

## **Blackbox BER**

Der Flughafen Berlin-Brandenburg war „Chefsache“ von Klaus Wowereit – nun ist er ein mit seinem Namen verbundener Bauskandal

Benedict Ugarte Chacón

Als sich Klaus Wowereit (SPD) 2001 im Zuge des Bankenskandals daran machte, in Berlin das Ruder zu übernehmen, gehörte zu seinen großen Floskeln der „Mentalitätswechsel“, den er für die Berliner Politik versprach. Jetzt hat der Regierende seinen eigenen Skandal angerichtet, der nicht nur in der finanziellen Dimension an den Bankenskandal heranreicht. Und ebenso wie einst sein Vorgänger Eberhard Diepgen (CDU) tritt Wowereit dabei als biederer, bemühter Landesvater auf, der die Verantwortung für das Debakel bei allen anderen sucht, nur nicht bei sich selbst. Selbst seine Rhetorik gleicht der von Diepgen: Der Flughafen sei eine „Erfolgsgeschichte“, und wer dies nicht einsehen mag, ist gegen Berlin.

Einen prägnanten Unterschied zwischen Diepgen und Wowereit gibt es dabei: Wowereit ist personell mit dem in die Krise geführten Unternehmen verbunden. Denn Wowereit war und ist Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, und dieses Amt hatte Diepgen bei der Bankgesellschaft nie inne. Die Flughafengesellschaft, die sich für die Errichtung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) verantwortlich zeichnet, befindet sich zu 37% im Eigentum des Landes Berlin, ebenfalls 37% besitzt das Land Brandenburg und 26% gehören der Bundesrepublik Deutschland. Mit dem prestigeträchtigen Posten als Aufsichtsratschef wollte Wowereit wohl seine eigene Metropolenfähigkeit unter Beweis stellen – nun steht er als einer der Hauptverantwortlichen für das Flughafen-Debakel da. Was in letzter Zeit gern unter den Tisch gekehrt wird: Neben Wowereit war bis Dezember 2011 auch der damalige Wirtschaftsminister Harald Wolf (Die Linke) Mitglied im Aufsichtsrat, anschließend nahm Innensenator Frank Henkel (CDU) den Platz ein. Ohnehin ist die große Politik in der Flughafengesellschaft stark vertreten. So sitzt beispielsweise für das Land Brandenburg Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) im Aufsichtsrat und für den Bund der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rainer Bomba (CDU). Dass diese Aufseher große Erfahrung mit der Überwachung von Flughafen-Neubauten haben, ist nicht bekannt.

### Gespielte Überraschung

So war dann auch die angebliche Überraschung groß, als die Flughafengesellschaft Anfang Mai verkündete, dass der für den 3. Juni geplante Termin für die Inbetriebnahme des BER nicht zu halten sei. „Stinksauer“ seien sie, ließen sich Wowereit und Platzeck zitieren. Einige Tage später gab Wowereit in einer Regierungserklärung im Abgeordnetenhaus die Linie für die rot-schwarze Interpretation des Desasters vor: Der Aufsichtsrat habe intensiv geprüft, er selbst habe „nicht geglaubt, dass diese Verschiebung möglich wäre“, aber es gebe eben auch Dinge, die sich nicht so einfach steuern ließen. Hierzu gehöre die hochkomplexe Brandschutzanlage, für deren Zustand es von den Behörden keine Genehmigung gab. Unter dem Motto „Sicherheit geht vor“ müsse nun weiter an der „Erfolgsgeschichte“ des Flughafens gearbeitet werden. Fragen nach der Arbeit des Aufsichtsrats seien zwar legitim, doch ein klares Bekenntnis zur Verantwortung dieses Gremiums ließ Wowereit erwartungsgemäß vermissen. Denn selbst wenn die Aufsichtsräte wirklich so ahnungslos waren, entschuldigt das ihr Verhalten keineswegs, sondern belegt ihre offensichtliche Inkompetenz. Aufsichtsräte sind angehalten, sich auch eigenständig Informationen zu beschaffen und nicht nur den Informationen aus dem beaufsichtigten Unternehmen zu vertrauen. Das scheint hier, wieder eine Parallele zum Bankenskandal, aber der Schwerpunkt der Kontrolle gewesen zu sein. Zumindest lassen sich die von Wowereit und anderen immer wieder vorgebrachten Ausflüchte – man habe doch kritisch nachgefragt und dann sei einem versichert worden, alles sei irgendwie machbar – in diese Richtung interpretieren.

