

Mayday Berlin

Hintergrund. Skandale wie am Fließband: Der Bau des Flughafens Berlin Brandenburg ist eine Mischung aus halbseidenen Geschäften, städtischem Filz und Millionen verschleuderten Euro

Benedict Ugarte Chacón

Nach der schweren Krise der Bankgesellschaft Berlin, der Finanzkrise des Landes und der Spendenaffäre geht es jetzt darum, das Vertrauen in die Politik wieder herzustellen. Ich meine zuerst das Vertrauen der Berlinerinnen und Berliner. Aber ich meine auch das Vertrauen in unsere Stadt. (...) Wir brauchen einen Mentalitätswechsel der Politik in Berlin.« Diese hehren Worte stammen aus der Regierungserklärung des damals frisch ins Amt gespülten Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit (SPD), die er am 28. Juni 2001 im Berliner Abgeordnetenhaus vortrug. Zu dieser Zeit wurde Berlin vom sogenannten Bankenskandal erschüttert, der als eine besondere Mischung aus Berliner Filz, Korruption und Wirtschaftskriminalität sogar für das skandalerfahrene Berlin eine Zäsur darstellte.¹ Interessanterweise argumentiert Wowereit in seinen heutigen Stellungnahmen zum Flughafendebakel ähnlich wie Politiker und Bankmanager im Jahr 2000, als sich der Zusammenbruch der Bank intern schon abzeichnete, nach außen aber weiter vom großen Erfolg geredet wurde.

»Erfolgsgeschichte« – es gab in den letzten Monaten fast keine Äußerung von Wowereit zum Thema Flughafen BER, in der er diese Vokabel nicht unterbrachte. Und auch in einer anderen Weise gleicht Wowereit der von ihm angeblich abgelösten Berliner Politikerkaste. Ähnlich wie seinerzeit die Herren Diepgen und Landowsky – der eine Regierende Bürgermeister, der andere CDU-Fraktionsvorsitzender – versteht Wowereit in provinzieller Selbstgefälligkeit Kritik an ihm, seiner Politik oder seinen Lieblingsprojekten als Angriff auf Berlin: »Ich werde mich nicht davon ablenken lassen, die Erfolgsgeschichte Berlins fortzuschreiben und das Projekt zum Erfolg zu führen. (...) Lassen wir uns unser Berlin nicht schlechtreden, sondern bündeln die Kräfte, um das Projekt Flughafen Berlin-Brandenburg Willy Brandt zu einem guten Abschluß zu bringen!«² So proklamierte er in einer der mittlerweile zahlreichen Plenardebatten zum aktuellen Debakel um die Inbetriebnahme besagten Flughafens, die sich angeblich völlig unvorhersehbar wieder einmal um ein Jahr verschoben hat. Doch besieht man sich die mittlerweile fast 20jährige Geschichte dieses Flughafenneubaus, so besteht sie in der Hauptsache aus einer Aneinanderreihung von Bauskandalen. Daß es jetzt, kurz vor der Fertigstellung, erneut zu einem Skandal kam, ist vor diesem Hintergrund und auch vor dem anderer Berliner Großprojekte nicht wirklich verwunderlich.

