

Kulstertelle
Ber
Berieb

↑ Abflug
Departure
↑ Ankunft

Von der Ran
soll einem
gibt als "ab
Dannals, i

20.000 MÄNGEL BEI
bis zur kaputten Fliese: Der geplante Flughafen BER-Autsc
mehr als 20.000 Mängel beim Brandschutz flog alles an
Problemen des Großflughafens vier Wochen

UNKONTROLLIERT INS CHAOS

Bericht zum BER-Untersuchungsausschuss

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

IM ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN



125
125
36+200
65
125
45+658
200
1+25
953+125
125
36+253
55+953+2532
5+2
5+3
953
6
45
58+125
658
6
1+25
125
125
36+1826

6.500.000.000 €



Drucksache 17/0544

März 2013

Abgeordneteshaus **BERLIN**

- 17. Wahlperiode -

Gemäß Beschlussprotokoll über die 18. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin am 27. September 2012 das Abgeordnetehaus folgenden Beschluss gefasst:

Untersuchungsausschusses zur Aufklärung der Ursachen, Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)

Juni 2012

So
3
~~BER abgesetzt~~
10

17
~~BER abgesetzt~~
24

Zeitung - Nummer 125 - Donnerstag, 31. Mai 2012

Berlin

Lose Kabel, offene Decken

Wenige Tage vor der ursprünglich geplanten Eröffnung wirkt der neue Flughafen noch ziemlich unfertig

VON PETER NEUMANN

Der Man
wirkte
„Zuletzt w
minal. Ich
dass es si
hat“, sa
len Pir
kerkeh
die S
elle
vgr
id

Hauptstadt-Flughafen

Grüne warnen beim BER vor „gewaltigem Skandal“

Die Eröffnung des Hauptstadt-Flughafens muss wohl erneut verschoben werden. Die Grünen befürchten einen schweren Skandal für Berlin und Deutschland, die Wirtschaft...



KOSTEN Fünf Milliarden oder mehr

VON JÖRGEN SCHWENKENBECHER

Wie teuer der Hauptstadtflughafen BER tatsächlich einmal werden wird, darüber kann nur spekuliert werden. Nach bisherigem Kenntnisstand wird der Altronn...

BER
AIR

INHALT

- 2 Vorwort
- 4 Die BER-Story
- 12 Das peinliche
Krisenmanagement
am BER
- 20 Who is Who am BER?
- 29 Zahlen mit vielen Nullen:
Der BER, das Milliardengrab
- 34 Alle möchten was
vom Kuchen: Der BER als
Goldgrube
- 39 330 Stunden, über 60
Sitzungen, über 70
ZeugInnen, rund 1650 Akten:
Der Untersuchungs-
ausschuss, ein Mammut-
projekt
- 43 „Der Lärmschutz am BER
ist katastrophal“
- 48 Und täglich grüßt die
Baustelle: Wie geht es weiter
mit dem BER?
- 54 Kann Berlin keine
Großbauprojekte?
- 61 Chronologie –
Der BER in Schlagzeilen
- 64 Die Aufklärer:
Bündnisgrüne im BER-
Untersuchungsausschuss
- 65 Impressum

VORWORT

Liebe Berlinerinnen und Berliner,

als am 8. Mai 2012 die Eröffnung des BER abgesagt wurde, hätte niemand gedacht, dass der Termin bis heute in den Sternen steht. Neben technischen Problemen haben Verantwortungslosigkeit, schlechtes Krisenmanagement und mangelnde Kontrolle – nicht zuletzt durch den Berliner Senat – den Start immer wieder verzögert.

Wenn ein Bauprojekt stockt, dann wird es für andere zur Goldgrube: Firmen drohen, die Arbeiten einzustellen, wenn zweifelhafte Rechnungen nicht bezahlt werden. Korruption tritt auf, wenn Millionenaufträge zu ergattern sind. All das verlangt nach Strukturen, die dem vorbeugen. Am BER ist das bis heute nicht der Fall.

Der Brandenburger Rechnungshof hat 2015 etliche Defizite am BER belegt. Die Rechnungsprüfer kritisierten auch, dass die Prüfung von Haftungsansprüchen gegen Vorsitzende, Aufsichtsräte und Geschäftsführer im Jahr 2013 beeinflusst war – nämlich von diesen Personen höchstselbst.

Seit Ende 2012 haben wir im BER-Untersuchungsausschuss mehr als 70 Zeuginnen angehört. Wir mussten erleben, dass Regierende und Manager die Schuld für das Desaster regelmäßig bei anderen verorteten. Doch wer, wenn nicht sie selber, verantworten die weit mehr als sechs Milliarden Euro, die für den Flughafen inzwischen veranschlagt werden?

Wir haben zahllose Erkenntnisse gewonnen, wie sich Großbauprojekte besser organisieren lassen und Steuergeld nicht verschwendet wird. Wir haben uns

aber auch über ein fragwürdiges Verständnis von Verantwortung erschrocken und uns wegen des mangelnden Aufklärungswillens der SPD/CDU-Koalition die Augen gerieben.

Nun ziehen wir ein Fazit.¹ Wir schildern, was zum Scheitern des Projekts führte, wer die Verantwortung trägt und was man künftig besser machen kann. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre – und uns allen, dass der Flughafen endlich fertig wird.

Herzlich



Ihre Ramona Pop
Fraktionsvorsitzende



¹ Dieser Abschlussbericht geht entsprechend den Verlautbarungen der FBB vom Versuch aus, den BER 2017 in Betrieb zu nehmen. Dies war bis Druckschluss völlig unklar.

DIE BER-STORY

„Herr Kunkel, sagen Sie dem Bundespräsidenten ab.“

So knapp könnte am **7. Mai 2012** der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB)¹, Rainer Schwarz, seinen Pressesprecher und getreuen Adjutanten Ralf Kunkel angewiesen haben. Die Zeit drängte, weitere unangenehme Telefonate waren zu erledigen. Der FBB-Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit (SPD) und Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) sollten die **höchst peinliche Angelegenheit** nicht erst durch die Medien erfahren: Die **Eröffnung** des neuen Hauptstadtflughafens BER in Schönefeld am Rande Berlins war **abgesagt** worden – 26 Tage vor dem geplanten Start. Das größte und wichtigste Infrastrukturprojekt in Ostdeutschland war geplatzt.

Dabei hätte alles so schön werden sollen: Die pompöse BER-Eröffnungsfeier war minutiös geplant worden – nicht zuletzt vom Aufsichtsratsvorsitzenden und damaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit. Beim letzten Treffen der Aufsichtsräte am **20. April 2012 besprach man das Menü** und legte den Sitzplatz für die Kanzlerin fest. Eine riesige Party sollte es geben, an die die Gäste sich noch lange erinnern sollten. Sogar die Einladungen waren schon verschickt und das Datum in den Terminkalendern der Honoratioren vermerkt. Fieberhaft wurde

1 Im Folgenden wird die Flughafengesellschaft durchgängig mit der aktuellen Firmierung „FBB“ bezeichnet, obwohl der Name in der Vergangenheit mehrfach geändert wurde. Ebenso wird mit dem Namen „BER“ verfahren, ungeachtet dessen, dass der Flughafen zunächst „BBI“ (Berlin Brandenburg International) hieß.

zudem seit Monaten eine logistische Meisterleistung der besonderen Art vorbereitet: In der Nacht vom 2. auf den 3. Juni wollte man in einer schier endlosen Kette von Lastwagen die komplette Ausrüstung des alten Flughafens Berlin-Tegel zum neuen Flughafen am südlichen Stadtrand Berlins überführen – ein Mega-Transport quer durch die Stadt, für den extra die Stadtautobahn gesperrt werden sollte.

Anschließend sollte das milliarden-schwere Prestige-Projekt BER feierlich in Betrieb genommen werden. Doch nicht durch profane Geschäfts- oder Ferienreisende, das wäre ja zu unspektakulär gewesen. Zur Premiere wurde die Maschine des Bundespräsidenten erwartet. Nach der Landung sollte das Staatsoberhaupt feierlich die Gangway herabschreiten.

Nicht die erste Pleite

Aus alldem wurde bekanntlich nichts. Das Desaster des geplatzten Eröffnungstermins 2012 wurde vielmehr zu einem **weiteren Tiefpunkt** in der wechselvollen Geschichte des Flughafenprojekts BER. Denn Pleiten und Pannen gab es dort von Anfang an: Schon Jahre bevor man sich per sogenanntem „Konsensbeschluss“ zwischen Berlin, Brandenburg und der Bundesregierung auf den umstrittenen Standort Schönefeld einigte, waren für viel Geld massenhaft Grundstücke angekauft worden, die überhaupt nicht gebraucht wurden. Mit der Entscheidung für Schönefeld waren und sind **hohe Erwartungen an Wirtschaftsimpulse** für die Region verbunden. Doch ein Standort in Stadtnähe bedeutet viel Lärm für die Anwohner. Und die zahlreichen Naherholungs- wie Wasserschutzgebiete werden durch Schadstoffemissionen beeinträchtigt. Auch das sorgte und sorgt für erheblichen Ärger mit Anrainern und Betroffenen. Der **Planfeststellungsbeschluss** für die Errichtung des Großflughafens wurde



Offizielle Einladung: Die geplante Eröffnungsfeier für den neuen Hauptstadtflughafen platzte.



Ein Jahr vor der geplanten Eröffnung: Die BER-Verantwortlichen weihen ein Werbeplakat ein.

vor Gericht letztlich erfolglos **angefochten**. Für mehr Akzeptanz sorgte das Urteil nicht, im Gegenteil: Die erst 2010 der Öffentlichkeit bekannt gegebenen Flugrouten vergrößerten nochmals die Zahl der Menschen, die von Lärm und **Schadstoffemissionen** betroffen sein werden – wenn der Hauptstadtflughafen denn irgendwann einmal eröffnet haben wird.

Geplant wurde das BER-Terminal von den Architekten, die schon Anfang der 1970er Jahre mit einem Entwurf des Flughafens Berlin-Tegel überzeugt hatten. Der Plan, den BER im Rahmen einer **Komplettvergabe** errichten zu lassen, **ging gründlich schief**. Stattdessen organisierte die Flughafengesellschaft den Bau kurzerhand selbst und brachte ihn auch fast zu Ende, aber eben nur fast. Bei den Start- und Landebahnen, einigen technischen Gebäuden, dem unterirdischen Bahnhof sowie Hotels und Parkhäusern blieb man einigermaßen im Zeitplan. Beim Herzstück des BER, dem Terminal, dagegen nicht.

Die **operative Betriebsfähigkeit** des BER hätte im Mai 2012 bei **56 Prozent** gelegen, stellte der Landesrechnungshof Brandenburg 2015 fest, während Ex-Geschäftsführer Schwarz wenige Wochen nach der Absage behauptete, das Terminal sei zu 90 Prozent fertig. Warum wurden Bundespräsident und

Kanzlerin dann eigentlich ausgeladen? Hatten die Handwerker ihre Schraubenzieher, Zollstöcke und Arbeitshandschuhe nicht weggeräumt und **Betonkrümel hinterlassen**? Waren noch Fensterscheiben des Terminals zu putzen oder die umgebenden Grünanlagen zu pflegen?

Täglich grüßt das Terminal

Nein, bei den restlichen zehn Prozent des Terminals ging es vermutlich um anderes. Zum Beispiel um die **funktionsuntüchtige Entrauchungsanlage**, aber nicht nur. Die überbelegten Kabelkanäle bedeuteten ein ständiges Sicherheitsrisiko. Zudem standen zum Zeitpunkt der Absage weder Informations- und Ticketschalter im Check-In-Bereich noch die Gepäckanlage Abflug zur Verfügung. Auch das Zugangskontrollsystem, die Gebäudefunktionssteuerung, das Flight Information Display System sowie das elektroakustische Notfallwarnsystem funktionierten weder vollständig noch stabil. **Nur 26 der 102 Gates** hätten genutzt werden können.

Warum wurde dennoch so lange am Eröffnungstermin im Frühsommer 2012 festgehalten? Wollte man etwa am 24. Mai eine bombastische Party mit Bundeskanzlerin und Bundespräsident feiern und den Airport gleich nach Inbetriebnahme am 2. Juni wegen umfangreicher Baumaßnahmen wieder schließen? Oder wollten Flughafengesellschaft und Aufsichtsratschef Wowereit den Passagieren und dem BER-Personal allen Ernstes eine **Baustelle zumuten**?

Sabotage?

Seit vier Jahren wird nun am Projekt „Fertigstellung, wie viel Prozent auch immer“ gearbeitet. Vielleicht klappt ja die derzeit anvisierte BER-Eröffnung im Herbst 2017. Der gegenwärtige FBB-Geschäftsführer Karsten Mühlenfeld und Aufsichtsratschef Michael Müller, gleichzeitig Regierender Bürgermeister von Berlin, äußern sich zum neuen Eröffnungstermin vorsichtig optimistisch. Es könnte 2017 klappen, aber nur unter der **Voraussetzung, dass nichts mehr schief geht**. Wie bitte? Sechs Jahre Bau plus fünf Jahre Nachbesserungen für ein verhältnismäßig **simples Terminalgebäude** auf der grünen Wiese? Da stimmt was nicht. Hat der BER ein Karma-Problem? Oder sabotiert da jemand die Eröffnung? Wer profitiert eigentlich von der auffällig langen Dauer der Restarbeiten?

Der Untersuchungsausschuss

Fragen über Fragen. Der Untersuchungsausschuss BER, den wir Bündnisgrünen 2012 gemeinsam mit den anderen Oppositionsfraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus beantragten, suchte nach Antworten. Nach der Befragung von über 70 ZeugInnen und dem Studium von rund **1650 Aktenordnern** rundet sich das Bild inzwischen ab:

Danach war und ist die **Bauherrin FBB selbst das größte Problem**. Aufsichtsrat und Geschäftsführer der FBB waren der Aufgabe von Anfang an nicht gewachsen. Nach dem Misslingen der Komplettvergabe wurde das Terminal in Eigenregie errichtet und der Großauftrag dafür zunächst in 7, später über 30 Lose aufgeteilt. Das sollte das Projekt kostengünstiger machen, war aber eine Fehlein- und **Selbstüberschätzung**. Für die Bewältigung kleinerer Projekte der bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld (Alt) mochten Personal und Organisationsstruktur der FBB genügt haben. Für ein Milliardenprojekt wie den BER hat sich diese Struktur jedoch als katastrophaler Fehlgriff erwiesen. Dazu gehört auch die Beauftragung eines einzigen Architektenbüros mit Entwurf, Planung und Bauüberwachung. Der **Projektsteuerer**, in dessen Aufgabenbereich die Organisation von Prozessen und Ausschreibungen fiel, **konnte die Defizite der Bauherrin** auch nicht ausgleichen.

Hinzu kam, dass die Bauherrin FBB einen geordneten Ablauf des Vorhabens, nämlich erst zu planen und dann mit dem Bau zu beginnen, nicht konsequent durchsetzte. Im Gegenteil: Mit der **mehrfachen Änderung ihrer Vorstellungen** über die Nutzung der Bruttogeschossflächengröße während des Planungs- und Bauprozesses verhinderte die Flughafengesellschaft selbst die termingerechte Fertigstellung: Bis 2010 verursachten Umplanungswünsche der FBB massives Planungschaos nebst Kostensteigerungen und Zeitverzug. Die mit immer neuen Planänderungen konfrontierten **Architekten gerieten in Zeitnot**.

Die schwierige Situation wurde zudem durch unklare Schnittstellen zwischen Planung und Bauüberwachung verschärft. Probleme wurden offenbar zu spät erkannt und behoben. Darüber hinaus sah sich der Projektsteuerer mit seinem Berichtswesen mit einer Bauherrin konfrontiert, die Erfolgsmeldungen und **keine schlechten Nachrichten** (etwa über Bauverzögerungen) hören wollte. Der technische Geschäftsführer war überdies mit seiner Doktorarbeit befasst und dem Vernehmen nach eher projektscheu. Konflikte entstanden ferner bei der technischen Gebäudeausstattung. Deren Planer konnten sich



Nichts los am BER: Die Restarbeiten dauern auffällig lange für ein verhältnismäßig einfaches Terminalgebäude.

oft nicht gegen die ästhetischen Vorstellungen der **Star-Architekten aus dem Büro gmp** durchsetzen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist es ein Wunder, dass der von Ex-Geschäftsführer Schwarz auf 90 Prozent bezifferte Fertigstellungsgrad überhaupt bis 2012 erreicht wurde. Der Aufsichtsrat der FBB unter dem langjährigen Vorsitzenden Wowereit, der kurzzeitig vom ehemaligen Brandenburger Ministerpräsidenten Matthias Platzeck abgelöst wurde, **verfügte nicht über das Know-how**, den Bau eines Großprojekts zu begleiten. Mangelnde Expertise des Aufsichtsrats, Defizite in der FBB-Führungsebene sowie strukturelle Probleme in der Projekt-Organisation – damit wurde der BER sprichwörtlich in den märkischen **Sand gesetzt**.

