

## Made in Germany

*Seit elf Jahren wird in Berlin an einem Flughafen gebaut. Er ist noch immer eine Ruine, die täglich eine Million Euro kostet. Hier ist ihre Geschichte. Sie erzählt vom Versagen deutscher Politik, deutscher Industrie – und vom Kollaps deutscher Tugenden.*

Von Ullrich Fichtner, André Geicke, Matthias Geyer, Andreas Wassermann,  
DER SPIEGEL, 19.08.2017

In einer lauen Frühlingsnacht, um genau 2.44 Uhr, legt Lokomotivführer Klaus Rühmann den Handhebel der S-Bahn-Linie 45 nach vorn und setzt seinen Zug in Bewegung, einen Dreiviertelzug der Baureihe 481. In so einen Zug passen fast 700 Fahrgäste, aber Rühmann transportiert keine Menschen in dieser Nacht. Er ist allein. Er zieht sechs unbesetzte, unbeleuchtete Waggons hinter sich her, am südöstlichen Stadtrand von Berlin, und es sieht aus, als wollte er die S-Bahn entführen.

Der Zug fährt geradeaus durch die dunkle Nacht, dann, wie um Luft zu holen, nimmt er eine lang gezogene Kurve nach links und taucht schließlich, auf Höhe der Gemarkung Selchow, durch einen Tunnel unter die Erde ein. Klaus Rühmann bewegt jetzt 60 Tonnen Stahl mit 80 Kilometern in der Stunde auf sein Ziel zu.

Die Schienen hier sind praktisch neu. Sie führen in einen Bahnhof, der merkwürdig unbenutzt daliegt. Er hat drei Bahnsteige, sechs Gleise, Aufzüge, Rolltreppen, Anzeigetafeln, alles, was es braucht. Es gibt nur keine Menschen, keinen Betrieb, keine Bewegung. Die Luft steht still dort unten, und so besteht die Gefahr, dass der Bahnhof kaputtgeht, ehe er überhaupt eröffnet ist. Er könnte verrotten, seine Wände könnten verschimmeln, seine Anlagen verrostet. Der Bahnhof braucht Luft, wie ein Teich kurz vor dem Umkippen.

Deshalb ist Klaus Rühmann hier nachts allein mit seinem Zug unterwegs, um Staub aufzuwirbeln, Fahrtwind zu bringen, die Deutsche Bahn nennt es

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

"Belüftungsfahrt". Fünfmal die Woche, von Montag bis Freitag, schickt sie einen Zug hier durch, Beginn 2.44 Uhr, Ende 3.41 Uhr.

Wenn dann der Tag anbricht, liegt der Bahnhof weiterhin totenstill da, und über der Erde laufen Menschen betriebsam über schmutzige Böden, sie stehen vor Türen oder turnen um Kabelpritschen, sie tragen leuchtende Westen, Helme und Schutzbrillen, Klemmbretter, Funkgeräte. Es sind Elektriker, Klempner, Gerüstbauer, Rohrverleger, es sind Brandmeldetechniker, Entrauchungsexperten, TÜrensachverständige. Sie bauen, heißt es, einen Flughafen in Berlin, in Brandenburg, Deutschland.

220 mal 180 Meter groß ist die Halle, um die es geht, 32 Meter hoch, eine Kathedrale des Reisens, eigentlich. Alles so tief unterkellert, dass ein ganzer Bahnhof darunter Platz hat, und Entlüftungskanäle so groß, dass Lastwagen in ihnen fahren könnten, unter einem Bau, der seine Bestimmung nicht finden will. Ein Fluggastterminal ohne Fluggast, ein Flughafen ohne Flieger, ein "Marktplatz" ohne Markt, der Name: Flughafen Berlin-Brandenburg "Willy Brandt", IATA-Kürzel: BER.

Ganze Hügel wurden abgetragen für seine Anlage, ganze Dörfer geschleift am Rand der großen Stadt, brettflach wurde das Gelände geräumt auf einer Fläche von 2000 Fußballfeldern. Wer dort draußen unterwegs ist, spürt eine Irritation, wie sie sich bei der Begegnung mit moderner Kunst manchmal einstellt oder beim Betrachten unheimlicher Filme.

Nicht nur, dass ringsum alles daliegt wie ausgestorben, beunruhigend still und menschenleer, die Zufahrten, Rampen, Parkplätze, Rollfelder. Auch drinnen stört dieser Bau die Wahrnehmung, er wirkt gleichzeitig alt und neu, das Mobiliar schon vor der Einweihung unzeitgemäß, die Farben, die Formen irritieren. Es ist, als hätte ein detailversessener Kulissenbauer mit viel Geld und Liebe einen fiktiven Flughafen für ein Stück entworfen, dessen Handlung vor 25 Jahren spielt, das Gefühl für Raum und Zeit verschwimmt.

Der Dreck aus Jahren liegt wie Puder auf Plastikplanen über ungenutzten Stuhlreihen, ungeöffneten Geschäften, unverbautem Material. Nicht alles ist luftige Halle. Je näher es an die künftigen Flugsteige geht, desto enger und niedriger werden

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

viele Räume. Aber wo deren Decken wären, ist alles offen, dort führen Tausende Klappen in eine Parallelwelt von bedrückender Enge, in der sich Röhren und Stangen, Schläuche und Kabel umeinander winden wie schillernde Tiere in einem überfüllten Terrarium.

Manche Gebäudeteile wirken, als würde der Betrieb gleich beginnen, in manchen sieht es aus, als wären gerade Plünderer durchgezogen. Abgeschnittene Kabel in dicken Strüngen hängen aus der "Welt der Decken", wie sie hier sagen, es liegen verbeulte Türen herum wie Sperrmüll. Vier neue Schornsteine, "Entrauchungstürme", werden gerade durch die Halle hinauf zum Dach getrieben, jetzt, fünf Jahre nachdem doch alles angeblich schon einmal fix und fertig war, damals, im Mai 2012.

Die Einladungen zur großen Eröffnungsparty waren, in Form von Bordkarten, verschickt. Nur zu eröffnen gab es nichts: Tausende Lüftungsklappen, Zehntausende Sprinklerköpfe, Zehntausende Meter Löschwasserrohr fehlten, Tausende angeblich vollautomatische Türen machten nicht, was sie sollten, Hunderte Brandschutzwände waren einfach nur Wände. Es gab gewaltige Entrauchungsanlagen, von denen niemand wusste, ob sie funktionieren, es gab reihenweise ungeplante Räume, illegale Einbauten, fehlerhafte Installationen. Kein Mensch wusste mehr, welche Ströme durch die 170 000 Kilometer Kabel flossen, die das Gebäude nach sechs Jahren Bauzeit wie Nervenbahnen durchzogen. Es ist, bis heute, unglaublich.

Die einfache Frage, warum dieser Flughafen nicht fertig wird, warum er damals so gar nicht fertig war, löst bei ernsthaftem Interesse eine Recherche aus, die zu den Grundlagen unseres Rechtsstaats ebenso führt wie zu den Grundgesetzen der Physik. Es werden auch, wenn es um diese Baustelle geht, mittlerweile 30 Jahre Zeitgeschichte verhandelt. Drei Untersuchungsausschüsse haben sich mit Aspekten der Historie befasst, es gibt regalmeterweise Gutachten zu juristischen, technischen, baulichen, unternehmerischen Details, tausendseitige Richtersprüche, zahllose Dokumente, es gibt Klageschriften in tausendfacher Ausfertigung – der Vorgang füllt eine Bibliothek, die zu sichten ein Menschenleben nicht mehr ausreicht.

Es sollte sich aber auch niemand von solcher Komplexität verrückt machen lassen: Es gab – auch bei diesem Großprojekt – klar definierte Ketten der Planung,

Genehmigung, Verantwortung und Haftung, die nur leider alle früher oder später brachen. Hauptgrund dafür war – und allein deshalb gibt es weiterhin großen Aufklärungsbedarf –, dass es vielen, wenn nicht den meisten Verantwortlichen, den Bauherren zumal und den sogenannten Aufsichtsräten, in teils eklatantem Maß an Verantwortungsbewusstsein mangelte. Über einschlägige Sachkenntnis verfügten die meisten Entscheider ohnehin nicht.

Wer sich mit diesem Flughafenbau befasst, beginnt an der verlässlich vorgetragenen Gewissheit der Deutschen zu zweifeln, fast alles besser zu können als alle anderen. Es stellen sich Fragen nach der Gültigkeit schmeichelhafter deutscher Selbstbilder. Der BER, dieses "größte Infrastrukturprojekt der deutschen Einheit", zeitweise Europas größte Baustelle, nährt Zweifel an der nationalen Erzählung vom rationalen Hochtechnologieland. Das Scheitern in diesem unerhörten Ausmaß schlägt Kerben ins Konzept der deutschen Tugenden von Pünktlichkeit bis Pflichtbewusstsein, von Ordnung bis Fleiß. Und bislang wurde kein Politiker, kein Aufsichtsrat, auch kein Bauunternehmer, kein Oberplaner, kein Flughafenmanager in der Hauptsache zur Rechenschaft gezogen.

