

**Berliner Flughafen** Vor zwei Jahren platzte der Starttermin – noch immer geht es auf der Baustelle nur langsam voran

# Kosten außer Kontrolle

Der Bau des Hauptstadtflughafens BER wird noch teurer. Die Haushälter des Bundes fordern mehr Transparenz.

Daniel Delhaes, Silke Kersting  
Berlin

Auftritte von Hartmut Mehdorn gehören zu den Großereignissen im Haushaltsausschuss. Der Chef der Berliner Flughafengesellschaft (FBB) braucht immer wieder dringend frisches Geld vom Gesellschafter Bund – so auch jetzt. Weil die Banken die letzte Kreditrate nicht überweisen wollen – es geht um 119,1 Millionen Euro –, droht das Geld für die Endlosbaustelle des neuen Hauptstadtflughafens BER auszugehen.

Am Mittwoch musste Mehdorn den Abgeordneten Rede und Antwort stehen. Noch immer geht auf der Baustelle nicht viel voran – obwohl laut der Flughafengesellschaft 1.394 Firmen mit dem Projekt beschäftigt sind. Es fehle aber ein Finanzierungskonzept, und auch die Projektstruktur sei noch

nicht voll arbeitsfähig, wie der Bundesrechnungshof beklagte. Es gibt weder einen Eröffnungstermin noch einen abschließenden Mängelbericht, noch einen detaillierten Kostenplan.

Trotzdem genehmigten die Haushälter schließlich die beantragten 26,546 Millionen Euro – noch mehr Hindernisse wollten sie Mehdorn dann doch nicht zumuten. Das Geld ist Teil jener 1,2 Milliarden Euro, die der Bund sowie die Länder Berlin und Brandenburg 2012 zusätzlich zugesagt hatten, damit doch noch eines Tages Flugzeuge vom Hauptstadtflughafen starten können.

Zwei Jahre ist es her, dass die Eröffnung abgesagt wurde. Und erst vor wenigen Wochen machte Mehdorn klar, dass er neben den insgesamt genehmigten 4,2 Milliarden Euro wohl noch 1,1 Milliarden extra brauchen werde, um den Bau dereinst zu vollenden.

Die Haushälter bringt das auf die Palme. Zugleich wissen sie,



Großbaustelle BER: Eröffnungstermin weiterhin völlig unklar.

das Berlin attraktiv ist und immer mehr Menschen zu Besuch in die Hauptstadt fliegen. „Der BER ist ein Projekt, das sinnvoll ist und fertiggestellt werden muss – aber mit mehr Transparenz“, sagt die SPD-Haushälterin Bettina Hagedorn. Im Klartext: Kontrolle muss her.

Umso verärgert waren die Haushälter, dass ausgerechnet der Oberkontrolleur die Sitzung schwänzte: Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD). „Dreist und frech“ sei das, schimpft der Chefhaushälter der Grünen, Sven-Christian Kindler, dass der Aufsichtsratsvorsitzende

nicht erscheine, wenn es um die Freigabe weiterer Mittel gehe. Für ihn ist klar: „Externes Controlling“ sei nötig.

Die Haushälter wissen den Bundesrechnungshof an ihrer Seite. Die Prüfer raten dem Aufsichtsrat, Transparenz „aktiv mitzugestalten“. Dazu hätte Wowereit Besuch im Haushaltsausschuss gehört; aber auch ein nachvollziehbares Berichtswesen. Notfalls sollten die Gesellschafter „der Geschäftsführung entsprechende Weisungen“ erteilen, fordern die Prüfer. Nötig sei ebenso „ein externes, von der Geschäftsführung

unabhängiges Aufsichtsratscontrolling“. Es soll den Kontrollleuten helfen, sich mit „Vor-Ort-Terminen ein eigenes Bild vom Projektstand machen“.

Den Vorschlag hatten die Prüfer in einem vertraulichen Bericht erstmals vor einem Jahr unterbreitet. Bislang lehnten die Gesellschafter externe Kontrolleure ab, um es sich nicht mit dem damals neuen Flughafen-Chef Mehdorn zu verschmerzen. Das Argument verliere aber „mit fortschreitender Zeit an Gewicht“, resümieren die Prüfer inzwischen in einem Bericht an die Haushälter, der dem Handelsblatt vor-

liegt. Mehdorn indes verbittet sich zu viel Transparenz: „Wir sind keine Buddelkiste“, sagt er.

Für die Gesellschafter und die Aufsichtsräte ist Mehdorns Verhalten der dauernden Verkündigungen, gepaart mit Schuldzuweisungen, nur schwer erträglich. Sie wissen aber nicht, wer außer ihm die Aufgabe übernehmen würde. Dennoch wollen sie handeln. Das Bundesverkehrsministerium, resümieren die Rechnungsprüfer, habe zugesagt, die Anregungen „in die Überwachungs- und Aufsichtsratsarbeit des Aufsichtsrats einzubringen“. Nächster Termin: 4. Juli.

