

Der Sprüchemacher

Noch vor kurzem wurde Hartmut Mehdorn als Retter des BER-Projekts gefeiert. Geleistet hat er wenig

Vor einem Jahr übernahm Hartmut Mehdorn, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn und ehemaliger Vorstand von Air Berlin, den Posten des Geschäftsführers der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Der damalige Vorsitzende des Aufsichtsrats, Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD), erklärte seinerzeit: »Ich bin mir sicher, daß es ihm als Vorsitzendem der Geschäftsführung gelingen wird, dem Flughafen Berlin Brandenburg zu mehr Akzeptanz zu verhelfen und ihn zurück in die Erfolgsspur und zu einer gelungenen Eröffnung zu führen.« Doch anstatt seinem selbstgestrickten Image als »Macher« gerecht zu werden, trug Mehdorn bisher lediglich Konflikte in der Führungsebene der Flughafengesellschaft aus und kündigte großspurig Maßnahmen zur Beschleunigung des Airportbaus an, von denen bisher keine einen nennenswerten Erfolg zeitigte. So begann er kurz nach seinem Amtsantritt, gegen den im August 2012 eingesetzten technischen Geschäftsführer Horst Amann zu agieren. Dieser war zunächst monatelang damit beschäftigt, eine umfangreiche Mängelliste der Baustelle zu erarbeiten. Mehdorn ging das nicht schnell genug, und er beschwerte sich zum Beispiel bei einer öffentlichen Anhörung im Berliner Abgeordnetenhaus über »irgendwelche Leute, die wir aus dem Rheinland anwerben, die dann irgendwo anfangen zu lernen, wie der Berliner Flughafen konstruiert ist«. Den Machtkampf gewann Mehdorn schließlich, und Amann wurde vom Aufsichtsrat in eine eher unbedeutende Tochterfirma der Flughafengesellschaft versetzt.

Im Januar kündigte Mehdorn den Arbeitsvertrag der bisherigen Chefplanerin Regina Töpfer, die sich noch in der Probezeit befand. Töpfer war erst vor wenigen Monaten von Mehdorn zur Leiterin des Bereichs Bauplanung- und -steuerung ernannt worden. Ob diese Personalwechsel dem Projekt BER nützen, ist fraglich. Auch die von Mehdorn vorgenommenen Maßnahmen scheinen den Flughafenbau nicht vorangebracht zu haben. So erwies sich das pressewirksam inszenierte »Sprint«-Programm, mit dem die Kommunikationsstrukturen auf der Baustelle optimiert werden sollten, bisher als Luftnummer, die zwar zahlreichen Unternehmensberatern Honorare einbrachte, aber zu keinen sichtbaren Erfolgen führte. Von Mehdorn immer wieder vorgebrachte Ideen wie zum Beispiel die einer permanenten Offenhaltung des Flughafens Tegel hatten zumeist wenig Substanz. Die jetzt erfolgten Absagen der Sanierung der Nordbahn und des monatelang als Meilenstein propagierten »Testbetriebs« am Pier Nord sind zum einen ein neuer Höhepunkt an Peinlichkeit und zum anderen deutliche Belege für die völlige Überforderung Mehdorns.

Die Bundesregierung sowie die Regierungen von Berlin und Brandenburg halten trotz dieser dürftigen Bilanz an Mehdorn fest. Aus den Reihen der Oppositionsparteien kommt hingegen scharfe Kritik. So beurteilt der Vorsitzende des Berliner Untersuchungsausschusses zum BER-Debakel, Martin Delius (Piraten), die bisherige Leistung vernichtend: »Mit PR allein ist kein Flughafen zu bauen.« Mehdorn habe sich bisher mit allem Möglichen außer der Fertigstellung des BER beschäftigt. Die Grünen im Berliner Landesparlament erklärten: »Er hat bislang Nebelkerzen geworfen, anstatt sich auf die Fertigstellung des BER zu konzentrieren.«

Auch in der Bundespolitik mehren sich kritische Stimmen. »Mehdorn hat es nicht verstanden, Struktur in die Bauabläufe zu bringen und für eine belastbare Finanzplanung zu sorgen«, sagte Herbert Behrens, Obmann der Linksfraktion im Verkehrsausschuß des Bundestages, am Montag. Mehdorn übergehe »vielfach« den Aufsichtsrat und lege sich mit den Behörden an. Zudem fahre er

einen Konfrontationskurs gegen die Anwohner des Flughafens. Doch auch wenn Mehdorn sich mehr und mehr als personeller Fehlgriff erweist, befindet er sich doch in einer komfortablen Position: Angesichts des Ausmaßes des von ihm verschärften Baustellenchaos wird sich so schnell kein kompetenter Ersatz für den Chefposten finden.