

## Zum In-die-Luft-Gehen

### **Hintergrund. Das neue Jahr beginnt für den Flughafen BER, wie das alte endet: Mit Stillstand, Kostensteigerungen und Selbstgefälligkeit der Verantwortlichen**

Nachdem im Mai 2012 die Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) auf Grund massiver Probleme bei der Brandschutzanlage kurzfristig abgesagt worden war, wurde als neuer Eröffnungstermin der 27. Oktober 2013 angekündigt. Doch auch dieser Termin konnte nicht eingehalten werden. Mittlerweile trauen sich weder die Flughafengesellschaft noch ihre Anteilseigner – die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund –, ein verbindliches Datum zu nennen. Als Folge des Debakels mußte die alte Geschäftsführung ihren Hut nehmen. Der seit März 2013 agierende neue Flughafenchef Hartmut Mehdorn versucht nun, den »Macher« zu geben, und verkündet im Wochenrhythmus das Erreichen neuer Meilensteine. Dennoch scheint auf der Baustelle nichts wirklich voranzugehen. Und während die Eröffnung noch in den Sternen steht, steigen die Kosten für das Projekt unaufhörlich.

Dabei hatte man sich das Anfang 2013 wohl etwas anders vorgestellt: Mit einem von Mehdorn ins Leben gerufenen Programm namens »Sprint« sollen alle für die Inbetriebnahme notwendigen Aufgaben (Bauarbeiten, Genehmigungsverfahren, Probetrieb) an einer Stelle gebündelt werden. In einem »Project Management Office«, das direkt auf der Baustelle eingerichtet wurde, sollen die Führungskräfte der »Flughafen Berlin Brandenburg GmbH« (FBB) gemeinsam mit externen Sachverständigen und Beratern die Krise in den Griff bekommen. Zumindest bis November des vergangenen Jahres kam Mehdorn mit seinem »Sprint«-Programm jedoch nicht so recht voran. So gelangten interne Berichte an die Öffentlichkeit, wonach sich die noch notwendigen Baumaßnahmen am Terminal auch im Lauf des Jahres 2013 weiter verzögert hatten. Ebenso sei das Baustellencontrolling nach wie vor mangelhaft aufgestellt. Dies wird auch ein Grund dafür sein, warum die Verkabelungen so fehlerhaft verbaut werden konnten, daß sie nun neu verlegt werden müssen. Allein diese Maßnahme inklusive des Aufreißens schon fertiger Wände und Decken soll rund 3,6 Millionen Euro kosten.

Eines der großen Probleme ist nach wie vor die neu zu konzipierende Entrauchungsanlage. Statt, wie bislang vorgesehen, als große Einheit zu funktionieren, soll sie in drei Teile gegliedert werden und eine neue übergeordnete Steuerung erhalten. Für den Umbau der Steuerungsanlage ist seit Oktober 2013 allein Siemens zuständig. Zuvor sollte die gesamte Brandschutzanlage von Siemens und Bosch gemeinsam installiert werden. Bevor Siemens allerdings beginnen kann, müssen die Umbaumaßnahmen an den Kabeltrassen vorgenommen werden. Wie lange das dauern wird, ist immer noch offen. Siemens selbst braucht danach 18 Monate Zeit.

Mehdorns »Sprint«-Programm brachte den BER bislang zwar nicht vorwärts, dennoch erwies es sich immerhin als lukrative Einnahmequelle für Beratungsfirmen wie PricewaterhouseCoopers und »Roland Berger Strategy Consultants GmbH«. Anfang Dezember wurde allerdings bekannt, daß einige Berater das Programm wieder verlassen müssen. Über die Hintergründe sagt die Flughafengesellschaft öffentlich nichts. Die Berater sollen, so die Märkische Allgemeine vom 7. Dezember 2013, jedoch ihre Aufträge ohne die notwendige europaweite Ausschreibung erhalten haben.

