

Sachstandsbericht  
BER

Grüne wollen BER-Untersuchungsausschuss  
Wie konnte es zu dem BER-Debakel? Wer trägt dafür die Verantwortung?  
Und wie lassen sich künftig Zeit- und Kostenpläne bei öffentlichen Bauvorhaben einhalten? Die Grünen wollen den Fall BER nun im Parlament untersuchen.

Einsetzung eines Untersuchungsausschusses  
Konssequenzen und Verantwortung im Baukatastrophenflugzeug  
am 27. September 2012

Abgeordnetenhaus BERLIN  
- 17. Wahlperiode -



# DAS MUSSTE SCHIEFGEHEN

## Ein Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss BER

Riesen-Blamage  
Brandschutz-Mängel:  
BER-Flughafen-Eröffnung  
schon wieder geplatzt!

Schönefeld/Berlin - Die für den 3. Juni geplante feierliche Eröffnung des neuen Hauptverkehrsflughafens Berlin-Brandenburg (BER) in Schönefeld ist geplatzt. Die Berliner Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit, die Koalition und die Flughafen-Bürgermeister haben den Termin für die Eröffnung auf ein Datum nach dem Ende der Sommerferien verschoben.



Juni 2012

So  
3  
~~BER abgesetzt~~  
10



BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN  
IM ABGEORNETENHAUS VON BERLIN

# INHALT

4	Vorwort
6	Die BER-Story
10	Das musste schiefgehen – Ein Fazit der bisherigen Erkenntnisse aus dem Untersuchungsausschuss
14	Zurück in die Neunziger – Hickhack um einen Standort
19	Das Drama um Planung und Bau des BER
28	Von der Krise zum Chaos – erst verschlafen, dann verschlimmert
40	Der BER in Schlagzeilen seit 2012
46	Das Organisationsversagen
54	Die Flughafengesellschaft und das Geld – eine Erfolgsgeschichte?
59	Der Kampf um den Schallschutz rund um den BER
66	Der Untersuchungsausschuss – was kommt dabei raus?
69	Die Aufklärer: Bündnisgrüne im Untersuchungsausschuss BER
70	Impressum

## Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde,

im Mai 2012 platzte die Eröffnung des Flughafens Willy-Brandt in Schönefeld (BER). Seither steht das Kürzel BER für Chaos, Versagen und Verantwortungslosigkeit. Auch zweieinhalb Jahre später ist ein Ende des Debakels nicht in Sicht – das Nachsehen haben die Berlinerinnen und Berliner.

Statt der geplanten zwei Milliarden Euro kostet der Hauptstadtflughafen inzwischen mehr als fünf Milliarden Euro. Geld, das Kitas, Schulen und Krankenhäusern in unserer Stadt fehlt. Die Flughafen-Anrainerinnen und -Anrainer warten bis heute vergeblich auf den versprochenen Lärmschutz. Und ein solider Zeit- und Kostenplan ist auch Mitte 2014 nicht in Sicht. Stattdessen steht der BER heute zusätzlich wegen Intransparenz und Korruption in der Kritik.

Unsere Fraktion hat nach der geplatzten BER-Eröffnung die Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses angeregt. Im Herbst 2012 hat das Gremium seine Arbeit aufgenommen. Wir wollen das Versagen aufklären und erörtern, was sich ändern muss, um künftige öffentliche Bauvorhaben in Zeit- und Kostenrahmen zu halten. Fest steht für uns: Weiteres Steuergeld darf nicht in den BER fließen, wenn es keinen verbindlichen Fahrplan und keine verbesserte Projektorganisation gibt.

Der immense Schaden für Berlin ist eng mit dem Namen des Aufsichtsratschefs, Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit, verbunden. Er steht in der Verantwortung für das Missmanagement, die mangelnde Kontrolle und die Kostenexplosion. Als Anfang 2013 unter Klaus Wowereits Ägide ein weiterer Eröffnungstermin platzte, hat unsere Fraktion ein Misstrauensvotum gegen ihn beantragt. Doch

SPD und CDU stützen ihn bis heute als Regierungschef. Der Vertrauensverlust in unserer Stadt ist indes immens. Dennoch macht Wowereit an der Spitze des Aufsichtsrats – nach einer kurzweiligen Pause – weiter, als wäre nichts geschehen.

Es rächt sich inzwischen bitter, dass im Aufsichtsrat bis heute keine Expertinnen und Experten aus Baubranche und Wirtschaft sitzen. Kein Wunder, dass das schlechte Krisenmanagement bis heute anhält und auch Mitte 2014 kein verlässlicher Eröffnungstermin feststeht.

Wir haben im BER-Untersuchungsausschuss das fortdauernde Missmanagement, die organisierte Verantwortungslosigkeit und die mangelnde Kontrolle durch die Verantwortlichen dokumentiert. Mit dieser Broschüre legen wir eine Zwischenbilanz unserer Arbeit vor. Wir wünschen Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre.

Mit freundlichen Grüßen,



Ramona Pop, Fraktionsvorsitzende



**Im Mai 2012 scheidet die Eröffnung des Hauptstadtflughafens BER – nur rund vier Wochen vor dem geplanten Termin. Lange Zeit wurden alarmierende Anzeichen ignoriert. Nach dem Scheitern will niemand dafür die Verantwortung tragen.**

Dunkle Wolken hängen an diesem Nachmittag über der Feuerwache Ost des neuen Hauptstadtflughafens BER. Es ist Mittwoch, 16. Mai 2012, als sich die Aufsichtsräte der Berlin-Brandenburger Flughafengesellschaft (FBB) zu einer außerordentlichen Sitzung treffen. Bis gegen 2.00 Uhr des nächsten Morgens werden sie tagen. Denn die unmittelbar bevorstehende Eröffnung des BER, des größten Infrastrukturvorhabens Ostdeutschlands, ist kurz zuvor abgesagt worden.

Dabei sollte alles so schön werden. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), hatte die Eröffnungsfeier minutiös geplant: Beim letzten Aufsichtsratstreffen am 20. April 2012 war das Menü besprochen und der Sitzplatz für die Kanzlerin festgelegt worden. Eine große Party sollte steigen. Die Einladungen waren längst verschickt und das Datum in den Terminkalendern der Honoratioren vermerkt. Fieberhaft wurde zudem seit Monaten der Umzug vorbereitet. In der Nacht zum 3. Juni sollte die komplette Ausrüstung vom alten Flughafen Berlin-Tegel in einer endlosen Lastwagen-Kolonne über die dafür eigens gesperrte Stadtautobahn zum neuen Flughafen transportiert werden. Danach sollte der BER in Betrieb genommen werden – nicht etwa unspektakulär durch simple Geschäfts- oder Ferienreisende. Erwartet wurde die Maschine des Bundespräsidenten, der die Gangway selbst herabschreiten sollte.

In der Feuerwache Ost steht während der Sondersitzung der Aufsichtsrat enorm unter Druck – besonders in der Verantwortung für das Gelingen des Projekts: der



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

Aufsichtsratsvorsitzende. Wowereit hatte nach der gewonnenen Wahl 2011 die Eröffnung des neuen Flughafens ausdrücklich zum wichtigsten Vorhaben der neuen Legislaturperiode erklärt. Und nun musste die bereits allerorten plakatierte BER-Eröffnung am 3. Juni 2012 abgesagt werden. Dies hatte FBB-Chef Rainer Schwarz am Abend des 7. Mai Wowereit telefonisch gestanden. Am selben Tag hatte sich der für die Planung verantwortliche Gesamtprojektleiter Hans-Joachim Paap geweigert, eine Fertigstellungserklärung des BER zu unterschreiben. Diese wäre aber für die Inbetriebnahme vor Fertigstellung nach der Brandenburgischen Bauordnung notwendig gewesen.

Keiner der Aufsichtsräte hatte an der pünktlichen Inbetriebnahme des BER gezweifelt. Zwar gab es bereits 2010 die Absage eines Eröffnungstermins und in den letzten Aufsichtsratssitzungen mussten auf Anforderung der Geschäftsführung als „Beschleunigungskosten“ etikettierte zweistellige Millionenbeträge bewilligt werden. Jedoch beruhigte die Leitung der Flughafengesellschaft das gelegentliche Nachfragen mit dem Hinweis, alles laufe nach Plan. Unklar ist, ob jeder in diesen Plan eingeweiht war. Später erklärte Gesamtprojektleiter Joachim Korkhaus vor dem BER-Untersuchungsausschuss, jeder habe gewusst, dass der Flughafen nur teilweise fertiggestellt war. Deshalb habe man geplant, tagsüber den unfertigen Flughafen zu betreiben und nachts weiterzubauen. Dennoch wähten sich alle



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

ausreichend informiert – ob Aufsichtsrat oder Projektausschuss. Unvergesslich ist Wowereits Ausspruch, dass ein Aufsichtsrat nur wissen könne, was die Geschäftsführung ihm erzähle. Schließlich baue ja nicht der Aufsichtsrat, sondern die Gesellschaft.

Die Aufsichtsräte können zweifellos auf bemerkenswerte Fähigkeiten und Erfahrungen verweisen. Nur gehört der Umgang mit Großprojekten leider nicht dazu. Selbstverständlich schneiden Regierungschefs bei Eröffnungen immer mal wieder ein Band durch oder sorgen für eine öffentliche Investition – etwa in eine neue Schule oder die Sanierung einer Oper – und weihen ein Stück Autobahn ein. Aber eine Dreimilliarden-Investition?

Nicht nur der Aufsichtsrat war von fachlicher Ahnungslosigkeit geprägt, auch die Flughafengesellschaft selbst hatte seit 1970 weder einen Flughafen noch ein größeres Terminal errichtet. Deshalb war für den neuen Großflughafen zunächst auch keine bauliche Eigenregie vorgesehen. Ursprünglich sollte dieser privat errichtet und betrieben werden. Als dies nicht klappte, war der Plan, wenigstens das Terminal komplett auszuschreiben und schlüsselfertig einzukaufen. Auch dies scheiterte. Der

Entschluss, das Herzstück des Flughafens selbst zu errichten und den Großauftrag dafür in zunächst 7, später über 30 Lose aufzuteilen, war dem Misslingen der Ausschreibung und der Einschätzung geschuldet, die Flughafengesellschaft könne das Projekt kostengünstiger hinbekommen. Ob dieser Beschluss weise war, ist mittlerweile zumindest fraglich. Eingeräumt werden muss jedoch, dass die Vergabe an einen Generalübernehmer die öffentliche Hand nicht zwingend vor Kostensteigerungen geschützt hätte.

Nach der Sondersitzung des Aufsichtsrats Mitte Mai 2012 in der Feuerwache Ost ist die mediale Aufmerksamkeit gewaltig. Dutzende Fernsehkameras erwarten Statements der Aufsichtsräte – und die Öffentlichkeit Aufklärung, warum der Eröffnungstermin des milliardenschweren Projekts kurzfristig abgesagt wurde. Den Pressevertretern werden allerdings keine tiefgründigen Analysen anvertraut. Das Kontrollgremium zeigt sich vielmehr tatkräftig und entschlossen. Einigkeit herrscht in einem Punkt: Im Aufsichtsrat sollen keine Köpfe rollen, das muss anderswo geschehen. Es trifft die Planer und den Flughafen-Technikchef Manfred Körtgen, den seine Aufgaben am BER offenbar nicht auslasteten und der nebenbei noch Zeit zum Promovieren fand. Zu diesem Zeitpunkt geht man davon aus, dass nach ein paar Monaten der BER eröffnet wird und die Blamage bald in Vergessenheit gerät. Als neuer Eröffnungstermin wird Mitte März 2013 genannt.

Diese Einschätzung war falsch. Das eigentliche Problem durchschauten nur wenige. Die Technik zur Brandmeldung und Entrauchung funktionierte nicht – und tut es bis heute nicht. An ein Gebäude, täglich von Tausenden Menschen genutzt, werden zu Recht besondere Sicherheitsanforderungen gestellt. Im Brandfall geht es um Leben und Tod. Niemand im Aufsichtsrat ahnte, dass die BER-Entrauchungsanlage nebst einer komplexen Steuerungssoftware möglicherweise nicht funktionsfähig war. Niemand in der ersten oder zweiten Führungsebene der Flughafengesellschaft, ganz zu schweigen vom Aufsichtsrat, war Experte für Haustechnik. Auch bei den leitenden Mitarbeitern der Planungsgemeinschaft Berlin Brandenburg International (pg bbi) handelte es sich (zumindest seit 2010) meist um Architekten oder Bauingenieure, die nicht schwerpunktmäßig mit Fragen der technischen Gebäudeausstattung befasst waren.

Welche Entscheidungen kann ein Aufsichtsrat unter solchen Rahmenbedingungen fällen? Im Zweifel die falschen. Und so kam es auch. Am 16. Mai 2012 trennt man sich vom Generalplaner pg bbi – und damit von den einzigen, von denen auf Grundlage bestehender Verträge eine Fertigstellung des Terminals einzuklagen gewesen wäre. Legendar wurde das Zitat des Berliner Innensensors Frank Henkel (CDU), im Aufsichtsrat habe man versichert, die Arbeiten am BER könnten trotz ihrer Kündigung nahtlos weitergehen. Daran wollten alle nur zu gern glauben.

# DAS MUSSTE SCHIEFGEHEN – EIN FAZIT DER BISHERIGEN ERKENNTNISSE AUS DEM UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSS

Die Arbeit des BER-Untersuchungsausschusses hat bisher eine Reihe von Ursachen für das Scheitern des Flughafen-Projekts und die Milliardenverluste für Berlin und die anderen Gesellschafter aufgedeckt. Die einzelnen Punkte im Überblick.

## Flughafengesellschaft und Aufsichtsrat

Die Organisation der Flughafengesellschaft ist für die Durchführung eines Großbauprojekts in Eigenregie **weder konzipiert noch vorbereitet** gewesen. Die Geschäftsführung und andere leitende Mitarbeiter haben für das Milliardenprojekt die **Bauherrenfunktion nicht erfüllt**. Der Aufsichtsrat hat mangels hinreichender Qualifikation das Projekt **unprofessionell begleitet** und Signale von Bauverzögerungen, Mehrkosten und technischen Problemen **nicht frühzeitig erkannt** beziehungsweise falsche Schlussfolgerungen gezogen. Die Zusammenarbeit der am Projekt beteiligten Partner hat nicht funktioniert. Geschönte Berichte an den Aufsichtsrat täuschten nicht vorhandene Erfolge vor.

## Funktionsunfähige Technik

Die **Brandschutztechnik des Flughafens** erweist sich bis in die Gegenwart als Haupthindernis für die Fertigstellung des BER. Die Bauherren und Planer haben nicht erkannt, dass für das Funktionieren des Terminals die Brandschutztechnik – also etwa Brandmeldung, Entrauchung, Frischluftnachströmung – nebst der **komplexen Steuerungssoftware** höchste Priorität im Planungs- und Bauprozess hat. Für die planmäßige Errichtung von Bauten mit anspruchsvoller Technik muss in der Zukunft ein Paradigmenwechsel stattfinden: Geplant werden müssen Gebäude, die architektonischen wie technischen Ansprüchen gerecht werden. Am BER waren weder im Baubereich

der Flughafengesellschaft noch bei dem Generalplaner und Bauüberwacher in der oberen Projektleitung Spezialisten für die Haustechnik tätig. Nach neueren Erkenntnissen soll die Entrauchungsanlage **bereits im Planungsstadium funktionsunfähig** gewesen sein. Sollte sich dies bewahrheiten, läge ein weiteres schweres Versagen der Flughafengesellschaft vor. Schließlich hatte sie diese Anlage in Auftrag gegeben und bezahlt. Unklar ist, warum nicht auf einfache und erprobte Lösungen gesetzt wurde, etwa einer größeren Anzahl auf dem Dach positionierter Absauganlagen.

## Vergabe und Projektorganisation

Die Komplettvergabe des Terminals war 2007 gescheitert, weil die Angebote weit über der Kostenschätzung der Flughafengesellschaft lagen. Die anschließende Vergabe der Aufträge für das Terminal in über 30 Losen (unter dem Aspekt der regionalen Wirtschaftsförderung) **hätte ein hochprofessionelles Management der Bauherren erfordert**. Auch an dieser Stelle hat die Flughafengesellschaft versagt. Sie war nicht in der Lage, gemeinsam mit der Bauüberwachung des Generalplaners – der Planungsgemeinschaft Berlin Brandenburg International (pg bbi) – die einzelnen Firmen zu termingerechten Leistungen anzuhalten. Die Vergabe größerer Lose hätte viele Schnittstellenprobleme von der Flughafengesellschaft fernhalten können. Als dann der pg bbi im Mai 2012 als „Strafmaßnahme“ auch noch gekündigt wurde, brach die ohnehin fragile Projektorganisation vollends zusammen.

## Schlechte Vorplanung und nachträgliche Umplanungen

Das ausufernde Nachtragswesen am BER deutet darauf hin, dass die **Vergabe insgesamt ungenügend vorbereitet** wurde. Die Angebote von Firmen und auch die vorherigen Kostenschätzungen sind offenbar zu niedrig angesetzt worden. Durch **diverse Umplanungen** im laufenden Bauprozess, die maßgeblich von der Flughafengesellschaft initiiert wurden, entstanden Mehrkosten und Zeitverzögerungen. Die aktuelle Debatte um eine Kapazitätserweiterung droht neue Verwerfungen im Bauablauf zu generieren. Im Interesse einer zügigen Fertigstellung und Inbetriebnahme sollten keine weiteren Umplanungen mehr vorgenommen werden. Es muss der Grundsatz gelten: **fertigstellen, in Betrieb nehmen, danach bei Bedarf umbauen**.

## Unternehmenskultur – Kritik unerwünscht

Die **Unternehmenskultur** der Flughafengesellschaft lässt eine kritische Diskussion des Projektverlaufes nicht zu. Sowohl der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit (SPD) als auch die wechselnden Geschäftsführer Rainer Schwarz und Hartmut Mehdorn wollten **keine Kritik hören**. Fehlentscheidungen wurden durchgedrückt, die Unternehmenskultur war dem Vorhaben nicht angemessen.

## Lärmbelastung und Schallschutz

Ein schweres Manko der Planung bildete der gesamte Komplex zu Lärmbelastung und passivem Schallschutz. Die **Verheimlichung der Flugrouten** durch die Flughafengesellschaft in der Phase der Planfeststellung sollte Proteste vermeiden und Bürgerinitiativen täuschen. Die gesetzliche Trennung von Planfeststellungsverfahren (alles was am Boden ist) und Flugroutenfestlegung (da entsteht der Lärm) ist zwar unter dem Gesichtspunkt einer flexiblen Kapazitätserweiterung bei Starts und Landungen nachvollziehbar, konterkariert jedoch völlig die Bürgerbeteiligung. Für die Festlegung von Flugrouten hätte ein transparentes Verfahren mit ernsthaften Beteiligungsmöglichkeiten der Betroffenen entwickelt werden müssen. Das **Lärmschutzprogramm** der Flughafengesellschaft wurde bewusst falsch umgesetzt, um die Kosten möglichst gering zu halten. Erst durch ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts wurde

die Flughafengesellschaft gezwungen, die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten exakten Schutzziele umzusetzen.

