

Das lange Elend

Korruptionsvorwürfe, gestoppte Ausschreibungen und Zweifel an der Wirtschaftlichkeit – dem Projekt BER bleibt nichts erspart

Im Mai wurde der von Flughafenchef Hartmut Mehdorn ins Projekt geholte und zunächst als Lichtgestalt gefeierte Technikchef Jochen Großmann nach Korruptionsvorwürfen gekündigt. Den Umbau der hoch komplexen Entrauchungsanlage für das Terminal des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) hatte das Gespann Mehdorn-Großmann bis dahin offenbar nicht vorangebracht. Dies soll nun Großmanns Nachfolger, der ehemalige Siemens-Manager Jörg Marks bewerkstelligen. Unterdessen musste die Flughafengesellschaft die Ausschreibung für einen neuen Generalplaner erfolglos beenden und es mehren sich die Stimmen, die die künftige Wirtschaftlichkeit des Flughafens infrage stellen.

Großmann soll in der Zeit, als er noch als Berater der Flughafengesellschaft war, von einem Unternehmen mehrere Hunderttausend Euro Bestechungsgeld für einen Auftrag gefordert haben. Gegen ihn ermittelt nach wie vor die Staatsanwaltschaft Neuruppin, mittlerweile soll sich der Verdacht gegen ihn erhärtet haben. Anfang Juni trat der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft zu einer Krisensitzung zusammen. Mehdorn sagte nach der Sitzung: „Wir bleiben bei unserer Nulltoleranzlinie in Sachen Korruption. Beim leisesten Verdacht werden wir wieder die Staatsanwaltschaft auf den Plan rufen.“ Alle Vergaben, an denen Großmann beteiligt war, sollten nun von einer „Taskforce“ überprüft werden. Der Bericht der „Taskforce“ soll voraussichtlich im dritten Quartal dieses Jahres vorliegen. Ein Zwischenergebnis präsentierte sie bereits in der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juni. Ob die „Taskforce“ konkrete Schwachstellen in der Organisation der Flughafengesellschaft dokumentiert hat, wollte der Regierende Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit (SPD) auf eine parlamentarische Anfrage nicht beantworten. Die Flughafengesellschaft habe aber „bereits ein wirksames Compliance-Programm implementiert“ und dieses auch weiter verstärkt. Mit dem Compliance-Programm sollen demnach die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und unternehmensinternen Richtlinien sichergestellt werden. Allerdings existiert die Compliance-Abteilung in der heutigen Form bereits seit 2013. Diese von Mehdorn vorgenommene Umstrukturierung hat sich also im Fall Großmann offenbar als wirkungslos erwiesen.

Siemens-Manager soll es richten

Nach dem Rauswurf von Großmann versucht sich nun seit dem 1. August der ehemalige Siemens-Manager Jörg Marks als Technikchef der Flughafengesellschaft. Seine wichtigste Aufgabe sei „die zügige und sichere Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg“, hieß es im Juni in einer Erklärung der Flughafengesellschaft. Marks sei der „absolute Wunschkandidat“ von Flughafenchef Mehdorn und mit dem Projekt BER schon länger vertraut, da er seit 2008 den Siemens-Auftrag für die Gebäudeautomation verantwortete. Ursprünglich war Siemens gemeinsam mit der Firma Bosch mit dem Bau der Entrauchungsanlage betraut. Erhebliche Mängel dieser Anlage führten schließlich zu mehreren Verschiebungen der Inbetriebnahme des Flughafens. Siemens wurde bislang allerdings nicht für diesen Pfusch verantwortlich gemacht, sondern bekam im Herbst letzten Jahres den Auftrag, die Anlage allein fertig zu bauen. Laut Medienberichten liegen die hierfür notwendigen Planungsunterlagen aber immer noch nicht vollständig vor. Etwas weniger Glück bei der Personalsuche hatte die Flughafengesellschaft bei ihrer europaweiten Ausschreibung für die Stelle eines neuen Generalplaners, die Ende Juli erfolglos beendet

wurde. Nach Angaben der Nachrichtenagentur dpa sollen keine brauchbaren Angebote eingegangen sein. Laut der Ausschreibung soll der neue Generalplaner „Planrestleistungen“ in einem Umfang von rund 32 Millionen Euro für das nach wie vor nicht fertiggestellte Terminal erbringen. Weiterhin soll er die Planungsunterlagen der im Mai 2012 gefeuerten Generalplaner, der Planungsgemeinschaft BBI (pg bbi), prüfen und die Flughafengesellschaft „bei der Durchsetzung von Mängel- und Schadensersatzansprüchen bezüglich Planungsmängel“ fachlich beraten. Die Suche werde nun auf dem Verhandlungsweg fortgesetzt, war seitens der Flughafengesellschaft zu vernehmen.