Vor dem ersten Spatenstich

Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung wurden auch erste Überlegungen zu einer Neugestaltung des Berliner Flughafensystems angestellt. Beeinflußt vom Berliner Metropolenrausch der 90er Jahre und vor dem Hintergrund des tatsächlich vergrößerten Ballungsraumes um Berlin herum geriet man zu der Auffassung, daß die vorhandenen Flughäfen in Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nicht ausreichend wären und der Flughafen Berlin-Schönefeld ohnehin in absehbarer Zeit zu sanieren sei. Ein moderner »Singlestandort« sollte es nun werden, der zudem eine Drehkreuzfunktion übernehmen kann, also als Umsteigeplatz für Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge dienen soll. Für diesen neuen Großflughafen waren mehrere Standorte im Gespräch: Im vergleichenden Raumordnungsverfahren ab 1993 galten die Standorte Sperenberg, Jüterbog und Schönefeld als Favoriten – auch wenn Schönefeld weit abgeschlagen hinter Sperenberg rangierte. Daß der Flughafen Berlin Brandenburg nun nach mehrjährigem politischen Gezerre zwischen Bund und Ländern am Standort Schönefeld errichtet wird, geht auf den »Konsensbeschluß« des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg zurück, denn die Flughafengesellschaft befindet sich zu jeweils 37 Prozent im Eigentum der Länder Berlin und Brandenburg, der Bund ist mit 26 Prozent an ihr beteiligt.

Der Beschluß ist eine Anlage zu einem Beschluß der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft, trägt das Datum vom 28. Mai 1996 und ist von den damaligen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe und Eberhard Diepgen sowie dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann unterzeichnet. In dem Papier ist die Absicht festgehalten, den Flugverkehr auf einen Standort zu konzentrieren, wobei es auch heißt: »Der Gesellschafter Brandenburg hält hierfür den Standort Sperenberg für besonders geeignet.« Dennoch habe man

sich nach »umfangreichen Abstimmungsgesprächen« auf Schönefeld verständigt. Errichtet werden sollte der neue Flughafen unter Beteiligung privater Investoren. Tempelhof werde nach der rechtskräftig gewordenen Planfeststellung geschlossen, Tegel »spätestens mit Inbetriebnahme« der neuen Start- und Landebahnen. Als weiteres Ziel ist die Privatisierung der Flughafengesellschaft festgehalten.

Doch schon vor der offiziell feststehenden Entscheidung für den Standort Schönefeld kam es Anfang der 90er Jahre zu einem Skandal um das »Baufeld Ost«. Die Flughafengesellschaft hatte auf Vorrat Grundstücke rund um den alten Flughafen Schönefeld aufgekauft, die letztendlich gar nicht gebraucht wurden. Der unsinnige Ankauf kostete rund 200 Millionen Euro, wobei die gezahlten Grundstückspreise deutlich überhöht waren. Denn merkwürdigerweise hatten diverse Spekulanten Wind von der Kaufabsicht bekommen und ihrerseits Ackerflächen angekauft, die sie der Flughafengesellschaft nun zu einem höheren Entgelt überließen. Daß Spuren dieser halbseidenen Geschäfte auch in die Berliner Bauszene führten, war keine Überraschung.

Der nächste Skandal ereignete sich ebenfalls noch vor dem ersten Spatenstich kurz vor der Jahrtausendwende. Ursprünglich war es ja das politisch ausgegebene Ziel, den Großflughafen durch private Investoren errichten zu lassen und die Flughafengesellschaft parallel dazu ebenfalls zu privatisieren. Dazu kam es bis heute nicht – auch weil die Flughafengesellschaft schon damals mehrere hundert Millionen Euro Schulden mit sich herumtrug, die auch aus dem erwähnten »Baufeld-Ost-Skandal« resultierten. Mitte der 90er Jahre hatte die Flughafengesellschaft in Vorbereitung der Errichtung des Großflughafens eine Beratungsfirma namens Wirtschafts- und Ingenieursberatungsgesellschaft (WIB) engagiert, an die auch diverse Folgeaufträge ergingen. Die WIB bzw. ihr Eigentümer Herbert Martin nahm dabei auf Vorschlag Diepgens auch eine »Moderatorenrolle« ein, die die politische Entscheidung für den Standort Schönefeld massiv beeinflusste. Allerdings wirkte Martin nicht nur auf Seiten der Flughafengesellschaft, sondern unterhielt auch Kontakte zur Flughafen Frankfurt am Main AG (heute Fraport), die zu dem vom Hochtief-Konzern geführten Konsortium gehörte, das sich um die Errichtung des Flughafens bewarb. Diese Kontakte waren in einem »Beratervertrag« verbrieft.