### Mangelndes Verantwortungsbewusstsein

Die Zeugen im Untersuchungsausschuss, die mit dem Projekt in der Bauphase zu tun hatten, erklärten sich nahezu durchweg für **nicht verantwortlich** an dem Scheitern der Inbetriebnahme des BER 2012. Ob Aufsichtsräte, leitende Mitarbeiter, Planer, Ingenieure des TÜVs oder anderer Firmen – niemand will in dem halben Jahr zuvor ein Scheitern in Betracht gezogen haben. Insbesondere die

Beteuerungen des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit, er habe keine Informationen bekommen und sei deshalb auch für nichts verantwortlich, dürften für andere Zeugen richtungsweisend gewesen sein, jegliche Verantwortung von sich zu weisen.

Warum die Eröffnung des BER erst drei Wochen vor dem 3. Juni 2012 abgesagt wurde, wurde in den bisherigen Zeugenaussagen nicht eindeutig klar und scheint nach derzeitigem Kenntnisstand eine Mischung aus mehreren Gemengelagen zu sein. Auf jeden Fall wollte niemand unter den Handelnden der erste sein, der sich zu Wort meldet und **Zweifel an der termingerechten Inbetriebnahme** äußert. Das Schicksal des planenden Gesamtprojektleiters Hans-Joachim Paap, der schließlich die Reißleine zog und postwendend mit der gesamten pg bbi gefeuert wurde,

belegt, warum. Ein weiterer Grund ist die offenkundig mangelnde Übersicht der leitenden Mitarbeiter über den Fertigstellungsgrad des komplexen Bauvorhabens Terminal. Dies wurde insbesondere in den Aussagen des Zeugen Korkhaus deutlich. Der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus betonte, dass er nicht für die fristgerechte Betriebsbereitschaft des Flughafens am 3. Juni 2012 verantwortlich gewesen sei. Seine Aufgabe sei lediglich die Fertigstellung von baulichen Anlagen gewesen, damit Flugzeuge starten und landen konnten. Schlussendlich könnte ein dritter Grund die Hoffnung gewesen sein, das zuständige Bauordnungsamt würde aus politischen oder anderen Motiven **beide Augen zudrücken** und die Eröffnung des BER nicht gefährden.

Der BER ist ein öffentliches Bauvorhaben. Die Kosten trägt die Allgemeinheit, eine Refinanzierung durch den Betrieb des Flughafens ist nicht absehbar. Für Mehrkosten fühlt sich keiner verantwortlich. Wer kann schon **einen begonnenen Milliardenbau** aufgeben? Wenn dann auch Kontrollinstanzen wie etwa die Rechnungshöfe „die Füße still halten“, ist der Verschwendung oder gar Korruption Tür und Tor geöffnet. Die Flughafengesellschaft hat aufgrund der Struktur mit drei Minderheitsgesellschaftern **keinen Hauptverantwortlichen**. Spätestens 2003 nach der gescheiterten Privatisierung hätte eine präzise Regelung zur Federführung in der Gesellschaft getroffen werden müssen. Alternativ hätte eine Umschichtung der Anteile vorgenommen werden können, durch die ein Mehrheitsgesellschafter und ein bis zwei Minderheitspartner mit klaren Rechten und Pflichten für die Flughafengesellschaft verantwortlich gewesen wären.

### Kein Zeit- und Kostenplan

Auch zwei Jahre nach der abgesagten Eröffnung 2012 gibt es **weder einen Zeit- noch einen Kostenplan** zur Fertigstellung des BER. Von einem Eröffnungstermin ganz zu schweigen. Der aktuelle Geschäftsführer Mehdorn hat eine neue Arbeitsgruppe zusammengestellt und „Sprint-Team“ getauft. **Bauexperten sind Mangelware** in dem Team und Arbeitsergebnisse nicht bekannt. Der Aufsichtsrat hat sich in der Zeit seit 2012 weder qualifiziert noch Spezialisten für Großbauprojekte in das Gremium oder einen Beirat berufen. Stattdessen wurden bislang an die Gesellschafter regelmäßig immer neue finanzielle Forderungen gestellt.



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

# ZURÜCK IN DIE NEUNZIGER – HICKHACK UM EINEN STANDORT

**Das Hin und Her um das Großflughafenprojekt fing bereits in den 90er Jahren an. Dabei ging es vor allem um den Standort: Schönefeld, Jüterbog-Ost oder Sperenberg? Lange Zeit stritten vor allem Berlin und Brandenburg darum, wo der Flughafen entstehen soll.**

Die **Wachstumseuphorie nach der Wiedervereinigung** dominierte auch die Vorstellungen über den künftigen Luftverkehr in der Region Berlin-Brandenburg. Ideen zum Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld beziehungsweise zum Bau eines Großflughafens wurden gleich nach dem Fall der Berliner Mauer laut. Hochfliegende Pläne sahen einen Umsteige Flughafen vor, der als Luftfahrt drehkreuz insbesondere Verbindungen zwischen Europa und Asien bedienen würde. Um die prognostizierten 60 bis 100 Millionen Passagiere im Jahr bewältigen zu können und zugleich als Frachtflughafen attraktiv zu sein, sollten bis zu vier Start- und Landebahnen rund um die Uhr zur Verfügung stehen.

Das Projekt eines Großflughafens entstand, für den zahlreiche Standorte in Frage kamen. Letztlich wurden 1994 in einem Raumordnungsverfahren drei Standorte untersucht: Jüterbog-Ost, Sperenberg und Schönefeld. Das Ergebnis war eindeutig: Für Bau und Betrieb des neuen Großflughafens empfahl sich Sperenberg, am wenigsten geeignet galt dagegen Schönefeld. **Größtes Manko von Schönefeld: Die Lärmbelastung** für Zehntausende BewohnerInnen der nah angrenzenden Gemeinden. Bereits vor und während des Raumordnungsverfahrens hatten sich Betroffene aus den umliegenden Gemeinden zur Wort gemeldet und gegen den möglichen Standort Schönefeld protestiert. Klar war, dass wegen der unmittelbaren Nähe bewohnter Gebiete in Schönefeld sowohl Nachtflüge wie Erweiterungsvorhaben nicht umzusetzen waren.

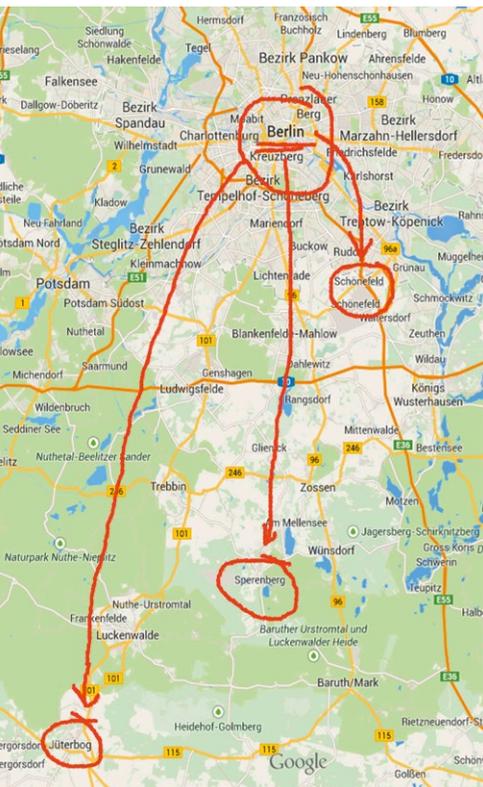
Das **Raumordnungsverfahren** führte zu keiner Entscheidung in der Standortfrage, weil die Eigentümer der Flughafengesellschaft, Berlin, Brandenburg und der Bund, unterschiedliche Standorte bevorzugten. Der Bund und Berlin bestanden trotz der bekannten Einschränkungen auf dem Standort Schönefeld, Brandenburg dagegen auf das unter Lärmschutzaspekten besser geeignete Sperenberg. Um Schönefeld weiter in der Diskussion zu halten, gab Berlins damalige Justizsenatorin Lore Maria Peschel-Gutzeit (SPD) ein Rechtsgutachten in Auftrag, welches dem Senat bescheinigte, dass das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens nicht bindend sei.

## Berlin favorisiert den Standort Schönefeld

Für Berlins damaligen Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) hatte Schönefeld als **Standort des neuen Großflughafens** längst festgestanden. Im Roten Rathaus war die Koordination von Großinvestitionen im Berliner Senat angesiedelt und dort wurde auch die maßgebende Meinungsbildung zur Standortfrage betrieben. So gab es harsche Kritik an einer Stellungnahme der SPD-geführten Gesundheitsverwaltung, die den Standort Schönefeld wegen der Lärmproblematik ablehnte. Die Berliner CDU misstraute zudem der von Brandenburg geleiteten gemeinsamen Landesplanungsabteilung, die das Raumordnungsverfahren durchgeführt hatte, weil dort angeblich Sperenberg bevorzugt wurde.

Die Berliner SPD favorisierte zwar Sperenberg ebenso wie die Berliner Wirtschaft, namentlich die Industrie- und Handelskammer, doch in Berliner Meinungsumfragen votierte eine Mehrheit für das stadtnahe Schönefeld. Prognosen zur Arbeitsmarktentwicklung im Zusammenhang mit dem Bau eines Großflughafens erwarteten zudem am Standort Schönefeld **positive Effekte für den Berliner Arbeitsmarkt** als an den ebenfalls diskutierten, aber weiter entfernten Standorten.

Die Standortfrage des neuen Flughafens wurde letztlich politisch entschieden. Die Berliner CDU als größerer Partner in einer Koalition mit der SPD hielt Schönefeld für den geeigneten Standort. 2013 betonte Diepgen im BER-Untersuchungsausschuss, dass ihm die Lärmschutzproblematik, inklusive der **drohenden Nachtflugbeschränkungen**, sehr wohl bewusst war. Deshalb habe er für einen eher großzügigeren Lärmschutz für die AnliegerInnen plädiert. In derselben Ausschusssitzung bezeichnete der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Hans-Olaf Henkel den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft als veritable Schlangengrube – wegen der vollkommen auseinanderdriftenden Meinungen hinsichtlich der Unternehmensführung und über die Standortfrage. Ob diese Zustandsbeschreibung auch auf die damalige Zusammenarbeit der drei Anteilseigner der Flughafengesellschaft zutrifft, ist nicht bekannt.



Standortfrage in den 90er Jahren:  
Schönefeld, Sprenberg oder Jüterbog?

Betriebs des alternativen Standorts Sprenberg geschützt wurden, wie Stolpe 2011 in einem Interview behauptete, ist Spekulation. Wissmanns Motive sind letztlich unbekannt. Zeitgleich hatte in Berlin übrigens die damals regierende Große Koalition mit der Festsetzung des ersten gemeinsamen Flächennutzungsplans bereits eine potenzielle Anbindung des Flughafenstandorts Schönefeld mit der Trassenfestlegung für die Autobahnverbindung von der A 100 zum Schönefelder Kreuz A 10 geschaffen. Ein Autobahnprojekt, welches zuvor schon im Bundesverkehrswegeplan verankert worden war.

### Brandenburg gibt sich in der Standortfrage geschlagen

Brandenburgs Regierungschef Stolpe musste nach den **negativen Bescheiden aus dem Verkehrsministerium** 1996 gegenüber Diepgen eingestehen, dass seine Zusage zur Finanzierung der Verkehrsanbindung nicht eingehalten werden kann. Im Mai

### Diepgen trickst Stolpe aus

1995 einigte sich der bekennende Schönefeld-Befürworter Diepgen überraschend mit seinem Brandenburger Kollegen, Ministerpräsident Manfred Stolpe (SPD), auf den Standort Sprenberg – allerdings unter folgender Bedingung: Brandenburg müsste die Finanzierung der **Verkehrsanbindung zwischen Berlin und Sprenberg** selbst stemmen beziehungsweise beim Bund absichern. Das gelang erwartungsgemäß nicht. Der Bund, namentlich der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), zeigte sich weder bereit, die Finanzierung der Verkehrsanbindung zu übernehmen, noch stimmte er den Finanzumschichtungen von den dem Land Brandenburg bereits zugesagten Verkehrsprojekten auf die Anbindung von Sprenberg zu.

Ob Wissmann dem offenkundig problembehafteten Standort Schönefeld den Vorzug gab, damit die Luftdrehkreuze Frankfurt am Main und München vor der Konkurrenz eines „Rund um die Uhr“-

1996 scheiterte zudem die Volksabstimmung zur Fusion der Länder Berlin und Brandenburg und führte zu einer erheblichen Schwächung der Verhandlungsposition von Brandenburg. Danach wurde Sprenberg nicht mehr als Standort des neuen Großflughafens gehandelt. Nur wenige Wochen später willigte Stolpe in den sogenannten Konsensbeschluss zum Bau eines Großflughafens am Standort Schönefeld ein.

Der **Konsensbeschluss** sah neben dem privat zu bauenden und finanzierenden Großflughafen in Schönefeld die Schließung der Berliner Flughäfen Tempelhof (beim Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den neuen Flughafen) und Tegel (nach Eröffnung des neuen Flughafens) vor. Einen Monat nach der Unterzeichnung des Konsensbeschlusses durch Diepgen, Stolpe und Wissmann beschloss der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft den Aus- beziehungsweise Neubau des Flughafens in Schönefeld und die Einleitung eines entsprechenden Planfeststellungsverfahrens. In diesem Verfahren formierten sich massiv Proteste der AnliegerInnen, die in der Folgezeit zu einer Vielzahl von gerichtlichen Auseinandersetzungen führten.

### „So ein Projekt lockt ja 'ne Menge komischer Leute an.“

Zeugenaussage: **ALEXANDER STRASSMEIR**, 5. Sitzung, 11. Januar 2013  
\* 1964; Jurist; 1993–Januar 1996 in der Berliner Senatskanzlei u. a. Referent für Flughafenfragen

*Straßmeir verhandelte im Auftrag des Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) mit zwei Investoren, die auf ihn nicht den Eindruck machten, als brächten sie viel Geld mit. „Ich hab' mir gedacht, so ein Projekt lockt ja 'ne Menge komischer Leute an“, zitierte ihn die Berliner Zeitung. In einem Vermerk hatte der Zeuge 1994 wegen des langen Planungsvorlaufs vor erheblichen Verteuerungen des Projekts gewarnt – die Rede war von einer Verdopplung bis Vervierfachung der Kosten.*

### Vater des Konsensbeschlusses

Zeugenaussage: **DR. HERBERT MÄRTIN**, 5. Sitzung, 11. Januar 2013  
\* 1949; Dipl. Ing.; 1993/94–Ende 1999 mit diversen Planungsaufgaben von der Flughafengesellschaft beauftragt

*Bei der Standortsuche des neuen Flughafens wäre den drei Gesellschaftern klar gewesen, dass Lärmauswirkungen ein wichtiger Entscheidungs- und Planungsparameter sei, so Martin. Dem Hinweis, dass ihn Ex-Senatoren als „Vater des Konsensbeschlusses“ bezeichnen würden, widersprach er nicht.*

## Außerhalb des Autobahnringes

Zeugenaussage: **KLAUS BÖGER**, 5. Sitzung, 11. Januar 2013

\* 1945; Politologe; 1994–1999 SPD-Fraktionschef im Berliner Abgeordnetenhaus; 1999–2006 Berliner Senator für Bildung, Jugend und Sport; Vertreter Berlins im Aufsichtsrat von der 40. Sitzung (7. April 2000) bis zur 88. Sitzung (11. Juli 2008)

*Ein leistungsfähiger Flughafen sollte im Süden, jedoch auf jeden Fall außerhalb des Autobahnringes, gebaut werden, erinnerte sich Böger. Die Entscheidung für den Standort Schönefeld habe die CDU gefällt. Man sei in der Großen Koalition nur Minderheitspartner gewesen.*

## Schlangengrube Aufsichtsrat

Zeugenaussage: **HANS-OLAF HENKEL**, 6. Sitzung, 1. Februar 2013

\* 1940; Speditionskaufmann; Aufsichtsratsvorsitzender von der 12. Sitzung (28. September 1994) bis zur 22. Sitzung (22. Juni 1996)

*Man könne vom früheren IBM-Manager und Chef des Bundesverbandes der Industrie annehmen, dass er sich mit der Arbeit von Aufsichtsräten auskennt, schrieb die Berliner Zeitung – und zitierte Henkel: „Es war eine Schlangengrube, ein Hühnerhaufen, der schlimmste Aufsichtsrat, den ich je erlebt habe.“*

## Nichts gewusst

Zeugenaussage: **GERD KRONMÜLLER**, 7. Sitzung, 15. Februar 2013

\* 1956; Jurist; 1996 Referatsleiter für Großinvestitionen in der Berliner Senatskanzlei; 2003–2008 Bereichsleiter für Liegenschaften bei der Flughafengesellschaft

*Das Thema Flugrouten sei ihm bei seiner Tätigkeit nicht untergekommen, behauptete Kronmüller. Die personelle Ausstattung in der Senatskanzlei, um den Regierenden Bürgermeister Diepgen bei seiner Arbeit als Aufsichtsratsvorsitzender zu unterstützen, hielt er für absolut ausreichend. Man habe zudem mit den jeweiligen Fachverwaltungen zusammengearbeitet. Bei der Standortwahl des neuen Großflughafens hätte sich Diepgen klar für Schönefeld ausgesprochen.*

# DAS DRAMA UM PLANUNG UND BAU DES BER

**Zuerst Streit um den Standort, dann Chaos bei Planung und Bau: Vor allem weil die Flughafengesellschaft auf Profis verzichtete und den Airport selbst bauen wollte, nahm das Schicksal seinen Lauf. Politischer Druck sorgte für den Rest.**

Kurz nachdem Berlin, Brandenburg und der Bund im Mai 1996 den Konsensbeschluss besiegelt hatten, wurde die Projektplanungsgesellschaft Schönefeld (PPS) gegründet. Diese sollte das für den Flughafenbau notwendige **Planfeststellungsverfahren** vorbereiten und begleiten.

Ebenfalls im Konsensbeschluss festgelegt: Die **Privatisierung** des künftigen Flughafens Berlin Brandenburg International (damals kurz: BBI, heute: BER). Vorgesehen war die Flughafengesellschaft an einen Investor zu verkaufen, der den BBI errichten und betreiben sollte. Letztlich scheiterten 2003 die Bemühungen um eine Privatisierung an Gewinnerwartungen der Investoren, die die Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens negativ beurteilten und die Risiken den SteuerzahlerInnen überlassen wollten. Merkwürdige Vorgänge im Rahmen der gescheiterten Privatisierung wurden öffentlich und schließlich beschäftigten sich Untersuchungsausschüsse in den Landesparlamenten von Berlin und Brandenburg mit diesen Vorfällen.

## Über Lärmschutz nicht nachgedacht

Die vom aktuellen BER-Untersuchungsausschuss befragten Zeugen gaben einheitlich zu Protokoll, dass bereits in den 90er Jahren jedem bewusst war, dass der Standort Schönefeld aufgrund der dichten Besiedelung besonders hohe Ansprüche hinsichtlich des Lärmschutzes stellt. Der damalige Regierende Bürgermeister



Ständig neue Änderungswünsche – und doch kein Plan.

Eberhard Diepgen (CDU) plädierte sogar dafür, die Betroffenen mit dem **größtmöglichen Lärmschutz** auszustatten. Nur hatte man sich nicht ernstlich Gedanken gemacht, erstens wie dies zu bewerkstelligen, zweitens mit welchen Kosten zu rechnen sei und drittens, dass ein durchgehender Nachtflugbetrieb in Schönefeld kaum möglich sein würde. Dessen ungeachtet wurde das Planfeststellungsverfahren für den neuen Flughafen auf einen 24-Stunden-Betrieb ausgelegt.

