



LRH Brandenburg, Alter Markt 1, 14467 Potsdam

Herrn Thorsten Metzner  
thorsten.metzner@pnn.de

Datum: 6. November 2015  
Bearbeiter:  
Nebenstelle:  
Aktenzeichen:

## **Presserechtliche Anfrage an den Landesrechnungshof in Bezug auf die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER**

Ihr Schreiben vom 3. November 2015

Sehr geehrter Herr Metzner,

ich danke Ihnen für Ihre Anfrage, die ich gemäß § 5 des Pressegesetzes des Landes Brandenburg wie folgt beantworte:

### **1) Was wurde in welchem Prüfungszeitraum genau untersucht?**

Das Land Brandenburg hält eine 37%ige Beteiligung an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Wesentlicher Unternehmensgegenstand der FBB ist der Betrieb und der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER). Bei der Wahrnehmung der Gesellschafterrechte und -pflichten wird das Land vom Ministerium der Finanzen (MdF) vertreten. Der Landesrechnungshof (LRH) führte ab März 2013 eine diesbezügliche Betätigungsprüfung gemäß § 92 der Landeshaushaltsordnung (LHO) durch.

Als Gesellschaftervertreter ist das MdF in der Gesellschafterversammlung vertreten, dem höchsten und einzig weisungsbefugten Willensbildungsorgan der FBB. Zunächst untersuchte der LRH daher, ob die Organisationsstrukturen innerhalb des MdF dieser - auch gegenüber dem Aufsichtsrat gesellschaftsrechtlich herausgehobenen - Organstellung gerecht wurden.

Darauf aufbauend prüfte der LRH, ob das MdF die Gesellschafterrechte und -pflichten des Landes aus der FBB-Beteiligung konkret bezogen auf das Bauvorhaben BER ordnungsgemäß wahrgenommen hat. Diese Prüfung konzentrierte der LRH auf Themen mit hoher Kosten- bzw. Inbetriebnahmerelevanz.

Seine Untersuchungen grenzte der LRH im Grundsatz auf den Zeitraum Juni 2010 bis Februar 2013 (Betrachtungszeitraum) ein: Im Juni 2010 wurde der damals geplante Inbetriebnahmetermine 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012 verschoben; im Januar 2013 kam es zur vorläufig letzten Verschiebung der Flughafeneröffnung, ohne dass dort ein neuer Termin genannt werden konnte.

Dem LRH ging es bei seiner Prüfung nicht nur darum, den Blick auf bisherige Fehlentwicklungen zu richten, sondern auch einen zukunftsbezogenen Nutzen in Form von Handlungsempfehlungen zu generieren.

## **2) Wie viele Seiten hat der Abschlussbericht?**

Die endgültige Prüfungsmitteilung vom 10. Juli 2015 umfasst 401 Seiten mit 1038 Fußnoten plus Anlagen.

## **3) Rechnungshofpräsident Christoph Weiser hat bereits unter Verweis auf die Prüfung öffentlich erklärt, dass nach den LRH-Prüferkenntnissen zum Agieren im Aufsichtsrat Spitzenpolitiker - Regierungschefs und Minister - nicht die zeitliche Kapazität zur Kontrolle eines solchen Milliardenprojektes haben. Auf welche konkreten Prüfergebnisse stützt sich diese Empfehlung, der Brandenburg ja bereits nachgekommen ist?**

Die im Betrachtungszeitraum in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieder der Landesregierung Brandenburgs, d. h. der damalige Finanzminister, der damalige Wirtschaftsminister und der damalige Ministerpräsident waren bereits durch ihr anspruchsvolles Hauptamt in höchstem Maße zeitlich beansprucht. Dies ist eine offenkundige Tatsache. Außerdem nahmen sie nicht nur in der FBB, sondern auch in anderen Unternehmen Überwachungsmandate wahr.

