der Bestätigung des Inbetriebnahmetermins vor sich her trug, einen unverantwortlichen Beitrag geleistet. Sie haben sich nicht der Sprache bedient, der Klarheit der Darstellung des insgesamt und im Detail kritischen Potentials, die einen Controlling-Bericht auszeichnen muss. Warum dies nicht so geschah, kann am möglichen unsachlichen Einfluss der Geschäftsführung liegen. Entweder sie war ebenfalls nicht willens, die Wahrheit zu vermitteln, oder sie befand sich in „Angstlähmung“ gegenüber der Politik, die - komme es wie es wolle - den 03.06.2012 wollte. Dessen ungeachtet, spätestens nachdem Aufsichtsräte feststellen durften, dass sie sich in dem Controlling-Bericht getäuscht sahen,

mussten sie den Controllern fristlos kündigen. Dies taten sie nicht, dafür aber schmissen sie die Planer. Ein schwerwiegender Fehler, weil damit das Wissen, die Pläne von der Baustelle vertrieben wurde.

So ganz nebenbei ist dem Controller-Bericht dann auch schon zu entnehmen, dass es zu enormen Überschreitungen des Kostenbudgets kommen würde. Auch diese Wahrheit wurde lange in der Schweigespirale gehalten. Vor dem Hintergrund der Ignoranz, der sachlichen Unfähigkeit, der Vertuschungspraxis zur Schuldfrage, gibt es nur eine Schlussfolgerung: die Versager sitzen im System. Es gibt eben keine wirksame Kontrolle und daraus resultierende Handlungen der „Oberkontrolleure“ in den Parlamenten. Wenn schon die Kontrolleure (Aufsichtsräte) versagen, an ihren Stühlen kleben, dann müssen die „Oberkontrolleure“ ran, um die Glaubwürdigkeit des Systems nicht weiter in Frage zu stellen.

Immer wieder stellt sich darum die Frage: Soll an diesem BER-Standort weiter gebastelt werden, weiterhin gutes Geld schlechtem hinterher geworfen werden? Ist es vernünftig und vertretbar, ein ausgemachtes Pleiten-Pech-und-Pannenprojekt ohne wirtschaftliche Zukunft dem Steuerzahler und den von Folgen betroffenen Menschen auf Generationen zuzumuten?

Ferdi Breidbach