

BER bleibt Baustelle

Rauchgasventilatoren im Flughafen Berlin-Brandenburg sind zu schwer. Dessen ehemalige Geschäftsführung soll »pflichtwidrig« gehandelt haben. Mieter von Verkaufsflächen im Airport kündigen Schadenersatzklagen an

Benedict Ugarte Chacón

Die Abteilung für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der »Flughafen Berlin Brandenburg GmbH«, an der die Länder Berlin und Brandenburg mit je 37 Prozent und der Bund mit 26 Prozent beteiligt sind, war auch in diesem Jahr um die regelmäßige Vermeldung echter oder vermeintlicher Erfolge bemüht. Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft, Hartmut Mehdorn, hatte Ende 2014, nachdem aus dem Umfeld des Aufsichtsrats öffentlich über seine Vertragsverlängerung spekuliert worden war, bekanntgeben lassen, dass er seinen Posten bis spätestens Mitte 2015 abgeben wolle. In derselben Erklärung ließ sich Mehdorn mit den Worten zitieren, dass es nach dem von ihm vorgefundenen Chaos auf der Baustelle des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) nun gelungen sei, deren Organisation neu zu ordnen und Entscheidungen über die »technischen Kernfragen« zu treffen.

Hinterlassen hat Mehdorn ein »Terminband« mit entsprechenden »Meilensteinen«, nach deren Erreichung eine Inbetriebnahme im zweiten Halbjahr 2017 stehen soll. Das wurde laut *Tagesspiegel online* am Sonntag vom Aufsichtsrat betont. Die Eröffnung des seit 2006 im Bau befindlichen Flughafens ist bereits mehrfach verschoben worden. Der letzte konkret geplante Termin am 3. Juni 2012 wurde einen Monat zuvor abgesagt. Einer der Gründe hierfür war die nach wie vor nicht vollständig funktionsfähige Entrauchungsanlage des Terminals. Im Februar dieses Jahres, so ist dem Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 30. März zu entnehmen, sei es

schließlich gelungen, »alle nötigen Planungsleistungen, z. B. für die Fertigstellung der Entrauchungsanlagen des BER-Terminals« zu vergeben. Es brauchte also immerhin fast drei Jahre, um nach dem Rausschmiss der ursprünglich dafür Verantwortlichen in der Konzeptionierung der Anlage weiterzukommen.

Ebenfalls im Februar beschloss der Aufsichtsrat, den vormaligen Rolls-Royce- und Bombardier-Manager Karsten Mühlenfeld zum Geschäftsführer zu ernennen, der seinen Posten schließlich im März antrat. Der Wechsel an der Spitze des Aufsichtsrats funktionierte allerdings weniger flüssig. Nachdem der vormalige Regierende Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit (SPD), im Dezember 2014 zurückgetreten war und damit auch sein Mandat im Aufsichtsrat niederlegte, zögerte sein Nachfolger Michael Müller (SPD) immerhin bis Anfang Juli, bis er schließlich den Vorsitz des Gremiums übernahm. Seine »klare Priorität« sei es, so sagte Müller damals, den BER »so schnell wie möglich ans Netz zu bringen«. Dass Müller so lange abwartete, hier Verantwortung zu übernehmen, ist vor dem Hintergrund nachvollziehbar, dass das politische Schicksal seines Vorgängers auch mit dem Dauerproblem BER verknüpft war.

Sollte die Inbetriebnahme 2017 wiederum scheitern, würde dies auch auf Müller zurückfallen. Zu den Meilensteinen, die in diesem Jahr erreicht wurden, was die Flughafengesellschaft jeweils stolz vermeldete, gehört vor allem die Beseitigung von Altlasten im verpuschten Terminalbau. So sei es im Juni gelungen, die Sanierungsarbeiten der Hauptverkabelung des Empfangsgebäudes erfolgreich zum Abschluss zu bringen. In der Bauphase vor 2012 waren Kabeltrassen zum Teil falsch belegt und überlastet worden. Joachim Korkhaus, Projektleiter der Flughafengesellschaft, hatte schon 2014 vor dem Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses ausgesagt, dass die zuständigen Firmen Kabel ohne ausreichende Pläne verlegt hatten. Dies während des Baus zu beaufsichtigen und zu kontrollieren, hatte man anscheinend weder bei der extern beauftragten Projektsteuerung noch bei der Flughafengesellschaft selbst für notwendig gehalten. Der Erfolg, den die GmbH nun feiert, ist nichts weiter als die Beseitigung der Folgen eigener Versäumnisse.

