

Schrecken ohne Ende

Hauptstadtflughafen BER soll irgendwann eröffnet werden. Ein konkreter Inbetriebnahmetermin wird nach wie vor nicht genannt

Benedict Ugarte Chacón

Am vergangenen Freitag tagte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, an der der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg beteiligt sind. Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD), zugleich Aufsichtsratsvorsitzender, konnte oder wollte nach der Sitzung keine konkreten Auskünfte zu einem Eröffnungstermin geben. Es sei möglich, dass im Zuge der nächsten Aufsichtsratsitzung im Dezember ein neuer Termin genannt werde. Laut einem »BER-Barometer« der Flughafengesellschaft, das Mitte September veröffentlicht wurde, seien Planung und Bau des Flughafenterminals mit Stand Ende August zu 73 Prozent fertiggestellt. Die Sanierung der Kabeltrassen sei zu 99 Prozent vorangeschritten. Letztere war notwendig geworden, nachdem in den Monaten vor der Absage der Eröffnung im Jahr 2012 Kabel anscheinend großflächig ohne Pläne verlegt worden waren. Die Mängel bei der Brandschutzanlage seien zu 88 Prozent abgearbeitet.

Trotz aller Zahlenspielerien scheuen sich die Gremien der Flughafengesellschaft nach wie vor, bei der Terminfrage allzu konkret zu werden. Anlässlich der Mitteilung, dass das zuständige Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald vergangene Woche die Genehmigung für den 5. Nachtrag zur Baugenehmigung für das Terminal erteilt hatte, stellte Flughafenchef Karsten Mühlenfeld jedoch klar, dass es vor dem Hintergrund dieser Genehmigung wichtig sei, am Ziel einer Eröffnung Ende 2017 festzuhalten. Der nun genehmigte Nachtrag sei »eine wesentliche Voraussetzung für die bauliche Fertigstellung und Inbetriebnahme« des Flughafens. Er beinhaltet auch den Umbau der Entrauchungsanlage im Terminal. Deren Funktionsuntüchtigkeit, hervorgerufen durch jahrelangen Pfusch bei Planung und Bau, war einer der Gründe, warum die Eröffnung des Flughafens im Mai 2012 kurzfristig abgesagt wurde. Dass es mittlerweile vier Jahre gedauert hat, den Umbau der Anlage zu planen und genehmigen zu lassen, macht die Dimension der chaotischen Zustände auf der Baustelle deutlich. Ein Problem, das nun ebenfalls behoben werden soll, ist die Entrauchung an der Schnittstelle zwischen dem Terminalgebäude und dem unterirdischen Bahnhof.

Am Freitag informierte die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über die weiteren Schritte, die sich aus der Genehmigung des Nachtrags ergeben. Man müsse nun auch bewerten, wie schnell die darin enthaltenen Auflagen zu erfüllen seien. Ein bereits eingereichter sechster Nachtrag zur Baugenehmigung werde auf dieser Grundlage angepasst. Laut Mühlenfeld müsse erst dieser Nachtrag geklärt werden, damit ein Termin für die Inbetriebnahme des Flughafens genannt werden könne. Ähnliches ließ der Aufsichtsratsvorsitzende Müller verlautbaren. Er sagte, dass erst »auf Basis aller Genehmigungen« definiert werden müsse, »welcher konkrete Handlungsbedarf für Bau, Prüfung und Inbetriebnahme noch besteht«. Erst dann könne ein Eröffnungstermin präzise bestimmt werden. Auch wenn der BER schon nach seiner Inbetriebnahme Kapazitätsengpässe bekommen wird, bleibt Müller laut Medienberichten bei seiner bisherigen Haltung, den Flughafen Tegel nach der Eröffnung des BER schließen zu wollen. Dies gelte auch für das sogenannte Regierungsterminal, das schließlich ebenfalls in Berlin-Schönefeld errichtet werden soll. Laut Flughafengesellschaft soll zunächst Ende dieses Jahres mit der Errichtung eines Interimsbaus begonnen werden. Man plane, diesen im Sommer 2018 an den Bund übergeben zu können. Im Vorfeld hatte es mehrere Anläufe gebraucht, ein Unternehmen für den Bau zu finden.