## **Aufsichtsräte schlecht informiert**

Wie es in den letzten Jahren zu dem Chaos beim Flughafenbau kommen konnte, versucht seit Herbst 2012 ein Untersuchungsausschuß des Abgeordnetenhauses von Berlin herauszufinden. Hierzu sind Tausende von Aktenstücken auszuwerten und Dutzende von Zeugen zu vernehmen. Bis der Ausschuß seinen Bericht vorlegt, werden wohl noch ein oder zwei Jahre vergehen. Eine der Ursachen für das Scheitern des Bauvorhabens deutet sich jetzt schon an: Das Projekt Großflughafen scheint in den letzten Jahren innerhalb der FBB ein Eigenleben entwickelt zu haben, welches über längere Zeit von den Verantwortlichen weder durchschaut, geschweige denn angemessen kontrolliert wurde.

So zumindest sind die bisherigen Aussagen verschiedener Aufsichtsräte vor dem Ausschuß zu interpretieren. Zum Beispiel die des Staatssekretärs im Bundesbauministerium, Rainer Bomba (CDU), der den Bund seit 2010 im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft vertritt: Er sagte, daß seiner Auffassung nach das Projektcontrolling ziemlich mangelhaft gewesen sei. Der Aufsichtsrat hätte zwar viele Berichtsseiten zu lesen bekommen, jedoch nur schwer einen Einblick in die tatsächliche Situation gewinnen können. Auch die Aussagen anderer Aufsichtsräte wie Klaus Wowerit (SPD) oder Harald Wolf (Die Linke) gingen in eine ähnliche Richtung: Man sei wohl von der Geschäftsführung nicht richtig informiert worden; in den Controllingberichten wären keine tiefer gehenden Probleme geschildert worden; man habe ja zudem kritisch nachgefragt, aber wenn man eben nicht ausreichend informiert werde, könne man als Aufsichtsrat nicht viel machen. Bis zum Schluß habe man an die Inbetriebnahme im Sommer 2012 geglaubt bis im Mai – für alle überraschend – festgestellt worden sei, daß die Probleme auf der Baustelle weitaus größer waren als vermutet.

Wie das Führungspersonal der Flughafengesellschaft FBB mit der sich anbahnenden Krise umging, zeigte am 6. Dezember die Aussage des ehemaligen Gesamtprojektleiters Joachim Korkhaus vor dem Untersuchungsausschuß. Dort übte er zwar immer wieder Kritik an Planern und der seit 2004 von der Firma »WSP CBP« durchgeführten Projektsteuerung. So widersprach er zum Beispiel der Aussage des »WSP CBP«-Verantwortlichen Christian Manninger, der in einer Bauausschußsitzung des Parlaments im Januar 2013 gesagt hatte, bei den Defiziten handle es sich in erster Linie um solche in der Planung. Laut Korkhaus wäre es Aufgabe der Projektsteuerung gewesen, hier zu handeln. Zu seiner eigenen Rolle machte Korkhaus jedoch keine tiefgehenderen Angaben. Auch nicht dazu, ob und wie er sich als einer der Hauptverantwortlichen in diese Gegensteuerung einbrachte. Die Leistungen der Planungsgemeinschaft »pg bbi« wurden ebenfalls von Korkhaus bemängelt. Warum man jedoch bei angeblich erkannten Defiziten nicht rechtzeitig entsprechende Maßnahmen ergriff, um Schlimmeres zu vermeiden, konnte er nicht darstellen. Die Aussage des ehemaligen Gesamtprojektleiters deutet darauf hin, daß die Flughafengesellschaft von Anfang an nicht in der Lage gewesen zu sein scheint, ein Vorhaben wie den Bau dieses Airports zu stemmen.

## **Keine Folgen für Verantwortliche**

Für Korkhaus selbst hatte das BER-Debakel bislang keine weitreichenden Folgen: Im Herbst 2012 wurde er zwar vom damals neu zur Flughafengesellschaft geholten Technik-Geschäftsführer Horst Amann seines Postens enthoben. Mittlerweile ist er jedoch an der Seite von Mehdorn in dessen »Sprint«-Team tätig. Auch vormals von der »pg bbi« beauftragte Planer arbeiten nun unter anderen Vertragsbedingungen wieder mit. Die Frage, warum im Zuge des bisherigen Krisenmanagements zwar die Geschäftsführung ausgetauscht und die Zusammenarbeit mit der Planungsgemeinschaft beendet wurde, aber die Projektsteuerer von »WSP CBP«, die anscheinend irreführende Berichte abliefern und offensichtlich überfordert waren, nach wie vor für die Flughafengesellschaft arbeiten, bleibt hochinteressant. Ebenso interessant wie die Frage, warum letztere bislang keine Haftungsansprüche gegen die Projektsteuerer geltend gemacht hat.