Ein weiterer »übergeordneter Meilenstein« wurde laut Flughafengesellschaft Ende November erreicht. So sei im Bereich des »Main Pier Nord« ein erstes Segment der Steuerung der Entrauchungsanlage fertiggestellt worden. Hiermit sei nun eine »wichtige Voraussetzung für die Fertigstellung des Main Pier Nord und die sich nun anschließende Inbetriebnahme der zugehörigen Entrauchungsanlagen geschaffen«, hieß es in einer Erklärung.

Baustopp und Abrissdiskussion

Trotz aller Erfolgsmeldungen überwog aber auch 2015 die Berichterstattung zu zweifelhaften Vorgängen rund um die Baustelle. Einzelne Verzugsmeldungen würden wohl niemanden mehr so recht überraschen – ein medialer Super-GAU ereignete sich für den BER allerdings im September. *Bild am Sonntag* hatte am 20. des Monats aus einem von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachten zur Statik des Terminalgebäudes zitiert. Am Dach angebrachte Technikbühnen sollen demnach mit Rauchgasventilatoren bestückt worden sein, die doppelt so schwer waren wie erlaubt. Laut dem von der *Bild am Sonntag* gebrachten Ausriss aus dem Gutachten bestand für »die Standsicherheit der Bühnen [...] kein statischer Nachweis«. Nachdem die FBB einige Bereiche absperren ließ, schaltete sich das zuständige Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald ein und verhängte einen Baustopp für die Flächen unterhalb des Terminaldachs.

Peinlich für Flughafengesellschaft und Senat war dabei der Umstand, dass schon im Dezember 2014 eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius (Fraktion der Piratenpartei) an den Senat gerichtet worden war, die mögliche Probleme mit zu hohen Deckenlasten zum Gegenstand hatte. Damals hatte der Regierende Bürgermeister Michael Müller, gerade frisch ins Amt gekommen, geantwortet: »Nach Angaben der FBB wurden in keinem Bereich des Terminals des Flughafens Berlin-Brandenburg zu hohe Deckenlasten festgestellt.«¹ Entsprechende Maßnahmen seien demnach auch nicht notwendig. Das Bauordnungsamt hob die Sperrung des Terminals schon nach einer Woche Anfang Oktober wieder auf, nachdem die FBB GmbH die erforderlichen Standsicherheitsnachweise für die Technikbühnen erbracht hatte. Auch wenn der Vorgang um die Statik des Terminaldachs letztlich keine größeren Auswirkungen auf den gesamten Bau hatte, so löste er doch eine kurzzeitige Diskussion um eine mögliche Aufgabe des gesamten Projekts aus.

So äußerte der CDU-Bundestagsabgeordnete Jens Koeppen infolge des Baustopps in einem Interview mit *Bild* vom 27. September, dass man sich in puncto BER »ehrlich machen« müsse. Bei Problemen, die nicht mehr lösbar sind, müsse das Scheitern eingestanden werden und vom »toten Pferd« abgestiegen werden. Auch ein Neubau des Flughafens dürfe kein Tabu sein. Die Bundestagsabgeordnete der Grünen, Renate Künast, sekundierte und ließ sich in der Boulevardzeitung dergestalt wiedergeben, dass die Errichtung eines neuen Gebäudes am Ende vielleicht günstiger kommen könne. Die mediale Diskussion um einen möglichen Abriss des BER flaute zwar schnell wieder ab. Sie zeigte aber auch, wie stark das Vertrauen in die Fähigkeiten der Flughafengesellschaft und der Glaube an einen erfolgreichen Abschluss des Baus gelitten haben, so dass das Ziehen der Notbremse kein allzu unrealistisches Gedankenspiel mehr ist.

