

## **Geschäftsführung ging am BER 2008 volles Risiko**

*Terminprobleme der Flughafengesellschaft lange bekannt / Kritische Berater wurden nicht weiter engagiert*

Dass eine Eröffnung des Flughafen BER nicht pünktlich erfolgen konnte, deutete sich bereits 2009 an. Eine Beraterfirma warnte vor zeitigen Terminen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Affären um Korruption und zweifelhafte Vergaben am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) wird erneut über dadurch hervorgerufene Verzögerungen bei der Fertigstellung gemutmaßt. Doch intern wird bei der Flughafengesellschaft schon seit Beginn des Projekts über Verschiebungen diskutiert.

Ursprünglich sollte der BER im Oktober 2011 in Betrieb genommen werden. Der Termin wurde im Juni 2010 auf den 3. Juni 2012 verschoben und fand schließlich doch nicht statt. Und bereits im Jahr 2008 warnten Projektbeteiligte, dass der ursprüngliche Termin nicht eingehalten werden könne und empfahlen sogar eine Eröffnung erst für April 2013.

Dies geht aus Dokumenten des Beratungsunternehmens Drees&Sommer hervor, die der Piratenfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus zugespielt wurden und die diese öffentlich zugänglich gemacht hat. Dabei handelt es sich um Projektstatusberichte von Dezember 2008 und Januar 2009, ein Protokoll einer Besprechung von Drees&Sommer mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft (FBB) am 10. November 2008 und eine Zusammenfassung von Analyseergebnissen, die die Berater der Geschäftsführung am 18. November 2008 als vertrauliches Dokument hatten zukommen lassen. Die Besprechung am 10. November 2008 sollte zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2008 dienen. Teilnehmer waren neben den Beratern von Drees&Sommer unter anderem der damalige Geschäftsführer der FBB, Rainer Schwarz, und der technische Geschäftsführer Manfred Körtgen. Bei der Besprechung wurden von Drees&Sommer bestehende Projektrisiken vorgestellt. So ist die Rede von »fehlende(r) Planungstiefe durch baubegleitende Planung sowie in die Planung zu integrierende(n) Nutzungsänderungen« und davon, dass zum Zeitpunkt der Auftragserteilung »ausführungsreife und in sich abgeschlossene Planpakete« fehlen würden. Auch ist die Rede von »weiteren Kostentreibern durch hohes Nachtragspotenzial wegen unscharfer Ausschreibungen und durch Maßnahmen zur Stabilisierung von gestörten Planungs- und Bauabläufen«. Insgesamt bestehe ein »hohes Risiko« für das damals noch geltende Ziel, den Flughafen im Oktober 2011 zu eröffnen. Dieses könne nur noch mit teuren Beschleunigungsmaßnahmen und einem »zeitlich stark eingeschränktem Probetrieb erreicht werden«.

Als Alternativen zu diesem Szenario, das Drees&Sommer als »Variante 1« bezeichnet, schlugen die Berater zwei weitere Varianten vor: Bei der zweiten sollte die Vergabep Praxis geändert und die Eröffnung um sechs Monate verschoben werden, bei »Variante 3« sollten die Ausschreibungen aufgehoben und europaweit in »kleinteiliger Paketierung« ausgeschrieben werden. Aus der während des Gesprächs vorgestellten Präsentation geht klar hervor, warum eine Eröffnung im Oktober 2011 stark risikobehaftet war. So würden extrem kurze Planungsvorläufe ohne Pufferzeiten in Kauf genommen und es bestehe die Gefahr »gestörter Bauabläufe«. Zudem werde der notwendige Probetrieb »stark eingeschränkt« und könne »nur baubegleitend erfolgen«.

Weiterhin sei ein Festhalten an dem Termin nicht wirtschaftlich, da Beschleunigungsmaßnahmen mit höheren Kosten verbunden wären und den Baufirmen signalisiert werde, dass »hohe Angebote aus Termingründen zwangsläufig akzeptiert werden«. Zudem begeben sich die Flughafengesellschaft in eine Situation, in der die Firmen verzögert arbeiten könnten, »um dadurch Forderungen besser durchsetzen zu können«.

Dies alles könne mit »Variante 3« vermieden werden, da bei einer kleinteiligeren Ausschreibung unter Einbeziehung mittelständischer Unternehmen der Wettbewerb erhöht und damit die Kosten

gesenkt werden könnten. Als Eröffnungstermin nannten Drees&Sommer nach der »Variante 3« den Oktober 2012 bzw. April 2013.

Die FBB-Geschäftsführung konnte sich für solche Vorschläge nicht erwärmen. So heißt es im Besprechungsprotokoll knapp, es sei festgelegt worden, dass »Variante 1 Eröffnung Oktober 2011 unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken verfolgt wird«. Der Aufsichtsrat folgte der Geschäftsführung und entschied sich für die Beibehaltung des Termins, was Drees&Sommer in ihrem »Projektstatusbericht Nr. 12/2008« wie folgt kommentierten: »Für das Gesamtprojekt besteht daher ein erhebliches Risiko.« Der Vertrag mit Drees&Sommer wurde schließlich nicht verlängert.

*Benedict Ugarte Chacón arbeitet als wissenschaftlicher Referent für die Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses zum BER-Debakel.*

Link zu den Dokumenten:

<https://www.piratenfraktion-berlin.de/2014/04/14/ber-desaster-weitere-dokumente-aufgetaucht/>