In der Gesamtschau bietet sich ein ernüchterndes deutsches Panorama. Ein Team von SPIEGEL-Redakteuren hat acht Monate lang recherchiert, um die Elemente zusammenzutragen und erzählbar zu machen. Wer es versucht, lässt sich darauf ein, einen Vorgang abzubilden, der irrwitzige Züge trägt, darauf sollten Leser gefasst sein. Der SPIEGEL hat die Orte der Handlung begangen, die Geschichte des Baus studiert und vor allem Dutzende hochrangige Zeitzeugen befragt: aktuelle und frühere Flughafenmanager, Minister, Regierende Bürgermeister, Ministerpräsidenten, Staatssekretäre, Unternehmer, von denen viele nur unter Wahrung ihrer Anonymität zu sprechen bereit waren.

Die Teile dieses journalistischen Puzzles ergeben – einmal zum Ganzen gelegt – das Bild eines deutschen Bankrotts. Zu ihm gehört, nicht zuletzt und wie so oft, die menschliche Unzulänglichkeit. Sie ist ein wesentlicher Treiber auch dieses Desasters, in dem Weltgeschichte und Kirchturmpolitik, Großmannssucht und Kleinkariertheit, Rechtsstaat und Rechthaberei so durcheinandergelassen, dass jahrzehntelang alles

Mögliche geschieht, nur das eigentlich Geplante nicht: die Errichtung und Eröffnung eines neuen Flughafens.

## **I. Fleiß**

Wo die Bomber der Nazis gebaut wurden. Eine Flughafengesellschaft und unternehmerische Fehlkonstruktion. Baustellenbesuch mit Flughafenchef. Zwischen Land- und Luftseite. Das Thema Türen.

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg, FBB, sitzt in einem Backsteinbau der ehemaligen Henschel-Flugzeugwerke. Hier wurden die Bomber gebaut, die Rotterdam und Coventry in Schutt und Asche gelegt haben. Die Anlage, fast ein kleiner Stadtteil, liegt in Sichtweite des neuen BER-Terminals und in direkter Nachbarschaft zum alten Flughafen Schönefeld, der sich zu einem Hub der Billigfliegerei entwickelt hat; es geht nach Mallorca, aber auch nach Minsk.

Besucher der Flughafengesellschaft betreten ein Foyer, in dem in einer Vitrine ein Modell des neuen BER-Flughafens steht, ein paar Monitore flimmern, darauf die Abflüge und Ankünfte in TXL-Tegel und SXF-Schönefeld. Die Flughafengesellschaft betreibt die beiden bestehenden Berliner Flughäfen, und zugleich ist sie zuständig für den Bau des neuen.

Der Betrieb eines Flughafens ist offenkundig etwas anderes als der Bau eines Flughafens, und wer das eine kann, kann noch lange nicht das andere. Im Organigramm hat sich das aber nie ausreichend niedergeschlagen. Es gab wohl immer einen Geschäftsführer fürs Kaufmännische und einen fürs Technische und Bauliche, aber dann durfte sich einer der beiden "Sprecher der Geschäftsführung" nennen, und der andere durfte das nicht, und es gab das übliche Gezerre um Einfluss und Macht. Im Krisenfall stand immer eine Hintertür offen, auf der geschrieben stand: Ich bin's nicht gewesen, der andere war's.

Flughafenchef ist ein Posten, der in Berlin bislang noch allen zu Kopf gestiegen ist. Von den Zahlen her, 370 Millionen Euro Jahresumsatz, 1900 Beschäftigte, ist die Gesellschaft eigentlich ein ganz normaler Mittelständler. Es liegt wohl am ständigen Kontakt mit der Politik und den Medien, dass sich die FBB-Chefs besonders wichtig nehmen, als bekleideten sie eine Art nationales Amt. In gewisser Weise stimmt das,

denn ihre Gesellschaft gehört zu 100 Prozent dem Staat, in drei Tranchen: Die Länder Berlin und Brandenburg halten je 37 Prozent, der Bund 26, sie sind die drei Gesellschafter und damit auch die Bauherren des BER, es ist ihr Flughafen, es ist ein volkseigener Betrieb.

Seit März dieses Jahres hat ein Mann im Chefsessel der Gesellschaft Platz genommen, in dessen Gesicht kein Alter zu lesen ist. Engelbert Lütke Daldrup könnte 40 Jahre alt sein, aber er ist 60, die dichten roten Haare trägt er zur Seite gebürstet, und er nuschelt mehr, als dass er spräche. Er macht den Eindruck eines eher hochfahrenden Menschen, seine eigene Sekretärin nennt ihn in E-Mails "Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup". Er ist ein Mann vom Fach, heißt es, gelernter Stadtplaner, er soll es nun endlich vollenden. Lütke Daldrup war Staatssekretär in verschiedenen Ministerien, die alle etwas mit Verkehr und auch Flughäfen zu tun hatten. Er hat zwei Jahre im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft gedient, in dem sich in Sachen Flughafenbaustelle alle Macht bündelt. Zuletzt arbeitete er als Mr Airport des Berliner Senats, mit eigener kleiner Abteilung. Als der Aufsichtsrat ihn im März 2017 als Geschäftsführer einsetzte, hat er nicht lange gebraucht, um sich einen Überblick zu verschaffen; er hatte ihn ja schon. Aber einen Flughafen gebaut? Hat auch er noch nicht.

Lütke Daldrup bittet widerwillig zum Besuch des FGT, so nennen sie hier den Fluggastterminal, die große Halle. "Aber keine langen Sachen", sagt er, "ich hab zu tun." Über die Schultern hat er sich einen Wollmantel gelegt, mit einer in den Rücken geschneiderten Falte, die sich nach oben verjüngt. In diesem Mantel weht Lütke Daldrup über die Baustelle und redet dabei, als würde er in seinem Inneren Textbausteine aufrufen: "Baulich ist eigentlich alles fertig", sagt er. "87 Prozent sind geschafft." Oder: "Wir sind 100 Millionen vor Fertigstellung." Oder: "Was wir machen, ist Kleinkram. Türen, Kabel, eigentlich alles Pillepalle." Es ist der bekannte Sound aus vielen verschenkten Jahren.

An den Türen, nicht zuletzt, scheiterte die Eröffnung 2012. Es gab gewiss viele Probleme damals, aber die Türen gehörten zum finalen K. o. 5400 sind insgesamt eingebaut, 1400 davon sind besonders "komplex", das heißt, sie müssen vollautomatisch so funktionieren, dass sie auf Hunderte Vorfälle, angeblich allein 140

Brandszenarien, korrekt reagieren können. "Die Türen", sagt Lütke Daldrup, "müssen entrauchen, entfluchten, die müssen Schengen und Nicht-Schengen können." Es klingt, als müssten diese Türen vor Indienststellung eine Ausbildung machen.

Zwei Leute braucht es, um eine Tür in Betrieb zu nehmen, das dauert einen ganzen Tag. Danach wird getestet und wieder getestet, "und ob eine Tür wirklich fertig ist", sagt der Flughafenchef, "da gibt es hinterher, wenn viermal getestet wird, vier Sichtweisen drauf". Zu guter Letzt kann es passieren, dass ein Bauarbeiter vorbeikommt, die Hände voll, wie in einem Laurel-und-Hardy-Film, und die feinjustierte Tür derart auftritt, dass alles wieder kaputt ist und von vorn beginnt. "Aber wir sind auf gutem Weg", sagt Lütke Daldrup.

Die Sprinkler habe man jetzt auch im Griff, "wir müssen vielleicht noch zwei-, zweieinhalbtausend Meter Rohr verlegen, kein Hexenwerk", sagt der Geschäftsführer, "hunderttausend Meter Rohr sind ja schon drin im Gebäude". Dass in der Welt der Decken kein Platz mehr ist, weil eigentlich alle Kabel noch einmal neu gezogen werden mussten, auf neuen, silbrigen Pritschen neben den alten, ja, das könnte ein Problem sein, sagt Lütke Daldrup, es gebe dort oben noch "Kollisionen", aber es sei trotzdem "alles auf gutem Weg".

Wenn der begleitende Fotograf fragt, ob sich der Professor kurz für ein Porträt zur Verfügung stellen könne, schaut sich Lütke Daldrup gründlich um und entscheidet sich dann für einen nahe gelegenen Check-in-Schalter als Hintergrund. Er lehnt sich gegen das Nussbaumfurnier, die rechte Hand auf dem Tresen, die linke steckt in der Hosentasche, aber genau so, dass man die Hemdmanschette und die Armbanduhr noch erkennen kann. Lütke Daldrup sieht jetzt aus wie jemand, der in seiner Freizeit Rilke-Gedichte liest.

Danach geht es über Treppen an dreiteiligen Geländern entlang. "Brandenburger Recht", ruft Lütke Daldrup, "ein Handlauf für Erwachsene, einer für Kinder, einer für Behinderte." Man weiß nicht, ob er das mit dem "Brandenburger Recht" höhnisch meint oder drei Handläufe an den Treppen überflüssig findet, sein Gesicht verrät darüber nichts.

Bald ist die "Luftseite" erreicht, die Rückseite des Terminals zum Flugfeld hin, mit ihren Fluggastbrücken, mit den Gates. Von der Besucherterrasse geht der Blick hinaus über die imposanten Start- und Landebahnen, in leeres Land, das an Steppe erinnert, Brandenburg. Geradezu, weit hinten, ist die niedrige Silhouette des Rests von Selchow zu sehen, der Teil des Dorfes zur Bundesstraße hin, der stehen bleiben durfte. Die Gärten der Häuser dort grenzen direkt an den Zaun zur nördlichen Start- und Landebahn. Wenn der BER je den Betrieb aufnehmen sollte, dann wackeln dort drüben die Wände.

