

Einsame Mahnerin

BER-Krise: Ehemalige Leiterin der Projektsteuerung belastet früheren Flughafenchef schwer

Bisher hat sich der ehemalige Geschäftsführer der Berliner Flughafengesellschaft, Rainer Schwarz, selbstsicher gegeben bei der Frage nach seiner Verantwortung für das Debakel um den neuen Hauptstadtflughafen BER. So gab er bei verschiedenen Anlässen zu Protokoll, dass die Hauptverantwortung für das Scheitern der für Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme beim Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen gelegen habe. Letzterer musste im Mai 2012 als erster seinen Hut nehmen, Schwarz wurde im Januar 2013 fristlos gekündigt. Die Vernehmung der ehemaligen operativen Leiterin des Projektsteuerers WSP CBP, Ariane Graf-Hertling, durch den Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses am vergangenen Freitag wirft nun ein deutlich anderes Licht auf die Rolle von Schwarz. Bereits im Jahr 2010 – als mit dem Ingenieurbüro IGK IGR ein wichtiger Teil der ehemaligen Planungsgemeinschaft BBI in die Insolvenz ging – habe die Projektsteuerung laut Graf-Hertling eine Verschiebung der Eröffnung vorgeschlagen. Damals war noch geplant, den BER im Herbst 2011 in Betrieb zu nehmen. Nachdem sie der Geschäftsführung den Vorschlag unterbreitet habe, galt sie fortan als »persona non grata«. Sie sei in der entsprechenden Sitzung sogar angeschrien worden, sagte Graf-Hertling vor dem Ausschuss. Körtgen habe sie vehement darauf hingewiesen, dass es nicht ihre Aufgabe sei, über Terminverschiebungen nachzudenken. Bereits in einer vorangegangenen Vernehmung hatte ein Zeuge dem Untersuchungsausschuss Körtgen als Geschäftsführer geschildert, der Berichte über problematische Entwicklungen nicht haben hören wollen. Graf-Hertling wurde schließlich innerhalb des Projekts kaltgestellt. Ob ihre kritischen Einschätzungen letztendlich den Aufsichtsrat erreichten, konnte sie dem Untersuchungsausschuss nicht sagen. Zudem beschrieb sie das Unternehmensklima unter Schwarz und Körtgen als eines, in dem notwendige Absprachen nicht hätten stattfinden können und in dem sich viele »weggeduckt« hätten.

Obwohl Schwarz immer alle Verantwortung für den verkorksten Bau des BER auf seinen Geschäftsführerkollegen Körtgen schob, legt die Aussage von Graf-Hertling nahe, dass er weitaus besser über das Projekt und dessen Entwicklung informiert war, als er bisher zugegeben hat. So habe er, nachdem 2010 die krisenhafte Situation wahrnehmbar geworden sei, begonnen, sich stärker und detaillierter über den Stand des Projekts informieren zu lassen. Noch im Dezember hatte Schwarz bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss angegeben, er sei für technische Fragen zum Bau des Flughafens nicht zuständig gewesen. Auch habe er sich nicht eingehend mit der Erstellung der Controllingberichte befasst, die schließlich an den Aufsichtsrat gegeben wurden. Bereits in einer Sitzung der vom Bundesverkehrsministerium eingerichteten »SoKo BER« am 12. Oktober 2012 hatte Schwarz seine Verantwortung für das Debakel abgestritten. Seine Funktion sei die eines Sprechers »im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände« gewesen, heißt es im Sitzungsprotokoll. Der Bau des BER sei Sache von Körtgen gewesen, er selbst habe sich 14tägig berichten lassen. Ähnlich hatte er in dem Gerichtsverfahren argumentiert, das er gegen seine fristlose Kündigung angestrengt und gewonnen hatte. Das Landgericht stellte in seinem Urteil allerdings auch klar, dass Schwarz und Körtgen zwar verschiedene Geschäftsbereiche zugewiesen waren, beide aber gleichermaßen für das Unternehmen verantwortlich waren.

Schwarz ist somit nicht nur rein formell für das Scheitern des BER-Projekts mitverantwortlich, er war laut Aussage der Projektsteuerin weitaus besser informiert über dessen krisenhafte Entwicklung, als er es bislang öffentlich eingestehen wollte. Letzteres mag

seine Ursache darin haben, dass die Frage der Haftung der beiden Geschäftsführer ebenso wenig abschließend geklärt ist wie die mögliche Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen.

junge Welt 05.02.2015