Studien sehen BER als Zuschussgeschäft

Im Juni stellten die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen des Abgeordnetenhauses von Berlin, des Landtags Brandenburg sowie des Bundestags bei mehreren Veranstaltungen eine Studie zur Wirtschaftlichkeit des künftigen Hauptstadtflughafens vor. Erstellt wurde sie von Professor Friedrich Thießen von der Technischen Universität Chemnitz. Die eigentlichen Ursachen für das BER-Debakel liegen laut der Studie bereits in der Entscheidung für den Standort Schönefeld, bei dem es sich um den „schlechtestmöglichen“ handele. Dies wurde auch schon an anderer Stelle festgestellt (MieterEcho Nr. 359/ April 2013), ist aber vor dem Hintergrund erwähnenswert, dass die Grünen in Bund und Berlin seinerzeit ebenfalls zu den Befürwortern von Schönefeld gehörten. Die künftige Ertragslage des BER sieht das Gutachten als kritisch an, auch weil das Berliner Flughafensystem „etwa zur Hälfte mit preiskritischen touristischen Reisenden zu tun“ habe. Im Vergleich zu anderen Flughäfen seien die Erlöse pro Passagier in der Vergangenheit „sehr niedrig“ ausgefallen. „Wenn sich diese Erlössituation am neuen BER nicht dramatisch verbessert, dann käme dies einem wirtschaftlichen Desaster gleich. Denn der Flughafen würde dann große jährliche Verluste schreiben, die zu laufenden Liquiditätsproblemen und laufenden Nachschusspflichten der Gesellschafter führen.“ Selbst wenn es gelänge, die Erlöse des BER um 50% im Vergleich zu den bestehenden Berliner Flughäfen zu erhöhen, könne der Flughafen zwar „gerade aus der Illiquiditätssituation herauskommen“, würde aber immer noch laufend Verluste erzielen. Den Flughafen an sich stellen die grünen Fraktionen allerdings trotz aller von ihnen veröffentlichten Erkenntnisse nicht infrage, was vielleicht auch mit ihrem früheren Einsatz für den Flughafen an diesem Standort zu tun hat. Der künftige Ausbau müsse nun eben etwas kostengünstiger vonstattengehen und bevor die Grünen weiteren Mittelvergaben zustimmen würden, müssten endlich ein vernünftiges Finanzierungskonzept und eine mittelfristige Liquiditätsplanung auf den Tisch.

Neustart an anderem Standort?

Konsequenter äußert sich der Geologe Wilfried von Aswegen, der seine Studie „Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens BER“ bereits im Mai vorgestellt hatte. Er kommt zum Ergebnis, dass der BER nach der Fertigstellung in den ersten zehn Jahren seines Betriebs mit 7,4 Milliarden Euro an öffentlichen Geldern bezuschusst werden muss. Eine Amortisation der entstandenen Kosten sei in den nächsten 30 bis 60 Jahren nicht mehr möglich. Vor dem Hintergrund der Forderungen der Flughafengesellschaft nach einer neuen Kapitalzuführung in Milliardenhöhe sei es nicht zu empfehlen, „gutes Geld dem schlechten, weil bereits verbrannten, Geld hinterherzuwerfen, um die auf das Drei- bis Vierfache gestiegenen BER-Kosten zu finanzieren“. Als Lösung schlägt von Aswegen deshalb den „Aufbau eines leistungsstarken, flexiblen Airports am richtigen Standort“ unter Einbeziehung privater Investoren vor, die dann auch die wesentlichen Kosten und das unternehmerische Risiko übernehmen sollten. Die Aufgabe des Standorts Schönefeld zugunsten eines neuen Flughafens an einem anderen Ort wird seit einiger Zeit bereits bei verschiedenen

Bürgerinitiativen diskutiert. Ob die Voraussagen der genannten Studien tatsächlich eintreffen werden, kann zunächst dahingestellt bleiben. In jedem Fall sind die Flughafengesellschaft und ihre Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg in der Bringschuld, was Zahlen zur Wirtschaftlichkeit des BER angeht. Allerdings ist hier bisher außer oberflächlichen Verlautbarungen nichts Handfestes zu vernehmen. Sicherlich auch vor diesem Hintergrund können sich immer weniger Berliner/innen noch mit dem BER anfreunden. Einer Forsa-Umfrage von Mitte Juni im Auftrag der Piratenfraktion zufolge meinen immerhin 40% der Befragten, dass über einen Baustopp und alternative Lösungen nachgedacht werden sollte. Besonders jüngere Berliner/innen im Alter zwischen 18 und 29 Jahren (51%) sprachen sich für ein Ende des Projekts aus. Die Umfrage fand allerdings vor Mehdorns erneuter Forderung nach Finanzhilfen in Höhe von 1,1 Milliarden Euro statt.

MieterEcho 369 / September 2014