Die WIB ihrerseits beauftragte 1995 die Briefkastenfirma LANAG mit der Umweltverträglichkeitsprüfung für den damals noch zur Debatte stehenden Standort Sperenberg. Die LANAG reichte den Auftrag an die LEGUAN GmbH weiter, deren Geschäfte von einem Herrn Rolf Peschel geführt wurden und bei dem es sich zufälligerweise um den Sohn der damaligen Berliner Justizsenatorin Lore Peschel-Gutzeit (SPD) handelt, die wiederum im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft saß. An Martin selbst flossen – ebenfalls über eine Briefkastenfirma – regelmäßige Zahlungen des Hochtief-Konsortiums. Man kann demnach guten Gewissens festhalten, daß der heutige BER in Schönefeld seinen Ursprung auch im altbekannten Berliner Sumpf hat. Eine Fußnote der Geschichte ist bislang noch das Wirken von Martins WIB beim Teilverkauf der Berliner Wasserbetriebe 1999, wobei die WIB Vertragsbeziehungen zur daran beteiligten RWE Aqua unterhielt (siehe jW-Thema vom 27.10.2012).

Bauordnung nicht eingehalten?

Nachdem der erste Anlauf zum privaten Bau auf Grund dieser Begebenheiten gestoppt wurde, sollte der Großflughafen ab 2002 durch ein Konsortium aus den ehemaligen um die Privatisierung konkurrierenden Firmen Hochtief und IVG errichtet werden. Nach monatelangen Auseinandersetzungen mit den Investoren um Finanzierungsfragen und die Risikoverteilung entschieden sich die Teilhaber der Flughafengesellschaft schließlich, die Verhandlungen abzubrechen. Die Investoren ließen sich ihre Aufwendungen allerdings mit 40 Millionen Euro von der öffentlichen Hand entschädigen. Nach diesen mißlungenen Startversuchen beschlossen Bund, Berlin und Brandenburg die Errichtung des Großflughafens nun durch die Flughafengesellschaft selbst vornehmen zu lassen. Dabei sollte auf einen Generalunternehmer verzichtet und die Gewerke einzeln ausgeschrieben werden.

Im Herbst 2006 erfolgte der erste Spatenstich, der Bau des Terminals wurde im Sommer 2008 begonnen. Eröffnet werden sollte der BER ursprünglich im Oktober 2011. Doch schon über ein Jahr vorher, im Juni 2010, entschied sich der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft für eine Verschiebung des Termins auf den 3. Juni 2012. Als offizieller Grund für die Verschiebung wurde angegeben, daß damit auf eine im April 2010 in Kraft

getretene EU-Verordnung zum Transport von Flüssigkeiten im Handgepäck reagiert werde, denn künftig sei »der Einsatz größerer und schwererer Prüfgeräte zur Flüssigkeitsdetektion notwendig«, was eben zu einem erhöhten Platzbedarf und damit einer Umplanung des Terminals führe. Zudem sei es durch die Insolvenz eines Ingenieurbüros zu Planungsverzügen gekommen.

Was in den folgenden Monaten auf der Baustelle geschah – oder auch nicht geschah –, ist nun Stoff des aktuellen Skandals. Am 8. Mai dieses Jahres traten Klaus Wowereit und Matthias Platzeck vor die Presse und verkündeten demonstrativ zerknirscht, daß es auch 2012 nichts mit dem Start des BER werden würde. Eine erste Begründung für die Verschiebung fanden beide schnell in der hochkomplexen Brandschutzanlage, die nach wie vor nicht in einem genehmigungsfähigen Zustand ist. Doch mittlerweile geistern täglich neue Meldungen zu den Zuständen auf der BER-Baustelle durch die Medien. Und auch wenn sich der eine oder andere Umstand letztlich nicht als ganz so tragisch herausstellen sollte – allein die Anzahl der mittlerweile benannten Schwachstellen macht deutlich, daß die verschobene Inbetriebnahme nicht allein auf Probleme bei der Brandschutzanlage geschoben werden kann.