Die PPS stand bei der Erarbeitung diverser Gutachten und Untersuchungen für die Planfeststellungsunterlagen unter **enormem Zeitdruck**. Das infolge der Deutschen Einheit beschlossene Gesetz zur Beschleunigung von Verkehrswegeplanungen sollte Ende 1999 auslaufen. Danach würden die **Einspruchs- und Klagemöglichkeiten für AnrainerInnen** erheblich erweitert und damit der Bau des Flughafens absehbar verzögert. Dies wollte das Planungsteam vermeiden. Allen Beteiligten war bewusst, dass sich gegen den Neubau am Rande dicht besiedelter Gebiete ohnehin massiver öffentlicher Widerstand regen würde und mit zahlreichen Klagen zu rechnen sei.

Die erwartete Klagewelle sollte nicht auch noch durch frühzeitig verbreitete Informationen über den Verlauf von Flugrouten Auftrieb bekommen. Die PPS – mit Kenntnis des Brandenburger Infrastrukturministeriums – bat deshalb 1998 erfolgreich das

Bundesverkehrsministerium um **Einflussnahme auf die Deutsche Flugsicherung** (DFS), um bei der Grobplanung bei den geradeaus führenden (und weniger Betroffene erzeugenden) Flugrouten bleiben zu können. Das Problem: Die DFS hatte im Laufe des Jahres 1998 bei der ersten Planung der Flugrouten für den gewünschten unabhängigen Parallelbetrieb der beiden Start- und Landebahnen gefordert, dass die Flugrouten mit einer Divergenz von 15 Grad versehen werden müssen. Dadurch hätten aber bisher nicht betroffene Gebiete mit entschieden mehr Betroffenen in die bereits abgeschlossenen Umweltuntersuchungen einbezogen werden müssen. Mit anderen Worten: Neue Untersuchungen hätten Zeit und Geld gekostet sowie „schlafende Hunde“ geweckt. Die DFS fand wunschgemäß eine Formulierung, die einerseits ihre Forderung klarstellte, andererseits so vage blieb, dass auch die PPS zufriedengestellt wurde.

**Wider besseres Wissen** konnte die Flughafengesellschaft bis September 2010 die Mär von den geradeaus verlaufenden Abflugrouten verbreiten. BürgerInnen, die in Sachen Flugrouten Auskunft beehrten, wurden vom zuständigen Brandenburger Ministerium an die Flughafengesellschaft verwiesen und dort mit falschen Informationen „versorgt“. Der ehemalige FBB-Geschäftsführer Götz Herberg bekräftigte im Untersuchungsausschuss diese Haltung mit der Aussage „geradeaus war immer“.

### **Bedenken zum geplanten Flughafen werden abgewiegt**

Ende Dezember 1999 reichte die Flughafengesellschaft den Planfeststellungsantrag für die Errichtung des BBI ein. Im Frühjahr und Herbst 2001 wurden in der anschließenden öffentlichen Erörterung 186 Träger öffentlicher Belange gehört. 135 000 Einwendungen von rund 70 000 BürgerInnen lagen vor und bezogen sich mehrheitlich auf die (kritisierte) Standortentscheidung, Umwelteinwirkungen durch Lärm, Zerstörung von Naturschutz- und Erholungsräumen, Altlasten und Bodenverunreinigungen und Grundstückswertminderungen. Auch das Thema „Flugrouten“ interessierte die Betroffenen. Befürchtet wurden Abweichungen von den propagierten Geradeaus-Abflügen. Diese **Ängste seien unbegründet**, teilte man ihnen mit.

Joachim Leyerle, Leiter der Anhörungsbehörde, hatte alle Hände voll zu tun, um einen geordneten Ablauf der Anhörung zu gewährleisten. Im BER-Untersuchungsausschuss sagte Leyerle aus, dass die PPS erst nach seiner massiven Intervention fehlende Unterlagen zur Prüfung der Standortalternativen nachgereicht habe. Bei der Abfassung des Anhörungsberichts sei vom damaligen Leiter der Planfeststellungsbehörde Rainer Bretschneider **erheblicher Druck ausgeübt** worden, dem er sich widersetzt habe. Nachdem er dessen Wünschen in der Abfassung des Anhörungsberichts nicht gefolgt sei, habe sein beruflicher Abstieg begonnen. 2003 wurde die

Begründung der PPS für die Standortauswahl öffentlich ausgelegt und von 126 000 Einwendungen kommentiert.

Im August 2004 genehmigte Brandenburg den Ausbau von Schönefeld und erließ den **Planfeststellungsbeschluss**, gegen den im November 2004 rund 3600 Einspruchsberechtigte vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig klagten. Im April 2005 stoppten alle Arbeiten am BBI, das Gericht folgte damit einem Eilantrag von AnwohnerInnen gegen den sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses. Im März 2006 urteilte das Bundesverwaltungsgericht schließlich, dass der Flughafen errichtet werden durfte, allerdings unter der strengen Auflage eines Nachtflugverbots von 0.00 bis 5.00 Uhr und Beschränkungen in den Randzeiten. Am 5. September 2006 erfolgte der Spatenstich zum Flughafenbau.

### **Falsch kalkuliert – die Flughafengesellschaft wird Bauherrin**

Im Januar 2005 schloss die Flughafengesellschaft einen Vertrag mit der **Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pg bbi)**, die die Planungsleistungen bis zum Einreichen des Bauantrages und die Vorbereitung der Generalunternehmerausschreibung liefern sollte. Dieses Gemeinschaftsunternehmen bestand aus dem Planungsbüro J.S.K., dem für den Entwurf verantwortlichen Architektenbüro gmp (Gerkan, Marg und Partner) und der für die Haustechnik zuständigen Ingenieurgesellschaft IGK-IGR. Das Drama um den Bau des Terminals begann mit der Anfang Oktober 2007 abgebrochenen Suche nach einem Generalunternehmer, der das Gebäude zu einem akzeptablen Preis errichten und schlüsselfertig übergeben sollte. Kalkuliert worden war das Terminal mit 650 Millionen Euro – die eingereichten Angebote lagen mit mehr als einer Milliarde Euro jedoch deutlich darüber. Die Flughafengesellschaft beschloss daraufhin, **selbst als Bauherrin** aufzutreten, obwohl sie für diese Funktion denkbar schlecht aufgestellt war.

Die **fehlende eigene Kompetenz** als Bauherrin sollte unter anderem der Projektsteuerer Drees & Sommer kompensieren, der als „Construction Manager“ von der Flughafengesellschaft engagiert wurde. Dessen Aufgabe war es, die nach der gescheiterten Vergabe an einen Generalunternehmer geänderte Vergabestrategie über einzelne Vergabepakete hinsichtlich Kosten und Zeitplanung zu überwachen. Als die Projektsteuerungsfirma Drees & Sommer Ende 2008 erhebliche Risiken für den Projektablauf auflistete, wurde sie von der Flughafengesellschaft gestoppt.

Die festgestellten Gefahren bezogen sich auf **fehlende Planungstiefe** beziehungsweise nicht abgeschlossene Planungen zum Zeitpunkt der Auftragserteilung, was absehbar wie unweigerlich **Nachträge und erhebliche Kostensteigerungen** nach sich ziehen würde. Um dies zu verhindern, schlug Drees & Sommer Neuausschreibungen

vor. Kosten- und Zeitpläne wären so kalkulierbarer geworden – allerdings mit der Konsequenz einer Verschiebung des Eröffnungstermins (auf April 2013). Die Flughafengesellschaft mochte sich weder mit der Analyse noch den Lösungsvorschlägen anfreunden. Der Vertrag mit Drees & Sommer wurde nicht verlängert.

### **Immer neue, nachträgliche Änderungswünsche sorgen für Chaos**

Im April 2007, die erste Baugenehmigung für das Terminal war gerade erteilt, gab es bereits die erste gravierende, folgenschwere **Planungsänderung**: Die Flughafengesellschaft war auf die Idee gekommen, dass den Passagieren mehr Shopping-Möglichkeiten geboten werden sollten. Kurzerhand wurde umgeplant und Verkaufsflächen zulasten von Abfertigungsflächen erweitert. Zudem war nun eine Terminalerweiterung im Gespräch: Das Pier Süd wurde konzipiert. Die Baugenehmigungen für diese Änderungen lagen in der ersten Hälfte 2008 vor.

Im Juli 2008, als der erste Spatenstich für das Flughafenterminal medienwirksam gefeiert wurde, arbeiteten die Planer an den Unterlagen für die zweite Baugenehmigung – und die Flughafengesellschaft brachte erneut **Änderungswünsche** auf den Tisch: Die Fluggastbrücken für das Großraumflugzeug A380 sollten von der Mitte des Terminals nach Süden verschoben werden. Dies bedeutete den Umbau der soeben erstellten Ebenen. Dafür bedurfte es einer weiteren Genehmigungsplanung (sie lag Ende 2009 vor) sowie notwendigerweise auch Änderungen an der Planung der Technischen Gebäudeausstattung (TGA) inklusive der Brandschutztechnik. Trotz der oben geschilderten Risikoeinschätzung von Drees & Sommer und gravierenden Planungsänderungen hielt die Flughafengesellschaft stur an ihrem Zeitplan fest. Die Kostenprognose des Terminals lag inzwischen bei mehr als einer Milliarde Euro.

Anfang 2010 beschloss die Flughafengesellschaft einen **Planänderungsstopp**. Ständige Änderungswünsche begleiteten den Terminal jedoch weiterhin – nur sprach man nicht mehr von Planänderungen, sondern von der „Anordnung zusätzlicher Leistungen“. Insgesamt wurden in der Folgezeit rund 500 Änderungsanordnungen verzeichnet.

Hatte das 2005 geplante Terminal noch eine Fläche von 220 000 Quadratmetern (zu erbauen mit geschätzten 565 Millionen Euro, rund 2568 Euro pro Quadratmeter), betrug die Fläche 2010 schon 360 000 Quadratmeter (bei einem Budget von 1,263 Milliarden Euro, rund 3508 Euro pro Quadratmeter). Darüber hinaus gab es laut Flughafengesellschaft Mitte 2014 bestätigte Nachträge von knapp einer Milliarde Euro sowie weitere Nachtragsforderungen von Baufirmen in Höhe von rund 450 Millionen Euro.



Alles noch sehr unfertig.  
Die Grünen-Fraktion besichtigt 2011 die BER-Baustelle.

2010, knapp anderthalb Jahre vor dem geplanten Eröffnungstermin Ende Oktober 2011, waren nicht nur **erhebliche Leistungsverzüge** von zum Teil zehn Monaten im Bauablauf zu verzeichnen. Im Februar 2010 meldete zudem der TGA-Planer IGK-IGR Insolvenz an. Weitere Planungsänderungen beziehungsweise Umbauten waren wegen bislang nicht eingeplanter Stellflächen für Flüssigkeitsscanner nötig. Dennoch verkündete die Flughafengesellschaft noch im Mai 2010, am geplanten Eröffnungstermin Ende Oktober 2011 festzuhalten. Bereits einen Monat später sah die Welt anders aus und der Aufsichtsrat verschob den Termin auf den 3. Juni 2012.

Der Bau des Flughafens sei nach dieser Verschiebung zur Chefsache geworden, erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende, Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD). Sein Senatskanzlei-Mitarbeiter in Sachen Flughafen, der Verwaltungsbeamte Bodo Mende, konnte dem BER-Untersuchungsausschuss allerdings keine

verstärkten Aktivitäten der Senatskanzlei bei der Betreuung der Flughafenbaustelle bestätigen. Dies wäre ohnehin nicht notwendig gewesen, da der Regierende Bürgermeister ein Kenner der Materie sei.

### Die für 2011 geplante Eröffnung wird verschoben

Dies mag der Fall gewesen sein, dennoch bleibt festzustellen, dass bei der **Terminverschiebung 2010** der Aufsichtsrat unkritisch dem Vorschlag der Geschäftsführung folgte. Deren Empfehlung lautete nach langer Überlegung, die Eröffnung um lediglich sieben Monate zu verschieben, während sich die Controlling-Firma WSP/CBP im Mai 2010 für eine Verschiebung um mindestens zwölf Monate ausgesprochen und die pg bbi sogar eine Verschiebung um bis zu 15 Monate dringend nahegelegt hatte.

Im quartalsmäßigen Controlling-Bericht von WSP/CBP wechselte, nachdem 2010 die Eröffnung verschoben worden war, die Ampel (mit der bei einzelnen Gewerken ge- oder entwarnt wurde) von Rot auf Grün – obwohl die Planung der Technischen Gebäudeausstattung **bereits Monate im Verzug** war. Schon im Controlling-Bericht Anfang 2011 stand die Ampel wieder auf Gelb und blieb es merkwürdigerweise bis April 2012. Dabei war spätestens im November/Dezember 2011 deutlich geworden, dass die TGA und insbesondere die Entrauchungsanlage zum geplanten Eröffnungstermin nicht im vollautomatischen Betrieb funktionieren würde.

Bei der Beschäftigung mit dem Bau des BER fällt auf, dass die Verantwortlichen bei mehreren Handlungsalternativen **den risikoreichsten Weg** bevorzugten. Dies verdeutlicht unter anderem die Terminsetzung des sogenannten ORAT-Probetriebs (Operational Readiness and Airport Transfer). Üblicherweise wird der Betrieb neuer Flughäfen nach Abschluss der Bauarbeiten und Monate vor der Inbetriebnahme simuliert, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden und aufgetretene Probleme beheben zu können. Beim BER startete man dagegen den ORAT im November 2011 inmitten laufender Bauarbeiten und brach den Probetrieb Anfang Mai 2012 ab, als die Absage des Eröffnungstermins im Juni 2012 bekannt wurde.

Auch bei der bis heute **nicht funktionsfähigen Brandschutztechnik** wäre die Planung eines zeitlichen Puffers für die Test- und Einstellphase unabdingbar gewesen. Zumal derlei Anlagen speziell für den Anwendungsbereich konstruiert werden und Einzelzulassungen benötigen. Das Brandschutzkonzept wurde zwar baubehördlich eingereicht und ist Teil der BER-Baugenehmigungen. Zur Erteilung der endgültigen Betriebsgenehmigung des Flughafenterminals bedarf es jedoch einer erfolgreichen Funktionsprüfung der Gesamtanlage. Den ständigen **Planungsänderungen beziehungsweise Änderungsanordnungen** musste auch die Brandschutztechnik permanent planerisch angepasst werden. Dies hatte wiederum Auswirkungen auf die Erstellung und Programmierung der Software für das Zusammenspiel von Brandmeldeanlage, Entrauchungs-, Frischluft- und Sprinkleranlage sowie akustischer Sicherheitsdurchsagen und Steuerung der Sicherheitstüren für die Entfluchtung. Niemand in der Flughafengesellschaft hat diese Probleme und den Stellenwert der Brandschutztechnik wirklich erkannt. Die Alternativen hätten heißen müssen: Keine Änderungen mehr oder Verschieben der Inbetriebnahme.

## Keine Täuschung bei Flugrouten – „Geradeaus war immer“

Zeugenaussage: **PROF. DR. GÖTZ HERBERG**, 7. Sitzung, 15. Februar 2013

\* 1938; 1994–2002 Vorsitzender der Geschäftsleitung der Flughafengesellschaft

*Herberg wies Vermutungen zurück, er habe bei der Planung Ende der neunziger Jahre die Anwohner des neuen Großflughafens über die vorgesehenen Flugrouten getäuscht. „Das können Sie vergessen“, zitierte ihn die Frankfurter Allgemeine Zeitung. Die abknickenden Flugrouten habe er AnwohnerInnen gegenüber nicht thematisiert – warum auch? Schließlich sei er auch nicht danach gefragt worden. „Geradeaus war immer“, wurde er im Neuen Deutschland zitiert.*

## Fehler bei der Flughafengesellschaft

Zeugenaussage: **RAINER BRETSCHNEIDER**, 10. Sitzung, 19. April 2013

\* 1948; Jurist; 1999–2008 Leiter der Planfeststellungsbehörde in Potsdam; seit Januar 2013 Staatssekretär und Flughafenkoordinator in der Staatskanzlei Brandenburg

*Im Jahr 2001 sollten die AnwohnerInnen ihre Einwände gegen den Planfeststellungsantrag vorbringen. Doch dabei hätten sie eine wichtige Unterlage noch nicht gekannt, in der andere mögliche Standorte im Vergleich zu Schönefeld abgewogen wurden, sagte Bretschneider. Dieses Dokument sei erst 2003 von der Flughafengesellschaft nachgereicht worden. Er bestätigte, dass die Unterlagen damals nicht vollständig gewesen seien. Die Flughafengesellschaft habe oft sehr langsam auf Forderungen der Planfeststellungsbehörde reagiert.*

## Karriere als Gegenleistung?

Zeugenaussage: **JOACHIM LEYERLE**, 10. Sitzung, 19. April 2013

\* 1956; Jurist; seit 1997 für das Land Brandenburg mit der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens beschäftigt; ab 1999 zuständig für das Anhörungsverfahren Großflughafen

*Bretschneider, der damalige Chef der Planfeststellungsbehörde, habe versucht, massiv Einfluss auf die Abfassung seines Anhörungsberichts zum Planfeststellungsantrag zu nehmen, gab Leyerle an. Dabei sei auch Druck auf ihn ausgeübt worden. So sei ihm eine berufliche Verbesserung nur „auf Gegenleistung“ in Aussicht gestellt worden.*

## „Der Lehrling war's“

Zeugenaussage: **KLAUS WOWEREIT**, 11. Sitzung, 24. Mai 2013

\* 1953; Jurist, seit 2001 Regierender Bürgermeister von Berlin (SPD); Aufsichtsratsvorsitzender seit der 46. Sitzung (21. September 2001); stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender zwischen Januar und Dezember 2013; Mitglied des Projektausschusses

*Die Geschäftsführung habe ihm gegenüber behauptet, Probleme auf der BER-Baustelle, insbesondere mit der Brandschutzanlage, im Griff zu haben, sagte Wowereit. „Der Aufsichtsrat hat seine Kontrollpflichten sehr intensiv und kritisch wahrgenommen“, zitierte ihn die taz – die tageszeitung. „Der Lehrling war's“, gab das Neue Deutschland eine Grünen-Bemerkung nach der Sitzung wieder.*

## Pläne nicht geliefert

Zeugenaussage: **THOMAS SCHWARZ**, 23. Sitzung, 28. Februar 2014

\* 1966; Bauingenieur; September 2005–Ende 2008 Prokurist der CBP Projektmanagement GmbH und der CBP Airport GmbH; Januar 2009–Februar 2010 Leiter des Bereichs Planung und Bau BBI der Flughafengesellschaft

*Nicht Planungsmängel wären ihm erinnerlich, berichtete Schwarz, vielmehr seien die notwendigen Pläne für die Technische Gebäudeausstattung schlicht nicht geliefert worden. Damit hätten den beauftragten Unternehmen die Grundlagen für ihre eigenen Werk- und Montageplanungen gefehlt.*

## Seit 1998 Kenntnis von abknickenden Flugrouten

Zeugenaussage: **MARTIN JACOB**, 23. Sitzung, 28. Februar 2014

\* 1952; Tiefbauingenieur; seit 1978 am Flughafen Schönefeld tätig; seit 1993 für die Flughafengesellschaft für das Vorhaben neuer Großflughafen tätig

*Jacobs Ansicht zufolge sei Schönefeld weder für Brandenburg noch für die Flughafenplaner der geeignetste Standort gewesen – für letztere insbesondere wegen der begrenzten Ausbaupotenziale. Dass die Deutsche Flugsicherung auf einer 15-Grad-Divergenz bei parallelen Starts bestand, habe er 1998 erfahren. Es sei bekannt gewesen, dass Lärmkonturen nur auf der Grundlage einer Grobplanung berechnet würden, deshalb wären diese Berechnungen auch großzügig bemessen worden.*

# VON DER KRISE ZUM CHAOS – ERST VERSCHLAFEN, DANN VERSCHLIMMERT

**Wer bauen will, beauftragt Fachleute – sonst kracht das Haus irgendwann zusammen. Am Hauptstadtflughafen dachte man lange Zeit anders. Und muss aufgrund von Selbstüberforderung bis heute die Rechnung zahlen.**

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist **kein Bauunternehmen**. Sie ist als Betreiberin der Verkehrsflughäfen Tempelhof (THF – inzwischen geschlossen), Tegel (TXL) und Schönefeld-Alt (SXF) konzipiert. Diese Aufgabe wurde wirtschaftlich insgesamt erfolgreich erfüllt. Die Flughafengesellschaft war jedoch weder organisatorisch noch personell adäquat auf die Erstellung von komplexen Bauvorhaben eingestellt. Kein guter Start für den BER, immerhin eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Republik.