Auch für die ahnungslosen Aufsichtsräte hatte das Desaster keine spürbaren Konsequenzen, allen voran Klaus Wowereit. Dieser war von 2001 bis 2013 Aufsichtsratsvorsitzender. Erst Anfang 2013 trat er von diesem Posten zurück. Mitte Dezember wählte das Gremium ihn erneut zu seinem Vorsitzenden, nachdem er es kurz nach dem Rücktritt von Matthias Platzeck (SPD) im Juli wieder kommissarisch geleitet hatte.

Wer seinen Posten allerdings schnell wieder loswurde, war der im Sommer als Geschäftsführer Technik in die FBB geholt Horst Amann. Dieser wollte, um das Projekt voranzubringen, mit einer umfangreichen Bestandsaufnahme beginnen. Dies führte zu einer Liste mit Baumängeln, die über 60000 Einträge umfassen soll. Mehdorn wiederum konnte mit solch einer systematischen Aufarbeitung des BER-Pfuschs nur wenig anfangen und ließ monatelang verlautbaren, daß sich seit der Einstellung Amanns auf der Baustelle nichts bewegt habe. Auch öffentlich schoß er gegen Amann. So sagte er in einer Anhörung des Bauausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses am 5. Juni 2013: » (...) wir wollen diesen Flughafen schnell fertigmachen. Da helfen uns nicht irgendwelche Leute, die wir aus dem Rheinland anwerben, die dann irgendwo anfangen zu lernen, wie der Berliner Flughafen konstruiert ist, sondern da brauchen wir Leute, die schon mal dabei waren, und die sind auch sehr hilfreich.«<sup>1</sup> Amann wiederum soll sich Medienberichten zufolge beim Aufsichtsrat über Mehdorns Arbeitsweise beschwert haben. Die Springer-Postille B.Z. zitierte im September 2013 aus einem angeblichen Schreiben Amanns den Satz: »Es wird versucht, mich gegenüber dem Aufsichtsrat zu denunzieren und zu diskriminieren.«

Mittlerweile hat Mehdorn den Machtkampf für sich entschieden. Aber wie bei der Flughafengesellschaft üblich, fiel Amann nicht hart. Der Aufsichtsrat entschied im Oktober, ihn als Technik-Geschäftsführer abzulösen und ihm die Leitung der »Flughafen Energie & Wasser GmbH« (FEW), einer Tochterfirma der Flughafengesellschaft, zu übertragen. Die FEW verfügt über keine eigenen Mitarbeiter und läßt ihre Aufgaben per Geschäftsbesorgungsvertrag von der Flughafengesellschaft ausführen. Wie genau die neue Leitungsfunktion von Amann bei der FEW ausgestaltet ist, konnte zumindest der Berliner Senat bislang nicht sagen. Nur so viel: »Die bisherige Vergütung bleibt unverändert«<sup>2</sup> – und das dürften im Falle von Amann über 300000 Euro Jahresgehalt sein.

### **Mehdorns »Teilbetrieb«**

Trotz der überschaubaren Baufortschritte ließ Mehdorn es sich nicht nehmen, sein schon für 2013 avisiertes Projekt eines »Teilbetriebs« des BER für 2014 erneut zu annoncieren. Hierfür soll der Nordpier des Terminals mit Gepäckbändern und Check-In-Schaltern aufgerüstet werden, so daß mit einer kleinen Anzahl von Airlines der Flugbetrieb schon einmal ausprobiert werden kann. Sollte der BER insgesamt fertiggestellt sein, müßten diese Anlagen wieder abgebaut werden.