Bauernopfer

Im Untersuchungsausschuss machten sich einige Zeugen gegenseitig für Versäumnisse oder hilfsweise ungünstige Umstände für die Probleme beim BER verantwortlich, keiner hatte Fehler einzuräumen. Insbesondere nicht die

Aufsichtsratsmitglieder: Sie nahmen für sich in Anspruch, „**alles richtig gemacht**“ zu haben. Das operative Geschäft des Bauens sei allein Aufgabe der Geschäftsführung gewesen, man habe das Personal ausgesucht und ihm vertraut, fabulierten sie. Dabei ist ein **Aufsichtsrat** als Kontrollgremium selbstverständlich für seine falsche Personalpolitik und **Milliardenschäden verantwortlich**. Bei der FBB herrschte offensichtlich ein anderes Selbstverständnis, und dies ließ man sich durch ein Haftungsgutachten bestätigen, welches keine Pflichtverletzung der Aufsichtsratsmitglieder feststellte. Der bereits angeführte **Landesrechnungshofbericht Brandenburg** bemängelte bei dem Gutachten die fehlende Unabhängigkeit und bezweifelte, dass eine erneute Prüfung zum gleichen entlastenden Urteil kommen würde.

Übrigens mischten sich die Aufsichtsräte um Klaus Wowereit, die angeblich mit dem Bauen gar nichts zu tun hatten, in einer Panikreaktion im Mai 2012 lebhaft in die Diskussion um die weitere Zusammenarbeit mit dem Generalplaner ein. Aus plötzlicher Urteilskraft über den Stand von Planungen oder etwa über die Softwareentwicklung bei der Firma Bosch? Kaum. Es ging darum, die eigene Haut zu retten. Am 16. Mai 2012 war das mediale Interesse an der ersten Aufsichtsratsitzung nach der Eröffnungsabsage riesig. Vor dutzenden Fernsehkameras wurden Statements der Aufsichtsräte erwartet. Die **Öffentlichkeit verlangte Aufklärung**, warum der Eröffnungstermin des milliardenschweren Projekts kurzfristig abgesagt wurde. Tiefgründige Analysen wurden nicht in die Mikrofone gesprochen, aber man zeigte sich tatkräftig und entschlossen. Verantwortliche hätten Konsequenzen zu tragen und **Köpfe sollten rollen**. Damit war natürlich nicht der kontrollierende Aufsichtsrat gemeint. Es traf die Planer und den FBB-Technikchef Manfred Körtgen. Ein paar **Bauernopfer** also.

Krisenmanagement

Wenn öffentliche Großprojekte in Schieflage geraten, muss man auch an das „Wie weiter?“ denken. Vielleicht nehmen verantwortliche Politiker und die Geschäftsführung wegen des öffentlichen Drucks ihren Hut und werden durch Personen mit mehr Engagement und Know-how ersetzt. Auf Projektebene sind Verantwortlichkeiten in der Regel definiert, schlechte Arbeit wird sanktioniert. Wer einen Werkvertrag unterschreibt, ist verpflichtet zu liefern oder für Ersatz zu sorgen. Im **Konfliktfall** führt das zu zeitraubenden Rechtsstreitigkeiten, die zum Beispiel mit einer Art Kronzeugenregelung vermieden werden könnte. Im Interesse einer **zügigen Fertigstellung wäre denkbar**, den Auftragnehmern

und sonstigen Beteiligten anzubieten, Fehler offenzulegen und gemeinsam das Projekt zu beenden. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft hat sich 2012 anders und falsch entschieden. Die **Entlassung** des Generalplaners **warf den BER sofort um Jahre zurück**. Innensenator Frank Henkel (CDU), ein weiterer Berliner Vertreter im FBB-Aufsichtsrat, gab im Untersuchungsausschuss an, wie man ihm versichert habe, die Arbeiten am BER könnten trotz der Kündigung des Generalplaners nahtlos weitergehen. Dass die im Bau unerfahrenen Aufsichtsräte dieses **Märchen wirklich glaubten**, macht ihren Amateurstatus einmal mehr deutlich.

Mindestens 6.000.000.000,00 Euro

Der BER geriet spätestens im Juni 2012 in große Turbulenzen. Verschiedene Geschäftsführer **mit bunten Ideen** durften sich ausprobieren: Der Techniker Horst Amann wollte in Ruhe die Baustelle untersuchen und kämpfte derweil um den Chefposten. Den erhielt jedoch Hartmut Mehdorn, Ex-Bahn-Chef und Aktionist, der lieber gleich mit dem Bau loslegen als nach Fehlern suchen wollte. Sein viel belächeltes SPRINT-Team kostete einen riesigen Haufen Geld, trug zur Lösung technischer Probleme jedoch wenig bei. Umso schlagkräftiger ging Mehdorn gegen interne Kritiker vor, die im Zweifel das Unternehmen verlassen mussten. Mit dem aktuellen Geschäftsführer Mühlenfeld ist ein wenig mehr Ruhe und **Zielstrebigkeit auf der BER-Baustelle eingezogen**. Ob das reicht, wird sich im Sommer 2016 erweisen, wenn das Terminal fertig gebaut ist und der Probetrieb beginnen soll.

Der BER wird dann bereits an die **sechs Milliarden Euro gekostet** haben – mehr als doppelt so viel wie ursprünglich geplant. Ein großer Teil dieses Geldes wurde für Umbauten verwendet, deren Notwendigkeit zumindest umstritten ist. Und möglicherweise auch für Rechnungen, denen keine Leistung zugrunde lag. Der Verdacht drängt sich auf, dass Firmen wie Imtech oder **Siemens das Durcheinander bei der FBB** sowie ihre eigene Stellung als Großauftragnehmer ausnutzten und überhöhte Rechnungen ausstellten. Andere Auftragnehmer weigerten sich, Werkverträge abzuschließen und setzten auf **lukrativere Dienstleistungsverträge mit hohen Stundensätzen**. All das sind die Folgen des Organisationsversagens der FBB. Gesellschafter, Aufsichtsräte und Geschäftsführer haben über Jahre hinweg nicht nur viel **Geld verschwendet**, sondern neben dem eigenen Ruf auch den der Region und des ganzen Landes schwer beschädigt.

DAS PEINLICHE KRISENMANAGEMENT AM BER

„Zuerst hatten wir kein Glück, und dann kam auch noch Pech dazu.“

Dieses berühmte Zitat stammt von einem ehemaligen Bundesliga-Fußballspieler. Aber es könnte auch von den BER-Machern sein. Sie wollten einen Flughafen bauen und scheinen irgendwie **auf Glück gesetzt** zu haben. Wer bauen will, beauftragt eigentlich Experten – sonst kracht das Haus zusammen. Am Hauptstadtflughafen dachte man lange Zeit anders. Heute müssen die **Steuerzahler** wegen dieser Selbstüberschätzung **die Rechnung** zahlen.

Die Wurzel des Problems: Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist kein Bauunternehmen. Sie ist als Betreiberin der Verkehrsflughäfen Tempelhof (THF, seit 2008 geschlossen), Tegel (TXL) und Schönefeld-Alt (SXF) konzipiert. Für komplexe Bauvorhaben war man **weder organisatorisch noch personell** aufgestellt. Kein guter Start für den BER also, eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Deutschland.

Die Privatisierung scheiterte ebenso wie der Plan, zumindest das Terminal von einem Generalübernehmer bauen zu lassen. Dass der BER schließlich in **Eigenregie** errichtet wurde, war eine **Notlösung**. Doch die damit verbundenen Anforderungen – dazu gehört unabdingbar die Einbindung von erfahrenen

Flughafenbauern – wurden von den Gesellschaftern unterschätzt. **Überschätzt** haben sie dagegen ihre eigene Kompetenz.

Wer bauen will, plant gründlich. **Spätere Änderungen** sind teuer. Derlei Überlegungen waren den BER-Verantwortlichen fremd. Der Bau des Terminals war schon im vollen Gange, als durch immer neue Planänderungen die Bruttogeschossfläche um 80 Prozent vergrößert wurde. Die logische Folge waren Verzögerungen im Bauablauf, die **Kosten des Terminals verdoppelten sich fast**. Schon 2010 war absehbar, dass der BER nicht wie geplant in Betrieb genommen werden konnte. Kurzerhand verlegte man den anfänglichen Eröffnungstermin von November 2011 auf den 3. Juni 2012.

Dies verschaffte der als Generalplanerin engagierten **Planungsgemeinschaft Berlin Brandenburg International (pg bbi)** mit den Architekten Hubert Nienhoff und Hans-Joachim Paap an der Spitze (beide aus dem Planungsbüro gmp) etwas mehr Zeit. Doch sie reichte nicht. Die für die Planung der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) verantwortliche **Partnergeseellschaft war insolvent** gegangen. Also übernahmen die Architekten neben ihren anderen Aufgaben auch die TGA und beauftragten entsprechende Fachplaner.

Doch die Überarbeitung der TGA-Pläne hinkten dem Terminplan hoffnungslos hinterher. Den Verantwortlichen hätte bewusst sein müssen, dass die **gravierenden Planungsänderungen** nicht zuletzt auch Schwierigkeiten mit der TGA verursachten. Probleme mit der Brandmelde- und Entrauchungstechnik gehören jedoch zu den entscheidenden Schwachstellen beim Bau eines Flughafen-Terminals und gefährden seine Inbetriebnahme.



Das Dauerproblem am BER:
Die nicht funktionierende Entrauchungsanlage.

Keiner kennt sich mit der heiklen Technik aus

Doch **weder im Aufsichtsrat** noch in den FBB-Leitungsebenen gab es Erfahrung im Umgang mit komplizierten technischen Projekten – geschweige denn mit elektrotechnischen Anlagen samt der komplexen Software zur Steuerung tausender Klappen, Fenster, Türen und Nachströmöffnungen. **Die Bauherrin war nicht imstande**, Ausmaß und Folgen der Probleme kompetent zu beurteilen.

Die TGA sei eben die **Achillesferse eines jeden Bauprojektes**, erklärte Berlins damaliger Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) 2013 vor dem BER-Untersuchungsausschuss. Die Aussage des damaligen FBB-Aufsichtsratschefs macht seine Hilflosigkeit bei dem „aus dem Ruder gelaufenen“ Terminalbau deutlich. Dass Wowereit schon 2010 Kenntnis von der besonderen TGA-Problematik hatte und die **Arbeit des Aufsichtsrats** darauf ausrichtete, ist **nicht feststellbar**. Der Aufsichtsrat tagte weiterhin viermal im Jahr. Projekt- und Finanzausschuss nickten die Vorlagen der Geschäftsführung ab.

Doch die Aufsichtsräte wurden nicht etwa hellhörig, als Geschäftsführung und Projektsteuerer Ende 2011 erhebliche technische Probleme und weitere Kostensteigerungen andeuteten. Die Versicherung, die Eröffnung am 3. Juni 2012 sei **nicht gefährdet, stellte zufrieden**. Bei der Flughafengesellschaft wusste man da bereits, dass eine reguläre Inbetriebnahme kaum möglich sein würde. Interimslösungen wurden diskutiert. **Der Eklat** zeichnete sich immer deutlicher ab.

Die Verantwortlichen setzten trotzdem weiter auf Glück statt auf ein verantwortungsvolles **Krisenmanagement**. Zeugen versicherten im Untersuchungsausschuss, bis Mai 2012 fest an die Flughafeneröffnung **geglaubt zu haben**. Schließlich sei bei Bauvorhaben Hektik in der Schlussphase üblich. Und in anderen Bundesländern seien kriselnde Großprojekte auch genehmigt worden – mit Interimslösungen, auch ohne funktionierende Entrauchungsanlagen. Im Fall BER war die Aussage eines Mitarbeiters im Bauordnungsamt jedoch plausibel: dass zur **Sicherheit von Passagieren und Mitarbeitern** die Betriebsgenehmigung des Terminals auch von einem funktionierenden Brandschutz **abhängig gemacht werde**.

Dieses verantwortungsvolle Vorgehen hätte man sich auch vom Aufsichtsrat gewünscht. Doch der träumte weiter von der pompösen Eröffnungsfeier und stellte die **Schönfärberei der Geschäftsleitung** nicht infrage. Eine enge



Heikle Technik: War diese historische Aufnahme etwa Vorbild für die BER-Planer?

Begleitung der vermeintlichen Schlussphase des Bauvorhabens sowie frühzeitige Überlegungen für einen Plan B im Fall einer gescheiterten Inbetriebnahme im Juni 2012 hätten auf dem **Aufgabenzettel** der Aufsichtsräte stehen müssen. Schließlich liefen überall Vorbereitungen für den geplanten Eröffnungstermin. Mieter und Pächter der Gewerbeflächen hatten schon Personal eingestellt und Waren geordert.

Auch in dieser Phase rächte sich, dass **Flughafengesellschaft und Aufsichtsrat** für die Begleitung des Großbauvorhabens BER **nicht ausreichend** qualifiziert waren. Den Wahrheitsgehalt der von der Geschäftsführung vorgelegten Lageberichte ließen die Aufsichtsräte nicht von unabhängigen Sachverständigen überprüfen. Ein **realitätsnahes Bild vom Baufortschritt** verschaffte sich das Kontrollgremium ebenfalls nicht. Erst Ende Juli 2014, acht Jahre nach Baubeginn des Terminals, sah sich der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit veranlasst, in seiner Senatskanzlei zur Unterstützung seiner BER-Aktivitäten die Stelle eines Referenten ausschreiben zu lassen. Kenntnisse in Planungs- und Bauprozessen, im Vergaberecht sowie in der Nachtragsbearbeitung wünschte man sich von ihm. **Eine reichlich späte Erkenntnis**.

Der Eröffnungstermin ist nicht mehr zu halten

Anfang 2012 verdichteten sich die **Anzeichen des Scheiterns**. Die am BER tätige Unternehmensberatung McKinsey meldete im März: Man hinke dem Plan zur Inbetriebnahme deutlich hinterher, der Zeitverlust von vier Monaten sei nicht aufholbar. Zeugen beschrieben die Führung der Flughafengesellschaft in dieser Zeit als eine **Gemeinschaft unter Druck** und schilderten ein Klima der Angst.

Erst **kurz nach der April-Aufsichtsratssitzung 2012**, sechs Wochen vor der geplanten Flughafeneröffnung, gestanden sich Generalplaner und Flughafengesellschaft ein, dass eine Inbetriebnahme zum 3. Juni nicht möglich sei. Der Aufsichtsrat hatte soeben erst weitere Beschleunigungsmaßnahmen in Millionenhöhe bewilligt. Doch der zeitliche Rückstand bei der Installation der Brandmelde- und der Entrauchungsanlage war zu groß, eine ordnungsgemäße **Abnahme des Terminals** zu schaffen.

Zeugen im Untersuchungsausschuss konnten nicht erklären, warum diese Erkenntnis so spät kam, denn es gab vorgeschriebene zeitliche Prüfabläufe. Offenbar musste zum Jahreswechsel 2011/2012 die Notlösung „**Mensch-Maschine-Schnittstelle**“ für die problematische Brandschutztechnik herhalten. Danach hätten im Brandfall Türen, Rauchgasabführung und Lüftungsklappen manuell betätigt werden müssen. Eine **gefährlich provisorische Lösung**, die von der Genehmigungsbehörde kritisch gesehen wurde – ähnlich wie die als letzte Rettung des Eröffnungstermins angestrebte Inbetriebnahme des Airports „vor Fertigstellung“ nach der Brandenburgischen Bauordnung.

„Ich bin stocksauer!“ Und wer trägt die Verantwortung?

Am 7. Mai 2012 unterschrieb der verantwortliche **Planer Hans-Joachim Paap** den Antrag zur Inbetriebnahme vor Fertigstellung nicht. Der Traum von der BER-Eröffnung im Juni 2012 platzte. Paap sprach offensichtlich als Erster aus, was vor ihm niemand eingestehen mochte. So sicherte er sich (sowie der pg bbi) die **Rolle des Schwarzen Peters**.



Eröffnung abgesagt: Flughafenchef Rainer Schwarz, Bundesverkehrsstaatssekretär Rainer Bomba, Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck und Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit nach der Sondersitzung des Aufsichtsrats.

Auf der Pressekonferenz am 8. Mai entrüstete sich Aufsichtsratschef Wowereit und sein Stellvertreter, Brandenburgs damaliger Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD), grantelte: „Ich bin stocksauer!“ Der Auftritt und Platzecks Ankündigung, die **Eröffnung werde im August 2012 stattfinden**, beweist abermals die Ahnungslosigkeit oder aber Chuzpe der Aufsichtsräte. Das hinderte sie nicht daran, auf einer Sondersitzung am 16. Mai nunmehr Entschlossenheit zu demonstrieren – und die Planer sowie den technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen zu entlassen. **Während der Abgang Körtgens** keine sonderlich große Lücke hinterließ, sah es bei den Planern anders aus.

Doch niemand bedachte die bösen Folgen dieser Bauernopfer – immerhin arbeiteten für die **pg bbi 170 Fachleute**, vor allem Architekten und Ingenieure. Dies dämmerte den Aufsichtsräten erst viel später. Auch der Umstand, dass mit Kündigung der pg bbi auf vertraglich vereinbarte Leistungen verzichtet wurde, die bis heute mit teuren Dienstverträgen erkaufte werden müssen, spielte keine Rolle. Die schriftliche Warnung des gekündigten Architekten Meinhard von Gerkan („Die ausgesprochene Kündigung **bedroht nicht uns, aber mit Sicherheit den Projekterfolg**“) schlug Klaus Wowereit im Mai 2012



Tausende Kilometer Kabel, offene Decken und eine Technik, mit der sich niemand auskennt.

noch locker in den Wind. Nach Zeugnisaussagen ging man in der Unternehmensspitze damals davon aus, dass die Arbeiten in wenigen Wochen abgeschlossen sein würden.