Nach dem Scheitern sowohl der Privatisierung wie des Plans, zumindest das Terminal von einem Generalübernehmer bauen zu lassen, war die Aufteilung in verschiedene Lose und Einzelvergaben eine logische Konsequenz, weil der BER schließlich irgendwie errichtet werden sollte. Aber dies war mit hohen Anforderungen an die Flughafengesellschaft verbunden. Gefragt waren **Kompetenz der Verantwortlichen** und unabdingbar die **Einbindung von erfahrenen Flughafenbauern**. Diese Anforderungen wurden von den Gesellschaftern unterschätzt und bis heute nicht erfüllt.

Spätestens 2010 hätten die Gesellschafter eingreifen und die Flughafengesellschaft ihre eigenen Strukturen reorganisieren müssen. Der damals aktuelle Eröffnungstermin war vom November 2011 auf den 3. Juni 2012 verschoben worden. Nach der Insolvenz der mit der Planung der Technischen Gebäudeausstattung (TGA) befassten Ingenieurgesellschaft IGK-IGR übernahm die Planungsgemeinschaft Berlin Branden-

burg International (pg bbi) mit den Architekten Hubert Nienhoff und Hans-Joachim Paap an der Spitze (beide aus dem Büro gmp) auch den Bereich TGA und beauftragte entsprechende Fachplaner. Bereits zu diesem Zeitpunkt hätte erkannt werden müssen: **Probleme mit der Brandmelde- und Entrauchungstechnik** gehören zu den entscheidenden Schwachstellen der Fertigstellung des Terminals und gefährden die Inbetriebnahme des Flughafens.

## **Heikle Technik – und niemand, der sich in den Leitungsebenen damit auskennt**

Bedauerlicherweise verfügte weder im Aufsichtsrat noch in den FBB-Leitungsebenen jemand über **Erfahrung im Umgang mit komplizierten technischen Projekten**, geschweige denn mit elektrotechnischen Anlagen nebst des komplexen Softwareprojekts zur Steuerung Tausender Klappen, Fenster, Türen und Nachströmöffnungen. Weder konnte das Ausmaß der Schwierigkeiten kompetent beurteilt noch wenigstens die richtigen Fragen an Programmierer und Strömungstechniker gestellt werden. Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), der Vorsitzende des Aufsichtsrats, wusste zwar 2013 dem Untersuchungsausschuss zu berichten, dass die TGA die Achillesferse eines jeden Bauprojekts sei. Dass er zu dieser Erkenntnis bereits nach der Pleite des Haustechnik-Planers IGK-IGR gekommen war und die Arbeit des Aufsichtsrats darauf ausrichtete, ist jedoch nicht feststellbar. Der Aufsichtsrat tagte weiterhin viermal im Jahr, der Projektausschuss und der Finanzausschuss **nickten die Vorlagen der Geschäftsführung ab** und als 2011 der Vorsitzende des Projektausschusses erkrankte, fielen die Sitzungen des Projektausschusses – dem wichtigsten Gremium zur Begleitung des BER-Vorhabens innerhalb des Aufsichtsrats – in der entscheidenden Phase der Fertigstellung von Mitte 2011 bis Frühjahr 2012 sogar aus.

Auf der Aufsichtsratssitzung im Dezember 2011 deuteten Geschäftsführung und Projektsteuerer zumindest die Existenz von **erheblichen technischen Problemen** an. Zudem wären weitere Kostensteigerungen zu erwarten und man sei mit Schwierigkeiten bei diversen Terminen konfrontiert. Der Aufsichtsrat ließ sich versichern, dass die Eröffnung am 3. Juni 2012 nicht gefährdet sei und gab sich mit dieser Auskunft zufrieden. Innerhalb der Flughafengesellschaft gab es jedoch zu diesem Zeitpunkt schon Erkenntnisse, dass ein regulärer Start kaum möglich sein würde. Interimslösungen wurden diskutiert. Die Krise zeichnete sich immer deutlicher ab.

Trotz der **Schönfärberei der Geschäftsführung** hätten bei einem verantwortungsvoll ans Werk gehenden Aufsichtsrat die Alarmglocken läuten müssen. Schließlich liefen zeitgleich bei einer Vielzahl von Mietern und Pächtern der Gewerbeflächen

am BER Vorbereitungen für die geplante Eröffnung auf Hochtouren. Im Vertrauen auf die angekündigte Eröffnung hatten Gewerbetreibende unter anderem Güter geordert und waren diverse finanzielle Verpflichtungen eingegangen. Der Aufsichtsrat verabredete sich jedoch am Rande seiner Dezember-Klausurtagung 2011 lediglich auf den 20. April 2012 zur nächsten Sitzung. Dann sollten im Wesentlichen die Einzelheiten der feierlichen Inbetriebnahme besprochen werden. Bekanntlich ein überflüssiger Programmpunkt, weil die wichtigen Hausaufgaben zuvor vernachlässigt wurden.

Wie die Flughafengesellschaft war auch der Aufsichtsrat für die Begleitung des Großbauvorhabens BER **nicht ausreichend qualifiziert** oder zumindest zum Teil mit den falschen Personen besetzt. Den Wahrheitsgehalt der von der Geschäftsführung vorgelegten Lageberichte hätten die amtierenden Aufsichtsräte ohne Weiteres von unabhängigen Sachverständigen beziehungsweise der Fachkompetenz der zuständigen Senatsverwaltungen überprüfen lassen können, die zudem ein realitätsnahes Bild vom Baufortschritt übermittelt hätten. Das in Großbauvorhaben unerfahrene Aufsichtsgremium blieb jedoch auch kurz vor der angekündigten Eröffnung ohne unabhängigen Sachverstand. Erst Ende Juli 2014 (!) sah sich der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit veranlasst, in seiner Senatskanzlei zur Unterstützung seiner BER-Aktivitäten die Stelle eines technischen Referenten ausschreiben zu lassen. Gefordert wurden Kenntnisse in Planungs- und Bauprozessen, im Vergaberecht sowie in der Nachtragsbearbeitung.

## Der Eröffnungstermin ist nicht mehr zu halten

Nur wenige Tage nach der April-Aufsichtsratsitzung 2012 waren Generalplaner und Flughafengesellschaft zu der Erkenntnis gekommen, dass wegen des **zeitlichen Rückstandes** der Installation und der Programmierung der Brandmelde- und der Entrauchungsanlage eine Fertigstellung der TGA und eine ordnungsgemäße Abnahme des Terminals und damit eine Inbetriebnahme zum 3. Juni nicht möglich sei. Insbesondere für die problematische Brandschutztechnik kam nur eine unter der Bezeichnung **„Mensch-Maschine-Schnittstelle“** bekannt gewordene **Notlösung** in Betracht. Danach hätten im Brandfall Türen, Rauchgasabführung und Lüftungsklappen manuell gesteuert beziehungsweise geöffnet werden müssen – das wurde vom Bauordnungsamt letztlich abgelehnt. Es gibt widersprüchliche Aussagen, wann diese Notlösung ausgedacht wurde. Einige Zeugen wie der Projektleiter Joachim Korkhaus meinen „in der Woche vor Weihnachten“, andere erinnern sich an „zwischen Weihnachten und Neujahr“ und wiederum andere sagen aus, es wäre „Anfang Januar 2012“ gewesen. Sollte die Idee bereits von vor Weihnachten datieren, wäre diese zwei Wochen nach der Aufsichtsratsklausur im Dezember 2011 aufgekommen.



Seit der geplatzten Inbetriebnahme Mitte 2012 kommt der BER nicht aus den Schlagzeilen.

Probleme mit der Entrauchungstechnik lösten **hastige Aktivitäten in der vermeintlichen Schlussphase** des Bauvorhabens aus. Planer und Flughafengesellschaft gingen offenbar davon aus, dass der Eröffnungstermin allen Schwierigkeiten zum Trotz irgendwie zu halten wäre. Diese Annahme war unrealistisch. Bisher ist ungeklärt, ob die Gesellschafter politischen Druck auf die skeptische Genehmigungsbehörde ausgeübt haben, um eine **Inbetriebnahme vor Fertigstellung** nach der Brandenburgische Bauordnung (BbgBauO) zum 3. Juni zu erreichen. Das Thema „Inbetriebnahme-Termin“ wurde von der Flughafengesellschaft sensibel gehandhabt. Es gab im Frühjahr 2012 die interne Vorgabe, Termindiskussionen nicht mehr über digitale Medien zu führen, sondern sich nur noch per Boten oder Post auszutauschen, wie der Zeuge Hans-Joachim Paap berichtete. Es folgten hektische Monate in Planung und Bauausführung. Im Rahmen der Anfang 2012 gegründeten „AG Brandschutz“ wurde versucht, die Prozesse der Inbetriebnahme und Prüfung kurzfristig zu organisieren.

Doch die Anzeichen des Scheiterns verdichteten sich. Im März 2012 meldete die am BER tätige Unternehmensberatung McKinsey: Man liege deutlich hinter dem Plan zur Inbetriebnahme zurück, der Zeitverlust von vier Monaten sei nicht aufholbar. Wenige Wochen später, ob zwischenzeitlich Druck auf die Beraterfirma ausgeübt wurde ist nicht bekannt, schrieb McKinsey erneut an die Geschäftsführung und



Grünen-Abgeordneter Andreas Otto (l.) mit Flughafen-Gesamtprojektleiter Joachim Korkhaus auf der BER-Baustelle nach der geplatzten Inbetriebnahme 2012.

revidierte dezent die Einschätzung vom März. Eine Eröffnung Anfang Juni sei zwar möglich, aber würde weiterhin kritisch gesehen. Der aktuell feststellbare Rückstand sei **nicht mehr aufholbar**. Mehrere Zeugen bezeichneten die Führung der Flughafengesellschaft in dieser Zeit als eine Gemeinschaft unter Druck und schilderten ein Klima der Angst. Dazu passt, dass sich die FBB-Geschäftsführung in den Wochen und Monaten vor dem geplanten Start nicht traute, diesen Termin infrage zu stellen.

Die größte Hürde in dieser Phase: Die Tests der Entrauchungsanlage konnten nicht positiv abgeschlossen werden und die provisorischen Lösungen wurden vom Bauamt kritisch gesehen. Im April 2012 bewilligte der Aufsichtsrat weitere sogenannte Beschleunigungsmaßnahmen in Millionenhöhe. Getreu dem Motto „**mehr Geld, mehr fertig**“ ging der Aufsichtsrat – scheinbar unbeeindruckt von den vielfältigen Problemen – vom Gelingen des Projekts aus. Eine sachliche Begründung dafür gibt es nicht.

### Platzeck ist „stocksauer“ – aber wer trägt die Verantwortung?

Am 7. Mai gestand der leitende Planer Paap, dass die verbleibenden vier Wochen keinen Spielraum zum Abschluss der obligatorischen Tests ließen und damit letztlich die Eröffnung nicht klappen würde. Er war offensichtlich der erste, der aussprach,

was vor ihm niemand eingestehen mochte – und sicherte sich (sowie der pg bbi) damit die sprichwörtliche „**Schwarzer-Peter**“-Karte.

Das Scheitern war nun öffentlich. Auf der Pressekonferenz am 8. Mai entrüstete sich der Aufsichtsratschef Wowereit und sein Stellvertreter, Brandenburgs damaliger Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) grantelte: „**Ich bin stocksauer!**“ Der Auftritt der beiden Herren und insbesondere Platzecks Ankündigung, die Eröffnung werde im August 2012 stattfinden, verdeutlichte abermals die **Ahnungslosigkeit des Aufsichtsrats**. Was die Aufsichtsräte nicht hinderte, auf einer Sondersitzung am 16. Mai nunmehr Entschiedenheit unter Beweis zu stellen – und die Planer sowie den technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen zu entlassen. Die Ahnungslosen hatten die Techniker bestraft.

Die schwerwiegenden Folgen dieser **Bauernopfer** – immerhin arbeiteten rund 170 Fachleute für die pg bbi, im Wesentlichen Architekten und Ingenieure – dämmerten den Aufsichtsräten erst viele Monate später. Die schriftliche **Warnung** des gekündigten Architekten Meinhard von Gerkan („Die ausgesprochene Kündigung bedroht nicht uns, aber mit Sicherheit den Projekterfolg“) wurde im Mai von Wowereit noch locker in den Wind geschlagen. Nach Auskunft des Zeugen Korkhaus ging man in der Unternehmensspitze damals davon aus, dass in wenigen Wochen die Arbeiten abgeschlossen sein würden.

Ähnliches könnte aus dem Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft für das Jahr 2011, dem der Aufsichtsrat im April 2012 zugestimmt hatte, geschlussfolgert werden: „Terminal, Fluggastbrücken, Straßenanbindung und Sicherheitsgebäude sind bereits zu weit über 90 Prozent fertiggestellt.“ Angesichts der im Herbst 2012 bereitgestellten 1,2 Milliarden Euro und weiteren 1,1 Milliarden Euro, die 2014/2015 aus den öffentlichen Haushalten nachgeschossen werden sollen, stellt sich die Frage nach dem Wahrheitsgehalt dieser Einschätzung.

Die noch ausstehende Befragung der beiden damaligen Geschäftsführer und insbesondere des Projektsteuerers wird hoffentlich mehr Klarheit in der Frage bringen, ob überhaupt jemand in der Flughafengesellschaft realistische Einschätzungen zum **tatsächlichen Arbeitsstand der BER-Baustelle** und insbesondere der Haustechnik des Terminals hatte. Es muss geklärt werden, ob die vorgenannten Fehleinschätzungen wider besseres Wissen oder ohne Wissen, das heißt aus völliger Unkenntnis entstanden sind. Beides ist gleichermaßen schlimm.

Nach der **Entlassung** von pg bbi und Körtgen war die Baustelle „kopflös“. Der neue Technikchef Horst Amann und das Consulting-Unternehmen HTC begannen quasi von vorne mit der Analyse des entstandenen Bauwerks und der installierten

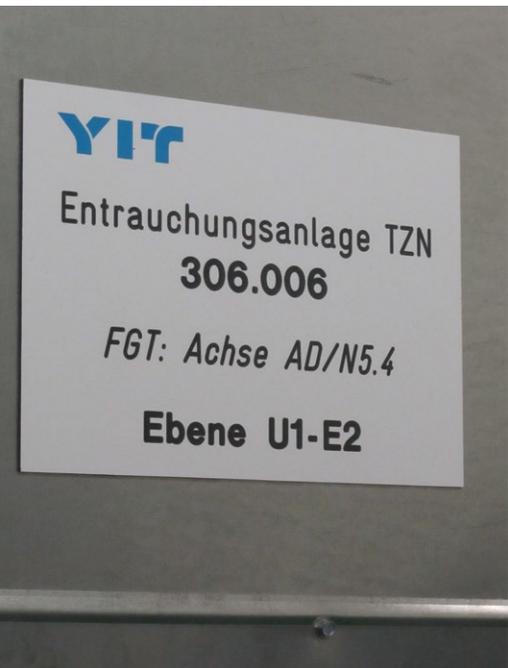


Technik. Eine neue Eröffnung wurde für den 27. Oktober 2013 angekündigt – und bald wieder abgesagt. Obwohl Amanns Bericht über die einjährige Baustellenuntersuchung dem Untersuchungsausschuss bisher vorenthalten wird, muss davon ausgegangen werden, dass mindestens die Brandschutztechnik nicht funktions- beziehungsweise abnahmefähig war.

### Nach Technikproblemen werden diejenigen entlassen, die sich auskennen

Drei wesentliche Gesichtspunkte sind bisher zu den **technischen Problemen** bekannt geworden, mit denen sich im weiteren Untersuchungsverlauf näher zu befassen sein wird:

Die Brandmeldeanlage nebst Steuerung der Frischluftzufuhr der Firma Bosch soll mit der Entrauchungssteuerung der Firma Siemens **nicht kompatibel** gewesen sein. Der jetzige Flughafen-Geschäftsführer Hartmut Mehdorn führte dazu im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 2. April 2014 aus: „Die sind fertig, nur der eine hat eine analoge und der andere eine digitale Steuerung gemacht, und die beiden Steuerungen haben nicht miteinander kommunizieren können.“ Sollte dies zutreffen, drängt sich die Frage auf, wie solch ein schwerwiegender Fehler möglich sein konnte.



Das große Problem: Die nicht funktionierende Entrauchungsanlage.

Der zweite Punkt betrifft die Entrauchungsanlage. Der inzwischen wegen Korruptionsverdachts entlassene Technikchef Jochen Großmann behauptet, dass Teile der Entrauchungsanlage bereits **funktionsunfähig geplant** und errichtet wurden. Insbesondere beträfe dies die **Anlage 14**, deren Aufgabe die Entrauchung des Unter-

geschosses, der Gepäckförderanlage und der Räume im Zentrum des Terminals ist. Gegenwärtig (Stand: Mitte 2014) wird dem Vernehmen nach an einer Aufteilung dieser komplexen Anlage gearbeitet.

Als dritter Punkt sind unter anderem die Überbelegung von Kabeltrassen, mangelhafte Installationen und so weiter – also gravierende Fehler beim Einbau elektrischer Anlagen – zu konstatieren, die einem ordnungsgemäßen Bauablauf einer Milliardeninvestition Hohn sprechen.

Die Behebung all dieser Fehler hätte im Rahmen der Werkverträge mit der pg bbi und der an ausführende Firmen vergebenen Bauaufträge erfolgen müssen. Alle Leistungen waren schließlich vertraglich vereinbart. Nach Beendigung der Zusammenarbeit mit der pg bbi hat die Flughafengesellschaft in großem Stil – mehrfach unter Umgehung von Ausschreibungsregularien – **keine Werk-, sondern Dienstleistungsverträge** abgeschlossen. Das ist in der Regel der teurere Weg. Kein Auftragnehmer muss sich besonders beeilen, wenn das Stundenhonorar stimmt. Eine ins Stocken geratene Baustelle der öffentlichen Hand bietet sich als Goldgrube für Geschäftemacherei geradezu an. Insbesondere der Fall Großmann wirft die Frage auf, ob die Entrauchungstechnik in der Tat funktionsuntüchtig geplant und dennoch von der Flughafengesellschaft bezahlt wurde oder ob ein leitender Mitarbeiter unter Ausnutzung der Unkenntnis des Auftraggebers und des Chaos im Projekt BER einfach zusätzliche Millionenaufträge für befreundete Firmen generieren wollte.