Allein schon der Umfang der FBB-Controllingberichte und die darin erörterten technischen Problematiken macht deutlich, wieviel Zeit für eine ordnungsgemäße Überwachung der FBB erforderlich ist. Hinzu kamen zahlreiche weitere Fragestellungen z. B. finanzieller, juristischer und organisatorischer Art, die der FBB-Aufsichtsrat regelmäßig zu behandeln hatte.

## **4) Welche grundsätzlichen strukturellen Defizite hat der Rechnungshof in Bezug auf die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat der FBB festgestellt? Sieht die Prüfbehörde Interessenkollisionen, wenn ja welche?**

Der LRH hat entsprechend seiner Zuständigkeit nur die Strukturen auf Seiten des Gesellschafters Brandenburg geprüft. Im Betrachtungszeitraum waren Personen, die im MdF die Gesellschafterrechte und -pflichten bei der FBB wahrnahmen (die Staatssekretärin und das sie unterstützende Beteiligungsreferat) einem Aufsichtsratsmitglied (dem Finanzminister) hierarchisch unterstellt waren. Hinzu kam, dass zwei weitere Mitglieder der Landesregierung, der Ministerpräsident und der Wirtschaftsminister, im Aufsichtsrat der FBB vertreten waren. Dadurch wurde die gesellschaftsrechtlich herausgehobene Gesellschafterstellung von den hierarchischen Strukturen auf Verwaltungsebene konterkariert und geschwächt.

Als konfliktträchtig erweist sich solch eine Konstellation dann, wenn die Staatssekretärin als Gesellschaftervertreterin wie im Fall der FBB zu der Einschätzung gelangen müsste, dass die Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats unzureichend war. Bei Ergreifung von Maßnahmen gegen den Aufsichtsrat bzw. dessen Beschlüsse hätte sie sich in ein erhebliches Spannungsfeld zwischen ihrer gesellschaftsrechtlichen Treuepflicht gegenüber der FBB und ihrer diensthierarchischen Position gegenüber dem im Aufsichtsrat vertretenen Finanzminister begeben. Dies gilt in noch stärkerem Maße für das Beteiligungsreferat, das solche Entscheidungen hätte vorbereiten müssen.

Die Problematik wurde noch dadurch verstärkt, dass das Beteiligungsreferat nicht nur die Gesellschafterentscheidungen der Staatssekretärin vorbereitete, sondern auch ein Aufsichtsratsmitglied (Finanzminister) umfangreich bei dessen Überwachungsaufgabe unterstützte. Dadurch konnte das Beteiligungsreferat nicht kritisch oder wenigstens neutral bei der Vorbereitung der Entscheidungen über Entlastung und Haftung des Aufsichtsrats sein, denn dabei stand auch seine eigene Tätigkeit auf dem Prüfstand.

**5) Wie oft und wie lange hat die Gesellschafterversammlung im Prüfungszeitraum getagt?**

Zwischen Juni 2010 und Februar 2013 fanden zehn Gesellschafterversammlungen statt. Diese dauerten teilweise wenige Minuten und insgesamt rund 2 Stunden. Daneben fanden einige Umlaufbeschlussverfahren statt.

**6) Sind Struktur, Zusammensetzung und Entscheidungskompetenz der Gesellschafterversammlung für ein solches Milliardenprojekt angemessen? Wer war dort vertreten?**

Die Kompetenzen der Gesellschafterversammlung nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag sind nicht zu beanstanden, wohl aber, wie die Gesellschafterversammlung diese Kompetenzen genutzt hat.

Was die Zusammenkünfte der drei Gesellschafter in den Gesellschafterversammlungen betrifft, wurde das Land Brandenburg im Betrachtungszeitraum dort durch einen Mitarbeiter des Beteiligungsreferats vertreten. Dieser saß zusammen mit zwei Bediensteten der beiden anderen Gesellschafter dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats gegenüber, der entsprechend dem FBB-Gesellschaftsvertrag auch den Vorsitz in den Gesellschafterversammlungen führte.