Weiterhin kündigte Mehdorn für Januar 2014 einen Probebetrieb des BER an. Das ist vor der Inbetriebnahme eines Airports vorgeschrieben. Zunächst soll dieser mit Flughafenmitarbeitern durchgeführt werden, anschließend mit einer großen Zahl an Statisten. Von diesen Absichten ist allerdings bei der FBB noch nichts zu lesen. Auf deren Internetseite heißt es hierzu schlicht: »Sobald ein Termin für die Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg feststeht, starten wir mit den Planungen für eine weitere Runde des Probebetriebs.« Ebenfalls ist für das neue Jahr vorgesehen, die bisher für den Betrieb des bestehenden Airport Schönefeld genutzte Nordbahn zu sanieren. Der Flugverkehr soll in dieser Zeit über die bereits für den BER fertiggestellte Südbahn abgewickelt werden. Hier ergeben sich zwei finanzielle Probleme: Die Sanierungskosten von über 40 Millionen Euro muß die Flughafengesellschaft aus neuen Darlehen aufbringen. Die Frage ist, ob sie in ihrem derzeitigen Zustand überhaupt Kredite zu vertretbaren Konditionen bekommen würde. Falls nicht, müßten die Anteilseigner wiederum dafür bürgen – so wie sie es schon bei den bisherigen Krediten für den BER-Bau tun. Das zweite finanzielle Problem ist, daß bei einer

Verschiebung des Flugbetriebs von der Nord- auf die Südbahn die Schallschutzmaßnahmen für die Anwohner umzusetzen sind. Bis April sollen die entsprechenden Bescheide an 4381 Haushalte verschickt werden.

## **BER bei Anwohnern unbeliebt**

Überhaupt ist die zu erwartende Lärmbelästigung für die Anwohner des Flughafens ein nach wie vor drängendes Problem, dessen sich zahlreiche Bürgerinitiativen angenommen haben. Mitte November hatte die Friedrichshagener zusammen mit anderen Gruppen mehr als 26000 Unterschriften zugunsten eines Volksbegehrens für ein Nachtflugverbot an allen Berliner Flughäfen an den Berliner Parlamentspräsidenten Ralf Wieland (SPD) übergeben. Damit wird das Abgeordnetenhaus aufgefordert, den Berliner Senat dazu zu bewegen, »unverzüglich Verhandlungen mit den Mitgesellschaften in der FBB zur Einführung eines Nachtflugverbotes von 22 bis sechs Uhr in Tegel, Schönefeld und am künftigen BER aufzunehmen«. Die Initiatoren begründen ihr Engagement mit mehreren wissenschaftlichen Studien, wonach nächtlicher Fluglärm stark gesundheitsschädlich sei und zu enormen Krankheitskosten führen würde.

Von solcherlei demokratischem Engagement hält Wowereit nicht viel. Das machte er in einem Interview mit der Berliner Morgenpost vom 22. Dezember deutlich. Darin zählte er die Bürgerinitiativen zu den »vielen Kräften«, die daran arbeiten würden, daß der Flughafen kein Erfolg wird. »Sie wollen einen sehr reglementierten Flughafen daraus machen – mit ausgedehnten Flugverbotszeiten, die die wirtschaftlichen Möglichkeiten stark beschränken würden.« Ein entsprechendes Volksbegehren wurde in Brandenburg allerdings schon Ende 2012 gewonnen und bewegte die »rot-rote« Landesregierung zu der Ankündigung, sich für dessen Umsetzung starkzumachen.

In den kommenden Jahren wird sich die Lärmbelastung für die Anwohner des BER noch verschlimmern. Bislang hatte außer Mehdorn keiner der Verantwortlichen auf den Umstand hingewiesen, daß der Flughafen wohl von vornherein zu klein geplant ist und bald an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird. Umso mehr verwundert es, daß neuerdings ausgerechnet die Berliner CDU recht deutlich darauf hinweist. Zwei ihrer Kreisverbände faßten kürzlich einen Beschluß zum »Zukunftsraum TXL«, bei dem es vordergründig um die Nachnutzung des Airportgeländes in Tegel gehen soll. In der Präambel heißt es: »Angesichts der aktuellen Entwicklung des Flugverkehrs muß die Anbindung Berlins an die Welt erhalten bleiben. Vor diesem Hintergrund muß geprüft werden, ob und wie mindestens eine dritte Start- und Landebahn für die Stadt gesichert werden kann.«<sup>3</sup> Für diese dritte Start- und Landebahn gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder bleibt Tegel weiter in Betrieb, was der bisherigen Planfeststellung des BER zwar widersprechen würde, rechtlich jedoch möglich wäre. Oder Tegel wird wie geplant vom Netz genommen und der BER erweitert. Bei beiden Varianten sind die jeweiligen Anwohner die Leidtragenden. Von den zusätzlichen Kosten ganz zu schweigen.