Ähnliches könnte aus dem Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft für das Jahr 2011, dem der Aufsichtsrat im April 2012 zustimmte, geschlussfolgert werden: „Terminal, Fluggastbrücken, Straßenanbindung und Sicherheitsgebäude sind bereits zu **weit über 90 Prozent fertig gestellt.**“ Das ist angesichts der im Herbst 2012 bereit-

gestellten 1,2 Milliarden Euro und weiteren 1,1 Milliarden Euro, die 2014/2015 aus den öffentlichen Haushalten nachgeschossen werden sollten, **klar falsch.**

Weder die Befragung der beiden damaligen Geschäftsführer noch des Projektsteuerers im Untersuchungsausschuss konnte die Frage klären, ob in der Flughafengesellschaft überhaupt jemand realistische Einschätzungen zum Arbeitsstand auf der BER-Baustelle hatte. Vielleicht hatte wirklich niemand einen Überblick.

Nach der Entlassung von pg bbi und Technikchef Körtgen versuchte das BER-Krisenmanagement sein Glück mit dem **neuen Technikchef Horst Amann.** Der beschäftigte sich angesichts vielfältiger Mängel mit einer Analyse des Bauwerks und der installierten Technik. Die für den 27. Oktober 2013 angekündigte Eröffnung wurde bald wieder abgesagt, **zu umfangreich war die Liste** ausstehender Arbeiten. Amanns Bestandsaufnahme war laut Bauexperten ohne Alternative. Sie dauerte den Verantwortlichen aber zu lange, **Aktionismus war gefragt.**

„Schnecken sprinten nicht“

Dafür stand Hartmut Mehdorn, der den BER im Frühjahr 2013 als neuer Geschäftsführer mit einer Unternehmensberatung im Schlepptau übernahm. Es folgten heftige Auseinandersetzungen zwischen Mehdorn und Amann, die sich laut Medienberichten gegenseitig als „Blender“ und „Bremser“ beschimpften.

Aus dem Aufsichtsrat war damals zu hören, dass man im Prinzip beide feuern müsse. Gewählt wurde schließlich eine elegantere Lösung: Bis man sich mit ihm verglich, **degradierte man Amann** kurzzeitig mit 300.000 Euro Jahreslöhrlöcher zum Chef einer nicht wirklich aktiven Flughafengesellschaftstochter. Derweil erntete Mehdorn Spott, der mit seinem Programm SPRINT vollmundig wenigstens eine **schnelle Teileröffnung ankündigte** („Schnecken sprinten nicht“).¹ Im Frühjahr 2015 verließ auch Mehdorn den BER. Die Verlautbarungen seines Nachfolgers Karsten Mühlenfeld klingen zurückhaltender. Die Rede ist nicht mehr von einem internationalen Drehkreuz, sondern von **einem abgespeckten „Hauptstadtflughafen light“.** Damit verbunden war die Hoffnung, diesen wenigstens Ende 2017 eröffnen zu können.

Immer wieder Ärger mit der Technik

Und wie sieht es **heute** auf der BER-Baustelle aus? Weiter wird an der Technik im Terminal gearbeitet. Nach der Degradierung von Amann musste ein neuer Technikchef her und wurde mit Jochen Großmann gefunden. Dieser übernahm nicht nur die gesamte Planungscoordination, sondern attestierte Teilen der Entrauchungsanlage, sie seien bereits funktionsunfähig geplant worden. Insbesondere betreffe dies die Anlage 14, von Großmann **das „Monster“** genannt: Ihre Aufgabe ist die Entrauchung des Untergeschosses, der Gepäckförderanlage und der Räume im Terminal-Zentrum. Die Zusammenarbeit mit dem Planer der **umstrittenen Anlage**, Alfredo di Mauro, wurde daraufhin beendet. Di Mauro diskreditierte zudem, dass der Mann sich zu Unrecht als Diplom-Ingenieur bezeichnet hatte.

Kurz darauf war die Stelle des Technikchefs abermals vakant. Großmann wurde **wegen Korruption entlassen.** Sein Nachfolger ist Jörg Marks. Moment, aber der war doch früher für Siemens am BER tätig und verantwortlich für die Entrauchungssteuerung? Ja, das sei wie bei Fußballspielern, erklärte Marks dem Untersuchungsausschuss. Einen Verein könne man wechseln, und jetzt schieße er eben für die andere Mannschaft die Tore. **Für Marks ist das kein Problem.** Er hätte beim BER stets auf Probleme hingewiesen und sei für die geplatzte Eröffnung nicht verantwortlich, meinte er. Jetzt will Marks also Tore für die Flughafengesellschaft schießen. **Ob er trifft?**

¹ Quelle: Tagesspiegel vom 03.09.2013

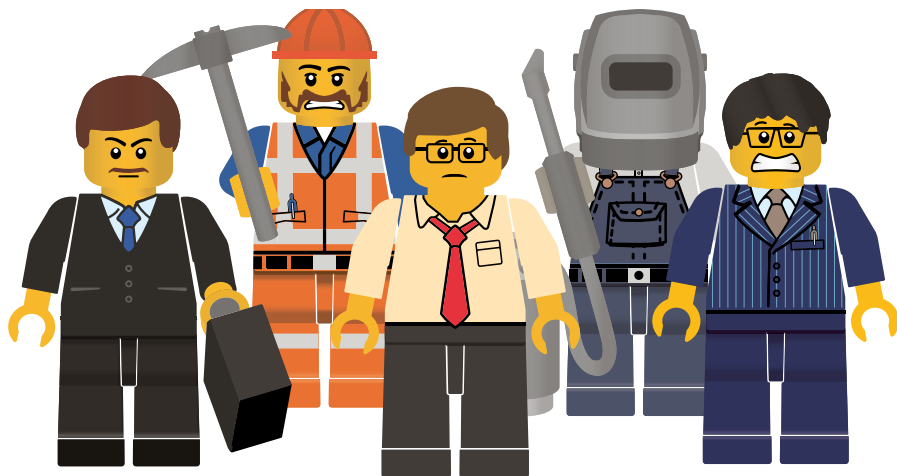
WHO IS WHO AM BER?

Politiker, Architekten und eine Menge Diplom-Ingenieure: Am BER haben viele Menschen ihre Spuren hinterlassen, aber in all den Jahren konnte keiner einen eröffneten Flughafen präsentieren (Stand: Frühjahr 2016). Doch wer waren und sind die wichtigsten Protagonisten auf Deutschlands berühmtester Baustelle? Ein kleiner Überblick – das Personalkarussell dreht sich bestimmt weiter.

Amann, Horst

Bauingenieur, von August 2012 bis November 2013 Geschäftsführer Technik auf der BER-Baustelle. Wollte das Baustellenchaos mit dem Erstellen einer Mängelliste beseitigen.

Scheiterte wegen der zeitlichen Dauer seiner Bestandsaufnahme (es waren einfach zu viele Mängel) und im Machtkampf mit dem mächtigen Geschäftsführer → Hartmut Mehdorn, der Amann vor die Nase gesetzt wurde.



Bayr, Michael

Ministerialrat im Brandenburger Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Konnte bestätigen, dass die Flugsicherung die Flughafengesellschaft 1998 informiert hatte, dass bei gleichzeitigen Abflügen von den geplanten beiden Startbahnen ein Abstand von 15° erforderlich sei (im Gegensatz zu parallelen Starts bedeuten 15° Abstand abknickende Flugrouten und weitere vom Fluglärm betroffene Gebiete). Sein Ministerium habe die Flughafengesellschaft vergeblich aufgefordert, den Hinweis ernst zu nehmen.

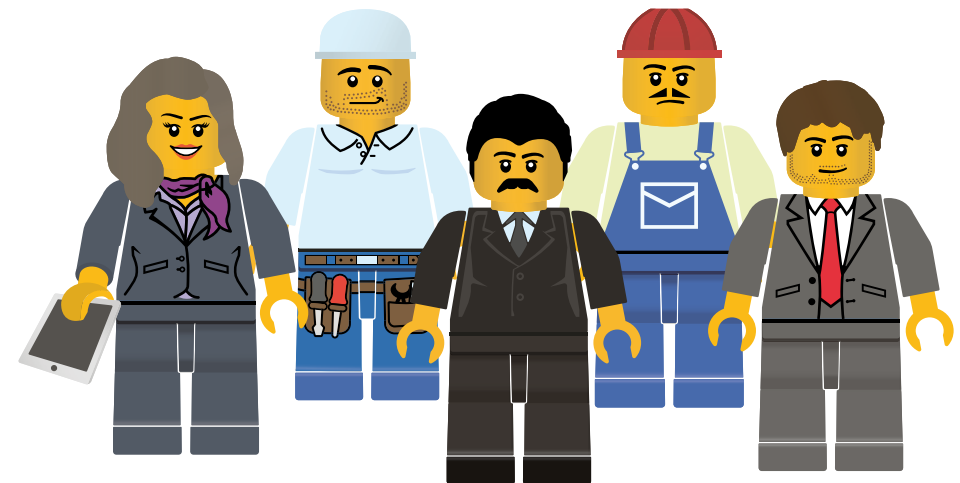
Bretschneider, Rainer (SPD)

Staatssekretär im Brandenburger Infrastrukturministerium und von 1999

bis 2008 Leiter der Brandenburger Planfeststellungsbehörde, 2013 Nachfolger von → Matthias Platzcek als stellvertretender FBB-Aufsichtsratsvorsitzender. Räumte vor dem Untersuchungsausschuss ein, dass die absehbar vom Fluglärm betroffenen Bürger nicht umfassend von der FBB informiert wurden.

Bomba, Rainer (CDU)

Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, 2010 FBB-Aufsichtsrat. Fühlte sich im Nachhinein nicht umfassend informiert („Vielleicht hätten wir mal den einen oder anderen Bauarbeiter in die Aufsichtsratsitzung holen sollen“). Erfolglos liebäugelte er Ende 2014 nach Medienberichten mit der Nachfolge von → Mehdorn als FBB-Geschäftsführer.



Diepgen, Eberhard (CDU)

Ehemaliger Regierender Bürgermeister, setzte zusammen mit Ex-Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) gegen den Widerstand von Manfred Stolpe (SPD), Ex-Ministerpräsident in Brandenburg, den nach dem durchgeführten Raumordnungsverfahren am wenigsten geeigneten Standort Schönefeld für den neuen Großflughafen durch.

Dahlitz, Andreas

Diplom-Ingenieur, seit 2004 mit der BER-Brandschutztechnik befasst. Findet die rund 40 Anlagen kompliziert, die zudem immer wieder an die erheblichen baulichen Veränderungen im Terminal angepasst werden mussten. Kritisierte das Krisenmanagement, am Ende habe bei der Mängelbeseitigung nichts funktioniert.

Fölster, Heike

Seit 2013 FBB-Geschäftsführerin Finanzen. Medien berichten Ende 2015 von erheblichen Konflikten mit Geschäftsführer →Mühlenfeld, in denen es unter anderem um fachliche Kompetenzen und die weitere Strategie der FBB gegangen sein soll.

G., Francis

Ehemals Prokurist der FBB, erhielt offenbar von der Firma Imtech 150.000 Euro Bestechungsgeld für die fälschliche Bestätigung nicht beziehungsweise nicht vollständig erbrachter Leistungen.

Großmann, Jochen

Ingenieur, 2013 FBB-Technikchef, zuständig unter anderem für die Planungskoordination und die umstrittene Entrauchungsanlage, die er zumindest in Teilen für funktionsuntüchtig geplant hielt. Wurde 2014 wegen Bestechlichkeit und Betrug entlassen.

Henkel, Frank (CDU)

Innensenator und FBB-Aufsichtsrat. Hat sich nach eigenem Bekunden intensiv mit den Inhalten der Aufsichtsratssitzungen befasst – etwa anderthalb bis drei Stunden.

Herberg, Götz

Von 1994 bis 2002 FBB-Geschäftsführer. Bestätigte, dass er abknicken- de Flugrouten den AnwohnerInnen gegenüber nicht thematisiert habe – warum auch? Geradeaus war immer. Niemand habe auf etwas anderes hingewiesen.

Körtgen, Manfred

Architekt, 2004 Leitung des Bereichs Planung und Bau der FBB, 2008 Geschäftsführer Technik. Fand als Geschäftsführer Zeit zur Promotion zum Thema „Optimierungsansätze zur prozessorientierten Abwicklung komplexer Baumaßnahmen unter Einsatz neuer Informations- und Kommunikationssysteme“. Sieht keinen Anlass zur Selbstkritik. Planungsänderungen und Schlechtleistungen des Projektsteuerers WSP/CBP hätten für Probleme am BER gesorgt. Wurde im Mai 2012 als Erster gefeuert.

Korkhaus, Joachim

Diplom-Ingenieur, 2008 Nachfolger von →Körtgen als Leiter des Bereichs Planung und Bau der FBB. Unterschrieb mit Geschäftsführer →Rainer Schwarz die Kündigung der pg bbi und wurde später von Technikchef →Amann innerhalb der FBB versetzt. Hatte nach eigener Aussage – wie alle anderen auch – keinen umfassenden Überblick über die Großbaustelle. Nach der Eröffnung im Juni 2012 sei geplant gewesen, ungefähr ein halbes Jahr bei laufendem Betrieb den BER fertig zu bauen: Also tagsüber zu fliegen und nachts zu bauen.

Loge, Stephan (SPD)

Landrat Landkreis Dahme-Spreewald, Chef der für den BER zuständigen Bauordnungsbehörde in Lübben. Seine Mitarbeiter ließen sich im Frühjahr 2012 nicht auf die Notlösung „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ anstelle der funktionsuntüchtigen Entrauchungsautomatik am BER ein. Lobt die Zusammenarbeit mit dem neuen FBB-Führungsduo Mühlenfeld/Marks, denen Loge die Eröffnungsreife des BER zutraut.

Manninger, Christian

Architekt/Betriebswirt, von 2004 bis 2014 für den Gesamtprojektsteuerer



WSP/CBP am BER tätig. Überraschte den Bauausschuss 2013 mit der Information, gegenwärtig werde am BER eine Bestandsaufnahme erstellt, was gebaut worden sei. Sieht sich nicht in der Verantwortung für die entstandenen Probleme, die lägen vor allem bei der Generalplanerin pg bbi.

Marks, Jörg

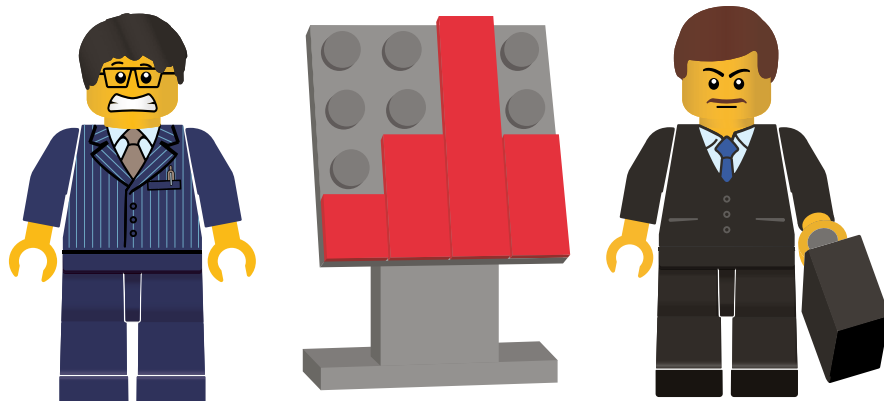
Leiter des Siemens-Bereichs Gebäude-technologie in der Region Ost. Seit 2014 FBB-Technikchef in der Nachfolge →Großmann/→Amann/→Korkhaus/→Körtgen. War für die Firma Siemens am BER tätig und für die Steuerung der Entrauchungsanlage verantwortlich. Besteht darauf, regelmäßig auf Probleme bei der Fertigstellung hingewiesen und keinen Anteil an der geplatzten Eröffnung 2012 zu haben.

Di Mauro, Alfredo

Technischer Zeichner, beteiligt an der Konzeption der Lüftung und Entrauchung vor und nach der geplatzten Eröffnung 2012. Plante insbesondere die berühmte Anlage 14. Die Zusammenarbeit wurde von →Mehdorn beendet, weil die Anlage schon funktionsuntüchtig geplant worden sei. Dagegen beteuert di Mauro, man habe seine Pläne lediglich nicht fertig gebaut, der Beweis der Funktionsunfähigkeit sei nicht erbracht. 2014 wurde öffentlich, dass er kein Diplom als Ingenieur besitzt.

Mehdorn, Hartmut

Diplom-Ingenieur, polarisierte durch sein hemdsärmeliges Vorgehen als Manager unter anderem bei der Deutschen Bahn, bei Air Berlin – und als



FBB-Geschäftsführer 2013 bis 2015. Verdrängte den mit dem Erstellen einer BER-Mängelliste beschäftigten Amann. Behauptete, mit seinem unter anderem aus externen Beratern der Firmen Roland Berger und Pricewaterhouse Coopers zusammengestellten SPRINT-Team zumindest eine Teileröffnung schnell zu realisieren. Das Vorhaben scheiterte.