## PROBLEM 1: BAUGENEHMIGUNGEN

### Einfallstor für die Gegner

Eine rechtliche Prüfung würde Zeit und Geld kosten.

Die Brandschutzanlage ist das Hauptproblem am geplanten Berliner Flughafen. Aber es gibt andere Probleme, die das Projekt verzögern könnten: Ende Oktober 2016 läuft die Baugenehmigung für das Fluggastterminal aus. Ist es bis dahin nicht fertiggestellt und von den Behörden abgenommen, müsste der Flughafen beim zuständigen Landkreis Dahme-Spreewald einen neuen Bauantrag stellen.

Experten befürchten hier ein Einfallstor für die BER-Gegner, die versuchen, durch Klagen den Flughafen doch noch zu verhindern“, wie Rainer Schofer, Sachverständiger im Hoch-, Tief- und Ingenieur-

bau, sagt. „Es ist nicht verwunderlich und für mich sehr wohl verständlich, wenn BER-Kritiker die rechtliche Prüfung einer neuen Baugenehmigung beantragen“, sagt auch Martin Delius von der Piratenpartei und Vorsitzender des Flughafen-Untersuchungsausschusses im Berliner Abgeordnetenhaus. Das sei nicht nur das „gute Recht“ der Gegner. „Die Vergangenheit hat darüber hinaus auch gezeigt, dass es geradezu geboten ist, den Umgang mit dem Projekt kritisch zu prüfen“, sagt er.

Eine Verlängerung der Baugenehmigung sei „kein Routinevorgang“, warnt Stephan Kühn, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im

Bundestag. So ein Verfahren koste auf jeden Fall Zeit und Geld. Auf Nachfrage erklärte eine Sprecherin des Landkreises Dahme-Spreewald, die Dauer des Verfahrens bis zur Genehmigung hinge maßgeblich von der Qualität der eingereichten Anträge ab.

Die BER-Aufsichtsräte wollen von der Gefahr nichts wissen. „Die politischen Verantwortlichen haben kein Interesse daran, die Blamage komplett zu machen“, hieß es. Pirat Delius befürchtet, dass damit eine Änderung des Genehmigungsrechts über eine „Lex BER“ gemeint sein könnte – damit die Baugenehmigungen gar nicht erst auslaufen. sk

## PROBLEM 2: BRANDSCHUTZANLAGE

### Der Umbau des „Monsters“

Das Bauordnungsamt hat dem Konzept zugestimmt.

Dreh- und Angelpunkt für eine Eröffnung des Flughafens ist die Entrauchungsanlage für den Brandfall.

Aus Sicht der heutigen Geschäftsführung war die ursprüngliche Konzeption der Brandschutzanlage ein Planungsfehler. Das Herzstück der Anlage mit der Nummer 14 – von der Flughafengesellschaft „Monster“ getauft – sollte geeignet sein, sowohl aus sehr großen als auch aus sehr kleinen Räumen im Brandfall den Rauch abzusaugen. So wäre eine rauchfreie Einheit gewährleistet, damit Menschen aus dem Terminal zu den Notausgängen fliehen können. Tests zeigten, dass aufgrund von Luftverwirbelungen nie-

mand mehr eine Hand vor Augen sah; einen Notausgang zu finden war illusorisch.

Das „Monster“ soll nun vereinfacht, die Steuerung von Ventilatoren und Nachströmöffnungen aus einer Hand betrieben werden. Das



Kostenexplosion  
Aufwandschätzung für den Berliner Flughafen (BER) in Mrd. Euro  
Quelle: dpa

Bauordnungsamt hat dem Konzept grundsätzlich zugestimmt.

„Wir kommen voran“, behauptet Mehdorn. Beteiligte und Beobachter äußern sich nur vorsichtig zu etwaigen Fortschritten auf der Baustelle. „Alle zum gegenwärtigen Zeitpunkt benötigten Planungspakete für die Entrauchung des Fluggastterminals als dem kritischen Weg für die Fertigstellung des BER sind beauftragt“, sagt Mehdorn. Bis 27. Mai läuft indes noch eine EU-weite Ausschreibung für „Planungsrestleistungen am Fluggastterminal“, mit einem Volumen von rund 30 Millionen Euro. Es ist also noch immer nicht alles auf den Weg gebracht. sk

## UNTERNEHMENSKONTROLLE

### Katz und Maus

Dem Kontrollgremium des Flughafens fehlt es an technischem Wissen – und der Geschäftsführung an Schubkraft.

Silke Kersting  
Berlin

Das gegenseitige Misstrauen sitzt tief. Flughafenchef Hartmut Mehdorn fühlt sich gegängelt; die Aufsichtsräte, ausgenommen vielleicht der Vorsitzende Klaus Wowereit, fühlen sich nicht ernst genommen.