Im vergangenen Wahlkampf zur Wahl des Abgeordnetenhauses spielte der BER eine eher untergeordnete Rolle. Wohl auch, weil allen Parteien klar war, dass eine wie auch immer zusammengesetzte neue Landesregierung mit dem Projekt eine schwere Hypothek übernehmen wird. Denn sollte der BER irgendwann in Betrieb gehen, müssen Bau- und Finanzierungskosten wieder eingespielt werden – soll der Flughafen nicht zu einem jahrzehntelangen Zuschussgeschäft werden. Bereits Anfang August hatte die Flughafengesellschaft bekanntgegeben, dass die EU-Kommission grünes Licht für ein erneutes »Finanzierungspaket« in einer Höhe von 2,2 Milliarden Euro gegeben habe. Damit soll der BER fertiggestellt und mittelfristig ausgebaut werden. Die Summe setzt sich aus einem Darlehen der Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg über 1,1 Milliarden Euro und einem Kredit, den das Unternehmen aufnimmt, in Höhe von 1,1 Milliarden Euro zusammen. Der Kredit wiederum sei durch die Gesellschafter zu 100 Prozent verbürgt, so wie andere Kredite der Flughafengesellschaft in der

Vergangenheit auch. Das heißt: Ohne die permanente Stützung durch die öffentliche Hand wäre die Flughafengesellschaft längst nicht mehr überlebensfähig. Und ob das Unternehmen mit dem BER in den kommenden Jahren überhaupt wirtschaftlich agieren kann, bleibt abzuwarten. In einer breitangelegten Studie, die die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, im Brandenburger Landtag und im Bundestag im Jahr 2014 veröffentlichten, heißt es hierzu: »Wenn sich diese Erlössituation am neuen BER nicht dramatisch verbessert, dann käme dies einem wirtschaftlichen Desaster gleich. Denn der Flughafen würde dann große jährliche Verluste schreiben, die zu laufenden Liquiditätsproblemen und laufenden Nachschusspflichten der Gesellschafter führen.«

Hintergrund: Erneute Haftungsprüfung

Während im Nachgang der Inbetriebnahmeverschiebung aufgrund von Korruptionsvorwürfen strafrechtlich gegen einige Akteure aus der dritten Reihe ermittelt wurde und es schließlich zu Gerichtsverfahren kam, blieben die ehemaligen Geschäftsführer und Aufsichtsräte der Flughafengesellschaft bislang ungeschoren. Das Unternehmen stellte zwar eine Haftungsprüfung an, um mögliche zivilrechtliche Ansprüche auszuloten. Im parlamentarischen Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel wurde jedoch deutlich, dass diese mehr als untauglich war und die Überprüften zumindest theoretisch auf die Prüfung Einfluss nehmen konnten.

Erwartungsgemäß wurden bislang auch keine Schadenersatzansprüche erhoben. Vor diesem Hintergrund lautete die erste Empfehlung der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Sondervotum zum Untersuchungsausschussbericht: »Für mögliche Fehlentscheidungen der Vergangenheit, insbesondere das Krisenmanagement von 2012, die Bewilligung von Beschleunigungsmitteln, als es bereits zu spät war, und die Festlegung unrealistischer Eröffnungstermine des Flughafens, muss erneut eine mögliche Haftung der verantwortlichen Geschäftsführer und Aufsichtsräte geprüft werden.«

Die Linksfraktion fand hierzu in ihrem Sondervotum ebenfalls deutliche Worte: »Das mindeste, was vom Gesellschafter Berlin einzufordern wäre, ist eine nochmalige Haftungsprüfung wegen der Verfehlungen der Geschäftsführung bei Sachverhalten, die noch nicht verjährt sind.« Die Verjährungsfrist betrage fünf Jahre, demnach sei alles, was bis zur Vorlage des Untersuchungsausschussberichts noch nicht verjährt war, einer »eingehenden Prüfung« zu unterziehen. Grüne und Linke, die aller Voraussicht nach an der neuen Landesregierung beteiligt sein werden, können künftig zeigen, wie ernst sie es mit ihren noch im Sommer von den Oppositionsbänken vorgebrachten Forderungen meinten. (buc)

<http://www.jungewelt.de/2016/10-10/012.php>