Mende, Bodo

Mitarbeiter der Senatskanzlei, insistierte im Untersuchungsausschuss, mit dem (damaligen) Regierenden Bürgermeister →Klaus Wowereit stehe dem FBB-Aufsichtsrat ein Kenner der Materie vor. Den Hinweis, dass der Flughafen dennoch bislang nicht eröffnet sei, kommentierte Mende mit den Worten: „C'est la vie!“

Mühlenfeld, Karsten

Diplom-Ingenieur, 2015 FBB-Geschäftsführer. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger →Mehdorn fallen seine betont bescheidenen Äußerungen auf: Kein bombastisches internationales Drehkreuz, sondern ein „Hauptstadtflughafen light“ sei das Ziel. Er hofft auf eine termingerechte Eröffnung und schließt nicht aus, dass man zuvor über das eine oder andere größere Problem stolpern werde: Wie etwa 2015 der

kurzzeitig verordnete Baustopp wegen Statikproblemen.

Müller, Michael (SPD)

Berlins Regierender Bürgermeister und FBB-Aufsichtsratsvorsitzender. Erbte von Amtsvorgänger →Wowereit die problembeladene BER-Baustelle. Wie zu Wowereits Zeiten funktioniert auch unter Müller der Informationsfluss in der FBB nicht reibungslos. Zweifel an dem für 2017 avisierten Eröffnungstermin kamen auf, als Geschäftsführung und Projektausschuss des Aufsichtsrates erst spät über Ergebnisse eines Statikgutachtens und einer Teilspernung des Daches informiert wurden.

Müller, Torsten

Informationselektroniker, 2009 Oberbauleiter der Objektüberwachung der pg bbi für das Fluggastterminal; 2014 Angestellter der FBB. Erklärte im Untersuchungsausschuss, das für die Mängelerfassung von WSP/CBP eingerichtete elektronische Mängelerfassungssystem nicht benutzt zu haben, weil ihm die Aufstellung per Excel-Programm geläufiger war. Gilt als Erfinder der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“. Mit dieser Übergangstechnik wäre der BER 2012 eröffnet worden, doch das Bauordnungsamt stimmte nicht zu.

Nell, Knut

Architekt, 2008 Leitung der Bauüberwachung der pg bbi. Bereits im Oktober 2011 war nicht nur ihm klar, dass es wegen Verzögerungen im Bauablauf keine weiteren zeitlichen Puffer bis zur geplanten Inbetriebnahme 2012 mehr gab. Schuld an den Problemen am BER habe insbesondere die FBB, die auf Hinweise auf Schlechtleistungen von Auftragnehmern nicht angemessen reagiert habe, sagte Nell. Offenbar wurde die Verantwortung für Zeitverzögerungen und mangelnde Leistungen nur hin- und hergeschoben und nicht mit nötigem Nachdruck auf Vertragserfüllung bestanden.

Nienhoff, Hubert

Architekt, zusammen mit →Hans-Joachim Paap als Chefplaner für die pg bbi am BER tätig. Für Paap und ihn steht die FBB in der Verantwortung. Von den 2015 bekannt gewordenen Statikproblemen mit den zu schweren Entrauchungsventilatoren habe man seit 2010 gewusst, meinte Nienhoff. Seit diesem Zeitpunkt sei entgegen anders lautender Erklärungen klar gewesen, dass die Eröffnung 2012 lediglich eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung sein würde. Seit der Kündigung der Verträge mit der pg bbi im Mai 2012 werde die FBB mit Dienstleistungsverträgen von Firmen

und Ingenieuren geradezu ausgeplündert.

Nozon, Olaf

Architekt, seit 1996 mit dem Projekt Großflughafen für die FBB befasst. Aus seiner Sicht erhöhten Schlechtleistungen des Generalplaners pg bbi die Kosten des Projekts. Dennoch habe er gegen die Kündigung der pg bbi im Mai 2012 wegen des absehbaren Verlusts an Know-how votiert. Die vollzogene Trennung von der pg bbi sei keine gute Idee gewesen.

Olbert, Heinrich

Einst bei der Deutschen Flugsicherung, dort bis 2000 für die Bereiche Luftraum und Verfahren verantwortlich. Befragt zu den umstrittenen Flugrouten schloss er vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass Routen planfestgestellt werden könnten. Sonst müsste für jede Veränderung der Routen ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Sinnvoll sei jedoch, frühzeitig bei der Flughafenplanung über Flugverfahren nachzudenken.

Paap, Hans-Joachim

Architekt, zusammen mit →Hubert Nienhoff als Chefplaner für die pg

bbi am BER tätig. Für ihn liegt die Verantwortung für das Desaster am BER bei der FBB. Ihr sei bereits 2008 bewusst gewesen, dass der (2010 verschobene) Eröffnungstermin im Oktober 2011 kaum einzuhalten war. Die FBB habe die Fertigstellung unter anderem dadurch behindert, dass anfangs zu wenige Bauleiter bewilligt worden seien. Wenn die Eröffnung 2012 behördlich abgesegnet worden wäre, hätte man den BER im Prinzip gleich wieder zumachen müssen, um ihn fertig zu bauen.

Platzeck, Matthias (SPD)

Früherer Brandenburger Ministerpräsident und stellvertr. FBB-Aufsichtsratsvorsitzender (kurzzeitig Vorsitzender des Gremiums). Gab 2013 im Brandenburger Landtag zu, dass der Zustand der BER-Baustelle schockierend und ein Desaster sei – und verband das Scheitern des Projekts mit der Vertrauensfrage. Platzeck wurde das Vertrauen ausgesprochen, er blieb noch einige Monate im Amt und am BER wurde weiter gewerkelt.

Schwarz, Rainer

Betriebswirt, von 2006 bis 2013 FBB-Geschäftsführer. Bestand im Untersuchungsausschuss darauf, mit der BER-Baustelle nicht befasst

gewesen zu sein. Ignorierte, dass er nicht nur qua GmbH-Gesetz zur Kenntnis aller relevanten Vorgänge in der Firma verpflichtet war. Vergaß auch, dass er spätestens seit 2010 über die Probleme am BER informiert war. Kündigung 2013 wegen einer im März 2012 dem Aufsichtsrat zu spät überreichten Unterlage. Weil die Kündigung erstens nicht zeitnah erfolgte und es zweitens Hinweise darauf gibt, dass die FBB diesen Prozess absichtlich verlieren wollte, gewann er die Anfechtung der Kündigung und bekam eine Million Euro zugesprochen.

Wowereit, Klaus (SPD)

Früherer Regierender Bürgermeister Berlins und langjähriger FBB-Aufsichtsratsvorsitzender. Behauptete, der Aufsichtsrat habe seine Kontrollpflichten intensiv und kritisch wahrgenommen. Verantwortlich für die Berufung der Ex-Geschäftsführer →Schwarz und →Körtgen. Bestand auf der Feststellung, die Geschäftsführung habe ihm gegenüber versichert, Probleme auf der BER-Baustelle (insbesondere mit der Brandschutzanlage) im Griff zu haben. Sah keine Notwendigkeit, eine zweite Meinung von externen Experten einzuholen.

ZAHLEN MIT VIELEN NULLEN: DER BER, DAS MILLIARDENGRAB

Aktuell betragen die Kosten für den BER mindestens 6,3 Milliarden Euro. Das sind rund drei Milliarden Euro mehr gegenüber der Planung aus dem Jahr 2012. Allein Berlin musste als Anteilseigner (37 Prozent) der Flughafengesellschaft bislang 1,013 Milliarden Euro bereitstellen. Dafür hätte man 50 Schulen neu bauen können, die in den kommenden Jahren dringend benötigt werden. Zu verantworten haben diese Geldverschwendung die Regierenden von Berlin, Brandenburg und dem Bund.

2017 soll es endlich klappen mit der BER-Eröffnung. Vier Jahre nach dem geplatzen Termin gibt man sich in Flughafenkreisen verhalten optimistisch. Fest steht: Irgendwann werden Reisende am neuen Hauptstadtflughafen in Flugzeuge steigen. Zuvor werden es sich die Anteilseigner der Flughafengesellschaft (FBB) nicht nehmen lassen, den mit öffentlichen Mitteln in Milliardenhöhe errichteten Airport feierlich zu eröffnen. Möglicherweise weilt Ex-Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) unter den Festgästen und wird dutzenden Mikrofonen anvertrauen, was er schon 2012 landauf, landab zu verkünden pflegte: Der BER sei eine Erfolgsgeschichte. Sein Amtsnachfolger Müller (SPD) wird dann vermutlich heilfroh sein – musste er doch öffentlich eingestehen, dass auch die Eröffnung 2017 immer unwahrscheinlicher würde.

Ob und wann der BER nach Eröffnung **schwarze Zahlen** schreiben oder langfristig von finanziellen Zuwendungen der Anteilseigner abhängig sein wird, muss sich noch erweisen. Eine von den Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus, im Brandenburger Landtag sowie im Bundestag in Auftrag gegebene Studie¹ kommt zu einer düsteren Prognose: Die Refinanzierung der Investitionskosten durch den Flughafen wird ausgeschlossen – Mitte 2014 waren es mindestens rund 5,4 Milliarden Euro. Damit wenigstens die Betriebskosten des neuen Großflughafens gedeckt werden, müssten – verglichen mit dem Airport Tegel – die Einnahmen am BER um 50 Prozent gesteigert werden. Ein ambitioniertes Ziel.

Beim Flughafenprojekt ist von Anfang an der Wurm drin. Anfang der 1990er Jahre wurden über eine abenteuerliche wie kostenintensive Konstruktion nicht benötigte Flächen für umgerechnet 250 Millionen Euro erworben. Bereits damals kritisierte der Landesrechnungshof Brandenburg die mangelnde **Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats**. Und über die Erkenntnisse des Bundesrechnungshofes berichtete „Der Spiegel“: *„Bei ihren monatlichen Recherchen stießen die Beamten auf geschönte Zahlen, unkalkulierte finanzielle und ökologische Risiken und immer wieder auf schlampiges Geschäftsgebaren der staatlichen Flughafen-Betreiber-Gesellschaft“* („Geschlampt und geschönt“, 13. Februar 2005).

Der Versuch, den Flughafen **privat errichten und betreiben** zu lassen, scheiterte kläglich und schlug laut Medienberichten mit 41 Millionen Euro zu Buche. Der neue Großflughafen sollte nun in öffentlicher Regie gebaut werden – und dafür brauchte man Geld.

Zuerst wandelten Berlin, Brandenburg und der Bund 2005 ihre 224 Millionen Euro Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital der FBB um. Danach erhöhten sie zusätzlich das Eigenkapital um 430 Millionen Euro. Die Europäische Investitionsbank beteiligte sich mit einem Darlehen in Höhe von einer Milliarde Euro an dem Projekt. Eine weitere Bank finanzierte die benötigten restlichen 1,4 Milliarden Euro. Für beide Darlehen stehen Berlin, Brandenburg und der

1 „Der Flughafen BER – Analyse der wirtschaftlichen Situation des Flughafens BER in ganzheitlicher Betrachtung mit alternativen Szenarien“, Forschungsgruppe Luftverkehr, Technische Universität Chemnitz, Juni 2014 (Download unter: www.gruenlink.de/sr1)

Bund mit einer Bürgschaft auf erste Anforderung zu 100 Prozent gerade. Die ausgereichten Kredite in Höhe von 2,4 Milliarden Euro plus 450 Millionen Euro Eigenmittel der FBB plus 250 Millionen Euro für die Infrastruktur – die Fertigstellung des neuen Flughafens schien finanziell gesichert. Doch es kam anders.

Der BER wächst – je größer, desto teurer

Wer den Bau einer Gartenlaube plant, muss wissen, dass das vorgesehene Budget nicht für ein Mehrfamilienhaus reichen wird. Er wird sich vor Baubeginn genau überlegen müssen, was errichtet werden soll und finanziert werden kann, weil **baubegleitende Umplanungen** bekanntlich immense Zusatzkosten verursachen und deshalb tunlichst zu vermeiden sind.

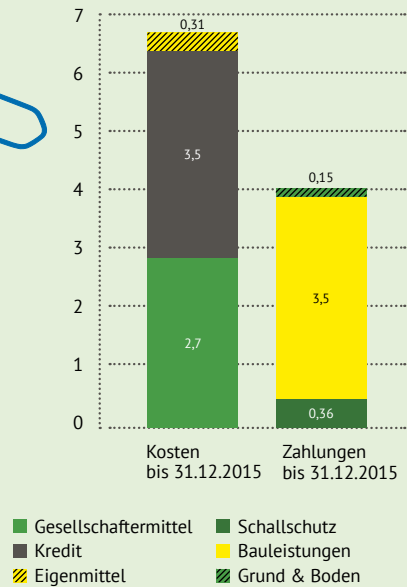
Bei der Bauherrin FBB und dem Flughafenprojekt BER war dies etwas anders. War 2005 für das Terminal eine Bruttogeschossfläche von 220.000 Quadratmetern vorgesehen, beträgt sie nunmehr 360.000 Quadratmeter. Hinzugekommen sind zwischenzeitlich unter anderem ein großer Einkaufsbereich für Reisende, ein spezieller Flugsteig für das Großraumflugzeug A380 und zwei Pavillons. Die Umplanungen verschlangen Unsummen, und die noch 2009 auf etwa 2,4 Milliarden Euro veranschlagten Gesamtkosten waren bald Makulatur.

Für den ehemaligen FBB-Geschäftsführer Hartmut Mehdorn kein Problem: Der Flughafen sei nun doppelt so groß und daher auch doppelt so teuer wie ursprünglich geplant, gab er im Juni 2014 vor dem Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses zu Protokoll. Im Übrigen brauche man für dessen Fertigstellung eben etwas mehr Zeit, er könne da keinen Skandal entdecken.² Abgesehen von Mehdorns großzügiger Aufrundung der Terminalfläche (hinzugekommen waren knapp zwei Drittel mehr Fläche) greifen die Bestimmungen des Haushaltsrechts auch beim BER: Vor Baubeginn muss eine ausgereifte Ausführungsplanung vorliegen.³ Die bereits angesprochene Studie

2 Wortprotokoll der 62. Sitzung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 4. Juni 2014, S. 6 (Download unter: www.gruenlink.de/sr2)

3 § 54 Bundeshaushaltsordnung (§§ 24 und 54 LHO)

Das kostet der BER
in Mrd. €



Quelle: eigene Berechnungen

zur wirtschaftlichen Situation des Flughafens BER ermittelte, dass für Flughäfen in der Größenordnung des BER mit einer erwarteten Kapazität von jährlich 30 Millionen Passagieren etwa 3,5 Milliarden Euro „normal“ seien.⁴ Doch für den BER müssen nach aktuellem Kenntnisstand mindestens 6,3 Milliarden Euro aufgewendet werden.

Unvorhersehbare Kosten erwischen die Flughafengesellschaft kalt

Wer baut, weiß auch, dass man mit **unvorhersehbaren Kosten** rechnen muss. Beim Bau des BER war es bereits alles andere als rund gelaufen, als die Flughafengesellschaft 2010 richtig kalt erwischte wurde. Ein Partner der Planungsgemeinschaft pg bbi meldete Konkurs

an. Außerdem verkündete die EU neue Sicherheitsrichtlinien für die Kontrolle von Flugpassagieren, die es baulich umzusetzen galt. Darüber hinaus geriet die Flughafengesellschaft wegen zuvor nicht offen kommunizierter Flugrouten in die Kritik und wurde höchstrichterlich zur vollen Umsetzung des planfestgestellten Lärmschutzes für Anwohner verpflichtet. Waren 2005 lediglich 200 Millionen Euro für den Lärmschutz vorgesehen, sind es laut Geschäftsbericht 2013 der Flughafengesellschaft rund 444 Millionen Euro, mit denen das Schallschutzprogramm zu Buche schlägt. Zwischenzeitlich bezifferte Ex-Geschäftsführer Mehdorn die Kosten dieses Programms sogar auf rund 730 Millionen Euro⁵ – was bei einem Flughafenbau in einem dicht besiedelten Gebiet nicht überrascht.

4 „Der Flughafen BER – Analyse der wirtschaftlichen Situation des Flughafen“, S. 48

5 Wortprotokoll der 62. Sitzung des Hauptausschusses, S. 6

Wegen selbst verursachten und fremdbestimmten Problemen **explodierte der Finanzbedarf** der Flughafengesellschaft. Waren es bis 2011 etwa 3,1 Milliarden Euro gewesen, wurde der Bedarf bereits 2012 mit 4,3 Milliarden Euro beziffert – und die Anteilseigner Berlin, Brandenburg und der Bund mussten neben der öffentlichen Blamage der geplatzten BER-Eröffnung Anfang Juni 2012 auch noch gemeinsam eine weitere Finanzspritze von 1,2 Milliarden Euro an die Flughafengesellschaft ertragen. Die nächste Forderung an die drei Gesellschafter kam im Juni 2014 und belief sich auf weitere 1,1 Milliarden Euro.

Wer annahm, dass dies das Ende der Fahnenstange gewesen wäre, wurde 2015 eines Besseren belehrt, als um weitere Milliarden Euro gebeten wurde. Eine von uns Grünen vorgeschlagene Obergrenze der BER-Kosten lehnte die Bundesregierung als „kontraproduktiv“ ab. Die Gesellschafter haben sich bereits geeinigt, der FBB abermals 1,1 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen, weitere 1,1 Milliarden Euro werden über (von den Gesellschaftern verbürgte) Bankkredite finanziert.