Nach den Feststellungen des LRH war die Rolle der Gesellschafterversammlung der FBB, die eigentlich oberstes Willensbildungsorgan der Gesellschaft ist, insgesamt auf die eines formal notwendigen Aufsichtsratsannexes reduziert.

**7) Hat die Gesellschafterversammlung ein Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung? Hat sie das jemals wahrgenommen? Nimmt sie das ausreichend wahr?**

Die Gesellschafterversammlung ist gemäß § 37 Abs. 1 GmbHG gegenüber der Geschäftsführung weisungsbefugt. Bereits zu Beginn der Prüfung teilte das MdF dem LRH mit, dass die Gesellschafter „in keinem Fall Veranlassung für einen Eingriff in die Zuständigkeit der Geschäftsführer im Wege einer Gesellschafterweisung - mit ihren Auswirkungen auf die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit - gesehen“ hätten. Die Ausübung des Weisungsrechts wäre jedoch in einigen Fällen angezeigt gewesen.

**8) Der Aufsichtsratsvorsitzende, damals wie heute der Berliner Regierungschef, leitet auch die Gesellschafterversammlung der FBB. Ist das sachgerecht?**

Nein, siehe zu Frage 6).

**9) Welches Gremium müsste nach den Erkenntnissen des LRH über den Inbetriebnahmefahrplan/Eröffnungstermin entscheiden, der AR, die Gesellschafterversammlung?**

Nach dem Gesellschaftsvertrag der FBB beschließt die Gesellschafterversammlung - entsprechend ihrer herausgehobenen Stellung - u. a. über „grundsätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit Aus- und Neubau des Flughafens BER“. Die Festlegung des Inbetriebnahmetermins stellt nach Auffassung des LRH eine solche grundsätzliche Maßnahme dar.

**10) Welche Gründe waren nach der LRH-Prüfung maßgeblich für die verschobene Eröffnung 2012?**

Der Eröffnungstermin 3. Juni 2012 war bereits im Zeitpunkt seiner Festlegung (Juni 2010) höchst ambitioniert und mit erheblichen Bedingungen bzw. Risiken behaftet. Mehrere Beteiligte hatten damals statt der nur siebenmonatigen Verschiebung des bisherigen Termins (30. Oktober 2011) empfohlen, die Inbetriebnahme noch weiter zu verschieben.

Ab Juni 2010 wurden dann - zusätzlich zu der bereits bestehenden TGA<sup>1</sup>-Planungsproblematik, dem erheblichen Umplanungsbedarf aufgrund neuer EU-Sicherheitsvorschriften zur Flüssigkeitsmitnahme und den bestehenden bzw. wachsenden Verzügen - fortwährend neue und schwerwiegende Probleme bekannt.

Spätestens im Januar 2012 erwies sich dann auch, dass die im Brandschutzkonzept geforderte vollautomatische Verknüpfung zwischen Brandmeldeanlage und Entrauchung im Fluggastterminal nicht bis zum 3. Juni 2012 möglich sein wird.

Ein Sachverständiger äußerte später, dass die Entrauchungsanlage nicht der alleinige Grund für die Verfehlung des Inbetriebnahmetermins gewesen sei. Auch der Abschlussbericht eines externen Beraters aus Juli 2012 zum Probetrieb beschrieb, dass die operative Betriebsfä-

---

<sup>1</sup> Technische Gebäudeausrüstung im Fluggastterminal

higkeit des BER mit Abschluss des Probebetriebs am 8. Mai 2012 bei 56,2 % gegenüber einem Sollwert von 100 % gelegen habe, woraus sich - auch mit funktionsfähigen Brandschutzanlagen - sehr hohe Risiken für eine erfolgreiche Inbetriebnahme ergeben hätten.

Das darüber noch hinausgehende tatsächliche Ausmaß der Probleme zeigte sich dann ab Sommer 2012, als der neue technische Geschäftsführer mit seiner umfassenden Bestandsaufnahme begann.

