

## **Keiner will's gewesen sein**

*Vier Jahre nach der gescheiterten Flughafeneröffnung: BER-Untersuchungsausschuss legt Abschlussbericht vor*

Seit September 2012 hatten Berliner Abgeordnete alle zwei Wochen getagt und dabei rund 70 Zeugen verhört. Das Beweismaterial des BER-Untersuchungsausschusses füllt mehr als 1.600 Aktenordner sowie mehreren Daten-CDs und zahlreiche Einzeldokumente. Sein am Mittwoch veröffentlichter Bericht umfasst insgesamt 1.269 Seiten. Aufgeteilt ist er in den von der Ausschussmehrheit aus SPD und CDU durchgestimmten Mehrheitsbericht und die Sondervoten der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der Linken sowie des Ausschussvorsitzenden Martin Delius (parteilos). Dass es verschiedene Berichte gibt, liegt daran, dass der Hauptbericht, insbesondere was die persönliche Verantwortung einzelner Regierungsmitglieder angeht, von der Koalition erheblich abgeschwächt wurde. SPD und CDU stricken weiter an dem Mythos, dass die im Mai 2012 verkündete Verschiebung der ursprünglich für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme des Flughafens zumindest für den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft völlig überraschend gekommen sei. Herausragende Vertreter des Landes Berlin in diesem Gremium waren der ehemalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) und der nach wie vor amtierende Innensenator Frank Henkel (CDU). Im Mehrheitsbericht ist sodann auch ausführlich von „geteilten Verantwortlichkeiten“ zu lesen. Wirklich schuld hat – wenn es nach SPD und CDU geht – demnach keiner, vor allem nicht die politisch Verantwortlichen. Dass jedoch die Krise rund um den geplanten Hauptstadtflughafen BER keinesfalls plötzlich über die Flughafengesellschaft hereinbrach, belegen zahlreiche Akten und Zeugenaussagen. So hatte sich bereits im Frühjahr 2012 die mit der Organisation des Probetriebs beauftragte Unternehmensberatung McKinsey mit einem Schreiben an die Geschäftsführung gewandt und auf massive Mängel im Probetrieb hingewiesen. „Daraus ergeben sich erhebliche, bis zum 3. Juni auch in der neuen Struktur nicht mehr aufholbare Defizite in der Inbetriebnahmeprobereitung“, heißt es im Brief vom 15. März 2012. Einen Monat später hielt McKinsey fest, dass der Termin 3. Juni als „weiterhin kritisch“ angesehen werde. Ob der damalige Flughafengeschäftsführer Rainer Schwarz diese Warnungen an den Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit weitergab, konnte der Ausschuss nicht klären. Schwarz gibt an, Wowereit unterrichtet zu haben. Dieser wiederum behauptet das Gegenteil. Einer von beiden sagte demnach vor dem Ausschuss die Unwahrheit, machte sich also strafbar. Die Probleme mit der Entrauchungsanlage, an denen die Inbetriebnahme schließlich scheiterte, waren in den Warnschreiben von McKinsey noch gar nicht Thema. Sie wurden unter anderem in einer „Taskforce Brandschutz“ mit Vertretern des Bauordnungsamts besprochen. Diese hatten im Frühjahr 2012 klargemacht, dass sie eine „Interimslösung“ beim Brandschutz – in den Medien auch „Mensch-Maschine-Lösung“ genannt – nicht ohne weiteres genehmigen würden. Darüber, dass es auf der Baustelle des BER gleich an mehreren Stellen deutliche Mängel gab, wurde dem Aufsichtsrat nachweisbar nur sehr unzureichend berichtet. In mindestens einem Fall wurde ein Controllingbericht auf Weisung der Geschäftsführung manipuliert, bevor er dem Gremium vorgelegt wurde. Dabei handelt es sich um den Bericht für die Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 – die letzte vor Bekanntgabe der Verschiebung. In der Sitzung wurde zwar erörtert, dass es auf der Baustelle einige Problemlagen gebe, eine Gefährdung der Inbetriebnahme könne aber durch „Endspurtmaßnahmen“ abgefangen werden. Im Controllingbericht (CB) 01/2012 waren ursprünglich schärfere Formulierungen zum Zustand des Projekts enthalten. Der Referent des technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen wandte sich am 22. März 2012 mit einer E-Mail an den Chef der Projektsteuerung sowie den Leiter des Baubereichs. „Sehr geehrte Herren, Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort ›äußerst‹ bei den kritischen Pfaden im CB

entfernt wird“, heißt es darin. Dem Aufsichtsrat sollte also vorenthalten werden, dass es um den BER schlimmer stand, als im vorgelegten Bericht festgehalten. Vor diesem Hintergrund beschloss er schließlich die „Endspurtmaßnahmen“ für 14 Millionen Euro, die letztlich nichts brachten. Das Hauptargument verschiedener Aufsichtsratsmitglieder, man habe sich eben auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen müssen und hätte weiter nichts tun können, greift zumindest bei Wowereit und Henkel nicht. Die vom Senat selbst herausgegebenen Richtlinien für Aufsichtsratsmitglieder hätten es zugelassen, externe Sachverständige einzubinden. Auf diese Möglichkeit wurde verzichtet. Andererseits fand sich in den Unterlagen der Innenverwaltung die auf Dilettantismus hinweisende, wiederholte Klage, Senator Henkel müsse sich einzelne Informationen zum Projekt aus Presseberichten zusammensuchen lassen. Die Schlussdebatte zum Ausschussbericht findet in der nächsten Plenarsitzung am 23. Juni statt.

junge Welt 17.06.2016