Der gewaltige Finanzbedarf resultiert zum großen Teil, aber nicht ausschließlich aus dem Bau des BER. Die Flughafengesellschaft betreut neben dem havarierten BER-Projekt auch die beiden funktionierenden Flughäfen Tegel und Schönefeld (Alt). Auch dort muss investiert werden und es fallen Unterhaltungskosten an, damit ihr Betrieb bis zur Eröffnung des BER am Tag X gewährleistet ist und die Bundeshauptstadt nicht vom Flugverkehr abgeschnitten wird.

Immer mehr Geld für den BER – und wacht jemand darüber?

Im Prinzip ja. Die **Kapitalzufuhr der Anteilseigner** bedarf regelmäßig der Zustimmung der EU, die über Wettbewerbsverzerrungen wacht und Notifizierungsverfahren prüft, ob durch staatliche Mittel – wie etwa beim BER – konkurrierende Flughäfen benachteiligt werden. Bislang genehmigte die EU die beantragten staatlichen Beihilfen ausnahmslos. Ob Brüssel auch die jüngste von der Flughafengesellschaft geforderte Kapitalzufuhr positiv beurteilen wird, bleibt abzuwarten.

ALLE MÖCHTEN WAS VOM KUCHEN: DER BER ALS GOLDGRUBE



Darf's ein wenig mehr sein? Wegen des Missmanagements am BER muss die Flughafengesellschaft ihre Gesellschafter permanent um finanzielle Nachschläge bitten. Die Nachtragsforderungen sind exorbitant, auch wegen Korruption und überhöhter Rechnungen durch raffigieriger Unternehmen.

Als Anfang der 1990er Jahre die Flughafengesellschaft FBB massenhaft überteuertes Ackerland erwarb, war aus – nennen wir sie: interessierten Kreisen – zu hören, in Schönefeld sei ein „**goldenes Huhn**“ zu schlachten. Es wurde ein Festessen für Makler und Juristen, manche Kaufverträge wurden mehrfach notariell beglaubigt. Die Rahmenbedingungen waren ideal: Eine für die Errichtung eines Großflughafens **denkbar schlecht aufgestellte Flughafengesellschaft** hatte Zugang zu **nahezu unbegrenzten öffentlichen Geldern**. Der Flughafenbau, der erst 15 Jahre später wirklich begann, hatte seinen ersten Skandal.

Als es wirklich los ging mit dem Bau, sollte alles anders werden. Bereits 2001 hatten wir Grünen im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses „Schönefeld II“ (es ging um die gescheiterte Privatisierung des Großflughafens) empfohlen, die Antikorruptionsorganisation **Transparency International (TI)** einzubinden. Die Umsetzung dauerte ein wenig, doch 2005 schlossen FBB und TI einen Integritätspakt: Ein von TI benannter externer Monitor kümmerte sich fortan um die Vergabeverfahren der FBB. Geprüft wurden europaweite und große nationale Ausschreibungen, seit 2011 auch stichpunktartig Nachträge und Ergänzungsvereinbarungen.



Goldgrube BER: Missmanagement, Korruption und viel zu hohe Rechnungen machen den BER immer teurer.

Die Ergebnisse seiner Prüfungen, die auch auf Mängel der Ausschreibungen hinwiesen, fanden Eingang in die mehrmals jährlich an Geschäftsleitung und Aufsichtsratsvorsitz gelieferten **Tätigkeitsberichte der sogenannten ARGE Transparenz**. Die vom Monitor in seinen Prüfberichten aufzeigten Hinweise zu Mängeln in den Ausschreibungen blieben jedoch von der Geschäftsführung **überwiegend unberücksichtigt**. Als 2015 bekannt wurde, dass die FBB schon 2013 einen **anonymen Hinweis** auf einen Korruptionsfall am BER erhalten und weder die Antikorruptionsorganisation noch die Staatsanwaltschaft eingeschaltet hatte, beendete TI die Zusammenarbeit. „Wir sehen im Moment nicht mehr die Möglichkeit, als Transparency eine gewisse Verantwortung dafür zu übernehmen, was am Flughafen läuft“, erklärte ein TI-Vorstandsmitglied.

Der am Flughafen ursprünglich für TI tätige Monitor unterstrich jedoch vor dem Untersuchungsausschuss, dass er keinen Grund zur Beendigung der Vergabeproofungen gesehen habe und seinen Aufgaben weiterhin nachgehe. Allerdings verdeutlichte der Zeuge, dass die **teuren Nachträge** von Firmen regelmäßig **erst nach kompletter Durchführung** und Schlussrechnung aller Arbeiten von ihm durchgesehen würden. Großauftragnehmer wie die Firma Imtech haben also erst in einigen Jahren mit einer solchen Prüfung zu rechnen.



Korruptionsprävention – gibt es so etwas am BER?

Die FBB engagierte einen Ombudsmann, der vertraulich Hinweise – zum Beispiel auf Straftaten von Mitarbeitern und Auftragnehmern – entgegennimmt und den ebenfalls für die FBB tätigen Compliance Officer unterstützt. Seine Aufgabe ist die Verfolgung von Hinweisen auf **Korruption, Betrug und Untreue**.

Ein solches **firmeninternes Hinweisgebersystem** ist grundsätzlich sinnvoll, obwohl die öffentlich gewordenen Korruptionsfälle am BER nicht FBB-intern aufgedeckt wurden: Es war ein anonymes Hinweis, durch den man auf einen damaligen FBB-Prokuristen aufmerksam wurde. Er soll für 150.000 Euro **ungeprüft Nachforderungen** des Gebäudeausrüsters Imtech in Höhe von rund **60 Millionen Euro** bewilligt haben. Und dem erst kurz zuvor von Ex-Ge-

schäftsführer Hartmut Mehdorn eingestellten Technikchef Jochen Großmann wurde laut Medienberichten zum Verhängnis, dass die Compliance-Abteilung des niederländischen Planungsbüros Arcadis aufpasste. Großmann hatte von Arcadis als Gegenleistung für einen vermittelten Auftrag am BER für seine eigene Firma Gicon Vorteile von nahezu einer halben Million Euro gefordert. Geplant war, das „Vermittlungsentgelt“ in der Arcadis-Rechnung an den BER zu verstecken. Wegen diesem Tatbestand und zwei überhöhten Rechnungen wurde Großmann wegen **Bestechlichkeit und Betrugs** zu einer Bewährungsstrafe und einer Strafzahlung von 200.000 Euro verurteilt.


Beachtliche Summen – und doch „Peanuts“ im Vergleich zu anderen Kosten. Die **Beschleunigungsmaßnahmen** vor der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 waren allesamt verzweifelte Versuche, mit **zweistelligen Millionenbeträgen** zu retten, was längst nicht mehr zu retten war. Der Leiter der FBB-Rechnungsprüfung erklärte vor dem Untersuchungsausschuss, wie nach der abgesagten Eröffnung etliche Firmen ihren finanziellen Forderungen Nachdruck zu verleihen wussten: indem sie ihr Personal auf der Baustelle reduzierten. Die FBB, die der verärgerten Öffentlichkeit soeben als neuen Inbetriebnahme-Termin Herbst 2013 (der dann auch wieder abgesagt werden musste)

präsentiert hatte, war **erpressbar**. Um wenigstens die Chance einer Eröffnung zu bewahren, sah sich die Geschäftsführung oft gezwungen, **Forderungen nachzugeben**.

Auch Fälle **überhöhter oder unberechtigter Rechnungen** wurden bekannt. Zum Beispiel eine Abrechnung der Firma Siemens über den Umbau der Entrauchungsanlage in Höhe von 1,9 Millionen Euro – die entsprechende Leistung war aber gar nicht erbracht worden. Im Fall der Dienstleister, die nach der Kündigung des Werkvertrags mit der pg bbi 2012 engagiert wurden, werden durchaus Leistungen erbracht – allerdings **nur auf Basis wesentlich teurerer Dienstleistungsverträge**. Wer statt eines Stücklohns einen Stundenlohn erhält, hat unter Umständen sehr viel Zeit, gerade bei komplexen Problemen. Bei den Firmen klingeln seit der Absage 2012 die Kassen, behauptet der ehemalige Generalplaner Hubert Nienhoff (pg bbi). Man darf auf die Schlussabrechnung gespannt sein. Wie teuer kam die Kündigung der pg bbi? Welchen Anteil haben am Ende **die Nachträge an der Bausumme?**

Schließlich ließen sich am BER weitere Methoden der Gewinnmaximierung zu Lasten der Flughafengesellschaft feststellen. Behinderungsanzeigen und Mängelrügen gegen andere Projektbeteiligte konnten das Projekt bremsen und durch Zeitverzug Mehrkosten und letztlich zusätzliches Geld generiert werden. In einem Fall soll eine Firma bereits am ersten Tag ihres Auftrags 25 Behinderungsanzeigen angemeldet und später über 6.000 Nachträge eingereicht haben. Ein schwacher, schlecht aufgestellter Bauherr ist diesem Geschäftsgewinn nicht gewachsen und „geht in die Knie“.

Eine weitere Chance zur außergewöhnlichen Gewinnmaximierung bot die Komplexität der Entrauchungsanlage. **Die gesamte Anlage ist ein Unikat**. Nirgendwo wurde sie zuvor aufgebaut und getestet – allerdings durch entsprechende Computersimulationen berechnet und für gut befunden. Bis heute behauptet der Konstrukteur, dass die Anlage nur **nicht ausreichend gebaut, getestet und justiert worden** wäre. Im Herbst 2013 wurde beschlossen, die Anlage umzubauen. Das sollte der Öffentlichkeit Entschlossenheit und Tatkraft demonstrieren. Ob es technisch notwendig war, lässt sich nicht mehr klären. **Erhebliche Planungs- und Bauaufträge** mit entsprechenden Kosten wurden dadurch gewiss generiert. Gerade der zeitweilige Technikchef Großmann und sein Firmenimperium hatten großes Interesse an diesen Aufträgen. All diese Vorgänge zeigen: **Der BER ist eine Goldgrube**. Und natürlich auch der erhoffte Jobmotor. Nur anders als einmal gedacht.



330 STUNDEN, ÜBER 60 SITZUNGEN, ÜBER 70 ZEUGINNEN, RUND 1650 AKTEN: DER UNTERSUCHUNGS- AUSSCHUSS, EIN MAMMUTPROJEKT

Er ist das „schärfste Schwert“ der Opposition: der parlamentarische Untersuchungsausschuss. In einem gerichtsähnlichen Verfahren klären Abgeordnete Verfehlungen des Regierungshandelns auf. Naturgemäß haben die Oppositionsfraktionen daran größeres Interesse als die Regierenden – auch bei der Aufklärung des BER-Desasters.

Untersuchungsausschüsse würden höchst selten eingesetzt, wenn es allein nach der Mehrheit in den Parlamenten ginge. Denn die stellt in der Regel die Regierungskoalition, die erfahrungsgemäß wenig Wert auf einen kritischen Blick auf ihr Handeln legt. Interessenkonflikte mit der kontrollierenden Opposition wären programmiert. Deshalb sieht das Gesetz zur Stärkung der parlamentarischen Demokratie das sogenannte **Minderheitenrecht** vor. Demzufolge muss nur mindestens ein Viertel der Abgeordneten dem beantragten Untersuchungsauftrag – einem umfangreichen Fragenkatalog zum Thema – zustimmen, um die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zu erreichen.



Aufklärer im BER-Untersuchungsausschuss: Grünen-Abgeordnete Harald Moritz (l.) und Andreas Otto (r.) sowie Mitarbeiterin Dr. Cordula Ludwig.

Der parlamentarische Untersuchungsausschuss BER (PUA BER) wurde Ende September 2012 eingesetzt, um zweiseitige Vorgänge bei der Planung des Flughafenneubaus sowie die Hintergründe der beiden geplatzten Eröffnungstermine 2011 und 2012 aufzuklären.¹ Um die nachfolgenden Ereignisse auf der BER-Baustelle und das seit 2012 praktizierte Krisenmanagement untersuchen zu können, wurde der ursprüngliche **Einsetzungsbeschluss** im Juni 2014 und im Januar 2016 mit **weiteren Fragenkatalogen** erweitert.² In 60 Sitzungen beschäftigten sich die Mitglieder des Unter-

suchungsausschusses rund 330 Stunden lang mit den Vorkommissionen am BER, nahmen circa 1650 Akten in Augenschein, befragten über 70 Zeuginnen und diskutierten über ihre Erkenntnisse.

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat sich insbesondere mit folgenden Fragen beschäftigt:

- Was ist schief gegangen auf der Baustelle, in den Staatskanzleien und Amtsstuben?
- Wer ist für Fehler und Chaos verantwortlich?
- Wie war die FBB organisatorisch für den Bau des BER aufgestellt und wie ging sie bei der Planung und Durchführung mit den AnrainerInnen um?
- Was kostet der Skandalbau die öffentliche Hand?
- Was muss sich ändern, um öffentliche Bauvorhaben künftig im Zeit- und Kostenrahmen zu halten?

Der Untersuchungsausschuss als „schärfstes Schwert“ der Opposition ist mit weitreichenden Rechten ausgestattet: **Zeuginnen** werden vorgeladen und

Aktenbestände zur Einsicht angefordert, die sonst nicht einsehbar wären. Im PUA BER verfallen die meisten Unterlagen der herausgebenden Stellen (Flughafengesellschaft, Senatskanzlei etc.) der Geheimschutzverordnung des Abgeordnetenhauses. Etliche Akten sind sogar als VS-Vertraulich eingestuft, weil Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse sowie personenbezogene Daten zu schützen seien. In vielen Fällen entstand jedoch der Eindruck, dass es gar nicht um schutzwürdige Interessen, sondern um Behinderung der Aufklärungsarbeit ging. Über als **geheim** eingestufte Unterlagen darf im Untersuchungsausschuss nicht in öffentlicher Sitzung debattiert werden. Deshalb kann man nicht nachvollziehbare Geheimnistuerei durch die Flughafengesellschaft und ihren langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden, Berlins ehemaligem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), als **aktive Behinderung** einer transparenten Arbeitsweise werten.

Mit Hilfe des Minderheitenrechts kann die Opposition auch Zeuginnen vor den Untersuchungsausschuss laden, an deren Aussage die Regierungsmehrheit kein übermäßiges Interesse verspürt. Allerdings ist per Minderheitenrecht nicht der Zeitpunkt der Befragung zu bestimmen. Darüber entscheidet letztlich die Ausschuss- und damit die Regierungsmehrheit. Mitunter dominieren bei der Regierungsmehrheit **strategische Erwägungen** die Planung der Sitzungen und beeinflussen damit den Verlauf der Untersuchung.

Dies kann dazu führen, dass prominente Politiker, die sich im Untersuchungsausschuss absehbar kritischen Fragen stellen müssen, keinesfalls unmittelbar vor einer Wahl vorgeladen werden, um mögliche negative Medienberichte zu vermeiden. Im BER-Untersuchungsausschuss setzte zum Beispiel die Regierungsmehrheit aus SPD und CDU Befragungen des ehemaligen Regierenden Bürgermeisters Wowereit auf einen möglichst weit vor der Bundestagswahl 2013 liegenden Termin an. Ähnlich agierten SPD und CDU im parallel tagenden Untersuchungsausschuss zur Dauerbaustelle Staatsoper und achteten bei der Terminierung zur Befragung von Wowereits Amtsnachfolger Michael Müller (SPD) auf eine möglichst große Zeitspanne vor der Abgeordnetenhauswahl im September 2016.

Was kommt dabei raus?

Diese Frage wird bei Untersuchungsausschüssen häufig gestellt. Die Bürgerinnen und Bürger möchten wissen, ob und mit welchen Konsequenzen diejenigen

1 Download des Einsetzungsbeschlusses vom 27. September 2012 unter: www.gruenlink.de/sqs
 2 Download des 1. Erweiterungsbeschlusses vom 19. Juni 2014 unter: www.gruenlink.de/sqt und Download des 2. Erweiterungsbeschlusses vom 14. Januar 2016 unter: www.gruenlink.de/sqt

zu rechnen haben, die dabei mitwirkten oder nicht verhinderten, dass etwa Steuermillionen oder gar -milliarden in den Sand gesetzt wurden. Oft nehmen sie enttäuscht zur Kenntnis, dass Untersuchungsausschüsse keine Geld- oder Gefängnisstrafen verhängen. Diese Gremien nehmen vielmehr zwar bestimmte Sachverhalte unter die Lupe, agieren aber allein auf der politischen Ebene als Aufklärer und beschäftigen sich mit den negativen Auswirkungen der Regierungspolitik.

Neben nachgewiesener Steuerverschwendung gibt es auch den umgekehrten Fall, dass der Untersuchungsausschuss herausfindet, wo BürgerInnen ihnen zustehende Leistungen gerade nicht erhalten haben. Am BER könnte das auf den passiven Lärmschutz zutreffen oder auch auf Gewerbetreibende, die 2012 mit einem Start ihrer Läden und Geschäfte im Terminal gerechnet hatten. Sollten sich im Untersuchungsausschuss Hinweise auf Straftatbestände erhärten, wird die Staatsanwaltschaft eingeschaltet, die eine **strafrechtliche Verfolgung** einleiten kann.