Lütke Daldrup zieht schnellen Schrittes Richtung "Landseite" davon, er stoppt, wenn die Besucher stoppen, und versucht zu erraten, was ihre Augen sehen. Sie sehen: eine Baustelle, noch immer, und noch immer keinen Flughafen. Und sie sehen Lütke Daldrup, der wenig Zeit für Fragen hat, aber viel Zeit für Fotos. Ist er der Mann, der es schaffen kann? Der dem Morbus BER als Erster entkommt?

Praktisch zeitgleich mit der Baustellenbegehung erscheint ein neuer "Sachstandsbericht" der Flughafengesellschaft, er stammt von Lütke Daldrup selbst. Darin heißt es, unter Punkt 1.2 "BER-Barometer", zum Beispiel, es seien nun 87 Prozent aller "Meilensteine" bei Planung und Bau erreicht. Aber ist das viel? Oder ist es wenig? Und es sind 87 Prozent wovon? Und die "Technische Inbetriebnahme": Sie liege, heißt es da, bei den "prüfungspflichtigen Anlagen", dazu gehören Brandmelder, Entrauchung, Feuerlöschung, "bei 34 Prozent". Ist das ganz gut? Oder so erschreckend, wie es klingt?

## **II. Gründlichkeit**

Ein neues Drehkreuz für Olympia 2000. Ein neues Chicago an der Spree. Das innerdeutsche Rattenrennen um die Lufthoheit. Bonanza im "Baufeld-Ost". Die Millionenbauern von Bohnsdorf.

Es klingt absurd zu sagen, dass Ronald Reagan am Verlauf dieser Geschichte nicht unschuldig ist, aber es war der 40. US-Präsident, der die Berliner zum Träumen einlud von der großen, weiten Welt. In seiner berühmten Rede am Brandenburger Tor im Juni 1987 ging es nicht nur darum, dass Mr Gorbatschow die Mauer einreißen sollte. Der US-Präsident forderte auch gleich den Anschluss Berlins an die



# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

internationalen Verkehrswege und sagte: "Wir freuen uns auf den Tag, an dem Westberlin einer der zentralen Luftfahrtknoten für ganz Mitteleuropa werden kann."

Als zwei Jahre später die Mauer gefallen war und die beiden deutschen Staaten über ihre Zukunft verhandelten, diskutierten sie 1990 auch die Reagan-Idee vom "europäischen Luftkreuz". Man konnte es sich eher nicht in Westberlin vorstellen, sondern irgendwo bei Königs Wusterhausen, aber das Projekt klang sofort sehr konkret: Man würde fünf Jahre planen, fünf Jahre bauen, und also im Jahr 2000, vielleicht sogar schon 1999, einen neuen Flughafen haben, ein neues Drehkreuz in der Mitte des Kontinents, für Durchreisende aus Asien, aus Amerika, aus aller Welt.

Damals läuft in Deutschland ein nicht erklärtes Wettrennen, das Berlin krachend verlieren wird, ein Kampf um den Luftraum gewissermaßen. Frankfurt am Main ist als deutscher Großflughafen gesetzt und eingeführt, aber da ist noch Platz für mehr. In München hatte der vormalige Ministerpräsident Franz Josef Strauß schon lange alle Geldkassetten geöffnet, um möglichst schnell einen möglichst leistungsfähigen Großflughafen in Süddeutschland hinzustellen. In Dresden beginnt der Ministerpräsident des neuen Freistaats Sachsen, ein Professor aus dem Westen, Kurt Biedenkopf, sofort mit dem Projekt eines Flughafenbaus in der Region Halle-Leipzig, geschäftsschädigend nah an Berlin gelegen.

Während diese anderen schon bauen, träumt Berlin noch von den Möglichkeiten, mit dem Kopf in den Wolken. Der Fall des Eisernen Vorhangs bringt die Stadt vom Rand der Weltblöcke ins geografische Zentrum des Kontinents zurück. Der Hauptstadtbeschluss des Bundestags vom Juni 1991, Regierung und Parlament bald wieder nach Berlin umzuziehen, sorgt für Euphorie. Die Lufthansa studiert die Lage und prognostiziert einen Anstieg der Passagierzahlen von damals gut 10 Millionen auf 32 Millionen pro Jahr bis 2010.

Der ehemalige Lufthansa-Chef Heinz Ruhнау, ein patriotischer Schwärmer, rechnet vor, Berlin werde dereinst 60 Millionen Fluggäste abfertigen, es werde ein Mega-Airport mit sechs Start- und Landebahnen gebraucht, ein neues Chicago sei im Entstehen. Fürs Erste sollen kurzfristig die bestehenden Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld ausgebaut werden, um drohende Engpässe zu verhindern.

Die damaligen Flughafenbetreiber glauben, sich beim Kauf von Grundstücken für die Erweiterung beeilen zu müssen, und sie schlagen richtig zu. Zwar ist noch nichts von irgendeinem Parlament beschlossen, von keiner Regierung etwas abgenickt, aber man kann jetzt nicht abwarten und hinterher bereuen. Über den Dörfern am Stadtrand kreisen ja schon, wie die Geier, die Unterhändler von Bieterkonsortien mit Adressen in der Schweiz und in Liechtenstein, als liege unter märkischem Sand das pure Gold versteckt.

Es geht um Ackerland, 12 Mark der Quadratmeter eigentlich, vielleicht 125 Mark "bei Schaffung von Baurecht", aber die Preise steigen schnell. Gekauft wird in Bohnsdorf, in Waltersdorf, in Waßmannsdorf, 15 Hektar hier, zweieinhalb Hektar da, 1800 Quadratmeter dort, 973 Quadratmeter wieder woanders. Die Aktivität der Flughafenleute lässt den Quadratmeterpreis binnen Monaten von 150 auf 200 Mark, von 300 auf 350 Mark steigen, das Toplos zieht ein Eigentümer von 96,4 Hektar Ackerland in der Gemarkung Bohnsdorf: Er bekommt 38,5 Millionen Mark für sein Grundstück, 400 Mark pro Quadratmeter. Aber dann platzt die Schönefelder Immobilienblase.

Nach und nach stellt sich heraus, dass die Flächen im sogenannten Baufeld-Ost überhaupt nicht gebraucht werden, es ist alles zum Fenster hinausgeworfenes öffentliches Geld, ausgegeben ohne jede Rechtsgrundlage, ohne formellen Beschluss, einfach so. Die Flughafengesellschaft bleibt auf Hunderten Millionen Mark Bankschulden sitzen, die zwei Jahrzehnte lang wie ein Schatten über den Büchern liegen werden. Gerichtsverfahren deshalb, Schadensersatzklagen werden nie angestrengt.

Es zeigt sich, gleich am Anfang, ein Muster, das die Arbeit der Berlin-Brandenburger Flughafengesellschaft bis heute prägt: Auf ihren Fluren, sagt ein langjähriges Aufsichtsratsmitglied, zieht nie die Kompetenz ein, die für ein so großes Vorhaben notwendig wäre. Es gelingt zu keinem Zeitpunkt, einen Stab aufzubauen, der über lange Zeit solide Arbeit leistet. Immer ist da ein großes Element von Versuch und Irrtum. Und das bleibt so.

### **III. Ordnung**

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Standortsuche mit Wanderkarte. Sperenberger Visionen. Schönefeld ist amtlich "ungeeignet". Wiedersehen mit Stolpe und Diepgen. Eine Schießbahn im tiefen Wald. Ein Besuch bei Bürgermeister Broshog.

Genshagener Heide, Jüterbog, Königs Wusterhausen, Sommerfeld, Groß Behnitz, Sperenberg, Borkheide, Michelsdorf: Die Liste möglicher Flughafenstandorte, über die bis Mitte der Neunzigerjahre diskutiert wird, liest sich wie eine Wanderkarte für die Mark Brandenburg. Aber ist es wirklich vorstellbar, dass ein neuer Hauptstadtflughafen, der damals noch den wuchtigeren Projektnamen "Berlin Brandenburg International" trägt, dass der irgendwo auf märkischer Scholle liegt?

In der Bibliothek eines Potsdamer Seniorenheims am Wasser sitzt der alte, kranke Manfred Stolpe und sagt: ja. Stolpes Stimme ist 20 Jahre später so unverkennbar satt, wie sie es immer war. Stolpe wurde 1990 Ministerpräsident von Brandenburg, für die SPD, er hatte immer die Ausstrahlung eines Bundespräsidenten speziell für den Osten, und es hieß, er regiere sein Land wie der gütige Chef einer Mini-DDR. Stolpe wollte nach Sperenberg mit dem Flughafen, es gab in seinen Augen nur Vorteile, und Schönefeld hielten er und seine Minister für Mist, für eine "Unmenschlichkeit", die niemandem zuzumuten sei.

Er stellte sich einen Flughafen vor, der die Funktion "Ostdeutschland International" übernehmen sollte, der ja aber trotzdem von Berlin aus gut erreichbar gewesen wäre. Sperenberg liegt Luftlinie etwa 40 Kilometer südlich vom Berliner Zentrum, das wäre gut machbar gewesen. Dort unten im Süden wohnen nur ein paar Tausend Leute, der Lärm wäre leicht zu beherrschen gewesen, man hätte keine Nachtflugverbote gebraucht, kein Dorf hätte umgesiedelt werden müssen. Sperenberg, sagt Stolpe, war perfekt.