### Senat außen vor

Fragt man etwas genauer nach der Arbeitsweise der Berliner Senatoren, die auch Mitglieder im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft sind, fallen Wowereits Antworten eher schwammig aus. Es gebe zur Vorbereitung der

Aufsichtsratssitzungen sogenannte Referentenrunden, aber auch „vertrauliche Gespräche mit Personen, die unmittelbar in das Baugeschehen eingebunden sind“, teilte er auf eine parlamentarische Anfrage der Piratenfraktion mit. Im Senat selbst herrschte bezüglich des Baufortschritts wohl nur verhaltenes Interesse. Gefragt, ob die Senatsmitglieder, die nicht Mitglieder des Aufsichtsrats sind, über bestehende Risiken informiert wurden, gab Wowereit an, dass der Senat als Ganzes nur „bei herausgehobenen Weichenstellungen“ unterrichtet worden sei. Auch seien dem Senat keine Stellungnahmen der für die Kontrolle zuständigen Verwaltungen zur Kenntnis gegeben worden. Dass von einzelnen Senatoren Kritik an der Flughafenplanung oder problematischen Entwicklungen geäußert wurde, sei ihm nicht bekannt. Kein einziges nicht unmittelbar beteiligtes Senatsmitglied hat dieser Aussage zufolge nach möglichen Problemen des BER gefragt. Das ist zwar schwer vorstellbar, dem rot-schwarzen Senat und seinem rot-roten Vorgänger aber durchaus zuzutrauen. Eine ähnlich merkwürdige Informationsverarbeitung legten die Anteilseigner an den Tag. Schenkt man Wowereit Glauben, wurden zwar untereinander „intensive“ Gespräche geführt, die zuständigen Verwaltungen von Bund, Brandenburg und Berlin tauschten aber die jeweiligen Stellungnahmen nicht untereinander aus. Somit ist auch nicht bekannt, ob es unterschiedliche Auffassungen der Verwaltungen zu den einzelnen Themen gab.

Untersuchungsausschuss soll aufklären

Letzteres wird sich wohl durch die Arbeit des Untersuchungsausschusses klären, der im Herbst vom Abgeordnetenhaus eingesetzt werden soll. Dabei handelt es sich bereits um den vierten Untersuchungsausschuss in der Geschichte dieses Flughafens. So wurden Anfang der 90er Jahre überkauft und unnötig Grundstücke für die Erweiterung des Flughafens Schönefeld angekauft. Zu diesem „Baufeld Ost-Skandal“ richteten Berlin und Brandenburg jeweils einen eigenen Ausschuss ein. Einen dritten Untersuchungsausschuss setzte das Abgeordnetenhaus 2001 ein. Er sollte die gescheiterte Privatisierung, mit der bezweckt werden sollte, den Flughafen ohne öffentliche Investitionen zu errichten, untersuchen. Beim nun anstehenden Untersuchungsausschuss soll es um die Umstände gehen, die zur mehrmaligen Verschiebung des Eröffnungstermins führten. Zudem soll er sich mit der Finanzierung des mittlerweile in Finanznöte manövrierten Projekts befassen. Die Regierungsparteien erklärten sich zwar vordergründig bereit, zur Aufklärung aktiv beizutragen, doch die Vertuschungsversuche begannen bereits, bevor der Ausschuss überhaupt eingesetzt wurde. So ließ zum Beispiel der Regierende Bürgermeister über den Tagesspiegel ausrichten, dass er mit der Veröffentlichung eines angeblich vertraulichen und in der Haushaltsausschusssitzung des Bundestags behandelten „Sachstandsbericht BER“ durch die Piratenfraktion so gar nicht einverstanden sei. Schließlich gehe es um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und deren öffentliches Bekanntwerden könne „zu Nachteilen für das Land Berlin führen“.

Verzögerungen und Einschränkungen

In Wahrheit dürfte es Wowereit eher nicht um das Dokument gegangen sein, denn es war schließlich wochenlang im Internet zugänglich, ohne dass sich die Flughafengesellschaft oder die Landesregierung dafür interessierten. Vielmehr dürften SPD und CDU die Beschädigung des Untersuchungsausschusses verfolgt haben, dessen Vorsitz nach den üblichen Zyklen der Piratenfraktion zufällt. Anders ließe sich ihr Einschließen auf den voraussichtlichen Vorsitzenden Martin Delius nicht erklären. In dieses Bild passt auch, dass SPD und CDU entgegen allen Willensbekundungen bezüglich einer raschen Aufklärung versuchten, den Untersuchungsausschuss zu verzögern und thematisch zu beschränken. So war die Koalition zum Beispiel nicht in der Lage, einen von der Opposition vorbereiteten Fragenkatalog rechtzeitig zu einer gemeinsamen Vorbesprechung zu lesen – schließlich habe man in der parlamentarischen Sommerpause ja andere Sachen zu tun. Oder einzelne Koalitionspolitiker ließen sich damit zitieren, dass die Frühphase der Planung für den BER – also der Bereich, in dem der Hase im Pfeffer liegt – besser nicht untersucht werden sollte, obwohl es immer wieder Hinweise darauf gibt, dass die seinerzeitige Umweltverträglichkeitsprüfung, die auch die umstrittenen Flugrouten tangiert, nicht ganz so unangreifbar ausgeführt wurde, wie immer behauptet. Auch das ursprüngliche Finanzierungskonzept des Großprojekts, sollte wirklich ein nachvollziehbares existiert haben, gewinnt vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen zunehmend an Brisanz.