Parlamentarische Untersuchungsausschüsse müssen ihre Arbeit stets spätestens zum **Ende der laufenden Legislaturperiode** abschließen und den Parlamenten einen **Abschlussbericht** über die Sachaufklärung vorlegen. Zuvor wird über den Inhalt des Berichts beraten und schließlich per Mehrheitsentscheid abgestimmt. Damit der Regierungsmehrheit nicht automatisch die Deutungshoheit über die Ergebnisse der Untersuchung zufällt, greift abermals das Minderheitenrecht und schützt die Erkenntnisse der Opposition. Sie kann ihre Ergebnisse und Bewertungen in Sondervoten festhalten, die Bestandteil des Abschlussberichtes sind.

Wichtiges Element der Sondervoten sind die abschließenden Empfehlungen. Hier sind komprimiert Erkenntnisse aus der Sachaufklärung zu finden – im Fall des PUA BER zum Beispiel, wie Beteiligungsunternehmen künftig besser organisiert und Bauprojekte im Land Berlin ohne Chaos und Kostenexplosionen durchgeführt werden können. Genau darum geht es letztlich bei der Untersuchungsausschussarbeit: zu erfahren, was warum schief ging – und wie man es in Zukunft besser machen kann. Das ist der Anspruch an einen Untersuchungsausschuss. Und dann müssen die Erkenntnisse nur noch umgesetzt werden – zum Beispiel wenn wieder einmal ein Großprojekt gebaut werden soll.

„DER LÄRMSCHUTZ AM BER IST KATASTROPHAL“

Der Schallschutz am BER kommt nur schleppend voran. Das Herumdrukken von Politik und Fluggesellschaft hat nach Ansicht mancher AnrainerInnen System.

In der Ausgabe Februar 2016 von „BER aktuell“, der Zeitung für die NachbarInnen des Flughafens Berlin-Brandenburg, meldet sich der ehemalige Pressesprecher der Flughafengesellschaft (FBB), der heute als deren Umlandbeauftragter tätige Ralf **Kunkel, in Sachen Schallschutz** zu Wort. Die **FBB** habe sich beim Schallschutz „in der Vergangenheit **nicht immer besonders glücklich verhalten**“.

Nach wie vor versucht die FBB beim Schallschutz im Tagschutzgebiet mit einer Vielzahl neuer Hürden und Ausschluss-Tatbeständen den Schallschutzanspruch zu verneinen. Der Schallschutz im Nachtschutzgebiet ist so verschlechtert worden, dass er mancherorts aufgestockt werden muss, um dem gesetzlichen Minimum nach dem **Fluglärmschutzgesetz** zu genügen. Das ist nicht das Weltbeste, das ist **katastrophal**.

Eigenwillige Anspruchsermittlung

Im Frühjahr 2013 wurde die FBB gerichtlich verpflichtet, im hoch belasteten Tagschutzgebiet den Schallschutz für 14.000 Haushalte neu aufzustellen, weil sie die Schutzmaßnahmen vorher eigenmächtig auf ein **zu niedriges Schutzziel** ausgerichtet hatte. Die FBB ließ sich damit viel Zeit und die ersten Betroffenen bekamen erst nach anderthalb Jahren ihre Anspruchsermittlungen



Lärm macht krank: Die AnwohnerInnen brauchen dringend einen guten Schallschutz.

(ASE). Tausende haben bis heute keine bzw. eine fehlerhafte ASE erhalten. Dazu kommt, dass die Maßnahmen der FBB für **viele Betroffene** unzureichend sind. Teils wird das Schutzziel gar nicht erreicht. Und viele Maßnahmen werden als unzumutbar empfunden – etwa wenn der Wohnraum durch **Innendämmung** (statt Außendämmung) so verkleinert wird, dass Einbau-möbel unbrauchbar werden oder der Schallschutz für seit Jahrzehnten genutzte Wohnräume abgelehnt wird.

Beschwerden

Betroffene, die sich mit ihren Beschwerden an die Aufsichtsbehörde, die **Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg** (LuBB), und das Brandenburger Infrastrukturministerium wandten, wurden abgewimmelt und an die FBB verwiesen. Von den Behörden können die Anspruchsberechtigten offenbar **keine Unterstützung** erwarten. Sie wollen den Verantwortlichen einfach nicht kritisch auf die Finger schauen. Alle Beteuerungen, der Schallschutz sei bis zur Fertigstellung des BER sehr wichtig, sind nichts als **Heuchelei**.

Klagen

Deshalb sind auch wieder neue Klagen in Vorbereitung. Eine absehbar langwierige Angelegenheit. Sinnvoller wäre natürlich, wenn die Konflikte außergerichtlich geklärt würden. Bei klaren Ansagen der Aufsichtsbehörde an die FBB im Sinne der AnwohnerInnen könnten Gerichtsprozesse vermieden werden. Vor diesen Prozessen hat die FBB offensichtlich keine Angst. Denn nur wenige BürgerInnen haben die finanzielle **Möglichkeit, ihr Recht gerichtlich durchzusetzen**. Mit allen Ablehnungen, die nicht beklagt werden, spart die FBB Geld, das sie an anderer Stelle ausgeben kann. Und wenn sie einzelne Klagen verliert, dann leistet sie eben den geschuldeten Schutz. Die Klagekosten muss ja kein Flughafenmitarbeiter oder Ingenieur tragen, sondern praktischerweise die Anteilseigner – und damit die **SteuerzahlerInnen**.

Kosten

Die Kosten für den Schallschutz veranschlagt die FBB nunmehr auf **730 Millionen Euro**, davon wurde erst ein Bruchteil aufgewandt. Es ist schwer, die tatsächlich aufzuwendenden Gesamtkosten für die planfestgestellten Schutzmaßnahmen zu prognostizieren. Allerdings kennt das Recht keine Obergrenze. Wenn der Schutz im BER-Umfeld teuer wird, ist das einzig dem **ungeeigneten Standort** geschuldet, der so nahe an Wohngebieten liegt. Das ist dann einfach der **Preis des Standorts** – und weder die Schuld der AnwohnerInnen noch ein Rechtfertigungsgrund für Ablehnungen oder ein Aufweichen der Schutzziele.

Schallschutz bei der Inbetriebnahme

Aktuell wird der Herbst 2017 als möglicher Eröffnungstermin genannt. Ob die AnwohnerInnen dann über einen guten Schallschutz verfügen werden, ist ungewiss. Dafür wäre die Beauftragung vieler fachlich versierter Architekten und Ingenieure unabdingbar. Die Bereitschaft der FBB, Lösungen für einen guten Schallschutz umzusetzen, scheint gering. Zumal bislang klare aufsichtsrechtliche Vorgaben fehlen. **Vermisst** wird von vielen AnwohnerInnen ein **konsequentes Handeln der Behörden und der Politik**. Deshalb ist gut möglich, dass die Anspruchsberechtigten zum Zeitpunkt einer Inbetriebnahme des BER **nicht ausreichend mit Schallschutzmaßnahmen** ausgestattet sind.

LÄRMSCHUTZ IST WICHTIG – AUSSER FÜR DIE FLUGHAFENGESELLSCHAFT

Lärm macht krank. Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen – die gesundheitlichen Folgen sind ernst. Mit der Entscheidung, den stadtnahen Standort Schönefeld zum Großflughafen auszubauen, war der Konflikt mit den AnwohnerInnen vorprogrammiert. Der frühere Aufsichtsratsvorsitzende und Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) mahnte zwar, man müsse beim Lärmschutz „klotzen und nicht kleckern“. Doch um die Umsetzung kümmert sich die Flughafengesellschaft (FBB) – und die verfolgt andere Ziele.

Zum Beispiel indem sie die Zahl der Lärmschutzberechtigten mit der Behauptung begrenzte, die Abflugrouten verliefen geradeaus. Dabei war der FBB seit 1998 die Notwendigkeit abknickender Flugrouten zur Vermeidung von Flugzeug-Havarien bekannt. Sie

versucht auch festgelegte Lärmschutzbestimmungen zu ändern. Im Planfeststellungsbeschluss war festgesetzt, dass es tagsüber „keine Überschreitung von 55 dB(A) im Innenraum bei geschlossenem Fenster“ geben dürfe. Das hinderte die FBB nicht daran, 2008 beim Brandenburger Infrastrukturministerium (MIL) auf Überschreitungen zu drängen.

Das MIL lehnte die geforderten 19 wie die später nachgefragten 6 Überschreitungen pro Tag ab. Betroffene deckten auf, dass die FBB dennoch rechtswidrig den Schallschutz auf der Grundlage von sechs Überschreitungen berechnete. In Gerichtsverfahren wurde die FBB schließlich zur weitestgehenden Einhaltung der Vorgabe (0,005 Überschreitungen) verpflichtet. Gerichtlich durchsetzen



konnte sie sich bei der Frage der Nachtflüge: Gegen die Gesundheitsbelange der AnwohnerInnen wurde ein Nachtflugverbot lediglich von 0 bis 5 Uhr erreicht.

Klar ist: Der stadtnahe BER wird kein Flüsterflughafen und der Schutz der AnwohnerInnen teuer. Waren 2005 noch 200 Millionen Euro für den Schallschutz kalkuliert, sind es heute 730 Millionen Euro. Es sei der „weltbeste Schallschutz“, posaunte 2014 der ehemalige FBB-Geschäftsführer Hartmut Mehdorn. Entwarnung für die AnwohnerInnen? Weit gefehlt. Die FBB lässt weiter nichts unversucht, die Schutzmaßnahmen kleinlich anzusetzen. Lärmschutz an Gebäuden kann unter anderem mit schalldichten Fenstern und schallisolierender Dämmung an den Fassaden umgesetzt werden. Da werden Außenwände nicht außen, sondern von innen gedämmt. Bei Lüftern greift man auf preisgünstige, aber laute Geräte zurück. Manche Wohnräume bleiben ohne schalldämmende Fenster, weil die FBB eigenmächtig definiert, was Wohnraum ist und was nicht, kritisiert Rainer Hölmer, Baustadtrat in Treptow-Köpenick.

Es verwundert nicht, dass die FBB den (unter dem eigentlichen Wert

liegenden) „schallschutzbezogenen“ Verkehrswert für Häuser einführt. Die FBB – jetzt auch eine Immobilienbewerterin? Die Schallschutzmaßnahmen sind nämlich bei 30 Prozent des Verkehrswerts einer Immobilie gedeckelt. Anspruchsberechtigte, bei denen der Aufwand 30 Prozent übersteigt, erhalten bloß die 30 Prozent als Entschädigung für eigenständige Schutzmaßnahmen.

Die zuständige Aufsichtsbehörde, die Gemeinsame obere Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg, lässt die FBB leider wieder gewähren, obwohl sie durch zahlreiche Beschwerden von Anspruchsberechtigten um Hilfe gebeten wird.

Das alles lässt vermuten, dass die FBB nur einen Bruchteil der vorgesehenen Schallschutzmittel aufwenden wird. So gut wie sicher ist, dass auch nach der Eröffnung des Flughafens der Lärmschutz nicht vollständig umgesetzt sein wird. Der FBB stünde gut an, ihre Blockaden und Tricksereien zu beenden und endlich rechtskonformen Schallschutz für die betroffenen AnwohnerInnen zu gewährleisten. Eins ist aber klar: Auch der beste Lärmschutz greift nur in geschlossenen Räumen. Vor der Haustür, ob im Garten oder auf der Straße, wird man dem Fluglärm brutal ausgesetzt sein.

UND TÄGLICH GRÜSST DIE BAUSTELLE: WIE GEHT ES WEITER MIT DEM BER?

Der BER sollte schon oft eröffnet werden, im Herbst 2017 soll es tatsächlich so weit sein. Angenommen, der Plan gelingt: Sind dann alle Probleme gelöst und der Großflughafen wird endlich eine Erfolgsgeschichte? Wohl eher nicht.

Berlin boomt, seit Jahren steigt die **Zahl der Fluggäste**. Doch die Strategie der Flughafengesellschaft (FBB), immer mehr Passagiere anzulocken, führt nicht zum wirtschaftlichen Erfolg. Vielmehr zieht sie ständig teure **Kapazitätserweiterungen** nach sich, ohne dass die bisherigen Investitionen refinanziert werden können. Zudem müssen wir uns die Frage stellen, ob es wirklich sinnvoll ist, dass immer mehr geflogen wird – sei es zum Geschäftstermin oder zum Sightseeing.

Begrenzte Kapazitäten

Wenn das BER-Terminal 2017 eröffnet wird, soll es laut FBB eine Kapazität von 22 Millionen Passagieren pro Jahr (PAX/a) haben. Das verwundert, denn der langjährige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit (SPD) begründete die **Kostensteigerung beim Terminal** stets mit einem „Mehr“ an Flughafen. Auch die Geschäftsführung nannte immer wieder eine Kapazität von 27 Mio. PAX/a. Die Kritik von Flughafenexperten und der Industrie- und Handelskammer (IHK) wurde zurückgewiesen. Diese hatten die Kapazität von 27 Millionen Passagieren pro Jahr bezweifelt – unter anderem wegen fehlender Check-in-Schalter, Sicherheitskontroll-Linien und Gepäckbändern.

Die FBB will nach der Terminal-Eröffnung Gepäckausgabebänder nachrüsten, um das Ziel von 27 Mio. PAX/a zu erreichen. Ferner sollen neben dem Hauptterminal die **Anlagen von Schönefeld (Alt)** – als BER Nord – genutzt werden.

Dieser Bereich soll bis dahin mit Umbauten am Terminal B und dem Neubau eines Terminals F erweitert werden. So ergäbe sich eine gesteigerte Kapazität von circa 10,5 Mio. PAX/a. Zur Eröffnung 2017 stünde eine Kapazität von 32,5 Mio. PAX/a einem prognostizierten Aufkommen von 33,5 Millionen Passagieren im Jahr gegenüber.

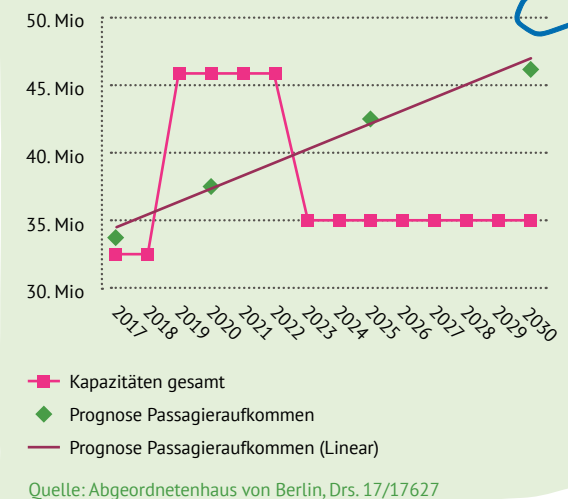
Ab 2019 möchte die FBB dann ein zusätzliches **Low-Cost-Terminal** mit einer Jahreskapazität von sechs bis acht Millionen Passagieren errichten. Unterstellt man, dass bis zu dem Zeitpunkt das Hauptterminal auf die Jahreskapazität von 27 Millionen Passagieren ertüchtigt wäre, hätte man zu diesem Zeitpunkt eine Passagierkapazität von maximal 41,5 Mio. bei einer Prognose von 37,3 Mio. PAX/a (im Jahr 2020).

Nach dieser Rechnung würde es am BER also ausreichend Kapazität für die Fluggäste geben. Aber Achtung: Schönefeld-Alt muss bis spätestens 2023 dem neuen Regierungsflughafens weichen und wird durch dessen Bau schon vorher Kapazitäten einbüßen. Ab 2023 steht folglich nur noch das BER-Hauptterminal mit 27 Mio. PAX/a und das Low-Cost-Terminal mit maximal 8 Mio. PAX/a zur Verfügung. Zusammen sind das 35 Mio. PAX/a bei einer Prognose von ca. 40 Mio. PAX/a. Die BER-Kapazität wird also nach bisherigen Prognosen nicht ausreichen.

Berlin und die Billigflieger

Folgt man dem **Szenario**, müsste der BER ständig erweitert werden. Die Zahl der Flugbewegungen steigt nach FBB-Prognose auf 335.000 im Jahr 2025 und 357.000 im Jahr 2030.

Kapazitäten und Prognosen zum BER



Bedeutet das, dass die viel diskutierte und umstrittene **dritte Start und Landebahn** (SLB) doch gebraucht wird? Nein. Der BER soll ein internationaler Flughafen für die Region Berlin und Brandenburg sein, aber **kein Drehkreuz** werden. Im Planfeststellungsbeschluss geht man von einer **Kapazitätsgrenze** von 360.000 Flugbewegungen aus. Selbst wenn diese Grenze überschritten würde müsste nicht zwangsläufig eine dritte SLB hinzukommen, wie der Flughafen München zeigt. Dort sind mit ebenfalls zwei Start- und Landebahnen 2007 und 2008 rund 432.000 Flugbewegungen abgewickelt worden.

Zwar wächst das Passagieraufkommen in der Hauptstadt seit ein paar Jahren stärker als im übrigen Deutschland: 2015 waren es in Berlin plus 5,5 Prozent und in Deutschland 3,9 Prozent (Zeitraum Januar bis November). Dieser Trend hält aber nicht dauerhaft an. Für 2016 und 2017 wird für Deutschland nur noch ein Passagierwachstum von 2,8 Prozent vorhergesagt.