**11) Hat der Aufsichtsrat politischen Druck hinsichtlich einer früheren Inbetriebnahme ausgeübt?**

Der LRH fand diesbezüglich bei seiner Prüfung einige Anhaltspunkte für politisch motivierte Entscheidungen.

**12) Welche Defizite hat der Rechnungshof beim Umgang mit dem vorgeschriebenen Schallschutzprogramm für die betroffenen Anwohner in den untersuchten Gremien/Institutionen - also AR, Gesellschafterversammlung und MdF - festgestellt?**

Die FBB verfolgte über Jahre ein Anwohnerschallschutzprogramm, das die in 2004 planfestgestellten Anforderungen deutlich unterschritt. Das OVG Berlin-Brandenburg sprach später von einem systematischen Verstoß der FBB gegen den Planfeststellungsbeschluss, wenngleich das darin festgelegte Tagschutzziel überobligatorisch sei.

Die Schallschutzproblematik bedeutete zum einen für den Landeshaushalt eine unerwartete Belastung in dreistelliger Millionenhöhe. Zum anderen stand erst mit Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg vom 15. Juni 2012 fest, dass das unzureichende Schallschutzprogramm der FBB die zum 3. Juni 2012 geplante Inbetriebnahme des BER nicht gefährdet hätte.

Dem MdF und dem Aufsichtsrat wurde das Bestehen der Schallschutzproblematik nach Aktenlage erst Ende 2011 bekannt; frühzeitigere Hinweise seitens der FBB und der Planfeststellungsbehörde auf die Risiken aus dem von der FBB umgesetzten Schallschutzprogramm gab es nach Aktenlage nicht. Bei einer Problematik dieser Dimension hätten die Gremien danach die Verantwortlichkeiten und die fehlenden Informationsflüsse aufarbeiten müssen. Es war nicht ersichtlich, dass dies geschehen ist. Auch hätte bereits Ende 2011 eine entsprechende finanzielle Vorsorge getroffen werden müssen.

**13) War Brandenburger Institutionen bekannt, insbesondere dem MdF, dass das Schallschutzprogramm für den neuen Flughafen vom ersten Tage an mit einem Volumen von lediglich rund 134 Millionen Euro massiv unterfinanziert war? Wenn ja, wie wurde mit dieser Information umgegangen?**

Der Planfeststellungsbehörde war Ende 2008 bekannt, dass die FBB für den Schallschutz nur 139 Mio. Euro veranschlagt hatte und die Tagschutzregelung für auslegungsfähig hielt.

Der Gesellschafter hat nach Aktenlage erst Ende 2011 überhaupt von der unterschiedlichen Auslegung der Tagschutzregelung durch FBB (6 x 55 dB(A)) und Planfeststellungsbehörde erfahren. Angesichts der Auslegung der Planfeststellungsbehörde, wonach bereits ein Schallereignis  $\geq 55$  dB(A) ausreichte, um Anspruch auf passiven Schallschutz zu begründen, standen zu diesem Zeitpunkt unerwartete Schallschutzkosten von ca. 500 Mio. Euro im Raum.

#### **14) Hatten die Defizite beim Umgang mit dem Schallschutz der Anrainer negative Wirkungen auf das Projekt?**

Der Umgang der FBB mit dem passiven Anwohnerschallschutz war nicht geeignet, das Vertrauen in öffentliche Großbauvorhaben zu stärken. Dies betrifft nicht nur die insoweit fehlerhafte Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses, sondern auch die Vertragsgestaltungen mit den Flughafenanwohnern. Diesbezüglich kam das OVG Berlin-Brandenburg in seinem Beschluss vom 15. Juni 2012 zu der Bewertung, dass die Kostenerstattungsvereinbarungen, welche die FBB den Anwohnern offerierte, letztere unangemessen benachteiligten. Des Weiteren mangelte es bei der Schallschutzthematik an einer angemessenen Kommunikation zwischen betroffenen Landesbehörden (vgl. zu Frage 12)).