Aber während in Berlin und Brandenburg noch lange über einen geeigneten Bauplatz gestritten wird, eröffnen die Kollegen in Sachsen schon im Mai 1993 ihren "Urlauber-Terminal". Für den Hauptstadt-Airport geht kostbare Zeit verloren, fünf Jahre wird das Gezerre um den Standort dauern, es ist eine sterile Debatte mithilfe bestellter Gutachten, obwohl es die ganze Zeit nur um Interessen geht und um Politik im engstirnigen Sinne.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Eberhard Diepgen ist der Regierende Bürgermeister damals, in jener Zeit ein prominenter CDU-Mann. Er hat Mauerfall und Wende als tragischen Lebensabschnitt erlebt, weil er ausgerechnet in der größten historischen Stunde der Stadt für kurze Zeit nicht im Amt war, verdrängt von einem rot-grünen Senat.

Diepgen steht damals einer Stadt vor, die keinen brauchbaren Businessplan mehr hat. Westberlin war ein hoch subventionierter Außenposten der westlichen Welt, Ostberlin war auf seine Weise auch eine Art fremdfinanziertes Schaufenster des Ostens. Nach dem Mauerfall haben beide Hälften, die sich noch lange nicht wieder als eine Stadt fühlen, viele Probleme, viele Baustellen, wenig Geld. Ein Berliner Bürgermeister, der nicht dafür kämpfte, dass ein neuer Großflughafen so nah wie möglich an der Stadt liegt, damit auch die Arbeitsplätze möglichst alle bei der Stadt bleiben, wäre seines Amtes nicht würdig.

Mehr als 20 Jahre später sitzt Eberhard Diepgen, kaum gealtert, in einem Büro im ersten Stock des Käthe-Kollwitz-Museums in der Berliner Fasanenstraße, Ku'damm-Gegend, klassisches Westberlin. Er trägt ein dunkles Hemd unter rotem Pullover und ist sichtlich im Freizeitmodus. Zwischen Stolpe und ihm habe ein gutes Verhältnis bestanden, sagt er, Respekt, Vertrauen, alles da. "Ich hätte Sperenberg mit ihm gemacht, wenn er für die Finanzierung der Verkehrsanbindung gesorgt hätte."

War diese Forderung nach der Brandenburger Vorleistung nicht ein rein taktisches Manöver, um am Ende einen Neubau in Schönefeld durchzusetzen? "Alles gehört mit allem zusammen", antwortet Diepgen und macht schlaue Augen, abgesehen davon sei der Bund "intensiv für Schönefeld" gewesen, "und ich hatte den Eindruck, dass mit dem Bund eine Entscheidung für Sperenberg nicht möglich war".

Der Bundesverkehrsminister jener Tage, Matthias Wissmann von der CDU, ein Parteifreund Diepgens, ist damals wegen Mauerfall und deutscher Einheit Herr über den größten Infrastruktur- und Verkehrshaushalt Europas. Der neue Berliner Flughafen steht nicht sehr weit oben auf Wissmanns Agenda, er wird zu keiner Zeit weit oben auf der Agenda des Bundes stehen, ganz gleich, wer gerade Minister ist. Wissmann will über das Thema eigentlich nicht mehr reden, es ist alles so lange her, nur ein kurzes Telefonat mit ihm gibt es. Er sagt, und man muss das mit Diepgens Satz weiter oben vergleichen, er habe den Eindruck gehabt, "dass mit Berlin eine Entscheidung für

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Sperenberg nicht möglich war". Die Brandenburger seien, im Hinblick auf Schönefeld, weniger absolut gewesen. "Und deshalb habe ich den Knoten irgendwann durchgeschlagen."

Es sind die Jahre 1994, 1995, 1996. Ein Raumordnungsverfahren endet mit dem Ergebnis, dass Schönefeld wegen der zu erwartenden Lärmbelästigung und nötigen Umsiedlungen als Standort "nicht geeignet" sei. Jüterbog oder Sperenberg seien zu bevorzugen. Der Flughafen wird damals ein Dauerthema, auch überregionale Medien diskutieren mit, es gibt plötzlich Zweifel an allem, an der geplanten Größenordnung, am Standort sowieso, am Projekt überhaupt. Es zeichnet sich ab, dass an ein internationales Drehkreuz nicht zu denken ist und im Ernst nie daran gedacht war, jedenfalls nicht von den Airlines. Zu wenige Umsteiger. Zu wenig Bedeutung.

Braucht es überhaupt einen dritten deutschen Großflughafen neben Frankfurt am Main und München? Und warum soll das neue Schönefeld ein "Single-Flughafen" werden, also der einzige Berliner Airport? Moskau, Paris, London, New York haben doch auch mehrere? Warum kann man nicht Tempelhof oder wenigstens Tegel erhalten?

Am 5. Mai 1996 lehnt eine Mehrheit der Brandenburger die von den Parlamenten bereits mit Zweidrittelmehrheit beschlossene Fusion ihres Landes mit Berlin zu einem neuen Bundesland ab. Das ist das Aus für Sperenberg, per Volksentscheid, auch wenn das viele Brandenburger und Flughafenopfer bis heute nicht wahrhaben wollen. In einem gemeinsamen Bundesland hätte es noch Argumente für Sperenberg gegeben, sagt Stolpe später.

Am 28. Mai 1996 unterschreiben er, Diepgen und Wissmann eine "gemeinsame Empfehlung", den Konsensbeschluss über die Errichtung eines Großflughafens am Standort Schönefeld bis spätestens 2010, Single-Flughafen, Tegel und Tempelhof werden geschlossen – aus heutiger Sicht eine Fehlentscheidung, aus damaliger Sicht ein vernünftiger, überfälliger Kompromiss.

Draußen in Sperenberg wächst Gras über alles, Büsche, Bäume, wie gehabt. Das einst für den Flughafen vorgesehene Areal ist heute wie damals dichter Wald, durch den kilometerlange Forstwege führen. Eine Schneise von 14 Kilometer Länge und 2

Kilometer Breite ist in diesen Wald geschlagen, die seit den Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts als Schießbahn für Geschütze genutzt wurde, für Bombentests, für Versuche, wie man am besten Bunker baut. Nach dem Krieg plante sich die sowjetische Armee im Wald eine Landebahn für ihren Nachschub.

Der Bürgermeister hier heißt Frank Broshog, er hat die Statur des Comichelden Shrek, wenig Hals, Hände wie Dampfhämmer. Für den geheimnisvollen Wald in Sperenberg, "das größte Flächendenkmal im Land Brandenburg", sagt er, finde sich auch keine geeignete Nutzung. Waldbrände hat er stattdessen. Und manchmal einen Unfall, weil sich da draußen einer verirrt und in eine Grube fällt und nicht mehr rauskommt. Ansonsten? "Ist da nichts. Null. Da ist der Wolf."

#### **IV. Rechtschaffenheit**

Gerkan malt einen Airport. Berlin-Bund-Brandenburger Dreifaltigkeit. Der Traum von der chinesischen Lösung. Die Schönheit des Rechtsstaats. Ein deutsches Wort mit 41 Buchstaben. Herrn Baumanns 1800 Aktenordner. Leipziger Allerlei.

Der Architekt Meinhard von Gerkan hat in Hamburg eine Immobilie, an der man nichts findet, was zu beanstanden wäre. Sie ist hoch über der Elbe gelegen, ihre oberste Etage ist eine Art vollverglaster Aussichtsturm, von dem aus Gerkan auf den Fluss und den Hafen blicken kann wie der König der Kapitäne. Wenn er hungrig ist, muss er nur eine kleine Außentreppe hinuntersteigen, und schon steht er vor einem der besten Restaurants der Stadt.

Immer wenn sich Gerkans Büro gmp um internationale Bauprojekte bewirbt, lädt er die Leute in seinen Glasturm ein. Alles beginnt zu schweben hier oben. Es gibt auch einen Flachbildschirm, der ungefähr so groß ist wie ein Handballtor, und wenn die Bauherren kommen, um Entwürfe anzusehen, lässt Gerkan darauf Filme laufen, die zeigen, wie schön alles wird, wenn es fertig ist.

An einem sonnigen Tag im vergangenen Winter zeigt Gerkan einen Film über den neuen Berliner Flughafen. Im Film ist der Airport fertig, Menschen laufen darin hin und her, Autos parken ein und aus, man sieht die Parkpositionen der Flugzeuge in der Abendsonne, es ist, als würde gleich der erste A380 landen.

# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Gerkan ist jetzt 82 Jahre alt, er weiß, wie man große Gebäude entwirft, auch Flughäfen. Er hat sich in den Siebzigern Berlin-Tegel ausgedacht, einen genialen Bau, vielleicht der beste Flughafen der Welt, es sind, vom Taxi bis zum Flugsteig, keine hundert Meter. Später hat er die Flughäfen in Hamburg und Stuttgart erdacht, er hat den Berliner Hauptbahnhof gebaut, gigantische Museen in China. Gerkan hat einen guten Ruf in der Welt, nur in Deutschland stimmt das nicht mehr ganz. Zu Hause ist er der, der den Berliner Flughafen nicht hinbekommen hat.