Der Berliner Senat – allen voran Michael Müller – distanzieren sich mittlerweile geradezu offen von den Angaben der Flughafengesellschaft, die diese auf Anfragen aus dem Berliner Abgeordnetenhaus liefert. Seit einiger Zeit stellt der Senat den Antworten, die an das Landesparlament geleitet werden, einen Standardsatz voran, der lautet: »Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Richtigkeit der Angaben im ausschließlichen Verantwortungsbereich der Geschäftsführung der FBB liegt.« Dies bedeutet nichts anderes, als dass zumindest die Vertreter des Landes Berlin keine Verantwortung mehr für die Äußerungen eines zum Teil landeseigenen Unternehmens zu übernehmen bereit sind.

Korruption und Insolvenz

Im Herbst erhob die auf Korruption spezialisierte Staatsanwaltschaft Neuruppin Anklage gegen drei ehemalige Manager des an der Errichtung des Airports beteiligten Unternehmens Imtech sowie gegen Francis G., den ehemaligen Prokuristen und Bereichsleiter der Flughafengesellschaft. Ihm wird Bestechlichkeit in einem besonders schweren Fall vorgeworfen. Er soll, so der Verdacht, im Dezember 2012 dafür gesorgt haben, dass Nachforderungen der Gebäudetechnikfirma Imtech in Höhe von mehreren Millionen Euro von der Flughafengesellschaft bezahlt wurden – ohne vorherige ordnungsgemäße Prüfung der Ansprüche. Von einem Geschäftsführer der Imtech soll er dafür 150.000 Euro erhalten haben. Diesem wiederum wird nun Bestechung in einem besonders schweren Fall vorgeworfen. Zwei weitere Manager wurden wegen Beihilfe angeklagt. Sie sollen Geld beschafft bzw. zwischen den verschiedenen Seiten in diesem Korruptionsfall vermittelt haben.

Imtech ist seit 2009 am BER tätig und unter anderem mit der Errichtung von Starkstrom-, Sanitär-, Heizungs- und Sprinkleranlagen beauftragt. Anfang August hatte Imtech Deutschland beim Amtsgericht Hamburg einen Insolvenzantrag gestellt; das entsprechende Verfahren wurde im November eröffnet. Ebenfalls im August meldete die niederländische Muttergesellschaft der Imtech gleichermaßen ihre Zahlungsunfähigkeit. Imtech Deutschland gab Anfang Oktober bekannt, dass die Arbeiten am BER fortgesetzt würden. Die Insolvenz habe nur zu geringen Verzögerungen geführt, teilte das Unternehmen mit.

Die Flughafengesellschaft wiederum setzte einmal mehr eine Taskforce ein, um die Auswirkungen der Insolvenz auf den Bau des BER zu prüfen. Bezüglich der Nachforderungen, die das Unternehmen 2012 gestellt hatte, habe sich später laut Aussage des Leiters der Rechnungsprüfungsabteilung der Flughafengesellschaft, Carsten von Damm, vor dem Untersuchungsausschuss des Berliner

Abgeordnetenhauses im November herausgestellt, dass sie zu 90 Prozent unbegründet gewesen seien. Dabei sei Imtech nicht das einzige Unternehmen gewesen, das in der chaotischen Phase nach der verschobenen Eröffnung versucht hätte, Kapital aus der Situation zu schlagen. Laut von Damm hätten sich einige Firmen zum Beispiel geweigert, zusätzliches Personal auf die Baustelle zu beordern, um finanzielle Forderungen durchzusetzen.