Was den finanziellen Aspekt betrifft, kann von Mehrkosten nicht gesprochen werden, denn das Niveau des zu gewährleistenden Schallschutzes und die dafür aufzuwendenden Mittel ergaben sich bereits aus dem 2004 bestandskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschluss. Echte Mehrkosten ergaben sich allenfalls durch falsche bzw. vergebliche Schallschutzmaßnahmen, entsprechende Rückbauerfordernisse, u. ä. Letztlich wäre auch die Inbetriebnahme des BER nicht durch das unzureichende Schallschutzprogramm gefährdet gewesen (vgl. zu Frage 12)).

#### **15) Ein Teil der Prüfungen der LRH betrifft die Zeit nach der verschobenen Eröffnung des BER-Flughafens im Jahr 2012.**

##### **a) Welche Defizite, Versäumnisse und Fehlentscheidungen hat der LRH im Krisenmanagement nach der abgesagten Eröffnung 2012 festgestellt?**

Nur neun Tage nachdem die FBB am 7. Mai 2012 bekannt gegeben hatte, den bisherigen Inbetriebnahmetermin (3. Juni 2012) nicht halten zu können, beschloss der Aufsichtsrat am 16./17. Mai 2012 über den neuen Inbetriebnahmetermin (17. März 2013). Die Sitzungsvorlage lag erst am Vorabend der Beschlussfassung vor. Dabei konnte in Anbetracht der vorgeannten kurzen Zeitspanne keine eingehende Machbarkeitsprüfung bezüglich des neuen Inbetriebnahmeterminals erfolgt sein. Die bauausführenden Firmen waren noch nicht vertraglich an den neuen Eröffnungstermin gebunden, wobei sich bereits in der Vergangenheit gezeigt hatte, dass die FBB avisierte Terminalsicherungsvereinbarungen nicht wie geplant vollziehen konnte. Es bestand auch kein gemeinsames Verständnis zum Stand der Planungsunterlagen für die Brandschutzanlage.

In der gleichen Aufsichtsratssitzung im Mai 2012 wurde die Trennung vom Generalplaner, Ausführungsplaner und Objektüberwacher beschlossen - einem tief in das Baugeschehen involvierten Akteur. Später stellte sich heraus, dass das neu verpflichtete Planungspersonal zum Teil auf Basis mündlicher Vereinbarungen arbeitete oder nur mittels Dienstverträgen statt Werkverträgen gebunden werden konnte.

Nachdem der neu bestellte technische Geschäftsführer auf Initiative der Gesellschafter eine erste Bestandsaufnahme vorgenommen hatte, wurde in der Aufsichtsratssitzung am 7. September 2012 auch der o. g. Inbetriebnahmetermine (17. März 2013) verschoben, nunmehr auf den 27. Oktober 2013. Diese Sitzung wurde von der Aufsichtsratsspitze mit einer nur dreitägigen Ladungsfrist einberufen, mit der Begründung, dass medialer Druck hinsichtlich der Frage des Eröffnungstermins bestehe. Wesentliche Unterlagen zum Baucontrolling und Baurisiken wurden als Tischvorlagen bereitgestellt. Zumindest lag hier aber schon eine erste Bestandsaufnahme und Analyse der Probleme unter Federführung des neuen technischen Geschäftsführers vor. Die Bauunternehmen waren jedoch auch hier noch nicht vertraglich an den neuen Termin gebunden und es bestanden diverse andere Unwägbarkeiten. Letztlich musste im Januar 2013 auch dieser Termin aufgehoben werden, weil immer neue schwerwiegende Probleme bekannt wurden bzw. nach wie vor nicht behoben waren.

Der Aufsichtsrat tagte nach der zweiten Inbetriebnahmeverschiebung im Mai 2012 zwar vermehrt und ab diesem Zeitpunkt verbesserte sich die Qualität der in den Sitzungsprotokollen dokumentierten Nachfragen und Erörterungen. Angesichts des Umstands, dass er kontinuierlich von schwerwiegenden baulichen und organisatorischen Problemen überrascht wurde, bleibt jedoch unverstänlich, dass er im Frühjahr 2013 auf das - bereits konkret geplante - projektbegleitende Controlling für den Aufsichtsrat verzichtete.