Als er gefragt wurde, sich einen Plan dafür auszudenken, verreiste er für ein Wochenende in sein Ferienhaus in Heiligenhafen an der Ostsee. Am Ende dieses Wochenendes bemalte er ein Blatt mit ein paar Strichen und winzigen Figuren, die aussehen wie parkende Flugzeuge. Darunter schrieb er "Flughafen Schönefeld". Maßstab 1:500. Als Datum notierte er den 17. Februar 1998.

Fast 20 Jahre später sitzt er in seinem Glasturm und sagt: "Es sollte eine kraftvolle Figur werden." Gerkan gab ihr ein Dach, das nicht einfach nur ein Dach sein durfte, sondern "eine pathetische Geste". Er sagt: "Es sollte ein Spektakel werden im Sinne von ...", er hebt die Hände hoch, holt tief Luft, und stößt nach einer Weile das Wort "Atemlosigkeit" aus. Er sagt, er habe sich erlaubt, Analogien herzustellen zu Schinkel und Mies van der Rohe. Er zeichnete also einen Flughafenterminal und dachte dabei auch ein bisschen an Preußens Gloria. Vielleicht war das ein erster Konstruktionsfehler.

Fragt man Gerkan heute danach, warum alles derart schiefgegangen ist in Berlin, redet er über die Bauherren, die sich aufführten wie Götter. Und er redet über politische Mentalitäten. In einer Stadt wie Hamburg, sagt Gerkan, gebe es klare Zuständigkeiten, wenn eine Entscheidung einmal getroffen sei. "Der politisch Zuständige sagt dann: Du bist der Architekt, du weißt, wie das geht, also lassen wir dich machen. In Berlin sagen sie: Ich bin der Koch, du bist der Kellner."

In Berlin und in Brandenburg gibt es nicht den einen politisch Zuständigen, das ist eine der entscheidenden Ursachen für den furchtbaren Ausgang dieser Geschichte. Es gibt keine Instanz, die am Ende die Verantwortung trägt, es gibt stattdessen immer alles wenigstens dreimal. Es gibt den Flughafenausschuss in Brandenburg, und es gibt zuständige Ausschüsse in Berlin und im Bundestag. Es gibt die beiden

Landesverkehrsminister, und es gibt den Bundesminister, es gibt in Bund und Ländern die Finanzminister und Finanzausschüsse, und es gibt in jedem Land und im Bund die Parlamente und die Rechnungshöfe, die ihren Senf dazugeben, es ist ein jammervoll überladenes Konstrukt. Und es ist ein entsetzlich politisiertes Projekt.

Indem der Ministerpräsident von Brandenburg und der Regierende Bürgermeister von Berlin die Chefposten im Aufsichtsrat übernehmen, was sie bis vor Kurzem tun zu müssen glaubten, kann die Opposition den Flughafen als Vehikel zum Stänkern jederzeit benutzen. Und sie tut es.

Im Verlauf der Geschichte tummeln sich zeitweise auch die größten Bürgerinitiativen Europas im Berlin-Brandenburger Speckgürtel, um gegen den unmenschlichen Airport zu trommeln, es gibt Mahnwachen, Montags-Demos, es werden Quartettspiele herausgebracht mit den schönsten BER-Pannen. Es ist ständig Lärm und Stunk um diesen Bauplatz, die Ahnen der Stuttgarter Wutbürger sind unterwegs.

Öffentliche Großprojekte sind die Großkampftage der deutschen Verwaltungen und der Justiz. Flughäfen, Bahnhöfe, Autobahnen, Kraftwerke sind die Schlachtfelder des demokratischen Rechtsstaats, auf denen sich Beamte, Anwälte und Richter für die Ewigkeit auszeichnen. Jedem großen Bauvorhaben geht eine langwierige Prozedur nach genauen Regeln voraus, und wenn diese Prozesse beendet und immer noch nicht alle Widersprüche ausgeräumt sind, dann kommen die Klagen, Bürger gegen Staat. Am Ende hat eine unabhängige Justiz zu klären, ob ein Gewinn fürs Gemeinwohl Verluste für den Einzelnen rechtfertigen kann.

Es geht bei solchen Vorgängen um den Kern und die Schönheit des demokratischen Systems, auch wenn es einem manchmal schwer auf die Nerven gehen mag. Die Macher des BER, diverse Flughafenmanager, auch Politiker, haben die Weisheit der Justiz immer wieder infrage gestellt, und es fehlte auch nicht der Hinweis darauf, dass China, in der Zeit, in der ein einziger deutscher Flughafen rechtlich geprüft wird, 30 neue Flughäfen eröffnet. Aber in China gilt der Bürger nichts, seine Anliegen sind nicht einklagbar, der Staat ist zu keiner Rechenschaft verpflichtet.



Es gibt in China keine Fragen des Lärmschutzes, in Deutschland aber schon, auch wenn die Berlin-Brandenburger Flughafenmacher sie ein bisschen auf die chinesische Art beantworten wollten. Sie sahen in ihren Kostenplänen für den Schallschutz 156 Millionen Euro vor, was viel zu wenig war, und das hätten sie wissen können.

Viele Klagen und Richtersprüche später musste diese Summe auf 590 Millionen Euro korrigiert werden, und alle Budgetansätze waren Makulatur. Daran war nicht der Rechtsstaat schuld, sondern die Flughafenplaner, die meinten, das Recht beugen zu können.

Wolfgang Baumann ist ein Spezialist für solche Vorgänge, ein Veteran vieler juristischer Schlachten, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Jahrgang 1949. Er wollte den BER verhindern, mit allen juristischen Mitteln, aber er scheiterte.

Baumann hat als Anwalt gegen Wackersdorf gekämpft und gegen das Atomkraftwerk von Mülheim-Kärlich, und als er die Streitereien um den Berliner Flughafenstandort verfolgte und als die Wahl schließlich auf Schönefeld fiel, machte er sich an die Arbeit. Ein Großflughafen direkt an der Stadt, mit Zehntausenden direkt Betroffenen ringsum, mit Dörfern, die weichen müssen, mit Gefahrenzonen überall, Lärmproblemen, Abgasen, das Baugelände voll mit Altlasten noch aus dem Weltkrieg, Teerölseen, Dioxin, alte Granaten. Der Sportsgeist des Anwalts war geweckt.

Es war am Jahrestag des Mauerbaus, 13. August 2004, als der Planfeststellungsbeschluss über den Bau des neuen Flughafens fiel, 1700 Seiten, im Anhang Schallgutachten, Karten, Flugschneisen. Baumann begann sofort damit, den Widerstand und formellen Widerspruch zu organisieren. Er verbündete sich mit großen Bürgerinitiativen. In Bierzelten akquirierte er seine Mandanten en bloc, in Diedersdorf sprach er einmal vor 3000 Flughafengegnern, die an Ständen, alphabetisch geordnet nach den Anfangsbuchstaben der Familiennamen, Mandate vergeben und nötige Vollmachten zeichnen konnten. Beim großen Showdown vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig würde Baumann nicht weniger als 2400 Kläger vertreten.

Für jeden einzelnen Kläger musste die individuelle Betroffenheit festgestellt werden, also wurden Haus für Haus Gutachten gefertigt, Lärmdaten gesammelt. Am Ende hatten sie vier Millionen digitale Datensätze in den Computern und Programme, mit denen dargestellt werden konnte, an wie viel Dezibel um wie viel Uhr genau der Kläger bei so und so viel Fluglärmbelastung zu leiden hätte. Wohnte der Betroffene zur Miete? War er Eigentümer? Schief er unter dem Dach? Im ersten Stock? Waren Kinder im Haus? Wie viel Quadratmeter hatte die Küche? Die Arbeit glich einer kleinen Volkszählung.

Am 15. Oktober 2004, einen Tag vor Ablauf der Einspruchsfrist gegen den Planfeststellungsbeschluss, lieferte Baumann seine Akten an das Bundesverwaltungsgericht. 1800 Ordner, pro Kläger etwa 900 Seiten Klageschrift, 2,1 Millionen Blatt, es ist das größte Verwaltungsgerichtsverfahren der deutschen Geschichte. Das Gericht musste die Wäscherei umwidmen, um Platz für Baumanns Akten zu schaffen, der Anwalt fuhr zuversichtlich nach Leipzig. Aber er sollte, in der Hauptsache, bitter enttäuscht werden.

Es gipfelt damals eine Entwicklung, die den Rechtsstaat nachhaltig verändert. In den Neunzigerjahren werden die Klagemöglichkeiten gegen Verwaltungsakte immer weiter eingeschränkt, die Rechtswege verkürzt. Zwei voneinander unabhängige Entwicklungen stehen dahinter.

Zum einen sind damals neoliberale Ideen schwer in Mode, es ist die Zeit der New Economy, Deregulierung ist ein wichtiges Schlagwort, Entbürokratisierung, Verschlinkung, und gemeint sind damit auch die Regeln des Rechtsstaats.

Zum anderen verabschiedet der Bundestag gleich nach der Einheit eine ganze Reihe Vereinfachungs- und Beschleunigungsgesetze, die dafür gedacht sind, die Sanierung der maroden DDR rasch voranzubringen. Auch der Antrag zum Flughafenbau wird nach den weitgehenden Sonderregeln von dem "Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz" eingereicht. Das ist ein nur in deutscher Sprache mögliches Wort mit 41 Buchstaben – das unter anderem bedeutet, dass Klagen nicht Instanz für Instanz hinaufverhandelt werden müssen, sondern dass Großprojekte direkt vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig in erster und einziger Instanz verhandelt werden.