Unklar ist nach wie vor, wann genau die Verantwortlichen Kenntnis darüber erlangten, daß der Termin am 3. Juni nicht zu halten ist. Verschiedene Medien berichteten über unterschiedliche Gutachten und Gespräche, in denen zumindest deutliche Hinweise auf eine durch Baupfusch erwirkte Gefährdung der Inbetriebnahme enthalten gewesen sein sollen. Die Verantwortlichen in Gestalt des Aufsichtsrats reagierten für einige Beobachter überstürzt, indem sie noch im Mai die Flughafenplaner um die Planungsgemeinschaft pg bbi feuerten. Nun wird dieser Streit vor Gericht ausgefochten: Die Flughafengesellschaft will Schadensersatz von der pg bbi, weil diese angeblich ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen sei. Diese wiederum weist die Vorwürfe zurück und beruft sich auf zahlreiche Änderungswünsche der Flughafengesellschaft, die Planungsänderungen und Bauverzögerungen nach sich gezogen hätten. Gefeuert wurde ebenfalls der technische Leiter und »Chefplaner« Manfred Körtgen. Dieser fiel allerdings nicht ganz so hart – nach Medienberichten soll er eine Abfindung von 180000 Euro kassiert haben.

Ersetzt wurde er durch den ehemaligen Fraport-Planer Horst Amann, der nun seit Juli versucht, das Großprojekt zu retten. Zu diesem Zweck ließ er sich unter anderem ein Gutachten der auf Brandschutzanlagen spezialisierten Firma hhp berlin vorlegen. In diesem Gutachten sollen Hinweise enthalten sein, daß einige Teile der Brandschutzanlage nicht in Einklang mit der Bauordnung errichtet worden seien. Dies hätte zur Folge, daß z.B. Teile der Sprinkleranlage neu verlegt werden und Teile der Entrauchungsanlage neu konstruiert werden müßten. Dies wiederum würde dazu führen, daß Teile des bereits fertiggestellten Terminals eingerissen und neu errichtet werden müßten. Die über den Sommer nahezu eingestellten Bauarbeiten am Terminal sollten im Herbst wieder aufgenommen werden. Nach Aussagen von Amann wären nach einer eingehenden Prüfung etliche Verkabelungen neu zu verlegen. So gibt es Berichte, wonach zum Beispiel Starkstromleitungen und Kommunikationsleitungen gemeinsam verlegt worden und viele Kabeltrassen für das Gewicht der zahlreichen Leitungen gar nicht ausgerichtet seien. Was genau wo verlegt worden ist, scheint ohnehin nicht besonders gut dokumentiert worden zu sein, ansonsten hätte die Überprüfung nicht monatelang gedauert.

Flughafengeschäftsführer Schwarz

Solche chaotischen Zustände dürften eigentlich gar nicht eintreten – wenn die Kontrollmechanismen der Flughafengesellschaft und ihrer Anteilseigner ordentlich funktionieren würden. Doch der Eindruck festigt sich, daß sich das Chaos auf der BER-Baustelle bei der Kontrolle fortsetzte. Ob dieser Eindruck richtig ist, werden die kommenden Monate zeigen. Die Hauptverantwortung trägt in jedem Fall das oberste Kontrollgremium in Gestalt des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft, dessen Vorsitzender der Regierende Bürgermeister von Berlin ist.

