

## **Chaos, Baupfusch, Korruption**

*Ehemaliger Technischer Geschäftsführer Horst Amann zeichnete vor Untersuchungsausschuss katastrophales Bild der BER-Baustelle*

Als Horst Amann am 1. August 2012 seinen Posten als Technischer Geschäftsführer beim Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg (BER) antrat, musste er zunächst einmal umfassende Recherchen und Mitarbeiterbefragungen vornehmen, um einen Eindruck vom tatsächlichen Zustand des Projekts zu erhalten. Die Baustelle habe zu dieser Zeit quasi stillgelegen, sagte er in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses am Freitag. Die Dokumentation sei unvollständig gewesen, die Akten »nicht sehr gut geordnet«. Es sei damals auf der Baustelle gar nicht mehr klar gewesen, was überhaupt noch zu tun war. Diese Aussage bestätigt Vermutungen, wonach der Flughafengesellschaft unter ihren vormaligen Geschäftsführern Rainer Schwarz und Manfred Körtgen sowie ihrem Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit (SPD) das Projekt BER mehr und mehr entglitten war. Das Unternehmen war von vornherein gar nicht in der Lage, ein solches Großprojekt aus eigener Kraft zu bewerkstelligen.

Amanns Vorgänger Körtgen war im Mai 2012 freigestellt worden. Ihm lastete man an, dass die für den 3. Juni 2012 geplante Inbetriebnahme des Flughafens auf Grund zahlreicher Baumängel abgesagt werden musste. Anfang 2013 wurde zudem der Sprecher der Geschäftsführung, Rainer Schwarz, entlassen. Dessen Nachfolger Hartmut Mehdorn sorgte dafür, dass Amann alsbald seinen Geschäftsführerposten freimachen musste und in das Energie- und Wasserunternehmen (FEW) der Flughafengesellschaft abgeschoben wurde. Als Mehdorn im Mai 2013 gemeinsam mit den Beratern von Roland Berger sein Projekt »Sprint« begann, sei er als Technikchef nur mehr zum »Zuschauer« degradiert gewesen, sagte Amann vor dem Ausschuss. Die Logik des »Sprint«-Projekts hätte er allerdings nie verstanden, denn dort habe zumindest zu Beginn der Überblick über den Zustand des BER gefehlt, der erst mit einer von Amann initiierten Bestandsaufnahme geschaffen werden sollte. In der Vergangenheit hätten, so der ehemalige Geschäftsführer, die zahlreichen Änderungswünsche der Flughafengesellschaft und des Aufsichtsrats dazu geführt, dass das ganze Projekt immer unübersichtlicher geworden sei und schließlich ganze Bereiche ohne vernünftige Vorbereitung errichtet wurden. Die Anpassung der Planung an den Projektfortschritt habe vor diesem Hintergrund nicht funktioniert. Auch sei es nicht dienlich gewesen, nach der Absage der Eröffnung im Mai 2012 die Generalplaner der Planungsgemeinschaft BBI (pg bbi) überstürzt zu entlassen. Später wurden zwar einzelne, vormals von der pg bbi beauftragte, Planungsbüros zurückgeholt, für diese hätten allerdings keine klaren Leistungsbilder mehr aufgestellt werden können, da die Flughafengesellschaft selbst hierzu nicht in der Lage gewesen sei. Auch der von Geschäftsführung und Aufsichtsrat alsbald ausgerufenen neue Eröffnungstermin am 17. März 2013 sei vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar gewesen.

Befragt zu der aktuell aufgedeckten erneuten Korruptionsaffäre um den BER gab Amann an, dass ihm bereits im Juni 2013 ein anonymes Schreiben mit Hinweisen zugegangen sei, wonach ein leitender Mitarbeiter Bestechungsgelder von der niederländischen Firma Imtech angenommen haben soll. Angeblich soll der Mitarbeiter gegen zwei Millionen Euro Nachzahlungen an Imtech in Höhe von 65 Millionen Euro veranlasst haben, ohne dass die ausgeführten Arbeiten und die Höhe der Forderung kontrolliert wurden. Die Staatsanwaltschaft Neuruppin ermittelt wegen des Verdachts der Bestechung in einem besonders schweren Fall. Was mit dem anonymen Hinweis innerhalb der Flughafengesellschaft geschah, konnte Amann dem Ausschuss nicht darlegen. Er habe das

Schreiben an die interne Revision gegeben, aber unter anderem auch mit Hartmut Mehdorn darüber gesprochen. Ohnehin wäre der Vorgang nicht in seinen Zuständigkeitsbereich gefallen, wie ihm auch von Mehdorn deutlich gemacht worden sei. Laut Medienberichten soll Mehdorn trotz Kenntnis des Verdachts gegen den Mitarbeiter diesem bei seinem Ausscheiden aus der Flughafengesellschaft noch eine ausdrückliche Empfehlung ausgestellt haben. Unterdessen bekräftigte Mehdorn, der seinen Posten Mitte März an den früheren Rolls-Royce-Manager Karsten Mühlenfeld abgeben will, im Focus das Vorhaben, den BER im zweiten Halbjahr 2017 tatsächlich etappenweise in Betrieb nehmen zu wollen.

junge Welt 09.03.2015