Aber verhandelt wird da nicht viel. Die mündliche Verhandlung über "die größte Infrastrukturmaßnahme der deutschen Einheit" wird in zwei, drei Tagen durchgezogen, die Bundesrichter weisen 64 Beweisanträge der Flughafengegner pauschal ab mit dem Hinweis, dass die eingereichten Unterlagen bereits "hinreichend" seien.

Baumann sagt, er sei schockiert gewesen damals, empört ist er bis heute. Die Richter hätten den "Grundsatz der Planerhaltung" über alles gestellt, und wenn man ihn konsequent zu Ende denke, dann könne man sich eigentlich alle Bürgeranhörungen und dergleichen sowieso sparen.

"Ich war", ruft er, "gerade siebenmal vor Gericht wegen einer Umweltstation, die auch Tiere hält. Da wohnt hundert Meter weiter eine Frau, die gern auf dem Balkon sitzt und die dagegen geklagt hat, dass da ein Hahn kräht und dass eine Kuh manchmal Lärm macht. Siebenmal war ich deshalb schon auf dem Landgericht! Das muss man sich vorstellen! Ich habe zwölf Wochen verhandelt wegen einer Müllverbrennungsanlage in Augsburg! Zwölf Wochen! Da kann ich doch nicht einen ganzen Flughafen mit all seinen Problemen in ein paar Tagen abhandeln und alles wegbügeln! Das geht doch nicht!?"

## **V. Anstand**

Wowereit zieht andere Saiten auf. Hochtief lernt, wo in Berlin der Hammer hängt. Kühle Abende im Grunewald. Der "heimische Mittelstand" ist vor allem mittel. Grundsteinlegung des Scheiterns. Aus einem Los werden 40 Aufträge.

Wenn man sich festlegen müsste auf nur einen Schuldigen am Schlamassel, wäre Klaus Wowereit eine naheliegende Wahl. Er spielt bis zum Sommer 2001 keine Rolle, aber danach eine so verheerende, dass sich damit leicht ein eigenes Kapitel füllen ließe. Wowereit tritt auf als ebenso herrischer wie selbtherrlicher Zerstörer. Zeitzeugen beschreiben ihn als nassforsch, herablassend, hochfahrend, eitel, rotzig.

Wowereit wird im Juni 2001 Regierender Bürgermeister, von Januar 2002 an steht er an der Spitze einer rot-roten Koalition von SPD und PDS. Für Leute, die glauben, der Flughafen solle von privaten Investoren gebaut und betrieben werden, ist das keine gute Nachricht. Eine Privatisierung des Flughafenbaus war 1999 unterschrieben worden; ein Konsortium "Flughafen-Partner für Berlin und

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Brandenburg" hatte den Zuschlag bekommen, der Essener Hochtief-Konzern, die Flughafen Frankfurt AG, die ABB Calor Schaltanlagen und die Berliner Bankgesellschaft würden den neuen Airport planen, bauen und betreiben.

Privatisierung, das bedeutete: Die Investoren würden die Flughafengesellschaft kaufen, 100 Prozent der Anteile von den Gesellschaftern Berlin, Brandenburg und dem Bund, und würden zu Betreibern von Tegel, Tempelhof und Schönefeld. Sie bezahlen dafür eine Summe im dreistelligen Millionenbereich und verpflichten sich, den neuen Großflughafen mit Baukosten von etwa vier bis sechs Milliarden Mark auf eigene Rechnung zu planen und zu bauen, um ihn nach Fertigstellung auch betreiben zu dürfen. In den vereinbarten Summen des Deals versteckte sich sogar die Tilgung der Schulden aus den Zeiten des Grundstücksbooms im "Baufeld-Ost".

Wenn dieses Geschäft von 1999 Bestand gehabt hätte, wäre der Flughafen 2003 fertig gewesen, diese Ansicht teilen viele Experten. Hochtief hatte damals einen Lauf, die Firma hatte in Athen gerade einen neuen Airport gebaut und übergeben, dasselbe war ihr vorher in Saudi-Arabien gelungen. In Deutschland einen Flughafen auf die grüne Wiese zu stellen wäre für den Konzern aus Essen keine überwältigende Herausforderung gewesen. Und es war ein gutes Geschäft: Man konnte die Einnahmen aus Tegel nehmen, um den Bau zu finanzieren, es konnte nichts schiefgehen.

Es geht aber alles schief. Sechs Monate nach Vertragsunterzeichnung beginnt eine Kaskade von Prozessen, weil unterlegene Bewerber gegen die Vergabe klagen. Es wird an allen Ecken Schmutz aufgewirbelt, es gibt bundesweit Razzien, einmal an 16 Orten gleichzeitig. Korrupte Figuren in Doppelrollen fliegen auf, Verfahrensfehler werden ruchbar, Industriespionage wird behauptet, Hochtief steht, gewiss auch aus eigenem Verschulden, wie ein mafiöser Herrenklub da. Dann aber kommt ein Gericht zu dem Schluss, die Vorwürfe seien wenig substantiell, nicht besonders schwerwiegend, und niemandem sei ein Schaden entstanden. Aber da ist der schöne Auftrag schon weg.

Es wird weitere Anläufe von Hochtief geben, den Flughafen zu bauen, die Essener stimmen sogar zu, das Projekt gemeinsam mit der Bonner IVG zu machen, dem unterlegenen Bewerber, der geklagt hatte. Zeitweise arbeiten an die hundert Hochtief-Mitarbeiter am Airportprojekt, in einem Loft in Berlin-Schöneberg. Der

# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Konzern investiert Millionen im Lauf der Jahre in die Vorarbeiten, sie erstellen schon Zeitpläne für die Organisation der Baustelle, aber es wird am Ende verbranntes Geld sein. Das Ende beginnt, als in Berlin Klaus Wowereit an die Macht kommt.

Der damalige Hochtief-Chef Hans-Peter Keitel muss feststellen, dass dieser neue Regierende Bürgermeister von Anfang an darauf aus ist, das Projekt Privatisierung zu sprengen. Keitel zählt zu den großen deutschen Baumeistern, ein Ingenieur aus Württemberg. Er ist ein kantiger Typ, begeisterter Bergsteiger, er hat Wasserkraftwerke in Südamerika gebaut, er war am Ärmelkanaltunnel beteiligt, auch am Gotthard war er dabei. Der Commerzbank- und der Messeturm in Frankfurt sind seine Projekte, die Öresundbrücke, Flughäfen. Keitel, der in aller Welt Präsidenten und Premierminister kennt, Könige und Prinzen, bekommt es nun mit Wowereit zu tun.

Man trifft sich in der Regel im Gästehaus des Berliner Senats in Grunewald, meistens um neun oder zehn Uhr abends, um das, was die Fachleute vorbereitet haben, zum Abschluss zu bringen. Beteiligte an den Diskussionen unter acht, unter zwölf Augen haben in der Rückschau den Eindruck, dass Wowereit fest daran glaubte, der Berliner Politik- und Verwaltungsbetrieb mit ihm selbst an der Spitze könne den Flughafenbau allein stemmen.

Außerdem scheint Wowereit in der Gewissheit zu leben, dass Konzerne an Gewinnmaximierung interessiert sind und an sonst nichts. "Er kam herein gleich beim ersten Mal", erinnert sich ein Teilnehmer an den Grunewald-Runden, "wie wir ihn später x-mal erlebt haben: frech, unmöglich, ohne Rücksicht auf irgendjemanden oder irgendetwas, das bereits besprochen war. Er redete in dem Ton: 'So, Freunde, ab heute gelten andere Regeln. Ich bin der, der hier bestellt – und ihr wollt uns ja sowieso nur von vorn bis hinten betrügen.'"

Anfang 2003, Wowereit ist seit gut einem Jahr auch Aufsichtsratschef der Flughafengesellschaft, wird die Privatisierung des Projekts gestoppt. Wowereit argumentiert, die Investoren wollten Risiken in Höhe von 300 Millionen Euro auf den Staat abwälzen. Auf Beteiligte wirkt es so, dass sich Wowereit künstlich über einzelne Punkte aufregt, um den Bruch herbeiführen zu können. Er zieht immer wieder die Risikoverteilung hoch, ein Standardthema bei Großprojekten, aber Wowereit kennt, als Laie, die Gepflogenheiten nicht. Die Frage etwa, wer die Kosten übernimmt, wenn

# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

unerwartet Altlasten im Boden auftauchen, wird mittlerweile schon in Lehrbüchern beantwortet. Wowereit ist das egal. Er will alles auf die Investoren abwälzen. Er ist der Koch, sie sind die Kellner.

Wenn Wowereit die Lust verspürt, seine Themen von jetzt auf gleich zu besprechen, bestellt er die Leute ein, egal, wo sie gerade sind. Es kann vorkommen, damals, dass Investoren Konferenzen abbrechen und sich Privatjets mieten müssen, weil Wowereit eine Dringlichkeitssitzung einberuft.

Am 7. Februar 2003 wird das Ende aller Privatisierungsverhandlungen erklärt mit der Begründung, dass die Investoren dem Staat zu große Risiken aufdrücken wollten. Der Flughafen ist von nun an das Projekt von Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit, der Airport soll sein Denkmal werden – das schicke Einfallstor ins arme, aber sexy Berlin.