Mit diesem prestigeträchtigen Posten wollte Wowereit wohl seine eigene Metropolenfähigkeit unter Beweis stellen – nun steht er in vorderster Reihe unter Beschuß. Was einige seiner Kritiker vor allem aus der Bundespolitik aber aus nachvollziehbaren Gründen gerne vergessen: Neben Wowereit saß bis Dezember 2011 auch der damalige Berliner Wirtschaftssenator Harald Wolf (Die Linke) im Aufsichtsrat, und seit Dezember 2011 hat dort Innensenator Frank Henkel (CDU) Platz genommen. Für das Land Brandenburg nimmt Ministerpräsident Platzeck (SPD) die Kontrollfunktion wahr und für den Bund der Staatssekretär im

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Rainer Bomba. Daß in solch einer Konstellation Interessengegensätze von zwei Bundesländern und dem Bund zu Tage treten können, die zudem noch von parteipolitischen Überlegungen geprägt sein können, liegt auf der Hand.

Und so verwundert es zum Beispiel nicht, daß die »schwarz-gelbe« Bundesregierung mehr oder weniger offen gegen den Flughafengeschäftsführer Rainer Schwarz schießt – die FDP machte zunächst gar ihre Zustimmung für die weitere finanzielle Ausstattung der Flughafengesellschaft von der Entlassung Schwarz' abhängig –, um dann freies Schußfeld auf Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzenden zu erlangen. Zumindest gibt sich die vom Bund eingesetzte »Soko BER« alle Mühe, in dieser Hinsicht zu wirken, und bezichtigte Schwarz, er habe dem Aufsichtsrat Kenntnisse über eine mögliche Gefährdung der Inbetriebnahme vorenthalten.

Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 2. November 2012 schien es fast soweit. Es wurde gemunkelt, Schwarz solle abgelöst werden. Beschlossen wurde schließlich die Beauftragung von externen Juristen und Wirtschaftsprüfern. Diese sollen nachforschen, ob Schwarz den Aufsichtsrat tatsächlich nicht richtig informiert hat. Zudem soll geprüft werden, ob Schwarz für sein Handeln haftbar und Schadensersatzanspruch gegen ihn geltend gemacht werden können. Im ersten Quartal 2013 sollen dem Aufsichtsrat die Ergebnisse dieser Prüfung vorgelegt werden.

Daß Schwarz tatsächlich irgendwann einmal haften muß, ist allerdings nicht sicher. Zum einen werden laut Medienberichten die Prüfer von ihm selbst ausgewählt. Zum anderen ist Schwarz mit einer entsprechenden Haftpflichtversicherung ausgestattet, die die Flughafengesellschaft für ihre Vorstände und Aufsichtsräte abgeschlossen hat und deren Versicherungssumme immerhin 30 Millionen Euro pro Jahr und pro Person abdeckt.

Der Untersuchungsausschuß

Mittlerweile wurde der Umgang mit dem BER-Desaster auch auf die politische Ebene ausgeweitet. So setzten die Fraktionen von Grünen, Piraten und Linke im Abgeordnetenhaus die Einrichtung eines Untersuchungsausschusses durch. Der Aufklärungswille der Großen Koalition hält sich nachvollziehbarerweise in engen Grenzen. Während die Opposition schon Anfang Juli begann, einen umfangreichen Fragenkatalog als Grundlage für einen Einsetzungsbeschluß eines Untersuchungsausschusses zu erarbeiten, verabschiedeten sich SPD und CDU in die parlamentarische Sommerpause. Als Anfang August, immer noch in der parlamentsfreien Zeit, ein Treffen von Vertretern aller Fraktionen stattfand, nahmen die Entsandten von SPD und CDU ohne jegliche Vorbereitung daran teil und beklagten, daß sie zum mittlerweile vorgelegten Fragenkatalog nicht weiter Stellung nehmen könnten – schließlich müsse man sich noch in den Fraktionen beraten, in der Sommerpause sei dies aber leider nicht möglich. So konnte der von den Oppositionsfraktionen vorgelegte Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses samt Fragenkatalog erst in der Plenarsitzung am 27. September zur Abstimmung gestellt werden. Übrigens waren weder SPD noch CDU in der Lage, eine einzige Frage zum Fragenkatalog beizutragen.