Der **Anteil** sogenannter **Low-Cost-Carrier** – also von Billigfliegern – ist **in Berlin besonders hoch** (Tegel 57 Prozent, Schönefeld 78 Prozent), der Umsteigeverkehr liegt bei etwa acht Prozent. In München und Frankfurt/Main ist der Low-Cost-Anteil bedeutend niedriger und dafür der Umsteiger-Anteil höher (München 37 Prozent, Frankfurt über 50 Prozent). Vor diesem Hintergrund kann man in Berlin von besonders „preissensiblen“ Passagieren ausgehen: Sollten **Flüge wieder teurer** werden, könnte die Zahl der Passagiere in Berlin sinken.

Verlustgeschäft Flughafen

Der **Geschäftsbericht der FBB** von 2014 weist ein **negatives Ergebnis** aus: -171 Millionen Euro. Die Umsätze pro Passagier sind verglichen mit München und Frankfurt/Main auf einem deutlich niedrigeren Niveau und sogar rückläufig. Das gilt sowohl für die Einnahmen aus dem Fluggeschäft (Aviation) als auch für sonstige Geschäfte wie etwa im Einzelhandel (Non-Aviation).

Der betagte Flughafen Tegel erwirtschaftet dabei sogar noch Gewinne – trotz notwendiger Erhaltungsinvestitionen. Die Verluste werden vor allem durch den immer noch im Bau befindlichen BER verursacht. Die bereits zugesagte neue **Finanzspritze** von weiteren 2,2 Milliarden Euro zur Fertigstellung des neuen Großflughafens sowie zur Finanzierung von Kapazitätserweiterungen und **Kreditkosten** werden laut FBB 2019 aufgebraucht sein. Dann müsste sich die Flughafengesellschaft selbst finanzieren. Sie versichert, dass sie ab Mitte

2020 Gewinne erwirtschaften werde und dadurch weitere Investitionen selbst finanzieren könne – ja, sogar sämtliche **Schulden zurückzahlen** werde.

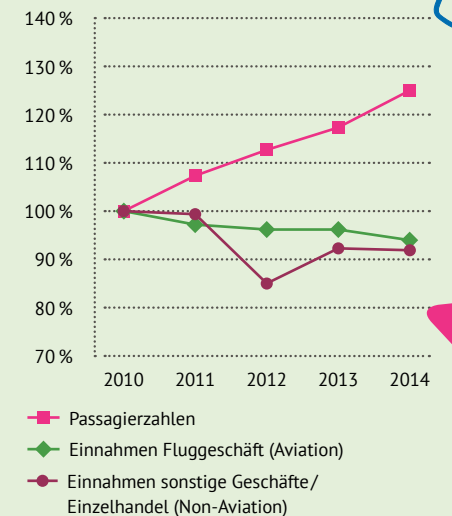
Untersuchungen unabhängiger Experten kommen zu einer anderen Einschätzung. So geht eine Expertise der Forschungsgruppe Luftverkehr um Prof. Dr. Thießen von der Technischen Universität Chemnitz davon aus, dass die **FBB kleinere Investitionen stemmen kann** – sofern sie ihre Einnahmen um mindestens 50 Prozent steigert. Die **Investitionszuschüsse und -darlehen** der Anteilseigner wird sie aber selbst bei einem positiven Cash Flow **nicht refinanzieren können**. Das bedeutet, dass die SteuerzahlerInnen ihren Anteil von mindestens 2,3 Milliarden Euro nicht zurückbekommen werden.

Warum nicht mit der Bahn fahren?

Airlines müssen für Dienstleistungen des Flughafens bezahlen – dazu zählen etwa Start- und Landeentgelte oder Gebühren für Sicherheitskontrollen. Für den BER wurden diese Entgelte 2012 festgesetzt. Berechnungen zeigen, dass die **Entgeltordnung** auf dem Niveau des längst abgeschriebenen Flughafens Tegel beziehungsweise sogar leicht darunter liegt. Während der ehemalige FBB-Geschäftsführer Hartmut Mehdorn eine Anpassung der Entgeltordnung an die **gestiegenen Erstellungskosten des BER** ausschloss, signalisierte der aktuelle Geschäftsführer Karsten Mühlendorf eine solche Anpassung.

Ob dies mit der wirtschaftlich notwendigen Konsequenz betrieben wird, darf man bezweifeln. Denn in Berlin bestimmen die Billigflieger die Entwicklung des Luftverkehrs. **Mit steigenden Passagierzahlen** steigt zwar der Aviation-Umsatz, doch im Gegenzug **steigen auch die Aufwendungen** zur Abwicklung des wachsenden Passagieraufkommens.

Entwicklung der Umsätze pro Passagier



Quellen: Geschäftsberichte der FBB, 2010–14 und eigene Berechnungen

Das lukrative **Non-Aviation-Geschäft** ist in Berlin dagegen auf einem viel **bescheidenerem Niveau** als der Aviation-Umsatz. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) stellt fest, dass in Deutschland nur 9 von 22 Flughäfen ein positives Geschäftsergebnis aufweisen. Der Großteil der Einnahmen wird dabei nicht aus dem Aviation-Geschäft erzielt, sondern zu einem Drittel bis zur Hälfte aus dem Non-Aviation-Bereich.

Ein Beispiel: Die Berliner Flughäfen sind eher nicht für teure Airport-Restaurants bekannt, in denen Geschäftsleute vornehm essen gehen können – und entsprechend Geld ausgeben. Im Gegenteil, die Hauptstadt wird vor allem von Billigfliegern mit preisbewussten Passagieren angefliegen, die allenfalls eine Currywurst erwerben. Es ist also nicht zu erwarten, dass im Non-Aviation-Geschäft durch diese Kunden bedeutende Umsatzsteigerungen erzielt werden. Und mit höheren Parkgebühren wird man auch nicht in die Gewinnzone kommen.

Die Lösung kann folglich nicht in einem weiteren Wachstum bei den Passagierzahlen liegen. Entsprechend **müssen die Entgelte** an die tatsächlichen Kosten zur Erbringung von Leistungen für den Luftverkehr **angepasst werden**. Aus der vermeintlichen Erfolgsstory des unbegrenzten Passagierwachstums wird zwar so nichts, aber die FBB wird wenigstens auf eine wirtschaftlich tragfähigere Grundlage gestellt. Und es gibt ja auch noch **andere Verkehrsmittel** in Deutschland – zum Beispiel die Bahn. Würden die ohnehin meist **unrentablen Inlandsflüge** (in Berlin ca. 25 Prozent) verstärkt auf die Schiene verlagert, würde das deutliche Kapazitätsreserven für den BER bedeuten.

An Lärm- und Klimaschutz denken

Weniger fliegen – das käme auch den AnwohnerInnen rund um den BER zugute. Denn Lärm macht krank. Die Schallschutzmaßnahmen müssen daher endlich rechtskonform und zügig vorankommen. Wenn ein Flughafen schon in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten gebaut wird, dann muss die Flughafengesellschaft dafür sorgen, die Belastungen für die AnwohnerInnen auf ein Minimum zu begrenzen. Was ein **guter Lärmschutz** ist, hat allerdings nicht die FBB zu interpretieren: Dafür gibt es einen Planfeststellungsbeschluss samt dazugehöriger Gerichtsentscheidungen. Kontrollinstanz sollte hier eigentlich die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) sein. Bisher wird sie ihrer Rolle als unabhängige Behörde aber nicht gerecht.

Die LuBB muss bei der Durchsetzung des Schallschutzes aktiver werden und nicht einseitig die Interessen der FBB verfolgen, sondern für die betroffenen AnwohnerInnen eintreten. Zur **Lärmschutzoptimierung** gehört natürlich auch, dass die Flugzeiten noch einmal auf den Prüfstand kommen. Insbesondere das **Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr** muss für alle Beteiligten das Ziel sein.

Und die Umwelt? Luftverkehr ist klimaschädlich. Trotzdem werden die Airlines vom Staat begünstigt: So muss die Deutsche Bahn Energiesteuern zahlen, die Luftfahrt aber keine **Kerosinsteuer**. Bei grenzüberschreitenden Fahrten mit der Bahn fällt eine Mehrwertsteuer an, beim Flugticket nicht. Wir Grünen setzen uns seit Langem für eine **faire Kostenverteilung** bei den unterschiedlichen Verkehrsträgern ein.

BER-Gremien aufräumen

Beim BER-Desaster stand und steht vor allem die Geschäftsführung, also die Spitze der Flughafengesellschaft, in der Kritik. Zu Recht. Allerdings hat auch der **Aufsichtsrat versagt**. Er ist das Kontrollgremium, das den Managern hätte frühzeitig auf die Finger klopfen müssen. Die Aufgaben und die Verantwortung von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung müssen folglich einer kritischen Betrachtung unterzogen und neu ausgerichtet werden. Das betrifft auch die Entsendung der Aufsichtsratsmitglieder und die Besetzung der Gesellschafterversammlung durch die Eigentümer. Im Falle des Landes Berlin existiert gar keine eigenständige **Gesellschaftervertretung**, die die Interessen der SteuerzahlerInnen vertritt. Das muss dringend geändert werden. Hierzu gibt der Bericht des **Landesrechnungshofes Brandenburg** wichtige Hinweise und Empfehlungen. Unumgänglich ist in jedem Fall, dass neben PolitikerInnen auch externe Fachleute in die BER-Gremien entsandt werden. Dies sollte spätestens bei Überschreitung der 2000-MitarbeiterInnen-Schwelle mit der **Neuaufstellung** des Aufsichtsrates erfolgen.



Grünen-Abgeordneter Harald Moritz setzt sich für Lärmschutz rund um den BER ein.

KANN BERLIN KEINE GROSSBAUPROJEKTE?

Der BER ist wohl Deutschlands berühmteste Dauerbaustelle. Dabei ist Berlin nicht die einzige Stadt, die sich mit Großbauprojekten verkalkuliert hat. Hamburg etwa verloh sich mit der sündhaft teuren Elbphilharmonie. In Stuttgart gingen die BürgerInnen wegen des umstrittenen Umbaus des Hauptbahnhofs auf die Barrikaden. Was kann die Politik daraus lernen?

Die Mitglieder des BER-Untersuchungsausschusses mussten feststellen, dass viele Beteiligte die Anforderungen an ein solches Riesenprojekt und ihre eigenen Kompetenzen völlig falsch einschätzten. Dies betrifft gerade die **zentralen Akteure**: Aufsichtsräte haben nicht hinreichend beaufsichtigt, Geschäftsführer nicht effizient geführt, Bauüberwacher nicht genügend überwacht und Projektsteuerer nicht ausreichend gesteuert. Denkbar schlechte Voraussetzungen für eine kosten- und termingerechte Inbetriebnahme. Die Frage muss sein, **wie öffentliche Bauprojekte künftig besser gelingen** können. Es gibt einige Ansätze, hier ein Überblick:

Jeder macht nur das, was er gut kann

Der Fall BER lehrt: **Nicht jeder kann Flughäfen bauen**. Wer bestehende Flughäfen betreibt, ist nicht zwangsläufig in der Lage, nebenbei ein neues Milliarden-Bauprojekt zu organisieren. Dafür ist eine entsprechende Organisationsstruktur nötig. Das kann eine **Tochtergesellschaft** sein, die ein Expertenteam aufbaut und sich ausschließlich auf das Bauprojekt konzentriert. So entstehen klare Schnittstellen für die **Formulierung von Nutzungsanforderungen**, die spätere Überführung in die Immobilienverwaltung und vor allem bezüglich der **Finanzströme**.

Der Staat darf nicht nur Geldgeber sein

Ganz gleich wie groß ein Bauvorhaben ist – wenn der Bauherr keine klaren Vorgaben macht, sind Terminverzögerungen und **Kostenexplosionen vorprogrammiert**. Denn Bauunternehmen reagieren auf eine schwache Projektsteuerung mit Nachträgen und erhöhten Rechnungen. Am BER ist das sehr oft passiert. Die Reformkommission des Bundes zum Bau von Großprojekten kritisiert: „Öffentliche Financier sehen sich häufig lediglich als Liquiditätsbereitsteller, **statt stärker auf eine effiziente Organisationsstruktur zu achten**.“ Projektsteuerer und Architekten könnten Defizite des Bauherren bei der Fach- und Entscheidungskompetenz nicht vollständig kompensieren¹. Das Fazit: **Der Bauherr muss besser qualifiziert sein**. Die Aufgaben von Auftragnehmer und öffentlicher Verwaltung sind klar abzugrenzen.



Verkalkuliert: Die Politik muss aus Großbauprojekten wie dem BER für die Zukunft lernen.

Aufsichtsräte müssen für Fehler geradestehen

Nach dem geplatzten Eröffnungstermin am BER 2012 zeigte sich der Aufsichtsrat entsetzt. Dabei soll gerade dieses Kontrollgremium dem Management auf die Finger schauen und dafür sorgen, dass es keine Misswirtschaft gibt. Doch meist sitzen in den Aufsichtsräten **keine Experten**, sondern fachfremde Minister, Senatoren und Staatssekretäre. Scheitert ein Bauprojekt, sind sie allenfalls politischer Kritik ausgesetzt und müssen selten persönlich haften. Vermutlich wäre am BER manche Entscheidung anders ausgefallen und der Flughafen längst eröffnet, wenn die verantwortlichen Minister oder Senatoren **auch nur 0,1 Prozent der Mehrkosten** selbst tragen müssten. Bei Großprojekten sollten

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Reformkommission Bau von Großprojekten. Endbericht. 2015, S. 73

Aufsichtsräte deshalb stärker in Mitverantwortung genommen werden. Es gibt durchaus gesetzliche Möglichkeiten, Schadensersatzansprüche gegen Aufsichtsräte geltend zu machen. Sie werden nur nicht genutzt.

Risikomanagement stärken, Kosten begrenzen

Bei öffentlichen Bauprojekten scheinen die Mittel unbegrenzt, die Zeche zahlt schließlich der **Steuerzahler**. So liefen die Kosten beim BER-Projekt, aber auch bei der Sanierung der Berliner Staatsoper völlig aus dem Ruder. NutzerInnen oder BetreiberInnen fordern eine vermeintliche Verbesserung, die Planer sagen „**technisch geht alles, wird bloß teuer**“ – und schon bewilligen die politisch Verantwortlichen zusätzliche Mittel ohne qualifizierte Abwägung. Wir Grünen fordern daher ein professionelles Risikomanagement bei größeren Bauprojekten. Das setzt eine umfassende Kosten-Analyse vor Beginn eines Projektes und ein Monitoring in allen Phasen der Durchführung voraus. Geschäftsführer und Aufsichtsräte müssen über sämtliche Vorgänge und auftretende **Probleme im Bilde** sein, um Schäden und damit Kostensteigerungen abzuwenden. Mögliche Risiken gilt es in allen Planungen transparent abzubilden. Die in Berlin übliche Kalkulation der Position „**Unvorhergesehenes**“ mit einem Aufschlag von fünf bis zehn Prozent der Gesamtkosten genügt dem nicht. Diese Praxis führt dazu, dass Unvorhergesehenes praktisch bei jedem Vorhaben passiert und die zuständigen Stellen die Position quasi standardmäßig mit verbrauchen. Ziel muss sein, so gut zu planen, dass möglichst viel Unvorhergesehenes ausgeschlossen ist.

Erst planen, dann bauen

Öffentliche Bauvorhaben werden in Berlin oft mangelhaft geplant. Hintergrund sind **Personalknappheit in der Bauverwaltung** und ein massiver Sanierungsstau. Dies führt zu einer Vielzahl von Projekten, die mit höchst unzuverlässigen Angaben in den Haushalt einfließen. Der Landesrechnungshof zeigt in seinem Bericht 2015², dass im Haushaltsplan 2014/15 von 13 neuen Baumaßnahmen

2 Landesrechnungshof von Berlin, Jahresbericht 2015, S. 143

BRANDENBURG AIRPORT



Stillstand: Das Beispiel BER zeigt, warum immer neue Planänderungen und Baustopps die Ausnahme bleiben müssen.

der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nur eine einzige regelgerecht vorbereitet war. Die anderen zwölf (mit dreistelligem Millionenvolumen) wurden nach einer Ausnahmenvorschrift aufgenommen. Diese Vorschrift, die für **absolute Sonderfälle** dienen soll, ist zur Regel geworden. Doch wer Bauprojekte startet, ohne dass die notwendigen Planungen vorliegen, handelt fahrlässig. Am BER wurde parallel geplant und gebaut – und zu allem Übel wurden die entsprechenden Aufträge **an ein einziges Konsortium**, die pg bbi, vergeben. Damit war mitunter unklar, ob die Ingenieure noch planten oder schon die Umsetzung überwachten. Wir Grünen setzen uns für eine klare **Trennung zwischen Planern** und Bauüberwachern ein.