Aber Wowereit versagt darin, das Projekt auf der Schiene zu halten. Er ist der Chef des Aufsichtsrats, als kein Generalunternehmer für die Bauarbeiten gefunden wird. Er ist Chef des Aufsichtsrats, als die Bauorganisation zusammenbricht. Er ist Chef des Aufsichtsrats, als der Eröffnungstermin 2010 platzt, er ist es, als der Termin 2011 platzt, und er ist es immer noch, als die für 2012 geplante Party krachend scheitert. Wowereit ist Chef des Aufsichtsrats, als allen Beteiligten außer ihm selbst klar wird, dass die Baustelle außer Kontrolle ist. Er ist Chef des Aufsichtsrats in den Jahren nach 2012, in denen Stillstand herrscht und es weiterhin nicht gelingt, den Flughafen in Betrieb zu nehmen.

Man könnte lange Tabellen erstellen mit den falschen Behauptungen dieses Politikers, unterbrochen von ein paar wiederkehrenden Refrains: "Wir sind auf gutem Weg", "Es ist ein ambitioniertes Ziel, aber wir werden es erreichen", "Ich gehe davon aus, dass der Eröffnungstermin steht", "Alle Arbeiten verlaufen nach Plan". Wer Wowereits Äußerungen mit der Realität vergleicht, weiß, was von seiner beharrlichen Behauptung zu halten ist, er habe nichts mit dem BER-Desaster zu tun.

Wowereits Desaster wächst sich rasch aus: Nachdem die Privatisierung des Großprojekts vom Tisch ist, muss bald auch die Suche nach einem

Generalunternehmer eingestellt werden, der den Flughafen wenigstens "aus einer Hand" geplant, gebaut und schlüsselfertig übergeben hätte.

Im November 2006 bewerben sich vier Konsortien, die alle glauben, das gewünschte Gebäude für etwas mehr als eine Milliarde Euro bauen zu können. Sie liegen so nah beieinander, die Spanne reicht von 1,038 bis 1,041 Milliarden Euro, dass alles doch sehr verdächtig nach einer Preisabsprache aussieht, einerseits. Andererseits sind die Vorstellungen der Flughafengesellschaft und ihrer staatlichen Bauherren auch völlig unrealistisch. Sie planen mit 630 Millionen Euro Baukosten für den Flughafenterminal. Man wolle ja "keinen Palast bauen", wird Wowereit sagen. Aber das will man eben doch.

Im Vergleich zu Gerkans ersten Plänen soll das nun ausgeschriebene Gebäude 70 000 Quadratmeter größer und luxuriöser ausgestattet sein, mit Böden aus Jurakalkstein und Furnier aus afrikanischem Nussbaum. Unabhängige Gutachter schätzen die Baukosten auf 1,4 Milliarden Euro. Wowereit interessiert derlei Expertise nicht. Er fährt den Kurs: Allein können wir es besser. Und billiger.

Die Politik, empfänglich für den schnellen Applaus, gibt als weitere Maßgabe vor, nun müsse die heimische Bauwirtschaft an der schönen Maßnahme beteiligt werden. Das große Los des Generalunternehmerauftrags wird deshalb in sieben Lose zerstückelt und neu ausgeschrieben, damit auch kleinere Unternehmen zum Zuge kommen können. Damit verschärft sich erheblich, was auf großen Baustellen "Schnittstellenproblematik" genannt wird.

Und dieses Problem wächst sich noch weiter aus: Selbst die sieben Auftragspakete sind für die "heimische Bauwirtschaft" zu groß. Für die Lose vier und sechs etwa, "baulicher Ausbau", finden sich in der Heimat keine geeigneten Bewerber, und deshalb werden die Vergabepakete noch einmal gestückelt. Am Ende ist es so: Aus dem Großauftrag "Bau eines Fluggastterminals" wird nicht, wie anfangs geplant, ein Los für einen Generalunternehmer, es werden auch nicht sieben Lose, sondern es ist jetzt alles aufgesplittert in 40 Einzelvergaben: programmiertes Chaos.

Ein erfahrener Flughafenmanager kommentiert, dass damals "an die Stelle strenger privatwirtschaftlicher Zwänge die gemütliche Struktur eines vom Staat

garantierten Unternehmens tritt". Am Schluss fehlte es nur noch, "dass der Kleber zum Teppichboden einzeln ausgeschrieben wird". Jedenfalls wird aus der einst bewährten Idee, dass ein öffentlicher Bauherr einen Generalunternehmer findet, ein vom Staat organisierter Basar.

## **VI. Zuverlässigkeit**

Ein Plan ist ein Plan ist ein Plan. Spatenstich mit "Big Bobby International". Kein Bauherr, nirgends. Herr Körtgen macht den Doktor. Überall Häuptlinge, vorneweg Herr Schwarz. Die "Vergabeeinheit 5.0 TGA I" meldet erste Probleme.

Schon vor dem ersten Spatenstich am 5. September 2006 beginnt die Debatte darüber, ob der neue Flughafen nicht vielleicht viel zu klein ist. Es gibt ständig neue Prognosen über Passagierzahlen, die besagen, dass der geplante Airport im Moment seiner Eröffnung an der Kapazitätsgrenze operieren werde, zumal ja die anderen Flughäfen dann schließen müssten.

26, 28, 30 Millionen Fluggäste, in aller Eile beschließt der Aufsichtsrat Anbauten neuer Piers, Pavillons, Gates, um die Kapazität der Reisefabrik Flughafen zu erhöhen. Es wird an ihr, für die noch kein Stein gesetzt ist, herumgedoktert, ohne dass viele Gedanken daran verbraucht würden, dass jede Änderung Folgen hat für den Bau und sein Funktionieren.

Um eine Vorstellung zu bekommen, was da draußen im Südosten Berlins vorgeht, muss man sich dieses vor Augen führen: Gerkans erster Plan von 1998 sah ein Gebäude vor mit einer Fläche von 220 000 Quadratmetern. Vor der geplanten Eröffnung 2012 stand da jedoch ein totes Ungeheuer mit 340 000 Quadratmeter Fläche. Das war nicht mehr Schinkel oder Mies van der Rohe, das war ein Bau, der plötzlich so aussah, als würde die Neue Nationalgalerie auf dicke Hose machen.

So wird es bleiben, auch bei laufendem Baubetrieb. Die Bauherren haben ständig neue Einfälle, oder die Flughafengesellschaft hat dauernd Wünsche. Ein neuer Pier im Süden, ein neuer Pier im Norden, hier ein neues Zwischengeschoss, da ein neues Zwischengeschoss, unten neue Verkaufsflächen, oben neue Verkaufsflächen. Als wäre es ein Spiel mit Legosteinen.



# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Im September 2006 wünscht sich Aufsichtsratschef Wowereit Fluggastbrücken für den A380. Der große Airbus hat damals noch keinen einzigen regulären Passagierflug hinter sich, und das Baufeld von Schönefeld ist noch nicht einmal geräumt. Es hilft auch nichts, dass Experten sagen, der A380 werde aller Voraussicht nach im Berlin-Verkehr niemals eingesetzt, weil sich das für keine Airline lohne. Wowereit will es trotzdem, er will das Symbol, die großspurige Geste, nicht kleckern, klotzen: wenigstens träumen vom A380.

Beim feierlichen Spatenstich im September 2006 geht es launig zu. Wowereit ist da, Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck, der damalige Bahn-Chef Hartmut Mehdorn. Man begießt einen Radlader namens "Big Bobby International" mit Sekt. Wowereit sagt: "Wir werden beweisen, dass drei öffentliche Eigentümer so ein Projekt bauen können." Flughafenchef Rainer Schwarz lässt wissen, dass 100 Millionen Euro ausgegeben seien, "davon 80 Prozent beim heimischen Mittelstand".

Baubeginn ist am 4. Oktober 2006, elf Jahre später als ursprünglich geplant, sechs Jahre nachdem ein "europäisches Drehkreuz" eigentlich schon hätte in Betrieb sein sollen, rechtzeitig zu jenen Olympischen Spielen 2000, die dann doch nicht nach Berlin, sondern nach Sydney gingen.

In den folgenden Monaten, das hat in Berlin Tradition, üben sich die Reporter in Baustellenpoesie. "2058 Räume wird der Flughafen haben und 33 000 Quadratmeter Glasfassaden. Dafür wird die Baustelle 9000 Tonnen Baustahl und 160 000 Kubikmeter Beton verschlingen." "Jedes Projekt hat seinen exakten Termin, jede Muldenkipperfahrt ist geplant."

Und während sie dichten, wird in Sachsen, am Flughafen Leipzig-Halle, am 5. Juli 2007 die neue zweite Start- und Landebahn in Betrieb genommen mit der spektakulären Parallellandung einer Boeing 757 der DHL und einer Boeing 747-400 der Lufthansa. Die Szene wirkt wie ein höhnischer Gruß Richtung Hauptstadt.

Dort gibt es jetzt am Stadtrand eine Baustelle, aber es gibt keine Bauorganisation. Es gibt eine für alle Planungen zusammengewürfelte Arbeitsgemeinschaft aus Gerkans gmp, dem Architektenbüro JSK und dem Ingenieurbüro Kruck. Sie trägt den sperrigen Namen "pg bbi", das steht für

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Planungsgemeinschaft Berlin-Brandenburg International, so heißt der spätere BER damals noch. Im Herbst 2006, im Frühjahr 2007 scheint es fürs Erste so, als schnurre das Projekt dahin.