#### **b) Wie bewertet der LRH die finanziellen Mehrbelastungen seit 2012?**

Der LRH hat nur den Ende 2012 von der FBB angemeldeten Kapitalmehrbedarf von 1,2 Mrd. Euro untersucht, für den mit dem Haushaltsgesetz 2013/2014 vom 18. Dezember 2012 Zuweisungen an die FBB in Höhe von insgesamt 444 Mio. Euro (entspricht 37 %) in den Haushaltsplan 2013/2014 des Landes Brandenburg eingestellt wurden. Die Zusammensetzung dieses Kapitalbedarfs wurde im Zeitraum Juni bis Dezember 2012 mehrmals angepasst.

Zu diesem Zeitpunkt war auch bereits eine weitere erhebliche Belastung für den Landeshaushalt absehbar: Schon im April 2012 war die Rede von 1,0 bis 1,5 Mrd. Euro teuren Ausbaumaßnahmen, da der BER abweichend von bisherigen Passagierzahlplanungen bereits im Eröffnungsjahr (seinerzeit planmäßig noch 2012) zu mind. 100 % ausgelastet sein werde.

#### **c) Der Aufsichtsrat hatte nach 2012 angekündigt, ein eigenes externes Controlling einführen wollen, davon aber mit dem Amtsantritt des damaligen Flughafenchefs Hartmut Mehdorn 2013 wieder Abstand genommen. War das aus Sicht des LRH ein Fehler? Ist das Risikomanagementsystem inzwischen ausreichend?**

Mit dem projektbegleitenden Controlling zur Unterstützung des Aufsichtsrats verfolgte dieser bis März 2013 ein aus Sicht des LRH dringend angezeigtes Vorhaben. Das Bauvorhaben BER befand sich seit langem in einer krisenhaften Situation und die Schwere der zu lösenden Aufgaben stellte hohe Anforderungen an die Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats.

Dieser war insbesondere seit Mitte 2012 fortwährend von massiven Problemen baulicher und organisatorischer Art überrascht worden. Die Controllinginstanzen auf der Baustelle waren vertraglich an die FBB gebunden und ließen in der Vergangenheit dezidierte Hinweise gegenüber dem Aufsichtsrat vermissen. Dieser Umstand erforderte es umso mehr, dass sich der Aufsichtsrat eines von der FBB unabhängigen, nur ihm gegenüber verantwortlichen Controllers bzw. Beraters bedient.

Durch die Neubesetzung der Geschäftsführung erübrigte sich ein solches Instrument nicht. Zum einen war bereits im August 2012 mit der Berufung eines neuen technischen Geschäftsführers die Erwartung verbunden gewesen, das Bauprojekt einem guten Ende zuzuführen. Es gab auch deutliche Hinweise darauf, dass die grundlegenden Defizite in der Gesamtorganisation der FBB nicht nur auf der Ebene der (früheren) Geschäftsführung zu verorten waren, sondern u. a. auch bei den Projektleitern und beim Projektsteuerer.

Wie das FBB-interne Kontroll- und Risikomanagementsystem aktuell ausgestaltet ist, entzieht sich wegen der Beschränkung des geprüften Projektzeitraums der Kenntnis des LRH.

**d) Der Aufsichtsrat hat über eine Anwaltskanzlei die Haftung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat für die geplatzte Inbetriebnahme und deren Folgen prüfen lassen. Wie bewertet der Rechnungshof dieses praktizierte Verfahren? War der Prüfungszeitraum angemessen? Konnte die Verantwortung/Haftung des Aufsichtsrates selbst damit sachgerecht geprüft werden? Hat sich der Aufsichtsrat de facto selbst entlastet?**

Die im Jahr 2013 durchgeführte Prüfung der Aufgabenwahrnehmung von (ehemaligen) Geschäftsführungs- und Aufsichtsratsmitgliedern hatte formale und inhaltliche Mängel.