Kostenermittlung verbessern

Zur Vorbereitung eines Bauprojekts gehört eine möglichst **verlässliche Kostenermittlung**. Je weiter ein Vorhaben in der Planung voranschreitet, desto sicherer kann die Endsumme bestimmt werden. Die Reformkommission des Bundes zum Bau von Großprojekten schlägt vor, in Haushaltspläne zunächst **nur die Planungskosten aufzunehmen** und die Investitionskosten auf Basis der

Entwurfsplanung zu veranschlagen. Dazu müsste die Bundes- und entsprechend die Landeshaushaltsordnung verändert werden.³ Das hätte den Vorteil, dass Parlamente über durchdachtere Projekte entscheiden könnten. Die Grundlagen für Großbauprojekte wären transparenter. Der Nachteil ist, dass im Falle der Ablehnung bis dahin verausgabte Planungsmittel verloren sind. In Berlin könnte dieses Verfahren bei der Sanierung des **Kongresszentrums ICC** getestet werden.

Umplanungen vermeiden

Neben **mangelnder Vorbereitung** lassen Planänderungen die Kosten bei vielen Bauprojekten explodieren. 2008 etwa sollte auf der BER-Baustelle für das Großflugzeug A380 plötzlich eine neue Andock-Stelle am Terminal eingeschoben werden. Ganze Ebenen wurden **verändert und Baustopps** verhängt. Dabei wurde das zwei-etagige Flugzeug schon seit 2000 entwickelt, die Anforderungen für Fluggastbrücken waren frühzeitig bekannt. Zweifellos müssen Bauherren auf neue Situationen reagieren, aber nicht erst in der Bauphase. Die BER-Erfahrung ist **eindeutig: Fertigstellen wie geplant** und in Betrieb nehmen. Selbst wenn später Umbauten nötig sein sollten: Der Vorteil eines fertigen, betriebsfähigen Objektes, die technische und finanzielle Abgrenzung von Nachbesserungsmaßnahmen, überwiegt den Ärger über vermeintlich verpasste Chancen. Einzige Ausnahme sollten geänderte Vorschriften sein, deren Missachtung eine Inbetriebnahme verbieten würde. Die entsprechenden Änderungen müssen in allen Belangen durchgerechnet und mittels eines **strengen Änderungsmanagements** begleitet werden: Umbauten müssen die Ausnahme und nicht die Regel werden, dann wird auch nicht der Kostenrahmen gesprengt.

Funktionieren ist wichtiger als Ästhetik

Keine Frage, das gläserne BER-Terminal mit seinem unterirdischem Bahnhof ist ein **schickes Gebäude**. Doch die Technik versagt völlig. Im Untersuchungsausschuss wurde deutlich, dass es sich um einen **Experimentalbau** handelt. Die Bauherrin FBB bestand nicht auf bewährte Technik, sondern ließ sich von den Architekten ein Kunstwerk entwerfen. Das hatte Folgen: Selbst große Firmen

³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Reformkommission, a.a.O., S. 30

wie Bosch und Siemens bekamen die **komplexe Entrauchungstechnik** nicht in den Griff. Ja, es scheint geradezu unmöglich zu sein, in dem Prestige-Bau tausende Kilometer Kabel und Leitungen, Entrauchungskanäle und zehntausende **Sensoren zu installieren**. Den Konflikt zwischen schöner Architektur und funktionierender Technik gibt es bei vielen Bauprojekten. Bei Zweckbauten wie einem Flughafen kann es aber nicht sein, dass eitle Architekten den Ingenieuren und **Technikern ihren Willen aufzwingen**. Bei künftigen Großprojekten müssen Bauherr und Projektsteuerer darauf achten, die Prioritäten auf Funktion zu legen und nicht auf schönen Schein.

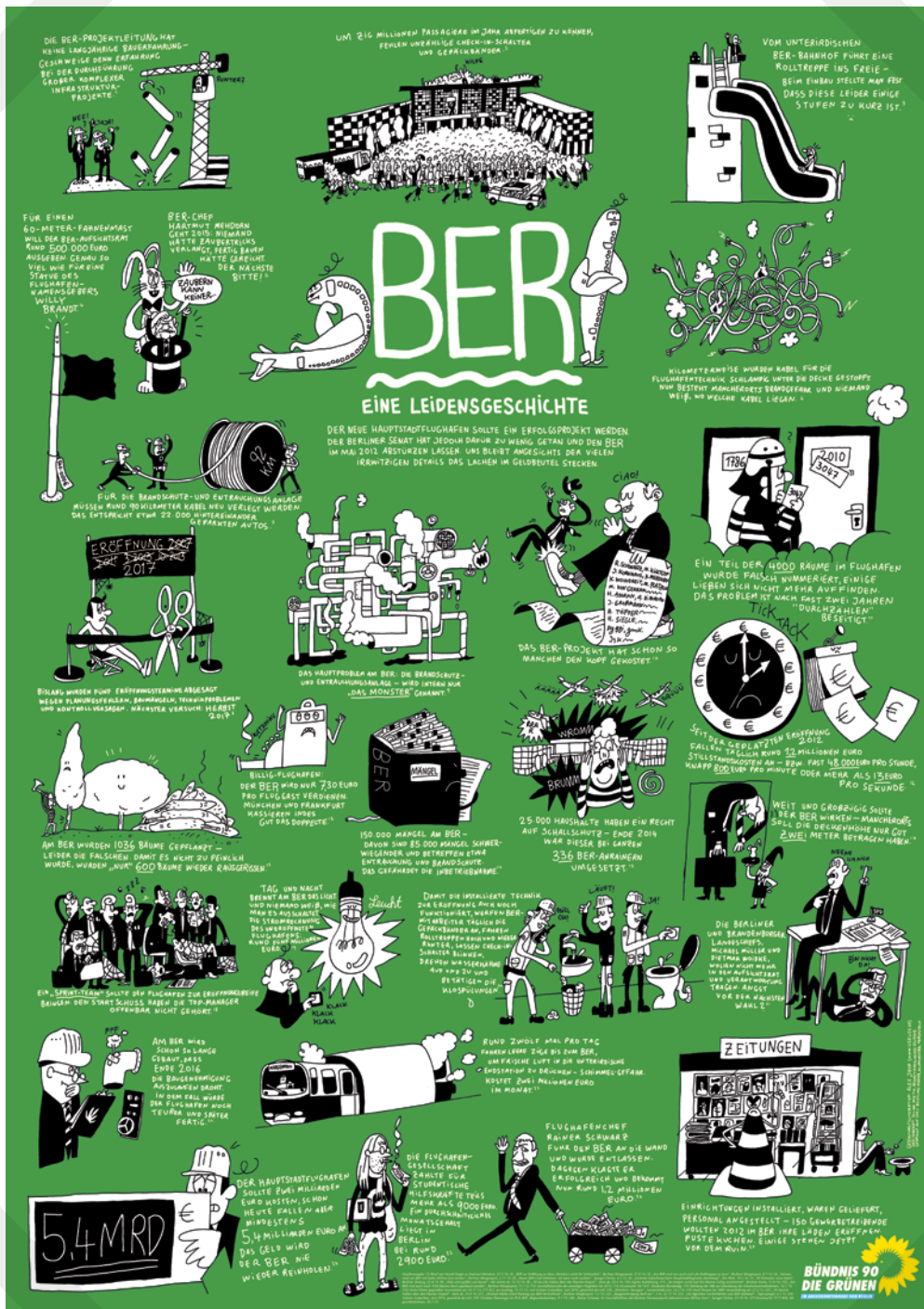


Hübscher Experimentalbau: Bei künftigen Bauten muss die funktionierende Technik über die Optik gestellt werden.

Enge Partner, klare Aufgaben

Der Großflughafen BER ist ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Berlin und Brandenburg und des Bundes. In dem GmbH-Vertrag sind die **Anteile** der Länder mit 37 Prozent und ein Mal 26 Prozent fixiert. Alle drei Gesellschafter benahmen sich so, wie man sich **als kleiner Partner verhält: zurückhaltend**. Erst als die Probleme auf der Baustelle überhandnahmen, schlug der Bund ein **externes Controlling** für den Aufsichtsrat vor. Doch es wurde nie eingerichtet. Auch die Rechnungshöfe prüften die Flughafengesellschaft lange nicht – aus Länder- und Bundessicht war es ja jeweils nur eine **Minderheitsbeteiligung**. Damit Gemeinschaftsprojekte besser gelingen, bieten sich zwei Varianten an. Eine Möglichkeit ist, dass ein Partner die Mehrheit übernimmt und die anderen an Investition und Erfolg beteiligt. Der Mehrheitseigner hätte so eine größere Verantwortung für **Gelingen und Scheitern**. Die Minderheitspartner würden ihn kontrollieren und Kapitalspritzen überwachen. Alternativ zum Mehrheitsmodell könnten Partner ihre Aufgaben verteilen und Kräfte bündeln. Ein Partner könnte zum Beispiel eine ständige Prüfung des Projekts durch den eigenen Rechnungshof veranlassen. Ein anderer könnte seine Bauämter engagieren oder Personal ausleihen. Gerade Baugesellschaften, die bei null anfangen und keine Erfahrungen bei Großprojekten haben, sollten ihre Aufgabengebiete klarer strukturieren.

CHRONOLOGIE – DER BER IN SCHLAGZEILEN



Fast wäre der BER 2012 eröffnet worden, doch dann platzte der Termin u. a. wegen Technikproblemen. Das Desaster reicht aber viel weiter zurück. Schon vor 25 Jahren begannen die Planungen für einen Großflughafen, bald folgten die ersten Skandale. Eine Chronik.

- 1991**
Es gibt erste Planungen für einen Großflughafen. Die Flughafengesellschaft FBB erwirbt bei Schönefeld für rund 200 Millionen Euro überteuertes, nicht benötigtes Ackerland. Der Fall ist 1995 Thema erster Untersuchungsausschüsse in Berlin und Brandenburg.
- 1992**
Die WIB GmbH, ein von Berlin beauftragtes Planungsbüro, stellt fest, dass

in Schönefeld einen internationaler Großflughafen im 24-Stunden-Betrieb nicht realisierbar ist.

1994
Standortsuche für einen gemeinsamen Großflughafen für Berlin und Brandenburg. In einem Raumordnungsverfahren werden Sperenberg und Jüterbog-Ost als geeignete Standorte ausgewiesen. Schönefeld-Süd scheidet wegen der Lärmbelastigung und der notwendigen Umsiedlung von AnwohnerInnen aus.

Abb. links: Die BER-Leidensgeschichte in Comicform und auf Plakatgröße DIN A1 kann kostenlos bestellt werden unter: www.gruene-fraktion-berlin.de/publikationen

28. Mai 1996

Konsensbeschluss: Bund, Berlin und Brandenburg einigen sich auf den Standort Schönefeld.

1999

Als geplanter Eröffnungstermin für den Großflughafen wird das Jahr 2007 genannt. Am Termin wird später festgehalten, obwohl die Privatisierung des Projekts scheitert (im Jahr 2000 Thema des zweiten Flughafen-Untersuchungsausschusses).

2002

Eine Investorengruppe plant die Eröffnung 2008, will aber keine finanziellen Risiken übernehmen. Es wird beschlossen, den Flughafen in öffentlicher Regie zu bauen. Die gescheiterten Privatisierungsversuche sollen über 40 Millionen Euro gekostet haben.

2004

Planfeststellungsbeschluss: Es wird von geradeaus verlaufenden Abflügen ausgegangen. 2010 überrascht die Flugsicherung mit abknickenden Flugrouten. Davon wusste die Flughafengesellschaft angeblich nichts. Durch abknickende Flugrouten sind

viel mehr AnwohnerInnen von Fluglärm betroffen.

2005

Gesellschafter wandeln ihre Darlehen in Höhe von 224 Millionen Euro in FBB-Eigenkapital um und stocken es auf 480 Millionen Euro auf.

2006

Der Flughafenbau wird in letzter Instanz mit verschärften Lärmschutzauflagen und ohne den geforderten 24-Stunden-Betrieb genehmigt. Baubeginn des Terminals und diverse Umplanungen (zum Beispiel Ergänzung Pier Nord).

2007

Eröffnung jetzt 2011. Bauleistungen für das Terminal werden wegen offensichtlicher Preisabsprachen neu ausgeschrieben. Neue Umplanungen und Zeitverzögerungen.

2008 – 2009

Bürgerschaft der Gesellschafter für beanspruchte Kredite. Weitere Umplanungen.

2010 – 2011

Wegen Insolvenz eines Technik-Planers und neuer EU-Sicherheitsbestimmungen wird die Inbetriebnahme verschoben. Neuer Eröffnungstermin 2012. Veröffentlichte Flugrouten stimmen nicht mit Planungsunterlagen überein. Massive Bauverzögerungen.

2012

Absage der Inbetriebnahme – unter anderem wegen Problemen mit der Entrauchungsanlage. Neuer Eröffnungstermin 2013. Kündigung der Generalplaner, dritter Flughafen-Untersuchungsausschuss in Berlin; umfangreiche Mängelliste BER; neue Finanzspritze der Gesellschafter: 1,2 Milliarden Euro.

2013

Konzept zum Umbau der Entrauchungsanlage liegt vor. Ein vom Aufsichtsrat in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zum Ergebnis: Keine Pflichtverletzung des Aufsichtsrats. Der Brandenburger Landesrechnungshofbericht 2015 bezweifelt, dass eine erneute Prüfung zur gleichen Schlussfolgerung kommt. Die verschobene Inbetriebnahme kostet etwa 34 Millionen Euro pro Monat.

2014

Plan-Aufgabe, zumindest Pier Nord vorzeitig zu eröffnen. Korruptionsfälle am BER. Weitere Umplanungen und Verzögerungen. Neue Finanzspritzen der Gesellschafter über 1,1 Milliarden Euro.

2015

Baustopp wegen Statikproblemen. Überhöhte Rechnungen von Firmen werden vermutet. Eröffnung jetzt 2017.

2016

Neue Finanzspritze der Gesellschafter über abermals 1,1 Milliarden Euro. Landesrechnungshofbericht Brandenburg zum BER wird veröffentlicht. Staatsanwaltschaft prüft Ermittlungen gegen beteiligte Firmen, die FBB und ehemalige Aufsichtsräte.

DIE AUFKLÄRER: BÜNDNISGRÜNE IM BER- UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSS



Andreas Otto

- Sprecher für Bauen und Wohnen
- Vorsitzender des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr
- Obmann im Untersuchungsausschuss BER

Tel. +49 (0)30.2325-2445
andreas.otto@gruene-fraktion-berlin.de
www.otto-direkt.de

Andreas Otto ist direkt gewählter Abgeordneter aus Pankow. Er streitet für ausreichend sowie bezahlbaren Wohnraum in unserer Stadt. Als Bauexperte begleitet er kritisch die Berliner Großprojekte – so auch den Bau des Hauptstadtflughafens. Im BER-Untersuchungsausschuss sucht er nach Antworten, wie es zu dem Debakel kam, wer dafür die Verantwortung trägt und wie Fehler bei künftigen öffentlichen Großprojekten vermieden werden können.



Harald Moritz

- Sprecher für Verkehrspolitik (Straßen- und Luftverkehr)
- Mitglied im Untersuchungsausschuss BER

Tel. +49 (0)30.2325-2472
harald.moritz@gruene-fraktion-berlin.de
www.harald-moritz.de

Harald Moritz ist Abgeordneter aus Treptow-Köpenick und steht für eine gute, ökologische und nachhaltige Verkehrs- sowie Stadtplanung ein. Beim Thema BER beschäftigt er sich insbesondere mit den Flugrouten und dem damit verbundenen Fluglärm. Ihm liegen die Anliegen der FlughafenanwohnerInnen am Herzen. Er engagiert sich intensiv für einen angemessenen Schallschutz und vor allem für die Umsetzung eines Nachtflugverbots am BER.

Impressum

Herausgeberin

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5
10111 Berlin

Tel. +49 (0)30.2325-2400
gruene@gruene-fraktion-berlin.de
www.gruene-fraktion-berlin.de

Konzept und Projektleitung

Ivonne Straka

Wissenschaftliche Redaktion

Dr. Cordula Ludwig

Redaktion

Ivonne Straka, Julian Mieth,
Haiko Pregel

AutorInnen (in alphabetischer Reihenfolge)

Dr. Cordula Ludwig, Harald Moritz,
Andreas Otto, Ramona Pop

Korrektorat

Haiko Pregel

Gestaltung und Illustration

Cskw – www.cskw.de

Bildnachweise

Titel: Süddeutsche Zeitung vom 17.02.2013,
Die Welt vom 15.08.2012, Berliner Zeitung
vom 31.05.2012; S. 6: dpa/Jörg Carstensen;
S. 17: dpa/Jörg Carstensen; S. 35:
Tagesspiegel vom 04.10.2015, 14.05.2014
und 01.07.2012; S. 57: Heinz Jirout; S. 28,
38, 44: Shutterstock; alle anderen Bilder:
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im
Abgeordnetenhaus von Berlin

Druck

Laserline Druckzentrum, Berlin

Redaktionsschluss

Februar 2016

1. Auflage, 2000 Stück

Diese Publikation ist kostenlos und darf nicht zu
Wahlkampfpurposes verwendet werden.

Gedruckt auf 100% Recycling-Papier (FSC-zertifiziert
und mit dem Blauen Umweltengel ausgezeichnet)
und klimaneutral hergestellt.

Sie interessieren sich für unsere Arbeit?
Bleiben Sie informiert und abonnieren Sie
unsere Newsletter unter:

gruene-fraktion-berlin.de/newsletter/subscribe

Oder folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:

facebook.com/GrueneFraktionBerlin

twitter.com/GrueneFraktionB