Das Gremium weiß aber offenbar keinen Rat, wie es mit der Situation umgehen soll. Seit Monaten fordern die Kontrolleure, vor allem Landespolitiker und Staatssekretäre, einen präzisen Überblick darüber, wie viele Milliarden Euro die Großbaustelle noch kosten wird – und wann der Flughafen eröffnet wird.



Berlins Flughafenchef Hartmut Mehdorn (l.) und sein Oberkontrolleur Klaus Wowereit: Wichtige Fragen zu spät oder gar nicht gestellt?

Den genauen Überblick bleibt Mehdorn bislang aber schuldig. Stattdessen teilte er in kleinen Runden im April mit, dass er noch einmal 1,1 Milliarden Euro von den Eigentümern benötigen werde. Michael Fuchs, Vize-Fraktionschef der Union, befürchtet, dass damit das Ende der Fahnenstange nicht erreicht ist: „Ich glaube noch nicht daran, dass wir damit auskommen werden“, sagte er dem Handelsblatt. Die Brandschutzanlage muss völlig umgebaut werden, ein Eröffnungstermin steht weiterhin nicht fest. Und obendrein muss der Flughafen bald schon ausgebaut werden, weil er längst zu klein ist. Für die nächste Sitzung fordern die Kon-

trolleure erneut einen Überblick – ein nicht endendes Katz-und-Maus-Spiel.

Beobachter halten das Gremium für überfordert: „Der Aufsichtsrat hat bis heute keine nachhaltige Überwachungsstruktur geschaffen“, kritisiert Rechtsanwalt Rainer Pietschmann.

Denn auch Mehdorn habe „nicht die notwendige Schubkraft“, sagt ein mit der Baustelle vertrauter Ingenieur. Er warnt, es gebe zu viele am Flughafen, die kein Interesse daran hätten, dass die Baustelle schnell beendet wird. Etliche Firmen würden auf Stundenbasis bezahlt. Die Flughafengesellschaft selbst gibt keine Einzelheiten darüber preis, wie sie ihre Auftragnehmer bezahlt.

technische Fallstricke, die Zeit und Geld kosteten, sagt auch Rechtsanwalt Pietschmann. Es sei unverständlich, dass das Gremium nicht längst mit einem Technik-Experten verstärkt worden sei, um Mehdorn auf die Sprünge zu helfen.

Wichtige Fragen würden darum gar nicht oder zu spät gestellt. Ingenieure nennen als Beispiel den Umbau der Brandschutzanlage: Würden Kabel ausgetauscht, dann müssten auch Fragen zur Statik beantwortet werden. „Die Frage lautet: Können die Decken die Leitungen überhaupt tragen?“ Das Projekt berge viele wirtschaftliche und

## PROBLEM 3: KAPAZITÄTEN

### Schon jetzt zu klein geraten

Mehdorns Idee: Alt-Schönefeld soll weiter genutzt werden.

Die frohe Botschaft macht der Geschäftsführung zu schaffen. Die Berliner Flughäfen wachsen überdurchschnittlich – doch damit wird „nach derzeitiger Kalkulation der Flughäfen Berlin Brandenburg mit über 30 Millionen Passagieren eröffnen und damit bereits zur Eröffnung zu klein sein“, heißt es im Bericht der Flughafengesellschaft an den Haushaltsausschuss des Bundestags, der dem Handelsblatt vorliegt.

Bereits in diesem Jahr wird in Berlin mit voraussichtlich 27 Millionen Fluggästen die Passagierkapazität, die der neue Flughafen zur Eröffnung bereithalten sollte, überschritten. „Es ist deshalb davon auszugehen, dass es bereits bei der

Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg vor allem bei Check-in, Sicherheitskontrollen sowie Gepäckausgabe zu Engpässen kommt“, schreibt die Flughafengesellschaft. „Der Aufbau eines Drehkreuzes mit Langstreckenverbindungen wäre gefährdet, was einen erheblichen Schaden für die Hauptstadtregion und für die Wirtschaftlichkeit des Flughafens bedeuten würde.“

Flughafen-Chef Hartmut Mehdorn will darum die bestehende Abfertigungsstruktur des alten DDR-Flughafens Schönefeld nutzen – eines Flughafens, der restlos veraltet ist. Eine Erweiterung des neuen Flughafens auf bis zu 45 Millionen Reisende wäre möglich, gilt aber als

undenkbar, weil es die Komplexität auf der Baustelle massiv vergrößern würde. An dieses Vorhaben wagt sich nicht einmal Mehdorn heran. Allerdings wären auch die anfallenden Kosten für eine Aufhübschung Schönefelds geringer als eine Vergrößerung des neuen Airports.

Dessen positive Entwicklung hängt zu einem guten Teil am Überleben der angeschlagenen Flughafengesellschaft Air Berlin, die in Berlin ein Drehkreuz errichten will. „Für den Flughafen wäre es dramatisch, wenn Air Berlin vom Markt verschwinden würde“, sagte Stephan Kühn, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. „Es wäre fraglich, ob der Flughafen wirtschaftlich betrieben werden könnte.“ sk