Betroffene Aufsichtsratsmitglieder hatten Einfluss auf die Aufbereitung der rechtlich zu begutachtenden Sachverhalte. So wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die den von der FBB erstellten Rechenschaftsbericht prüfte, von Aufsichtsratsmitgliedern ausgewählt. Diese kontrollierten auch die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und erteilten ihr Vorgaben über das weitere Vorgehen.

Die Rechtsanwaltskanzlei, die den so erarbeiteten Sachverhalt auf mögliche Pflichtverletzungen der Organmitglieder prüfen sollte, wurde zwar von den Gesellschaftern ausgewählt und begleitet; jedoch war dort die inhaltliche Basis für das Haftungsgutachten schon weitgehend gelegt: Bis auf Gespräche mit einigen Aufsichtsratsmitgliedern führte die Rechtsanwaltskanzlei auftragsgemäß keine eigenen Sachverhaltsermittlungen durch.

**e) Ist es überhaupt möglich, mit der praktizierten Haftungsprüfung Ansprüche gegen die frühere Geschäftsführung und den Aufsichtsrat durchzusetzen?**

Was die frühere Geschäftsführung betrifft, hat der Aufsichtsrat auf Grundlage der Haftungsprüfung bereits im Juni 2013 beschlossen, beide ehemalige Geschäftsführer auf Schadenersatz in Anspruch zu nehmen, soweit die im Haftungsgutachten festgestellten Pflichtverletzungen zu Schäden bei der FBB führen. Über den weiteren Fortgang dieses Verfahrens liegen dem LRH keine Dokumente vor. Hinsichtlich der Geschäftsführer hatte die Rechtsanwaltskanzlei das Vorliegen von Pflichtverletzungen in bestimmten Fragen (Festlegung von

und Festhalten an Inbetriebnahmetermen) bejaht. Es war ihr aber auf Basis der Sachverhaltsgrundlage nicht möglich, u. a. die wesentliche Frage zu klären, ob die Inbetriebnahmeverzögerungen an sich durch Pflichtverletzungen der Geschäftsführung verursacht wurden.

Angesichts der Verfahrensausgestaltung stellt sich die Frage nach der Durchsetzung von Haftungsansprüchen vor allem aber hinsichtlich des Aufsichtsratshandelns. Der maßgebliche Einfluss von Aufsichtsratsmitgliedern auf den rechtlich zu begutachtenden Sachverhalt hätte dazu führen müssen, dass das Rechtsgutachten nicht zur Grundlage von Entlastung und Nichtverfolgung eventueller Schadenersatzansprüche gegen den Aufsichtsrat gemacht wird. Hinzu kommt, dass die Rechtsanwaltskanzlei bei der Beurteilung des Aufsichtsratshandelns ein pflichtwidriges Verhalten des Aufsichtsrates sehr offen bewertet hat.

Anstatt die Aufsichtsratsmitglieder aufzufordern, entsprechend der Beweislastverteilung in § 93 Abs. 2 S. 2 AktG den Sorgfaltsnachweis selbst zu führen, kamen die Gesellschafter, wie bereits erwähnt, zu der Bewertung, dass die Rechtsanwaltskanzlei keine Pflichtverletzungen der Aufsichtsratsmitglieder festgestellt habe.

#### **f) Sollte die Haftungsprüfung wiederholt werden?**

Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine - von den festgestellten Mängeln freie - erneute Prüfung insbesondere der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder zu anderen Ergebnissen kommen könnte. Mit den Entlastungen der Aufsichtsratsmitglieder für die (Stand 2015) noch nicht verjährten Geschäftsjahre 2010 ff. war kein Haftungsverzicht verbunden, da die Entlastungen jeweils innerhalb der dreijährigen Karenzzeit des § 93 Abs. 4 S. 3 AktG erfolgten. Die Gesellschafter könnten daher prüfen, ob die Prüfung noch einmal aufzurollen ist.