## **Baukosten unklar**

Wie hoch die gesamten Baukosten für den Flughafen einmal liegen werden, ist nach wie vor unklar. Mittlerweile geistern verschiedene Zahlen umher. Nach einem internen Bericht der Projektsteuerer »WSP CPB«, der über Bild an die Öffentlichkeit gelangte, würden die Kosten auf rund 5,7 Milliarden Euro steigen. Genauer kommentiert werden solche Zahlen weder von Politik noch FBB. Es ist jedoch naheliegend, daß die zu erwartenden Baukosten demnächst wieder einmal höher angesetzt werden müssen. Schon Ende 2012 waren die drei Anteilseigner der Flughafengesellschaft gezwungen, das Unternehmen mit 1,2 Milliarden Euro zu stützen. Diese Summe basierte auf der Annahme, daß der Flughafen im Oktober 2013 in Betrieb genommen würde. Da die Eröffnung auf unbestimmte Zeit verschoben wurde, geht diese Kalkulation mittlerweile nicht mehr auf. Hätten

Bund, Berlin und Brandenburg damals die 1,2 Milliarden Euro nicht aufgebracht, wäre die FBB pleite gewesen, was für die öffentliche Hand nicht unbedingt die beste Lösung gewesen wäre. Denn zum Bau des BER hat die Flughafengesellschaft Kredite in Höhe von 2,4 Milliarden Euro aufgenommen. Diese wiederum verbürgten die Anteilseigner zu 100 Prozent. Wenn also die Kredite nicht mehr bedient werden, können sich die finanzierenden Banken an der öffentlichen Hand schadlos halten. Die drei Anteilseigner befinden sich damit in finanzieller Geiselschaft: Sie haben die Wahl, entweder immer mehr Geld in die Flughafengesellschaft zu pumpen und dabei zu hoffen, daß der BER irgendwann seine Kredite bedienen kann, oder einen Zusammenbruch der FBB in Kauf zu nehmen und die Kredite selbst zurückzuzahlen.

Mit der Benennung der reinen Baukosten sind jedoch noch nicht alle Mittel erfaßt, die zur Errichtung des BER benötigt werden. Ehrlicherweise einzurechnen wären zum Beispiel die Kosten für Grundstücksankäufe, für Verkehrsanbindungen und weitere infrastrukturelle Maßnahmen, Kosten für Gutachter, Berater, Wirtschaftsprüfer und Rechtsanwälte, die Kosten für das gesamte Planfeststellungsverfahren inklusive des dazugehörigen Anhörungsverfahrens, Entschädigungszahlungen sowie die zusätzlichen Kosten, die durch den ursprünglich nicht vorgesehenen Weiterbetrieb des Airports Tegel über das Jahr 2012 hinaus anfallen.

Zu alledem konnten oder wollten die Anteilseigner der Flughafengesellschaft bislang nicht öffentlich Stellung beziehen. Auch nicht zu der schon seit Jahren aufgeworfenen Frage, ob der BER einmal so rentabel sein wird, die Kosten für seine Errichtung wieder einzuspielen. Fundierte Hinweise auf die künftig mögliche Unwirtschaftlichkeit ziehen sich durch die gesamte Planungsgeschichte. Und bislang konnten weder Politik noch Flughafengesellschaft der Öffentlichkeit mit nachvollziehbaren Zahlen erläutern, welche Einnahmen mit dem BER erzielt werden müssen, damit er wenigstens seine Kredite bedienen kann und nicht zu einem jahrzehntelangen Zuschußgeschäft für die Steuerzahler wird.

Als im Jahr 2001 ein anderes Größenwahnprojekt – die Bankgesellschaft Berlin – implodierte und von der öffentlichen Hand gerettet wurde, meinten viele, es könne nicht noch einmal so schlimm kommen. Wovoreit verkündete damals einen politischen »Mentalitätswechsel«, der solche Riesenpleiten künftig verhindern sollte – dieser hat offensichtlich nie stattgefunden.

## **Anmerkungen**

1 Abgeordnetenhaus von Berlin, Wortprotokoll BauVerk 17/28, S. 6

2 Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 17/12749

3 CDU Charlottenburg-Wilmersdorf/CDU Reinickendorf: Zukunftsraum TXL – Reinickendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf wachsen zusammen, 4.12.2013