Die Flughafengesellschaft ist auch zwei Jahre nach der abgesagten Eröffnung **auf keinem guten Weg**. Der seit Frühjahr 2013 amtierende Geschäftsführer Mehdorn und sein Sprint-Team haben bisher nicht nachweisen können, dass es signifikante Projektfortschritte gibt. Das ist zumindest die Einschätzung des Bundesrechnungshofes. Und der Aufsichtsrat? Der Wechsel an der Spitze des Aufsichtsrates von Wowereit zu Platzeck und wieder zurück diente nicht dem Fortkommen des Projekts, sondern war wohl ausschließlich ein **politisches Ablenkmanöver**.

## Keinen Überblick über die Baustelle

Zeugenaussage: **JOACHIM KORKHAUS**, 19. Sitzung, 6. Dezember 2013  
\* 1957; Bauingenieur; seit 2005 auf der Baustelle des neuen Großflughafens tätig; von Januar 2010 bis September 2012 Gesamtprojektleiter bei der Flughafengesellschaft

*Einen umfassenden Überblick über die Großbaustelle hätte niemand gehabt, auch er nicht, räumte Korkhaus ein. Verantwortlich machte er den Projektsteuerer WSP und die Bauüberwachung durch den Generalplaner pg bbi. Ferner legte Korkhaus ihnen falsche Angaben zum Planungsstand und zur Kostenentwicklung zur Last. Die Berliner Morgenpost notierte seine Aussage: „Im Terminal war es so, dass wir jeden Monat merkten, dass die Kosten schon wieder ein Prozent höher lagen, als wir vier Wochen zuvor dachten.“*

## Tagsüber fliegen, nachts bauen

Zeugenaussage: **JOACHIM KORKHAUS**, 21. Sitzung, 31. Januar 2014

*Wenn im Mai 2012 Bauordnungsamt und TÜV den Brandschutz im BER durch die ihnen präsentierte halbautomatische Notlösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle“) gewährleistet gesehen hätten, wäre das Terminal wohl nachts zur Baustelle geworden, war Korkhaus' Aussage zu entnehmen. Die Potsdamer Neuesten Nachrichten zitierten ihn mit den Worten: „Es war klar, dass nach der Eröffnung in Nachtarbeit sechs Monate gearbeitet werden musste.“ So hätten Arbeiter nachts die Decken im Terminal öffnen und Kabel neu verlegen sollen. Bis Weihnachten 2012 hätten sie so die Brandschutzanlage – bei laufendem Betrieb des Flughafens – auf Vollautomatik umrüsten sollen.*

## „Das ist keine gute Idee gewesen.“

Zeugenaussage: **OLAF NOZON**, 22. Sitzung, 14. Februar 2014  
\* 1961; Architekt; seit den frühen 90er Jahren für die Flughafengesellschaft tätig und zunächst mit dem Ausbau des Flughafens Schönefeld befasst; bis September 2012 Teilprojektleiter Terminal BER

*Nozon sprach von „Schlechtleistungen“ der pg bbi, deren mangelhafte Planungen ebenfalls die Kosten erhöht hätten. Dennoch kritisierte er die Kündigung der Planungsgemeinschaft im Mai 2012. Eine Kündigung des Generalplaners könne nur das letzte Mittel sein, weil Know-how verloren gehe. „Das ist keine gute Idee gewesen“, zitierte die Berliner Zeitung ihn danach.*

## Aufgemacht – und gleich wieder zugemacht

Zeugenaussage: **HANS-JOACHIM PAAP**, 24. Sitzung, 14. März 2014  
\* 1960; Architekt; 1997 Projektleiter der architektonischen Planung für das Privatisierungsverfahren des geplanten Großflughafens; 2004 bis zur Kündigung durch die Flughafengesellschaft Juni 2012 Gesamtprojektleiter für das Projekt Großflughafen im Architekturbüro gmp (Gerkan, Marg und Partner); seit 2013 Berater des amtierenden Flughafenchefs Mehdorn in Sachen BER

*„Die Hauptverantwortung für das Desaster liegt bei der Flughafengesellschaft“, zitierte Der Tagesspiegel Paap. Die Flughafengesellschaft habe schon im April 2008 gewusst, dass der Eröffnungstermin im Oktober 2011 nur mit unkonventionellen und risikobehafteten Maßnahmen einzuhalten war. „Wir hätten den BER aufgemacht und gleich wieder zugemacht.“ Auf der Baustelle habe es zudem eine mangelnde Kooperationsbereitschaft und mehrmalig monatelange Stillstände gegeben.*

## Zu wenig Bauleiter

Zeugenaussage: **HANS-JOACHIM PAAP**, 25. Sitzung, 28. März 2014

*Die Flughafengesellschaft als Bauherrin habe anfangs lediglich 60 Bauleiter für das Großprojekt genehmigt, kritisierte Paap. Der Generalplaner pg bbi hätte drei Jahre lang gedrängt, die Zahl aufzustocken, bis es schließlich 120 Bauleiter gewesen seien. Heute seien sogar 300 Bauleiter tätig.*

## Schönrednerei, frisierte Berichte

Zeugenaussage: **KNUT NELL**, 26. Sitzung, 9. Mai 2014  
\* 1968; Architekt; März 2002–Dezember 2012 stellv. Leitung Baumanagement, Projektleitung, Oberbauleitung (Architekturbüro gmp, Berlin); 2008–2012 Bauüberwachung des Projekts Großflughafen

*Den Beteiligten sei bereits im Oktober 2011 klar gewesen, gab Nell an, dass es wegen Verzögerungen im Bauablauf keine weiteren zeitlichen Puffer hinsichtlich der geplanten Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 mehr gab. Er erhob zudem Vorwürfe gegen die Flughafengesellschaft, die auf Hinweise auf Schlechtleistungen von Auftragnehmern nicht angemessen reagiert habe. „Schönrednerei, frisierte Berichte und Baufirmen, die machen können, was sie wollen: Die Aussage eines früheren Bauüberwachers lässt die Abläufe beim Bau des neuen Hauptstadtflughafens in keinem guten Licht erscheinen. So hatten säumige Baufirmen zumindest zeitweise nicht viel zu befürchten“, fasste Die Welt zusammen.*

## Nichts funktionierte

Zeugenaussage: **ANDREAS DAHLITZ**, 27. Sitzung, 16. Mai 2014  
\* 1964; Dipl. Ing.; Niederlassungsleiter von hhpberlin, Ingenieure für Brandschutz GmbH; seit 2004 Betreuung eines Brandschutzkonzepts für den Großflughafen

*Kompliziert seien die rund 40 Brandschutzanlagen gewesen, die zudem immer wieder an die erheblichen baulichen Veränderungen im Terminal angepasst werden mussten, gab Dahlitz zu Protokoll. Mit der Mängelbeseitigung sei er unzufrieden gewesen und am Ende habe nichts funktioniert. Zum aktuellen Stand der Dinge sagte er, die Brandmeldeanlage stehe auf „Störung“.*

---

## Keine Prüfberichte

Zeugenaussage: **THOMAS KLUPS**, 27. Sitzung, 16. Mai 2014  
\* 1963; Dipl. Ing.; baurechtlich anerkannter Sachverständiger; Projektleiter bei der TÜV Rheinland Group; seit November 2010 als übergeordneter Sachverständiger am BER tätig

*Entsprechende Prüfberichte der Firmen hätten nicht vorgelegen, die die Grundlage seiner Arbeit als übergeordneter Sachverständiger gewesen wären, sagte Klups. Seit Juli 2011 hätte sein Team auf der BER-Baustelle auf diese Berichte gewartet, um mit der Wirkprinzip-Prüfung beginnen zu können.*

---

## Die Firmen sind schuld

Zeugenaussage: **KNUT NELL**, 28. Sitzung, 13. Juni 2014

*Angeblich sei er nicht der Ansprechpartner der bauausführenden Firmen gewesen, gab der Ex-BER-Bauüberwacher Nell an. Weder er noch die Flughafengesellschaft noch der Projektsteuerer hätten die ausführenden Firmen im Zeitraum 2011 bis 2012 zur termingerechten Ausführung ihrer Leistungen zu bewegen vermocht. Offenbar wurde die Verantwortung für Zeitverzögerungen und mangelnde Leistungen lediglich hin- und her geschoben und nicht mit nötigem Nachdruck auf Vertragserfüllung bestanden.*

## Erfinder der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“

Zeugenaussage: **TORSTEN MÜLLER**, 29. Sitzung, 27. Juni 2014  
\* 1968; Informationselektroniker; seit 1994 selbstständig mit der Fa. Müller-SHG – Service für Haus- und Gebäudetechnik; seit 2009 mit Objektüberwachungsaufgaben im Bereich Gebäudeautomation am BER beauftragt; seit 2014 Angestellter der Flughafengesellschaft

*Er sei der Erfinder der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, gab Müller an. Diese Übergangstechnik wäre – hätte das zuständige Bauordnungsamt seine Zustimmung gegeben und wäre der BER im Juni 2012 eröffnet worden – zum Einsatz gekommen. Denn die Programmierung der Firma Bosch sei nicht rechtzeitig fertig gewesen. Müller, der mit Aufgaben der Bauüberwachung betraut war, gab zudem einen Einblick in die chaotische Phase des BER-Projekts Anfang 2012.*

---

## Teilbetriebnahme-Konzept

Zeugenaussage: **ERIK WILLNER**, 29. Sitzung, 27. Juni 2014  
\* 1968; Dipl. Ing.; seit 2002 Sachverständiger für vorbeugenden Brandschutz; beim BER bis 2012 mit Objektüberwachungsaufgaben betraut

*Anfang 2012 wurde diskutiert, dass die Eröffnung des BER zum 3. Juni 2012 nur als Teilbetriebnahme-Konzept funktionieren würde – unter Inkaufnahme vieler Kompromisse. Willner hielt es allerdings für ausgeschlossen, dass die letztlich abgesagte Eröffnung ausschließlich mit der inzwischen durch die Medien bekannt gewordenen, funktionsuntüchtigen „Anlage 14“ der Haustechnik zusammenhänge. Es hätten weitere schwerwiegende Probleme vorgelegen.*

# DER BER IN SCHLAGZEILEN SEIT 2012

Der neue Hauptstadtflughafen BER steht 2012 kurz vor der Eröffnung, als plötzlich Gerüchte zu Technikproblemen aufkommen. Dann überschlagen sich die Ereignisse. Seit der abgeblasenen Eröffnung sorgt der Flughafen regelmäßig für Schlagzeilen. Eine Chronologie.

## 2012

**15. MÄRZ, DER TAGESSPIEGEL** – In 80 Tagen geht es vom neuen Flughafen aus in die Welt. Am 3. Juni wird der neue Flughafen eröffnet. Die Bäume sind gepflanzt, die Mieter ziehen ein, sogar die Kisten sind schon gepackt. Die finale Umzugsphase hat begonnen.

**29. MÄRZ, BERLINER KURIER** – Mayday! Neuer Airport in schweren Turbulenzen. Zweieinhalb Monate vor der BER-Eröffnung berichten jetzt Insider, der neue Flughafen würde noch nicht alle Voraussetzungen bieten, um am 3. Juni ans Flugnetz gehen zu können. Wie der KURIER erfuhr, soll sich nun sogar Flughafenchef Rainer Schwarz öfter mit Klaus Wowereit getroffen haben, um den Regierenden um eine Verschiebung der Starterlaubnis für den BER und um eine verlängerte Öffnung für Tegel zu bitten.

**30. MÄRZ, BERLINER KURIER** – Lohndumping & Entlassungen. Die Job-Lüge vom neuen Flughafen BER.

**10. APRIL, SUEDEDEUTSCHE.DE** – Schon zu klein. Ein Planungsfehler oder ganz normales Vorgehen auf einer Großbaustelle? Noch bevor er überhaupt eröffnet ist, wird der neue Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg um eine Zusatzhalle erweitert. Diesen Bedarf hatte der seit Monaten laufende Testbetrieb ergeben.

**21. APRIL, DER TAGESSPIEGEL** – Neuer Flughafen startet als Provisorium. Brandschutz- und Abfertigungsanlagen könnten nicht rechtzeitig fertig werden.

**2. MAI, DER TAGESSPIEGEL** – Der Glaube an den Zeitplan. In 33 Tagen soll der neue Flughafen BER an den Start gehen, noch sieht es ganz und gar nicht danach aus. Die Experten bleiben gelassen: „Wir schaffen das.“

**8. MAI, DER TAGESSPIEGEL** – Eröffnung verschoben: Wowereit und Platzek „stinksauer“. Die Mängel am Brandschutz sind nicht rechtzeitig zu beheben: Die Eröffnung des neuen Großflughafens ist geplatzt.

**17. MAI, BERLINER MORGENPOST / BERLINER ZEITUNG** – BER-Chefplaner Körtgen muss nach Termin-Panne gehen. / Architekturbüro Gerkan wird gekündigt.

**23. JUNI, BERLINER MORGENPOST** – Chaos am BER: Aufsichtsrat überprüft neuen Starttermin. Das Kontrollgremium rechnet mit Mehrkosten in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro.

**20. JULI, BERLINER MORGENPOST** – BER: Mängel bei Brandschutz schlimmer als bisher bekannt. Starttermin für Flughafen am 17. März ernsthaft gefährdet.

**15. AUGUST, DER TAGESSPIEGEL** – Mit BER ist kein Start zu machen. Zum vierten Mal muss die Eröffnung des Flughafens wohl verschoben werden. Die Wirtschaft: entsetzt. Die Politik: verstummt. Die Kunden: ratlos.

**2. NOVEMBER, DER TAGESSPIEGEL** – Wowereit verspricht: „Wir sind beim BER im Zeitplan“ – Optimismus und Einigkeit nach Aufsichtsratssitzung.

**9. NOVEMBER, BERLINER MORGENPOST** – 444 Millionen für den BER. Opposition kritisiert im Abgeordnetenhaus den Beschluss der Koalition.

**10. DEZEMBER, BILD** – Nächste BER-Verschiebung immer wahrscheinlicher! Auch die Eröffnung im Oktober 2013 scheint gefährdet.

**13. DEZEMBER, BILD** – Wowereits Geständnis im Hauptausschuss: Beim BER wird das Geld knapp.

# 2013

**8. JANUAR, B.Z.** – BER-Bosse können nicht mehr sagen, wann der Flughafen eröffnet. Wowereit tritt als Aufsichtsratsvorsitzender zurück.

**8. JANUAR, DER TAGESSPIEGEL** – Platzeck übernimmt den Vorsitz im BER-Aufsichtsrat. Fünfte Verschiebung der Flughafeneröffnung jetzt offiziell.

**13. JANUAR, BILD** – Bruchpilot Wowi bleibt am Steuer. Misstrauensantrag wegen Flughafen-Desaster mithilfe der CDU abgeschmettert.

**17. JANUAR, DER TAGESSPIEGEL** – BER sucht Geschäftsführer. Schwarz entlassen. Platzeck führt den Aufsichtsrat. Technikchef Amann rechnet mit Eröffnung „eher 2015“.

**18. FEBRUAR, BERLINER MORGENPOST** – BER: Mängelliste wird immer länger. Bericht an den Flughafen-Aufsichtsrat listet mehrere Zehntausend Einzelprobleme auf.

**9. MÄRZ, BERLINER MORGENPOST** – „Zaubern kann ich auch nicht“ – Mehdorn soll den BER retten. Ex-Deutsche-Bahn-Chef wird neuer Vorsitzender der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg.

**2. APRIL, DER TAGESSPIEGEL** – Nochmal von vorn. Flughafenchef Hartmut Mehdorn will offenbar die 2012 unter Aufsichtsratschef Klaus Wowereit gekündigten Stararchitekten zurückholen.

**5. MAI, BERLINER MORGENPOST** – BER soll 2014 teilweise eröffnen. Mehdorn will die Südbahn vorzeitig nutzen und spricht sich erneut für Tegel als Übergang aus.

**7. MAI, B.Z./B.Z. AM SONNTAG** – BER-Bau wird die 5-Milliarden-Grenze sprengen.

**21. MAI, BERLINER MORGENPOST** – Sprinkleranlage am BER wird umgebaut. Feuerlöschsystem wird in drei Abschnitte geteilt. Dauer und Kosten der Arbeiten sind aber unklar.

**25. MAI, NEUES DEUTSCHLAND** – „Der Lehrling war's“ – Klaus Wowereit weist Verantwortung für Scheitern der BER-Eröffnung zurück.

**14. JUNI, BERLINER MORGENPOST** – BER kostet 34 Millionen Euro pro Monat.

**16. AUGUST, BILD** – BER-Start 2014 nicht möglich, frühestens 2015.



Ansicht des BER-Terminals Mitte 2012: Der Bau steht, innen sind die Arbeiten aber noch längst nicht abgeschlossen.

**16. OKTOBER, B.Z.** – Bei euch brennt's wohl! Ab heute baut Siemens die BER-Brand-  
schutzanlage um. Das dauert 18 Monate und kostet 12 Millionen Euro.

**22. OKTOBER, BERLINER MORGENPOST** – Teuer, teurer, BER.

**2. NOVEMBER, BERLINER ZEITUNG** – Ein Fass ohne Boden. Der Flughafen BER wird unwirtschaftlich arbeiten, wenn er einmal in Betrieb geht.

**4. DEZEMBER, DER TAGESSPIEGEL** – Auf meinem Flughafen bin ich Kapitän. Klaus Wowereit soll an die Spitze des BER-Aufsichtsrats zurückkehren – warum eigentlich?

# 2014

**13. FEBRUAR, BERLINER ZEITUNG** – Mehdorn wirft BER-Chefplanerin raus. Neue Störungen auf der Großbaustelle: Ingenieurin soll offen Mängel angesprochen haben. Zweifel am Eröffnungstermin 2015. Weiterbetrieb des alten Flughafens Schönefeld wird erwogen.

**25. FEBRUAR, BILD** – Mehdorn bestätigt, was alle schon wussten. BER frühestens 2016 am Start.

**18. MÄRZ, DER TAGESSPIEGEL** – BER erst zu vier Prozent mängelfrei. Fertigstellung kommt nur langsam voran.

**31. MÄRZ, BERLINER ZEITUNG** – Eröffnung des BER 2016 „akut gefährdet“.

**2. APRIL, DER TAGESSPIEGEL** – Mehdorn feuert unliebsamen Kritiker. BER-Manager Siegle erhielt vom Flughafen-Chef fristlose Kündigung. Neue Kostenschätzung: 8 Milliarden.

**9. APRIL, DER TAGESSPIEGEL** – Das Monster des Flughafens. Die Brandschutzanlage im Terminal muss komplett umgebaut werden – wegen gravierender Planungsfehler. Damit sie endlich funktioniert, braucht man auch neue Schornsteine. Und nochmals mehr Geld.

**12. APRIL, BERLINER MORGENPOST** – Flughafen BER wird noch teurer. Aufsichtsrat diskutiert über weitere 1,1 Milliarden Euro Zuschuss. Auch das könnte nicht ausreichen.

**20. MAI, BILD** – Siemens dementiert BER-Fortschritte.

**28. MAI, B.Z.** – Der bestbezahlte Spaziergänger des BER. Ex-Technik-Chef Horst Amann vom Aufsichtsrat freigestellt. Er bekommt 300 000 Euro im Jahr fürs Nichtstun.

**28. MAI, SÜDDEUTSCHE ZEITUNG** – BER-Technikchef unter Korruptionsverdacht. Staatsanwaltschaft ermittelt gegen Jochen Großmann wegen Bestechung. Laut Flughafen-Geschäftsführer Mehdorn geht es um eine halbe Million Euro.