Der Untersuchungsausschuß konstituierte sich am 19. Oktober. Er besteht aus neun Mitgliedern: Die SPD stellt drei Mitglieder, CDU und Grüne jeweils zwei sowie Linke und Piraten jeweils ein Mitglied. Rechnerisch fiel der Ausschußvorsitz den Piraten zu, das Parlament wählte demnach in seiner Sitzung am 27. September Martin Delius zum Vorsitzenden. Die konstituierende Sitzung war – wie von SPD und CDU nicht anders zu erwarten – von einer langatmigen Debatte um die sogenannten Verhaltensregeln geprägt, die sich jeder Ausschuß des Abgeordnetenhauses auf Grundlage der Geschäftsordnung selbst gibt. Die Koalition setzte schließlich mit ihrer Stimmenmehrheit durch, daß stellvertretende Mitglieder kein reguläres Rederecht haben sollen. Dies trifft die Fraktionen von Linke und Piraten besonders stark.

Die Flughafengesellschaft gibt sich in puncto Aufklärung ebenfalls nicht sehr kooperativ. So war sie zum Beispiel nicht in der Lage, dem Untersuchungsausschuß die per Beweisantrag angeforderten Akten zeitnah zu liefern. Angeblich kämen seine Leute mit der Lieferung nicht hinterher, ließ Flughafenchef Schwarz in der RBB-Abendschau verlauten. Bei den in den ersten Beweisanträgen angeforderten Akten handelt es sich allerdings

auch um Standardunterlagen, die normalerweise jedes ordentlich geführte Unternehmen nach einem Griff ins Regal vorlegen kann wie etwa Organigramme, Satzungen oder Geschäftsberichte.

Zu teuer, um zu scheitern

Unabhängig von Aufklärung und Haftungsfragen muß es am BER irgendwie weitergehen. Mittlerweile wird der 27. Oktober 2013 als Eröffnungstermin genannt. Es gilt aber als sicher, daß der Flughafen bald nach seiner Inbetriebnahme an Kapazitätsgrenzen stoßen wird und das Terminal erweitert werden muß. Die bisherige Verlängerung der Bauphase kostete die öffentliche Hand bislang 1,2 Milliarden Euro zusätzlich – davon entfallen jeweils 440 Millionen Euro auf Berlin und Brandenburg. Ohne diese Finanzspritze wäre die Flughafengesellschaft insolvent.

Dies wäre aber auch keine gute Lösung, denn die Eigentümer haben 2,4 Milliarden Euro an aufgenommenen Krediten zu 100 Prozent verbürgt. Und diese Bürgschaften würden im Fall einer Pleite fällig. Was der Flughafenbau insgesamt gekostet hat, kann erst nach seiner Fertigstellung gesagt werden.

Eine Frage, die sich auch erst in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten beantworten läßt, ist die, ob der BER überhaupt so rentabel betrieben werden kann, daß er nicht zu einem dauerhaften Verlust- und Zuschußgeschäft für seine Eigentümer wird. Der Großflughafen kann also nach seiner Fertigstellung immer noch zu einem finanziellen Debakel für die öffentliche Hand werden. Als typisches Berliner Großprojekt – zu ambitioniert, zu teuer, zu dilettantisch – taugt er aber immerhin als würdiges Denkmal für die Regierungsepoche von Klaus Wowereit.

Anmerkungen

1 Siehe Benedict Ugarte Chacón, Berlin Bank Skandal. Eine Studie zu den Vorgängen um die Bankgesellschaft Berlin, Münster 2012

2 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/17, S. 1558

Benedict Ugarte Chacón arbeitet als wissenschaftlicher Referent der Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin. Am Donnerstag, den 29.11.2012, stellt er sein Buch über den Berliner Bankenskandal in der Galerie Olga Benario in der Richardstraße 104 in Berlin-Neukölln vor.