Kündigung des Managements

Unterdessen begannen Senat und Flughafengesellschaft, in ihren Aussagen zur Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 von ihrem ursprünglichen Erklärungsmuster abzuweichen. In den Monaten und Jahren nach der Verschiebung hatten ehemalige Geschäftsführer und Aufsichtsräte – nicht zuletzt Berlins damaliger Bürgermeister Klaus Wowereit – sich stets herausgeredet. Bis zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der Verschiebung am 8. Mai 2012 soll nicht klar gewesen sein, wie dramatisch die Lage auf der Baustelle damals war. In einer Antwort des vom Berliner Senat eingesetzten Flughafenkoordinators, Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup, auf eine parlamentarische Anfrage schlägt der Staatssekretär ganz neue Töne an. Gefragt, ob die FBB GmbH Ansprüche gegen die ehemaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen geltend gemacht hätte, schrieb Lütke Daldrup Anfang Dezember, dass dies tatsächlich geschehen sei. Dabei habe die Flughafengesellschaft die Auffassung vertreten, dass die ehemaligen Manager »pflichtwidrig an dem Inbetriebnahmetermin 3.6.2012 bis zum 8.5.2012 festgehalten hätten, obwohl ihnen bereits im Vorfeld, spätestens jedoch zur Jahreswende 2011/2012, hinreichende Indizien und Informationen vorgelegen hätten, die darauf schließen ließen, dass der Termin nicht gehalten werden könne.«² Der Flughafengesellschaft seien schließlich Schäden entstanden, da sie »sinnlose Investitionen und Vertragsabschlüsse« getätigt habe.

Noch im April des Jahres 2012 hatte der Aufsichtsrat millionenschwere »Beschleunigungsmaßnahmen« durchgewunken. Zuvor waren innerhalb der Flughafengesellschaft deutliche Warnungen geäußert worden, dass der geplante Eröffnungstermin im Juni 2012 nur unter zahlreichen Bedingungen zu halten sei. Dies hatte sich während des Probetriebs im Winter 2011/2012 herausgestellt. Damals war allerdings noch keine Rede von der untauglichen Entrauchungsanlage, die kurze Zeit später als ein Hauptgrund für die Verschiebung angegeben wurde. Dass der Flughafen auch mit einer funktionierenden Entrauchungsanlage wohl nicht hätte in Betrieb gehen können, wurde immer wieder vermutet und auch von mehreren Zeugen vor dem Berliner Untersuchungsausschuss bestätigt.

Ein Novum ist nun, dass die Flughafengesellschaft selbst darauf verweist, dass ihrem damaligen Management die Situation durchaus bewusst gewesen war und dennoch »pflichtwidrig« so getan wurde, als ob die Eröffnung irgendwie noch zu schaffen sei. Die Feststellung, dass Schwarz und Körtgen hier gegen ihre Pflichten verstoßen haben sollen, hatte für die beiden Manager allerdings keine weitreichenden Folgen. Die Ansprüche der Flughafengesellschaft wurden nicht durch die Herren selbst beglichen, sondern von der Directors- and Officers-Versicherung, die die Flughafengesellschaft vormals selbst für ihre Geschäftsführer und Aufsichtsräte abgeschlossen hatte. Um welche Summen es dabei geht, soll die Öffentlichkeit jedoch nicht erfahren: »Es trifft zu, dass die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Zahlungen aus der D + O-Versicherung für etwaige Schadenersatzansprüche gegen die vormaligen Geschäftsführer erhalten hat. Die Höhe der Versicherungssumme unterliegt der Vertraulichkeit«, heißt es in der erwähnten Antwort des Staatssekretärs Lütke Daldrup. Schließlich gehe es um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Bereits im Juli hatte der Berliner *Tagesspiegel* jedoch berichtet, dass es sich um eine Summe von zwölf Millionen Euro handeln soll.