**1. JUNI, B.Z. AM SONNTAG** – Banken drohen BER mit Zahlungsstopp. KfW fordert längst überfälliges Finanzkonzept ein.

**2. JUNI, DER SPIEGEL** – Abgeschmiert. Der wegen Korruptionsvorwürfen suspendierte Technikchef des Flughafens konnte offenbar nahezu unkontrolliert lukrative Aufträge vergeben.

**8. JUNI, B.Z. AM SONNTAG** – BER steht bei Baufirmen noch mit 452 Millionen Euro in der Kreide. 1600 Nachforderungen werden jetzt noch geprüft.

**18. JUNI, DER TAGESSPIEGEL** – Affäre am BER weitet sich aus. Staatsanwaltschaft ermittelt gegen den ehemaligen Technikchef jetzt auch wegen illegaler Preisabsprachen.

**19. JUNI, DER TAGESSPIEGEL** – Der neue soll das Monster zähmen. Jörg Marks wird neuer Technikchef am Flughafen. Er kommt von Siemens. Zu seinem Aufgabenbereich zählte dort – der BER. Der Mann sollte sich auskennen.

**23. JUNI, DER SPIEGEL** – Terminal-Umbau kostet 340 Millionen.

**24. JUNI, DER TAGESSPIEGEL** – Geheime BER-Akten im Müll gefunden. Detaillierte Schaltpläne und Grundrisse der Terminals darunter. Experten fürchten um Sicherheit.

**25. JUNI, BERLINER MORGENPOST** – BER-Planer war nur Geselle. Wichtiger Entwickler der Entrauchungsanlage hat kein Diplom als Ingenieur. Er ist nur technischer Zeichner.

**30. JUNI, B.Z.** – Rechnet BER-Projektsteuerer Studenten wie Fachkräfte ab? Der Flughafen soll für das Hilfspersonal bis zu 9270 Euro im Monat bezahlt haben.

**1. JULI, TAZ – DIE TAGESZEITUNG** – Gelder verbrauchen im Brandschutz. Aufsichtsrat berät über weitere 1,1 Milliarden Euro. Kosten würden damit auf 5,4 Milliarden Euro steigen. Grüne und Linke fordern: erst planen, dann Geld ausgeben.

**10. JULI, BERLINER MORGENPOST** – Warten auf die EU-Entscheidung. Genehmigung der erneuten Finanzspritze kann sich bis 2015 hinziehen.

**16. JULI, NEUES DEUTSCHLAND** – „Der Flughafen ist vermurkst“ – Am BER wurden Fehler gemacht, die nicht mehr reparabel sind, sagt Experte Dieter Faulenbach da Costa.

**24. JULI, BERLINER MORGENPOST** – Wowereit holt sich Verstärkung für den Bau des BER. Bauingenieur mit Erfahrung für Flughafenprojekt gesucht.

**1. AUGUST, BERLINER KURIER** – BER findet keinen neuen Generalplaner. Keine brauchbaren Angebote, Ausschreibung wurde aufgehoben.

**1. AUGUST, B.Z.** – Teile der Blitzableiter am BER vergessen. Sicherheitsmängel verhindern Fertigstellung des Nordpiers. Auch das Notstromaggregat ist zu klein.

# DAS ORGANISATIONSVERSAGEN

**Bei Großprojekten müssen sämtliche Beteiligten eng zusammenarbeiten und sich ständig austauschen. Geschieht das nicht, droht Chaos. Am BER passierte offenbar genau dies.**

Probleme mit Großbauprojekten gibt es nicht nur in Berlin – sondern auch etwa beim Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“ oder bei der Hamburger „Elbphilharmonie“. Angesichts dessen bestehen erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der öffentlichen Hand, Großbauprojekte überhaupt in einem konkret **geplanten Kosten- und Zeitrahmen** zu Ende zu bringen. Auch zehn Jahre nach der Entscheidung, selbst als Bauherr zu fungieren, sind sowohl die Gesellschafter als auch die Flughafengesellschaft den Beweis schuldig geblieben, dass sie in der Lage sind, einen Flughafen samt Abfertigungsgebäude fertigzustellen.

Eine **Milliardeninvestition** wie der BER benötigt zum Gelingen eine funktionierende Organisation. Bauherren, Architekten, Projektsteuerer, Prüfinstitutionen und ausführende Firmen müssen eng zusammenarbeiten und vor allem die nötige Qualifikation sowie Erfahrung mitbringen. Besonders die Schnittstellen, wo die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten aufeinandertreffen, müssen funktionieren.

## **Drei BER-Anteilseigner – wer kontrolliert, wer hat den Hut auf?**

Die **Bauherrin** des BER ist die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB). Diese ist eine Kapitalgesellschaft in der Rechtsform einer GmbH. Keine ungewöhnliche Konstruktion – die öffentliche Hand organisiert ihre Wirtschaftsunternehmen häufig privatrechtlich. Für die Regierenden hat dies den attraktiven Nebeneffekt, dass Kontrollen des Parlaments weitgehend aus dem Tagesgeschäft herausgehalten werden können. In Berlin betrifft das etwa die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften und die Messegesellschaft. Immerhin fungiert das Land Berlin bei diesen

Firmen als einziger oder zumindest als Mehrheitsgesellschafter. Bei der Flughafengesellschaft ist das anders: Sie gehört Berlin zu 37 Prozent, dem Bund zu 26 Prozent und dem Land Brandenburg zu 37 Prozent.

Alle Anteilseigner sind also Minderheitsgesellschafter, sie unterliegen formal der nachträglichen Kontrolle durch die Rechnungshöfe. Das Problem: Es geht um ein Fünf-Milliarden-Euro-Bauprojekt mit enormen Kostensteigerungen, schlechter Organisation und einem Mitte 2014 aufgekommenen Korruptionsverdacht – und die drei Rechnungshöfe sind bislang nicht wirklich aktiv geworden. Angesichts dessen ist es überlegenswert, einem der Rechnungshöfe eine Art Federführung bezüglich der Prüfrechte zu übertragen, damit wenigstens einer prüft.

Eine **baufachliche Begleitung** des BER-Projekts – etwa durch die Bauverwaltung des Landes Berlin – wäre naheliegend gewesen. Aber deren Unterstützung wurde weder von der Beteiligungsverwaltung des Finanzsenators noch vom Aufsichtsratsvorsitzenden und Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) in Anspruch genommen. In Brandenburg wurde ebenfalls die Nähe zu mit Bauaufgaben betrauten Ämtern vermieden – allerdings mit gutem Grund. Wegen der Zuständigkeit der Genehmigungsbehörden sollte nicht der Eindruck einer unzulässigen Vermischung entstehen. Auch auf der Bundesebene wurde nicht auf hausinterne baufachliche ExpertInnen zurückgegriffen. Der Bundesbauminister setzte eine Sonderkommission BER (Soko BER) erst ein, als die Eröffnung 2012 bereits geplatzt war. Zur Fertigstellung des Flughafens konnte die Soko letztlich wenig beitragen.

Die gewählte **Struktur** mit drei Gesellschaftern bewährte sich organisatorisch nicht. Der vermeintliche Vorteil, das von drei Partnern gemeinsam getragene finanzielle Risiko, erweist sich real wegen der mangelhaften Organisationsstruktur als massiver Nachteil. Am Ende wird eine Schlussrechnung aufzumachen sein und die Frage stehen, ob Berlin für seinen geleisteten finanziellen Anteil, also 37 Prozent der aufgewandten Kosten, nicht den Flughafen mit einer professionellen Organisation hätte allein bauen (lassen) können. Sicher ist heute zumindest, dass künftig für derlei Partnerschaften konkrete Regelungen zu Rechten und Pflichten der Anteilseigner gelten müssen. Insbesondere müssen belastbare Absprachen für den Fall getroffen werden, dass etwas schiefgeht. Wenn Landes- und Bundesregierungen unterschiedlicher Couleur an Projekten wie dem BER beteiligt sind, droht im Schadensfall ein Kampf um Schuldzuweisungen, anstatt gemeinsam nach den besten Lösungen zu suchen.

## **Suche nach den Schuldigen – wichtiges Know-how geht verloren**

Der **Aufsichtsrat** ist neben der Gesellschafterversammlung das wichtigste Steuerungsinstrument der Flughafengesellschaft. Dieses Gremium hat sich in der Begleitung

des Vorhabens in jeder Hinsicht als überfordert erwiesen – und zudem mit seinem „Krisenmanagement“ seit Dezember 2011 zu Folgeschäden beigetragen. Mangels hinreichender fachlicher Qualifikation und fehlender externer Beratung haben die Mitglieder die technischen und zeitlichen Probleme nicht erkannt. Im Gegenteil. Durch Fehlentscheidungen wurde die Lage noch verschärft.

Mit der Kündigung der Planungsgemeinschaft Berlin Brandenburg International (pg bbi) im Mai 2012 ging nicht nur dringend benötigtes Know-how verloren, sondern auch Werkverträge wurden hinfällig. Die in der Folgezeit teils mit den gleichen Planern abgeschlossenen Vereinbarungen waren im Wesentlichen Dienstverträge. Diese hatten eine Vergütung nach Stundensätzen zur Grundlage – eine Einladung zur Langsamkeit und kein gutes Geschäft für die Flughafengesellschaft. Anstatt von den zuvor langjährig tätigen Planern und Baufirmen die Übergabe des fertigen Werkes „Terminal“ zu verlangen, war eine Kündigung mit unabsehbaren Folgen erfolgt.

Es hat den Anschein, als hätte sich der Aufsichtsrat bei der Kündigung der pg bbi weniger von einem verantwortungsvollen Umgang mit der BER-Baustelle als der Rettung der eigenen Haut leiten lassen. Der Aufsichtsratsvorsitzende und Jurist Klaus Wowereit konnte die Folgen der Kündigung (erhebliche Kostensteigerungen) offenbar nicht einschätzen und setzte dennoch, wie er in der 11. Sitzung des Untersuchungsausschusses erklärte, nicht auf externen Sachverstand. Eine Verletzung von Sorgfaltspflichten von Aufsichtsräten scheint hier im Raum zu stehen. Ob sich weitere, insbesondere auch strafrechtlich relevante Konsequenzen aus dem Vorgang ergeben, bleibt im weiteren Verlauf der Untersuchung zu prüfen.

Die **Geschäftsführung und Leitung** der Flughafengesellschaft war ebenfalls für das Vorhaben unzureichend aufgestellt. Es spricht nicht für eine optimale Besetzung der Leitung, wenn der Sprecher der Geschäftsführung sich für die BER-Baustelle als nicht zuständig erklärt und der technische Geschäftsführer neben seiner Verantwortung für eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Republik nebenbei Zeit zur Doktorarbeit findet. Bei dieser Gemengelage verwundert es nicht, dass erst 2013 die längst überfällige Entscheidung fiel, einen Finanzvorstand einzustellen, und offenbar das interne Controlling der Flughafengesellschaft nicht mit dem Fortgang des Bauvorhabens befasst war.

### **Einfache Lösungen werden nicht bevorzugt**

Nach den bisherigen Zeugenaussagen im Untersuchungsausschuss waren leitende Mitarbeiter der Flughafengesellschaft nicht in der Lage, die beauftragten Firmen zur Lieferung von Qualität und zur Einhaltung von Terminen zu bewegen. Dies trug



Was tut sich auf der Baustelle? Grünen-Abgeordnete inspizieren Ende Mai 2012 den unfertigen Flughafen BER.

ebenso zu der beklagenswerten aktuellen Situation am BER bei wie das Unvermögen der technischen Leitung der Flughafengesellschaft, in der Planungsphase die beauftragten Architekten zu einfachen Lösungen zu bewegen oder zu zwingen. Dies dürfte ein wesentlicher Grund dafür gewesen sein, weshalb die Planung der Entrauchungsanlage besonders kompliziert ausfiel, statt bewährte Lösungen mit dezentraler Rauchabführung einzusetzen.

Ein besonders komplexes, modernes Gebäude mit der **Tendenz zum Experimentalbau** entsteht schnell, wenn der Bauherr nicht auf einfachen Lösungen besteht. Es hat den Anschein, als ob das Hauptaugenmerk der Flughafengesellschaft und der pg bbi mehr der Innengestaltung mit möglichst großen Verkaufsflächen galt und nicht so sehr einer funktionierenden Haustechnik. Davon hängen jedoch im Notfall Leib und Leben Tausender Menschen ab.

Die **Verträge der Flughafengesellschaft mit den Architekten und der Bauleitung** des Terminals wurden mit der pg bbi nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) abgeschlossen. Damit lagen Planung und Bauüberwachung in den Händen der pg bbi. Die HOAI erlaubt grundsätzlich eine einheitliche Vergabe. Jedoch gibt es inzwischen Gerichtsentscheidungen sowie aus wettbewerbsrechtlicher Sicht nachvollziehbare Argumente, die eine Trennung von Planung

und Bauüberwachung bevorzugen. Im Fall BER könnte mit der Vorerfahrung des Planungsbüros argumentiert werden, die die Bauüberwachung erleichtert. Andererseits liegt nahe, dass sich durch diese „Doppelbeauftragung“ in der Bauausführung unbemerkt Planungsfehler fortsetzen oder gar vertuscht werden können.

Die Rolle des **Projektsteuerers WSB/CBP** erscheint besonders dubios. Ende Januar 2013 teilte dessen damaliger Geschäftsführer Christian Manninger dem Bauausschuss im Abgeordnetenhaus mit, man beschäftige sich gegenwärtig auf der BER-Baustelle mit einer Bestandsaufnahme der entstandenen Gebäude. Für einen Projektsteuerer, der viele Jahre am BER leitend tätig war und auch das Berichtswesen an die Geschäftsführung verantwortete, ein überraschendes Eingeständnis mangelnden Überblicks. Immerhin gilt die Projektsteuerung als Kernstück eines professionellen Bauherrenmanagements mit Verantwortung für Aufstellung und Überwachung aller Organisations-, Termin- und Zahlungspläne. Der Untersuchungsausschuss wird sich schwerpunktmäßig auch mit WSP/CBP beschäftigen und herausfinden müssen, welche Verantwortung der Projektsteuerer für Missmanagement und Kostenexplosion am BER hat.

### **Der BER wird nicht fertig und das Krisenmanagement macht alles nur noch schlimmer**

Offensichtlich **klappte am BER vieles nicht**. Und als auch noch baubegleitend geplant wurde, lief das Projekt komplett aus dem Ruder. Angefangen mit den Vorgaben für die Planer über diverse Änderungen im Planungs- und Bauprozess bis zur mangelnden Steuerung der Brandschutztechnik – die Mängelliste ist lang. Die vorgenannten Akteure waren gemeinschaftlich nicht in der Lage, den BER in einem geordneten Zeitplan zum Abschluss zu bringen. Ihr Zusammenspiel und ihre Qualifikation genügte offenbar nicht den Anforderungen eines solch großen Projekts. Wer welchen Anteil am Desaster des Flughafenneubaus trägt, muss sich in der weiteren Untersuchung erweisen.

Das **Krisenmanagement seit 2012** löste nicht etwa die Organisationsprobleme der Flughafengesellschaft, sondern verstärkte sie. Der kurzzeitige technische Geschäftsführer Horst Amann führte zwar umfangreiche Untersuchungen bezüglich der vorgefundenen Baumängel durch. Aber bis heute wurde dem Abgeordnetenhaus kein Abschlussbericht seiner Tätigkeit vorgelegt. Stattdessen installierte der neue FBB-Geschäftsführer Hartmut Mehdorn mit dem sogenannten Sprint-Team eine Gruppe von Kaufleuten und Juristen an der Spitze des Projekts, deren Tätigkeit der Bundesrechnungshof kürzlich in einem Bericht als kaum nachvollziehbar bezeichnete.

Seit Ende Mai 2014 ermittelt die Staatsanwaltschaft wegen **Korruptionsvorwürfen** gegen leitende Mitarbeiter am BER. Ein Projekt, das durch eine schlechte Organisation ins Schlingern geraten ist, bietet Raum für Goldgräber jeglicher Art. Jede Umplanung von technischen Anlagen bedeutet Aufträge und Auskommen für Planer und Baufirmen.

Im Jahre 2012 war der BER nach Auffassung der Flughafengesellschaft zu weit über 90 Prozent fertiggestellt. Alle Aufträge waren vergeben, sämtliche beauftragten Firmen hätten juristisch zur Erbringung der vereinbarten Leistungen verpflichtet beziehungsweise gezwungen werden können. Dass zwei Jahre später der Flughafen im Korruptionssumpf versinkt, ist einer Organisation geschuldet, die für ein Großbauvorhaben nicht geeignet war und es auch 2014 nicht ist.

### **Der Aufsichtsrat hatte seine Arbeit quasi eingestellt**

Zeugenaussage: **KLAUS WOWEREIT**, 12. Sitzung (nichtöffentlich), 7. Juni 2013

*Wowereit wurde in einer nichtöffentlichen Sitzung befragt, deren Inhalt an dieser Stelle aus rechtlichen Gründen nicht wiedergegeben werden darf. Die taz – die tageszeitung berichtete anschließend unter Berufung auf SitzungsteilnehmerInnen, der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft habe in den letzten sechs Monaten vor der Eröffnung seine Arbeit quasi eingestellt.*

### **Der besondere Stil**

Zeugenaussage: **DR. CHRISTIAN SUNDERMANN**, 13. Sitzung, 23. August 2013

\* 1958; Diplom-Politologe; 2009–2012 Finanzstaatssekretär in Berlin (SPD); Vertreter Berlins im Aufsichtsrat von der 94. Sitzung (17. September 2009) bis zur 103. Sitzung (9. Dezember 2011); Mitglied des Finanzausschusses

*Grundsätzlich hätten die Aufsichtsräte einen kompetenten Eindruck vermittelt, meinte Sundermann. Allerdings sei sein Vertrauen in die Geschäftsführung durch die Ereignisse nach seiner Mandatszeit im Nachhinein beschädigt. Vermutlich wäre die Geschäftsleitung davor zurückgeschreckt, den Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit, der seinen besonderen Stil gehabt habe, mit den Schwierigkeiten bei der BER-Fertigstellung zu konfrontieren – und habe sich erst im letzten Augenblick offenbart. In seiner Mandatszeit habe er jedenfalls keine Warnsignale – auch nicht von dritter Seite – wahrnehmen können, so Sundermann.*

## Schwieriger Umgang mit Kollegen

Zeugenaussage: **WERNER RUHNKE**, 14. Sitzung, 6. September 2013

\* 1947; Betriebswirt; ehemals Vorsitzender der Bezirksverwaltung Brandenburg der ÖTV Potsdam; Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft von der 1. Sitzung (30. März 1992) bis zur 88. Sitzung (11. Juli 2008); Mitglied des Finanz-, Projekt- und Präsidialausschusses

*Von Problemen des Flughafenneubaus habe er bis zum Ende seiner Aufsichtsrats-tätigkeit 2008 keine Kenntnis gehabt, sagte Ruhnke. Große Probleme hätten KollegInnen und er allerdings in der Berufung von Rainer Schwarz als Geschäftsführer der Flughafengesellschaft gesehen. Die taz – die tageszeitung fasste Ruhnkes Bild von Schwarz zusammen: „Mangelhafte soziale Kompetenz, schwieriger Umgang mit Kollegen, Beratungsresistenz.“*

## „C'est la vie!“

Zeugenaussage: **BODO MENDE**, 14. Sitzung, 6. September 2013

\* 1957; Jurist; seit 1995 in der Senatskanzlei des Landes Berlin mit Flughafenfragen befasst; regelmäßig Gast in den Aufsichtsratsitzungen, Vorbereitung von Referentenrunden und diversen Ausschüssen des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft

*Nach der ersten Verschiebung im Sommer 2010 sei die „Arbeitseinheit Flughafen“, die Wowereit auf die Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet, personell nicht verstärkt worden, sagte Bodo Mende aus, einer von zwei Mitarbeitern der Arbeitseinheit. Eine personelle Aufstockung erschien ihm offenkundig überflüssig. Mit dem Regierenden Bürgermeister stehe ein Kenner der Materie dem Aufsichtsrat vor, insistierte er. Als ihm im Untersuchungsausschuss entgegnet wird, dass der Flughafen dennoch bis heute nicht eröffnet sei, meinte Mende: „C'est la vie!“*

## Sache gut gemacht

Zeugenaussage: **MICHAEL ZEHDEN**, 15. Sitzung, 20. September 2013

\* 1956; Kaufmann; Vertreter Berlins im Aufsichtsrat seit der 63. Sitzung (29. März 2004)

*Zehden verteidigte die starke Präsenz von Politikern im Kontrollgremium der Flughafengesellschaft. Nur so sei es möglich, die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens mit den Problemen der BürgerInnen (etwa beim Schallschutz) abzuwägen. Auch Politiker brächten Erfahrungen und Kenntnisse in den Aufsichtsrat ein, unterstützt von hinzugezogenen Experten. Aufsichtsratschef Wowereit lobte er als voll engagiert – „Er hat seine Sache sehr, sehr gut gemacht“, pointierte Der Tagesspiegel.*

## Keine Baufachleute

Zeugenaussage: **PROF. DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP**, 16. Sitzung, 18. Oktober 2013

\* 1956; Stadtplaner; 2006–2008 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (SPD); Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat von der 73. Sitzung (29. März 2006) bis zur 95. Sitzung (11. Dezember 2009); Mitglied des Projektausschusses; seit März 2014 Staatssekretär für Bauen und Wohnen in der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

*Im Aufsichtsrat fehlten aus seiner Sicht Baufachleute, gab Lütke Daldrup an. Die meisten Aufsichtsräte hätten noch nie ein größeres Bauvorhaben begleitet und machten dies anschließend auch nicht wieder.*

## Sukzessive entglitten

Zeugenaussage: **RAINER BOMBA**, 17. Sitzung, 1. November 2013

\* 1964; Volkswirt; 2009 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (CDU); Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat seit der 96. Sitzung (26. März 2010); Mitglied des Projektausschusses

*„Vielleicht hätten wir mal den einen oder anderen Bauarbeiter in die Aufsichtsrats-sitzung holen sollen“, zitierten die Potsdamer Neuesten Nachrichten Bomba. Von der abgelösten Geschäftsführung sowie den Planern habe er sich nicht umfassend informiert gefühlt. Und dem Projektsteuerer WSP/CBP sei das Projekt BER sukzessive aus den Händen geglitten. Beim Thema Brandschutztechnik vertrat Bomba die Auffassung, der Architekt Gerkan habe „gegen die Physik gebaut“.*

## Erhebliche Mängel im Informationsfluss

Zeugenaussage: **HARALD WOLF**, 18. Sitzung, 15. November 2013

\* 1956; Politologe; 2002–2011 Senator des Landes Berlin für Wirtschaft, Arbeit und Frauen (Die Linke); Vertreter Berlins im Aufsichtsrat von der 89. Sitzung (24. Oktober 2008) bis zur 101. Sitzung (24. Juni 2011)

*„Wir sind auf jeden Fall an vielen Stellen, wie man heute weiß, unzureichend informiert worden oder auch mit Informationen, die sich dann als nicht stimmig erwiesen haben“, gab rbb-online.de Wolfs Aussage wieder. „Insofern gab es erhebliche Mängel im Informationsfluss.“ Grundlegende Probleme seien ihm erst später bewusst geworden. Erst im Nachhinein habe er erkannt, dass die Flughafengesellschaft zu wenig eigenes Wissen in Bauangelegenheiten gehabt habe, um ein so komplexes Projekt erfolgreich zu steuern.*

# DIE FLUGHAFENGESELLSCHAFT UND DAS GELD – EINE ERFOLGSGESCHICHTE?

**Der BER ist „Berlins größtes ungelöstes Problem“. Bislang hat das Großbauprojekt Milliarden Euro verschlungen, für die die öffentliche Hand aufkommen muss. Im Aufsichtsrat und bei der Flughafengesellschaft zeigt man sich bei dem Thema wenig sensibel.**

Auch mehr als zwei Jahre nach der geplatzten BER-Eröffnung ist unklar, wann der Flughafen an den Start gehen wird. Feststeht: Irgendwann werden Reisende am neuen Hauptstadtflughafen in Flugzeuge steigen. Zuvor werden es sich die Anteilseigner der Flughafengesellschaft nicht nehmen lassen, den mit öffentlichen Mitteln in Milliardenhöhe errichteten Airport feierlich zu eröffnen. Vielleicht ist dann auch noch Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) als Aufsichtsratsvorsitzender in Amt und Würden. Nicht auszuschließen ist, dass dann eben jener, der sich in den vergangenen Jahren stets perplex ob der abgesagten Eröffnungstermine zeigte, wieder Dutzenden Mikrofonen anvertrauen wird, was er bereits 2012 landauf, landab zu verkünden pflegte: Der BER sei eine Erfolgsgeschichte. Im Jahr 2014 bezeichnet er den havarierten Flughafenneubau allerdings als „Berlins größtes ungelöstes Problem“.

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 Studie<sup>1</sup>

<sup>1</sup> „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: [gruenlink.de/sr1](http://gruenlink.de/sr1))

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 Tegel – die Einnahmen am BER um 50 Prozent gesteigert werden. Ein ambitioniertes Ziel.

Seit Beginn ist im Flughafenprojekt „der Wurm drin“. Anfang der 90er 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 wusste Der Spiegel zu berichten: „Bei ihren monatelangen 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).

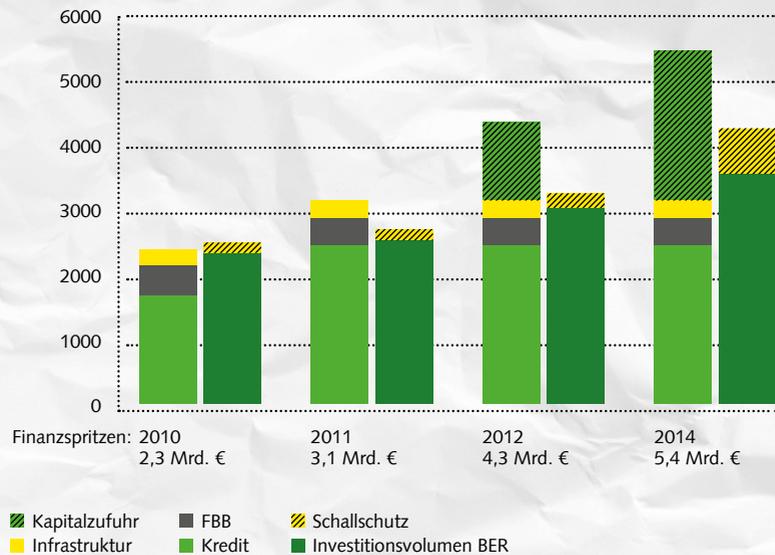
Der Versuch, den Flughafen **privat errichten und betreiben** zu lassen, scheiterte am Ansinnen der Bewerber, die finanziellen Risiken der öffentlichen Hand zu überlassen. Die Privatisierung wurde 2003 abgebrochen und schlug laut Medienberichten mit 41 Millionen Euro zu Buche. Der neue Großflughafen sollte nun in öffentlicher Regie gebaut werden – und dafür brauchte man Geld.

Zuerst wandelten Berlin, Brandenburg und der Bund ihre 224 Millionen Euro Gesellschafterdarlehen 2005 in Eigenkapital der Flughafengesellschaft 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 rund 1,4 Milliarden Euro. Für beide Darlehen stehen Berlin, Brandenburg und der 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 Flughafengesellschaft 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 eines Gartenhäuschens plant, ahnt, dass das vorgesehene Budget nicht für ein Mehrfamilienhaus reichen wird. Man 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.

**Finanzspritzen und Investitionsvolumen BER** (in Millionen Euro)



Bei der Bauherrin Flughafengesellschaft 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 gegenwärtigen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn schien das kein Problem zu sein. Der Flughafen sei nun doppelt so groß und deshalb auch doppelt so teuer wie ursprünglich geplant, sagte er im Juni 2014 vor dem Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses. Im Übrigen brauche man für dessen Fertigstellung eben etwas mehr Zeit, er könne da keinen Skandal entdecken.<sup>2</sup> Man würde sich wünschen, die Verantwortung für „Berlins größtes unge-

<sup>2</sup> Wortprotokoll der 62. Sitzung des Hauptausschusses, S. 54

löstes Problem“ bei jemandem zu wissen, der mit mehr Kostensensibilität ausgestattet realisiert, dass sich für knapp Zweidrittel mehr Fläche die Kosten des Projekts verdoppelten. Die bereits angesprochene Studie 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<sup>3</sup> – während für den BER nach gegenwärtigem Kenntnisstand mindestens 5,4 Milliarden Euro aufgewendet werden müssen.

### Unvorhersehbare Kosten erwischen die Flughafengesellschaft kalt

Wer baut, weiß, 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 erwischt wurde. Ein Partner der Planungsgemeinschaft pg bbi meldete Konkurs an und die EU verkündete neue Sicherheitsrichtlinien für die Kontrolle von Flugpassagieren, die es baulich umzusetzen galt. Außerdem geriet die Flughafengesellschaft wegen zuvor nicht offen kommunizierter Flugrouten in die Kritik und wurde höchststrichterlich zur vollen Umsetzung des planfestgestellten Lärmschutzes von Anrainern verpflichtet. Waren 2005 noch lediglich 200 Millionen Euro für den Lärmschutz vorgesehen, sind es laut Geschäftsbericht 2013 der Flughafengesellschaft rund 444 Millionen Euro, mit dem das Schallschutzprogramm zu Buche schlägt. Inzwischen bezifferte Geschäftsführer Mehdorn die Kosten dieses Programms sogar mit rund 730 Millionen Euro<sup>4</sup> – was bei einem Flughafenbau in einem dicht besiedelten Gebiet nicht überrascht.

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 beläuft sich auf **weitere 1,1 Milliarden Euro**, die demnächst von der Flughafengesellschaft erwartet werden. Berlin wird für seinen Anteil, 37 Prozent dieser Summe, abermals einen Nachtragshaushalt verabschieden müssen. Und auch die Forderung vom Juni 2014, so wird bereits gemunkelt, ist nicht das Ende der Fahnenstange.

Der Finanzbedarf resultiert zum großen Teil, aber nicht ausschließlich, aus dem BER-Bau. Die Flughafengesellschaft betreut neben dem havarierten BER-Projekt die bei-

<sup>3</sup> „Der Flughafen BER – Analyse der wirtschaftlichen Situation“, S. 54

<sup>4</sup> Wortprotokoll der 62. Sitzung des Hauptausschusses, S. 6

den funktionierenden Flughäfen Tegel und Schönefeld. Auch dort muss investiert werden und fallen Unterhaltungskosten an, damit deren Betrieb bis zur Eröffnung des BER am Tag X gewährleistet und Berlin nicht vom Flugverkehr abgeschnitten ist.

### Immer mehr Geld für den BER – und wer wacht darüber?

Die **Kapitalzufuhr der Anteilseigner** bedarf übrigens der Zustimmung der EU, die über Wettbewerbsverzerrungen wacht und in einem Notifizierungsverfahren prüft, ob durch staatliche Mittel – beim Beispiel BER – konkurrierende Flughäfen benachteiligt werden. 2012 genehmigte die EU die staatliche Beihilfe in Höhe von 1,2 Milliarden Euro. Ob Brüssel allerdings die nächste von der Flughafengesellschaft geforderte Kapitalzufuhr in Höhe von 1,1 Milliarden Euro positiv beurteilen wird, bleibt abzuwarten.

Eine weitere Kontrollinstanz sind **Rechnungshöfe**, die auf Landes- und Bundesebene über die Verwendung öffentlicher Mittel und Gesellschaften mit öffentlicher Beteiligung wachen. In der Vergangenheit hatte man sich seitens der Rechnungshöfe zwar vereinzelt zum Geschäftsgebaren der Flughafengesellschaft und über das Kontrollversagen des unter anderem mit öffentlichen Vertretern besetzten Aufsichtsrats geäußert, doch eine neue intensive Prüfung in Sachen BER steht derzeit noch aus.

### Der Stand im Sommer 2014

Der gegenwärtige Stand der Dinge: Es wird am BER immer noch geplant und wohl auch gebaut. Häufiger hört man allerdings von **Personalangelegenheiten**. Die Aufwendungen für aktive und gefeuerte Geschäftsführer sind erheblich: Hartmut Mehdorn erhielt für seine Tätigkeit am BER 2013 rund eine halbe Million Euro, dem unlängst zum Geschäftsführer einer nicht wirklich aktiven Flughafengesellschaftstochter degradierten früheren Technikchef Amann werden jährlich 300 000 Euro überwiesen. Das vom früheren Geschäftsführer Schwarz gegen seine Kündigung angestrebte Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Nach wie vor erhalten Planer und Kritiker Kündigungen – aber ob die Entrauchungsanlage jemals funktionstüchtig sein wird, vermag heute niemand zu sagen.

Sicher ist eigentlich nur, dass der nicht eröffnungsfähige Flughafenneubau die SteuerzahlerInnen monatlich mit etlichen Millionen Euro teuer zu stehen kommt. Der BER, eine Erfolgsgeschichte? Bleiben wir bescheiden und seien froh, wenn der BER irgendwann nicht mehr **Berlins größtes ungelöstes Problem** ist.

## DER KAMPF UM DEN SCHALLSCHUTZ RUND UM DEN BER

**Die Flughafengesellschaft versprach den BER-AnwohnerInnen einen umfassenden Schutz vor Fluglärm. Als schließlich die dafür anfallenden Kosten deutlich wurden, begannen die Trickserien. Für die Betroffenen begann ein jahrelanger Kampf.**

Die Entscheidung für Schönefeld als Standort des neuen Großflughafens fiel 1996. Schon damals war klar, dass dies absehbar enorme Auswirkungen für die Bevölkerung der dicht besiedelten Umgebung haben und somit massive Lärmschutzarbeiten nach sich ziehen würde. In der Erinnerung der damals für den Flughafenbau Verantwortlichen stellt sich das heute merkwürdigerweise anders dar.

2013 forderte Berlins früherer Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) im BER-Untersuchungsausschuss, beim Schallschutz am BER solle „lieber geklotzt als gekleckert“ werden. Damals sei er nicht von Starts und Landungen rund um die Uhr ausgegangen. Merkwürdigerweise bestand jedoch die Flughafengesellschaft (FBB), deren Aufsichtsratsvorsitzender er zu diesem Zeitpunkt war, bei ihrem Planfeststellungsantrag auf einem 24-Stunden-Betrieb des neuen Großflughafens. Als Zielsetzung des Schallschutzes beantragte die Flughafengesellschaft 1999 die im Wesentlichen noch heute gültigen, relativ strengen Schutzziele – unter anderem das Tagschutzziel **„keine Überschreitung von 55 dB(A) im Innenraum bei geschlossenem Fenster“**. Damit griff man einer das Fluglärmgesetz verschärfenden Novellierung vor. Zudem sollte der Flughafen ja sowieso privat gebaut und betrieben werden. Dass die Flughafengesellschaft später dann doch Bauherrin und Betreiberin werden würde, stand damals noch nicht fest.

Um Unmut an der Standortentscheidung in der Hauptstadt in Grenzen zu halten, verbreitete die Flughafengesellschaft, Berlin würde mit Ausnahme des südöstlichen

Zipfels (Bohnsdorf, Schmöckwitz, Müggelheim, Rahnsdorf) **nicht überfliegen**, also vom Lärm des neuen Flughafens weitgehend verschont werden. Belastungen der in unmittelbarer Verlängerung der beiden Start- und Landebahnen gelegenen Brandenburger Ortschaften wurden dagegen als unumgänglich hingenommen.

In erhebliche Bedrängnis geriet die Flughafengesellschaft 1998, als ihre auf geradeaus führenden Flugrouten bestehende Grobplanung zu platzen drohte: Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hatte abgelehnt die Grobplanung für den beantragten unabhängigen parallelen Flugbetrieb als plausibel einzustufen. Hintergrund war eine Vorgabe der Internationalen Luftverkehrsorganisation (ICAO), die bei unabhängigen, parallelen Starts ein **Abknicken der Flugrouten von mindestens 15 Grad** vorsieht. Nach dieser Regelung musste vom neuen Großflughafen aus zwangsläufig Berliner Stadtgebiet überfliegen werden, was unweigerlich den vom Fluglärm betroffenen Personenkreis erheblich erweitert.

Vor diesem Hintergrund hätten die umfangreicheren Belastungen des neuen Flughafens öffentlich eingeräumt werden müssen. Auch eine Überarbeitung der bereits vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten hätte angefertigt werden müssen, die bis dato nur auf der Grobplanung der Flughafengesellschaft basierten. Beides wusste der damalige Flughafenchef Götz Herberg zu vermeiden.

Das für die DFS zuständige Bundesverkehrsministerium wurde um Einflussnahme gebeten, um die Problematik der abknickenden Flugrouten aus dem Planfeststellungsverfahren fernzuhalten – mit Erfolg. Wenig später fand die DFS eine entsprechende Formulierung. In diesen Prozess war auch der Referatsleiter „Luftfahrt“ im Brandenburger Infrastrukturministerium, Michael Bayr, eingebunden. Damit konnte einerseits die Flughafengesellschaft das Planfeststellungsverfahren ohne die Bevölkerung aufschreckende Änderungen weiter durchführen. Andererseits sicherte die Formulierung die DFS ab, da sie ja auf den Aspekt der abknickenden Flugrouten bei Parallelstarts aufmerksam gemacht hatte. In der Erörterung der Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren wurden von Betroffenen hinsichtlich der abknickenden Flugrouten geäußerte **Befürchtungen abgewiegelt**.

Ähnlich verfuhr man mit Betroffenen, die massive Bedenken zu gesundheitlich negativen Auswirkungen des Fluglärms angebracht hatten. Beschwerden gegen die als mangelhaft empfundene Ermittlung und Bewertung von Gesundheitsfolgen wurden mit Gutachten gekontert, durch Fluglärm seien keine unmittelbaren Gesundheitsrisiken belegbar.

2006 erkämpften sich Betroffene zumindest **fünf Stunden Nachtruhe**: Das Bundesverwaltungsgericht bestätigte zwar den Planfeststellungsbeschluss von 2004, ver-

fügte allerdings zugleich ein Nachtflugverbot von 0.00 bis 5.00 Uhr. Zudem seien in den Randzeiten von 22.00 bis 0.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr nur „unabweisbare“ Flüge erlaubt.