Trotz dieser nun festgestellten Pflichtwidrigkeit hatten allerdings bislang weder die Flughafengesellschaft noch ihre Anteilseigner ein Interesse daran, die ehemaligen Geschäftsführer deshalb vor Gericht zu bringen. Der Justitiar der Flughafengesellschaft, Gottfried Egger, bestätigte am 20. November laut Pressebericht auch vor dem Untersuchungsausschuss, dass man im Kündigungsprozess gegen Schwarz mit »angezogener Handbremse« gefahren sei. Schwarz hatte gegen seine im Juli 2013 erfolgte Kündigung geklagt, 2014 recht bekommen und damit Gehaltsfortzahlungen von über einer Million Euro durchgesetzt. Laut Egger hätte es Auswirkungen auf Schadenersatzprozesse gegen die FBB gehabt, wenn diese ihrem ehemaligen Geschäftsführer vor Gericht tatsächliche Pflichtverletzungen nachgewiesen hätte. Je klarer dies geschehen wäre, desto stärker wäre demnach die Position der Firmen, die Schadenersatzansprüche gegen die Flughafengesellschaft geltend machen.

Weitere Kostensteigerungen

Nach Aussage von Egger war der Aufsichtsrat, damals unter dem Vorsitz des brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck (SPD), über diese Strategie informiert. Ob die letztlich aufgehen wird, bleibt abzuwarten. Mittlerweile haben mehrere Mieter angekündigt, Schadenersatzklagen anstrengen zu wollen. Unter ihnen befinden sich zum Beispiel Einzelhändler, die Ladenflächen im Terminal angemietet und diese auf eigene Kosten ausgebaut hatten. Mit der Verschiebung der Eröffnung um mittlerweile mehrere Jahre entgingen ihnen die erhofften Einnahmen. Wenn Flughafengesellschaft und Senat nun verlautbaren lassen, dass dem Management

schon Ende 2011 klar gewesen sei, dass die Eröffnung gefährdet war – warum informierte die FBB ihre Mieter nicht frühzeitig darüber? Warum ließ sie sie statt dessen weiter Geld in ihre Läden stecken? Auch die Deutsche Bahn soll Schadenersatzforderungen in einer Höhe von 70 Millionen Euro für Verdienstauffälle und Instandhaltungskosten geltend gemacht haben. Seit der Verschiebung der Eröffnung lässt die Bahn Züge durch den unterirdischen Bahnhof des Terminals fahren, um diesen zu belüften.

Laut Medienberichten sind die Arbeiten am BER zur Zeit zwischen drei und vier Monate im Rückstand. Die Flughafengesellschaft hält aber weiterhin an der Eröffnung im Herbst 2017 fest, da angeblich genügend zeitliche Puffer eingeplant seien. Mitte Dezember sickerte durch, dass die EU-Kommission wohl im Januar zusätzliche 2,2 Milliarden Euro an öffentlichen Beihilfen für den Flughafenbau erlauben wird. Allerdings sollen darüber hinausgehende Zahlungen nicht mehr genehmigungsfähig sein. Zunächst wollten die Flughafengesellschaft und ihre Eigentümer sich 2,6 Milliarden Euro zubilligen lassen. Dem kam die Kommission allerdings nicht nach. Rechnet man dieses Geld zu den bisherigen Kosten hinzu, wird die Errichtung des Flughafens mittlerweile über sechs Milliarden Euro verschlingen. Geplant waren zu Beginn des Baus Kosten um die zwei Milliarden Euro. Schon 2012 mussten Berlin, Brandenburg und der Bund der Flughafengesellschaft mit 1,2 Milliarden Euro unter die Arme greifen. Nach Angaben von Hartmut Mehdorn, die dieser im März vor dem Untersuchungsausschuss gemacht hatte, soll der Airport die Kosten nach seiner Inbetriebnahme in 25 Jahren wieder eingespielt haben. Allerdings hatten Ankündigungen verschiedener Flughafengeschäftsführer in den vergangenen Jahren keine lange Halbwertszeit.

Anmerkungen

1 Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 17/15139

2 Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 17/17389

Benedict Ugarte Chacón arbeitet als wissenschaftlicher Referent der Fraktion der Piratenpartei im Abgeordnetenhaus von Berlin. Am 16.5.2015 berichtete er auf diesen Seiten über einen weiteren Bauskandal: den an der Staatsoper in Berlin.

<http://www.jungewelt.de/2015/12-23/051.php>