### **Beim Schallschutz soll gespart werden – und zwar mit allen Mitteln**

Diepgens Aussage im Jahr 2013 vor dem BER-Untersuchungsausschuss, man solle beim Schallschutz „klotzen“, entspricht bis heute nicht der praktizierten Firmenpolitik. Waren noch 2005 die Kosten für den Schallschutz in der Investitionsplanung der Flughafengesellschaft mit **200 Millionen Euro** beziffert worden, waren es 2009 plötzlich nur noch 139 Millionen Euro. Mit diesem Betrag war das ursprünglich vorgesehene Schallschutzprogramm absehbar nicht umzusetzen.

Im November 2008 wandte sich die Flughafengesellschaft deshalb an die Planfeststellungsbehörde, um eine Aufweichung des 1999 selbst beantragten Schutzziels zu erreichen. Demnach war keine Überschreitung von 55 dB(A) im Rauminnern der betroffenen Flughafenanrainerhäuser vorgesehen. Gemeint war damit, dass Überflüge diesen Schallpegel nicht überschreiten sollten. Um einen derartigen Lärmschutz zu erreichen, hätte es aufwändiger und kostenintensiver Baumaßnahmen bedurft.

Nun rechnete die Flughafengesellschaft vor, dass bei einem Schutzziel von 16 täglichen Überschreitungen immerhin schon rund 139 Millionen Euro für den Lärmschutz in den Wohnhäusern anfielen. Würde dieser noch weiter verschärft, sodass nur noch sechs Überflüge täglich die vorgesehenen Lärmgrenze überschritten, fielen insgesamt 155,2 Millionen Euro an. Und ein Schutzziel von nur noch einer Überschreitung pro Tag kostete schließlich insgesamt rund 349 Millionen Euro, so die Flughafengesellschaft.



Kämpft für Lärmschutz rund um den BER: Grünen-Experte Harald Moritz.

Diesmal stieß das Vorhaben der Flughafengesellschaft allerdings auf den Widerstand des Luftfahrt-Referatsleiters Bayr, der sich zuvor bei den Flugrouten kooperativ gezeigt hatte. Sein Widerstand hinderte die Flughafengesellschaft jedoch nicht daran, bei der Ermittlung der Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen eigenmächtig das Schutzziel von nunmehr sechs täglichen Überschreitungen zugrunde zu legen.

Die Betroffenen, unterstützt von Bürgerinitiativen, entdeckten erst beim Überprüfen der genehmigten Schallschutzmaßnahmen, dass nicht das Schutzziel nach Planfeststellungsbeschluss, sondern ein von der Flughafengesellschaft **eigenmächtig festgelegtes Schutzziel** Berechnungsgrundlage war. Im Ergebnis wurden in den Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV) auch massiv betroffenen Flughafenanliegern nur geringe Schallschutzmaßnahmen zugebilligt. Weder bei der Flughafengesellschaft, die sich ihr Vorgehen anwaltlich bestätigen ließ, noch bei der für die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zuständigen Behörde fanden die Betroffenen mit ihrer Forderung Gehör, das ursprünglich vorgesehene Schallschutzprogramm umzusetzen.

Das Vorgehen der Flughafengesellschaft stieß offensichtlich auch im Aufsichtsrat nicht auf Kritik. Der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit, der den im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Schallschutz als **Tonstudioqualität** bezeichnete und damit die betroffenen AnwohnerInnen verhöhnte, gab im Untersuchungsausschuss lapidar zu Protokoll, es gäbe eben zwischen den Betroffenen und der Flughafengesellschaft unterschiedliche Rechtsauffassungen. Dies war zweifellos der Fall. Allerdings lagen zum Zeitpunkt der Wowereit-Aussage längst höchstrichterliche Entscheidungen vor, die das (**Schall-)**Schutzbedürfnis der FlughafenanrainerInnen unterstrichen. Um ihre Berechnungsgrundlage zu legalisieren, hatte die Flughafengesellschaft im April 2012 bei der Planfeststellungsbehörde einen sogenannten Klarstellungsantrag eingereicht.

### Der ursprünglich vorgesehene Lärmschutz muss umgesetzt werden

Im Rechtsstreit über Klagen von Betroffenen entschied das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) im Juni 2012, dass das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) als Planfeststellungsbehörde gegenüber der Flughafengesellschaft das ursprünglich beantragte Schutzziel von null Überschreitung durchsetzen muss. Das Ministerium verkündete daraufhin den Vollzugshinweis, die Flughafengesellschaft sei verpflichtet, weniger als 0,5 Überschreitungen ihren Berechnungen zugrunde zu legen. Im April 2013 befasste sich das OVG erneut mit dem Vorgang und legte nunmehr als Berechnungsgrundlage „weniger als 0,005 mal am Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate“ fest. Der MIL-Vollzugshinweis



Der Schallschutz wird nur schleppend umgesetzt – zum Ärger von Fluglärm-Betroffenen.

war damit hinfällig. Der Flughafengesellschaft wurde aufgetragen, alle bislang ausgegebenen KEV mit dem gerichtlich bestätigten Schutzziel neu zu berechnen oder gegebenenfalls bestehende Schutzmaßnahmen zu erneuern. Die Mühlen mahlen bekanntermaßen langsam am BER. Bis Mai 2014 erhielten nur knapp 250 von rund 14 000 Anspruchsberechtigten im Tagschutzgebiet eine Kostenerstattungsvereinbarung.

### AnwohnerInnen müssen weiter für ihre Rechte kämpfen

Mit der **endgültigen Festlegung des Tagschutzziels** ist noch längst nicht Ruhe zwischen AnrainerInnen und der Flughafengesellschaft eingekehrt. Immer neue Forderungen nach weiteren öffentlichen Mitteln für die BER-Vollendung erwecken nicht den Eindruck, als ob man dort allzu sparsam zu Werke ginge. Währenddessen müssen die vom Flugbetrieb absehbar negativ Betroffenen weiterhin um Lärmschutzmaßnahmen kämpfen. Gestritten wird unter anderem um den Einbau von Lüftungsanlagen. Die Flughafengesellschaft bevorzugt die kostengünstigeren, nicht wärmedämmten Lüfter, während die Betroffenen den Einbau eines (die BewohnerInnen schonenden) Lüftungssystems fordern.

Ein weiterer Streitpunkt ist die praktizierte Grundstückswertermittlung der Flughafengesellschaft, die auf der Bestimmung eines „schallschutzbezogenen Verkehrswerts“ besteht und absehbar erheblich von dieser Berechnung profitieren wird. In der Praxis

wird dieser Wert nämlich wesentlich niedriger als der eigentliche Verkehrswert der Immobilie ausfallen – mit weitreichenden Folgen für die Betroffenen. Mit einer Kapazitätsgrenze von 30 Prozent des Immobilienwertes war die Flughafengesellschaft ohnehin per Planfeststellungsbeschluss lediglich zur Erstattung von Schallschutzmaßnahmen bis zu dieser Höhe beziehungsweise einer entsprechenden Entschädigungszahlung verpflichtet. Der zweifellos niedrigere „schallschutzbezogene Verkehrswert“ wird den Anspruch der Betroffenen nochmals massiv mindern.

Auch der Umgang der Flughafengesellschaft mit den von der im Frühjahr 2015 geplanten Nordbahnsanierung Betroffenen birgt jede Menge Konfliktstoff. Für diese Sanierung ist erstmals die Nutzung der Südbahn für den normalen Flugbetrieb vorgesehen. Bis zum Frühsommer 2014 erhielten erst 25 von 4700 Anspruchsberechtigten eine KEV, aber laut Flughafengeschäftsführer Hartmut Mehdorn sollen bis Oktober 2014 alle an der Südbahn angrenzenden AntragstellerInnen mit einer KEV ausgestattet sein. Sollte dieser Termin nicht eingehalten werden, droht aufgrund des **engen Zeitplans** neuer Ärger mit den Betroffenen. Im Winter 2014/15 müsste die Installation von Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden, um rechtzeitig vor Beginn des Flugbetriebs auf der Südbahn vor dem Fluglärm zu schützen. Doch die mit den Schutzmaßnahmen verbundenen Bauarbeiten sind den AntragstellerInnen in der kalten Jahreszeit kaum zumutbar. Nicht auszuschließen, dass die Betroffenen das OVG erneut einschalten und den Schallschutz vor Aufnahme des Flugbetriebs durchsetzen werden.

„Wir wollen für die Anwohner des Flughafens den **bestmöglichen Schallschutz** im Rahmen der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts realisieren“, verkündete Mehdorn im Geschäftsbericht 2013 der Flughafengesellschaft. Für die Betroffenen besteht da wohl noch einiger Verbesserungsbedarf.

## Beim Lärmschutz klotzen

Zeugenaussage: **EBERHARD DIEPGEN**, 6. Sitzung, 1. Februar 2013  
\* 1941; Jurist, 1984–1989 und 1991–2001 Regierender Bürgermeister von Berlin (CDU); Aufsichtsratsvorsitzender von der 22. Sitzung (22. Juni 1996) bis zur 45. Sitzung (8. Juli 2001)

*Die Entscheidung für Schönefeld sei keine Willkür gewesen, sondern ein mehrjähriger Abwägungsprozess, betonte Diepgen. Ihm sei damals klar gewesen, dass man dann beim Lärmschutz „nicht kleckern, sondern klotzen“ musste, zitierte ihn Der Tagesspiegel.*

## Abknickende Flugrouten – gewusst, aber nichts gesagt

Zeugenaussage: **MICHAEL BAYR**, 8. Sitzung, 1. März 2013  
\* 1951; Ingenieur; 1997 Leiter der Arbeitsgruppe zur Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung; Referatsleiter Luftfahrt im Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

*Aus Bayrs Aussage ging hervor, dass die Genehmigungsbehörde früh gewusst hatte, dass die Abflugrouten am BER nach einem anderen Prinzip verlaufen müssen als bisher geplant. Doch sie habe es hingenommen, dass die Flughafenplaner ihren Antrag nicht entsprechend änderten. Bayr bestätigte: 1998 war bekannt, dass gleichzeitig startende Flugzeuge nicht parallel fliegen dürfen, sondern die Routen in einem 15-Grad-Winkel auseinanderstreben müssen.*

## Abknickende Flugrouten = mehr Starts

Zeugenaussage: **PROF. DR. HEINRICH OLBERT**, 9. Sitzung, 15. März 2013  
\* 1939; bis 2000 Leiter der Abteilung Luftraum und Verfahren in der Hauptverwaltung der Deutschen Flugsicherung

*Zwar habe die Deutsche Flugsicherung dem Flughafen nicht vorgeschrieben, die Routen abknicken zu lassen, sagte Olbert. Auch habe man auf die parallelen Starts verzichten können. Allerdings seien dann weniger Starts möglich gewesen. Olbert verwies zudem auf das Problem, dass einerseits Flugverfahren bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Flughafenplanung benötigt, andererseits weder planfestgestellt noch genehmigt würden.*

## Keine Kenntnis

Zeugenaussage: **DIETER KADEN**, 9. Sitzung, 15. März 2013  
\* 1944; bis Ende 2012 Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung

*Wie sein früherer Abteilungsleiter Olbert bekundete Kaden vor dem Untersuchungsausschuss, keine Kenntnis von einer Einflussnahme des Bundes auf die Planung von Flugrouten zu haben.*

# DER UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS – WAS KOMMT DABEI RAUS?

**Er ist das „schärfste Schwert“ der Opposition: der parlamentarische Untersuchungsausschuss. Damit lassen sich Verfehlungen der Regierungspolitik aufklären. Dabei stößt die Opposition aber immer wieder auf Widerstände.**

Untersuchungsausschüsse würden höchst selten eingesetzt, wenn es allein nach der Mehrheit in den Parlamenten ginge. Denn diese stellt in der Regel auch die Regierung. Interessenkonflikte mit der kontrollierenden Opposition wären programmiert. Deshalb sieht das Gesetz das sogenannte **Minderheitenrecht** zur Stärkung der parlamentarischen Demokratie 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.

Der parlamentarische Untersuchungsausschuss BER (PUA BER) wurde Ende September 2012 eingesetzt, um Vorgänge bei der Planung des Flughafenneubaus sowie die Hintergründe der beiden geplatzten Eröffnungstermine 2011 und 2012 aufzuklären.<sup>1</sup> Seither beschäftigten sich die Mitglieder des Untersuchungsausschusses mit den Vorkommnissen am BER, die sich bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Ausschusses ereigneten.

<sup>1</sup> Download des Einsetzungsbeschlusses vom 27. September 2012 unter: [gruenlink.de/sqs](http://gruenlink.de/sqs)

**Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen will insbesondere folgende Fragen klären:**

- **Was waren die Fehler im Management?**
- **Wer ist dafür verantwortlich?**
- **Was kostet die öffentliche Hand dieser Skandalbau?**
- **Was muss sich ändern, um öffentliche Bauvorhaben künftig im Zeit- und Kostenrahmen zu halten?**

Um die weiteren Ereignisse auf der BER-Baustelle und das seit 2012 praktizierte Krisenmanagement untersuchen zu können, wurde der ursprüngliche **Einsetzungsbeschluss** im Juni 2014 mit einem **weiteren Fragenkatalog** erweitert.<sup>2</sup>

Der Untersuchungsausschuss als „schärfstes Schwert“ der Opposition ist mit weitreichenden Rechten ausgestattet: **Zeugen** werden vorgeladen und mitunter sind größere **Aktenbestände** zu studieren, die sonst nicht einsehbar wären. Im PUA BER wurden 30 Zeugen bis Ende Juni 2014 befragt und rund 1500 Aktenordner samt etlicher CD-Datensätze gesichtet. Die meisten Unterlagen wurden jedoch von den herausgebenden Stellen (Flughafengesellschaft, Senatskanzlei etc.) als geheim eingestuft. Begründet wurde dies mit dem Schutz von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen sowie von personenbezogenen Daten. Dies gab im PUA BER immer wieder Anlass zu kontroversen Diskussionen über die gelegentlich als pauschal empfundene Klassifizierung. Über als „**geheim**“ eingestufte Unterlagen darf nicht in öffentlicher Sitzung debattiert werden. Deshalb muss diese Geheimnistuerei durch die Flughafengesellschaft und ihren Aufsichtsratsvorsitzenden, Berlins Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), als aktive Behinderung einer transparenten Arbeitsweise gewertet werden.

Mit Hilfe des Minderheitenrechts kann die Opposition auch Zeugen benennen, an deren Aussage vor dem Untersuchungsausschuss die Regierungsmehrheit unter Umständen kein übermäßiges Interesse verspürt. Allerdings kann per Minderheitenrecht nicht der Zeitpunkt der Befragung bestimmt werden. Darüber entscheidet letztlich die Ausschuss- und damit die Regierungsmehrheit. Bei dieser dominieren mitunter **strategische Erwägungen** für die Planung der Sitzungen und damit den Verlauf der Untersuchung. Dies kann dazu führen, dass prominente Politiker, die

<sup>2</sup> Download des Erweiterungsbeschlusses vom 19. Juni 2014 unter: [gruenlink.de/sqt](http://gruenlink.de/sqt)

sich im Untersuchungsausschuss absehbar kritischen Fragen stellen müssen, keinesfalls vor einer Wahl vorgeladen werden, um etwa negative Medienberichte zu vermeiden. Zum Beispiel setzte die Regierungsmehrheit aus SPD und CDU im BER-Untersuchungsausschuss Wowereits Befragung auf einen möglichst weit vor der Bundestagswahl 2013 liegenden Termin an.

Was kommt dabei raus?, lautet die mit Abstand häufigste Frage, die Mitgliedern von Untersuchungsausschüssen in der Öffentlichkeit gestellt wird. Man will schon wissen, ob und mit welchen Konsequenzen diejenigen zu rechnen haben, die mitwirkten oder nicht verhinderten, dass etwa Steuermillionen oder gar -milliarden in den Sand gesetzt wurden. Untersuchungsausschüsse nehmen zwar bestimmte Sachverhalte unter die Lupe, agieren aber allein auf der politischen Ebene als Aufklärer und beschäftigen sich mit den negativen Auswirkungen der Regierungspolitik. Sollten sich im Untersuchungsausschuss starke Hinweise auf Straftatbestände ergeben, wird die Staatsanwaltschaft eingeschaltet, die gegebenenfalls eine **strafrechtliche Verfolgung** einleitet.

Der Untersuchungsausschuss BER muss seine Arbeit spätestens bis zum **Ende der laufenden Legislaturperiode** abschließen und dem Abgeordnetenhaus seinen **Abschlussbericht** über seine Sachaufklärung vorlegen. Ob der Flughafen selbst vor oder nach diesem Abschlussbericht eröffnet wird, war zum Redaktionsschluss dieses Zwischenberichts der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, August 2014, unklar.

In der Zeit nach diesem Zwischenbericht wollen wir uns unter anderem mit Vertretern der mit Controlling-Aufgaben betrauten Firmen und den früheren Geschäftsführern der Flughafengesellschaft beschäftigen, um mehr über die Hintergründe der offenkundig schlecht vorbereiteten und 2012 kurzfristig abgesetzten BER-Eröffnung zu beleuchten. Dabei wird schwerpunktmäßig die Kostenfrage im Vordergrund stehen. Und die muss insbesondere auch mit den Finanzministern beziehungsweise -senatoren der drei Gesellschafter diskutiert werden. Wir erwarten, dass sie „Licht ins Dunkel“ der BER-Finzen bringen. Außerdem muss das verfehlte Krisenmanagement seit 2012 aufgeklärt werden.

Am Ende der Untersuchungstätigkeit sollen Empfehlungen stehen, wie Beteiligungsunternehmen besser organisiert und Bauprojekte im Land Berlin ohne Chaos und Kostenexplosionen durchgeführt werden können.

## DIE AUFKLÄRER: BÜNDNISGRÜNE IM UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS BER



### 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  
E-Mail [andreas.otto@gruene-fraktion-berlin.de](mailto:andreas.otto@gruene-fraktion-berlin.de)  
Web [www.otto-direkt.de](http://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  
E-Mail [harald.moritz@gruene-fraktion-berlin.de](mailto:harald.moritz@gruene-fraktion-berlin.de)  
Web [www.harald-moritz.de](http://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 Flughafen-AnwohnerInnen 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

E-Mail [gruene@gruene-fraktion-berlin.de](mailto:gruene@gruene-fraktion-berlin.de)

Web [www.gruene-fraktion-berlin.de](http://www.gruene-fraktion-berlin.de)

## Projektleitung und Redaktion

Julian Mieth

## Wissenschaftliche Redaktion

Dr. Cordula Ludwig

## AutorInnen (in alphabetischer Reihenfolge)

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

## Korrektorat

Hans Hartnack

## Gestaltung und Illustration

Cskw, Berlin

## Druck

Laserline Druckzentrum, Berlin

Diese Broschüre wurde klimaneutral auf 100% Recycling-Papier gedruckt (RecyStar Polar von Papyrus – FSC-zertifiziert und mit dem Blauen Umweltengel sowie dem EU Ecolabel ausgezeichnet).

**Auflage:** 1000 Stück

**Redaktionsschluss:** August 2014

## Bildnachweise

S. 7: dpa/Jörg Carstensen;

S. 8: dpa/Robert Schlesinger;

S. 49: Heinz Jirout;

S. 63: Uwe Hixsch/flickr;

alle anderen Bildern:

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im  
Abgeordnetenhaus von Berlin

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

Bleiben Sie informiert und abonnieren  
Sie unsere Newsletter unter:  
[gruenlink.de/hza](http://gruenlink.de/hza)

Oder folgen Sie uns bei Facebook und Twitter:  
[facebook.com/GrueneFraktionBerlin](https://facebook.com/GrueneFraktionBerlin)  
[twitter.com/GrueneFraktionB](https://twitter.com/GrueneFraktionB)