Im September 2008 wird Manfred Körtgen, seit vier Jahren bei der Flughafengesellschaft, ihr technischer Geschäftsführer und komplettiert die Führungsmannschaft, die das Scheitern des Flughafenbaus zu verantworten hat. Körtgen ist ein träge wirkender weißhaariger Mann, und zu seiner Einschätzung genügt es im Grunde zu wissen, dass er parallel zu seiner Arbeit als Hauptverantwortlicher für den Bau eines Flughafens eine Doktorarbeit schreibt.

Am 29. April 2010 wird er an der Universität Kassel seine mündliche Prüfung ablegen, seine Promotion dreht sich um "Optimierungsansätze zur prozessorientierten Abwicklung komplexer Baumaßnahmen". Kollegen, die in der Flughafengesellschaft eng mit ihm gearbeitet haben, verspotten Körtgen als Di-Do-Mann, als einen, der dienstags kommt und sich donnerstags ins Wochenende verabschiedet.

Auch Körtgen sagt in allen Interviews: "Wir liegen im Zeitplan." Oder, im September 2009: "Drei Jahre nach dem Spatenstich sind wir stolz darauf zu sagen: Jetzt sieht man, dass das, was wir hier errichten, ein Flughafen wird."

In jener Zeit steht allerdings erstmals in internen Papieren, dass die "Vergabeeinheit 5.0, Technische Gebäude-Ausstattung I: Heizung, Lüftung, Sanitär", zwei Monate im Zeitverzug ist. Und es hagelt Beschwerden, dass Bauzeichnungen und Berechnungen der pg bbi gravierende Fehler aufweisen. Außerdem ist das Ingenieurbüro Kruck, Teil des Planungsteams und zuständig für die Technische Gebäude-Ausstattung, in finanzielle Schieflage geraten. Die Firma geht am 8. Februar 2010 in Konkurs. Das sorgt auf der Baustelle für Wissensverlust, Kompetenzeinbußen, für ein Schlingern der Arbeiten.

Um die Lücke zu füllen, werden neue Planer auf Honorarbasis angeheuert, in der Spitze um das Jahr 2012 arbeiten fast 70 unterschiedliche Ingenieurbüros als Planer auf der Baustelle. Sie treffen sich zu wöchentlichen Jours fixes, und es wird auch ständig ein anderer neuer Häuptling ernannt, um Koordination wenigstens zu behaupten. Ein "Gesamtprojektleiter" wird gekürt, Gesamtbauleiter werden ernannt,

das klingt alles gut, aber in Wahrheit weiß niemand mehr, wer eigentlich wofür zuständig ist. Und wer am Ende, wirklich, die Verantwortung trägt.

Die Innereien des Gebäudes werden damals zum Problem. Das Thema Kabel taucht auf, das Thema Lüftung und Entlüftung, Entrauchung. Es heißt jetzt, dass die Arbeitsgemeinschaft ImCa, zuständig für den Bau der Entrauchungskanäle und sonstiger für den Brandfall wichtiger Hardware, von 3000 Plänen, die bis Weihnachten 2009 fertig sein sollten, erst 500 bekommen hat. Ob das so stimmt, ist schwer zu sagen, auch, wer genau dafür verantwortlich ist. Es beginnt die Zeit gegenseitiger Schuldzuweisungen, und man kann sich in jenem Winter nur noch darauf einigen, dass wahrscheinlich von einem neunmonatigen Planungsverzug auszugehen ist. Davon aber will die oberste Führung der Flughafengesellschaft nichts wissen. Und der Aufsichtsrat auch nicht.

Man sieht es erst in der Rückschau, dass in jenen Monaten das Scheitern beginnt, das bis heute andauert. Es fehlen Pläne hier, es gibt unvorhergesehene Baukollisionen da, tausendfach. Wo ein Rohr gelegt werden müsste, sitzt eine Luftklappe, wo ein Rauchkanal liegt, müssten Kabel gezogen werden. Natürlich ist das Baustellenalltag überall auf der Welt. Aber im Fall des Berliner Flughafens, wo der Bauherr die Bauherrenrolle nur spielt, statt sie zu füllen, führen sie dazu, dass erst die Baustelle und dann das ganze Gebäude dysfunktional wird. Der Neubau wird, während der Bauzeit, zum Sanierungsfall.

Eigentlich gilt, von Januar 2010 an, ein Änderungsstopp. Kein Plan soll mehr geändert, alles soll einfach nur fertig gebaut werden. Aber die Geschäftsführung des Flughafens hält sich als Erstes selbst nicht daran. Es ist, nach übereinstimmenden Aussagen vieler Beteiligten, der Geschäftsführer Rainer Schwarz, der ständig Neues bestellt, neue Flächen, neue Räume, neue Lounges, neue Inseln für den Non-Aviation-Bereich, mit dem Flughäfen heutzutage das Geld verdienen: Klamotten, Duty-free, Andenken, Essen, Shopping.

Schwarz fühlt sich im Recht. Er versteht etwas von Flughäfen, die bereits gebaut sind. Und dieser hier, jeder weiß es, ist vor langer Zeit geplant worden, er passt gar nicht mehr zu einer Industrie, die sich so rasant entwickelt hat. Die Low-Cost-Carrier haben das Massengeschäft übernommen und revolutioniert, eine ganz neue

Klassengesellschaft ist entstanden mit extremem Luxus für sehr wenige und mit Holzklasse für unglaublich viele.

Dank des Smartphones hat sich der Prozess des Buchens und Eincheckens völlig verändert, man gibt selbst sein Gepäck auf, wenn man überhaupt noch welches hat. Das Anstehen an Schaltern, hinter denen Personal lächelt, kommt einem vor wie von gestern, aber für dieses Gestern ist der Berliner Flughafen geplant. Also muss er, denkt sich Schwarz, am besten sofort umgebaut werden, bei laufendem Bau ausgebaut werden, damit er ins Heute passt.

Schwarz hat eine schöne Karriere hinter sich, er hat die großen Zeiten in München erlebt, als Geld keine Rolle spielte und doppelte Überkapazitäten ins Erdinger Moos geklotzt wurden. Schwarz war in Düsseldorf, er hat den Flughafen in Nürnberg gemanagt, er kommt nach Berlin im Glauben, dass bei einem Projekt wie dem Hauptstadtflughafen Geldfragen eher nachrangig sind. Er ist es gewohnt, zu bestellen und geliefert zu bekommen. Die technische Seite interessiert ihn kein Stück.

Er sieht ökonomische Notwendigkeiten und verlangt von Technikchef Körtgen die Umsetzung. Und Körtgen ist einer, dem es schwerfällt, Nein zu sagen. Und dahinter sitzen die Leute von pg bbi, die auch zu oft Ja sagen. So sagen auf diesem Bauplatz viel zu oft viel zu lange zu viele Leute: Ja, das kriegen wir hin.

Im Februar 2010 versuchen Gerkans Planer einmal einen Termin beim technischen Geschäftsführer Körtgen zu bekommen, es ist ihnen eilig, denn sie wollen nun doch einmal davor warnen, dass der nächste Eröffnungstermin platzt, dass die Baustelle hängt, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Aber sie bekommen keinen Termin. Körtgen hat, für seinen Generalplaner und die Bauleitung, keine Zeit.

In ihrer Not schreiben die Planer einen Brief an den anderen Geschäftsführer Rainer Schwarz und teilen ihm mit, dass es Zweifel gebe, "ob das primäre Projektziel der Flughafeneröffnung am 30. Oktober 2011 unter den derzeitigen Planungsbedingungen noch erreicht werden kann". Und anstatt dass Schwarz, besorgt, interessiert, womöglich einfach anruft oder ein schnelles Gespräch aller Beteiligten organisiert, bekommen Gerkans Leute nur einen schnippischen Brief zurück. "Wie Ihnen sicherlich bekannt sein dürfte", schreibt Schwarz, "ist mein Kollege Herr

Körtgen primär für Planung und Bau BBI zuständig. Insoweit ist für mich Ihre Vorgehensweise unter Umgehung des zuständigen Ressortgeschäftsführers schwer nachvollziehbar."

Es drängt sich der Eindruck auf, dass beide Bosse der Flughafengesellschaft nicht wissen wollen, was auf der Baustelle passiert. Sie wollen vor allem nichts über Probleme hören, sie wollen gute Nachrichten, mit denen sie im Aufsichtsrat gut dastehen. Wer dieses Schweigekartell durchbricht und normale Fragen stellt wie ein erwachsener Mensch oder einfach eine Wahrheit ausspricht, selbst wenn sie unangenehm ist, wird in Sitzungen angeschrien, beschimpft und zum Schweigen gebracht. Von April 2010 an ist in der Flughafengesellschaft "kein konstruktives Gespräch mehr möglich", sagt eine Beschäftigte von damals später als Zeugin in einem Untersuchungsausschuss.

Am 8. Mai 2010 ist Richtfest, Tag der offenen Tür, die Reporter dichten wieder. Am 9. Juni sagt Wowereit der "Berliner Morgenpost": "Wenn wir hier überhaupt über zeitliche Verschiebung reden, dann über wenige Monate." Zwei Wochen später tagt der Aufsichtsrat, die pg bbi steht im Feuer, ihr werden "Schlechtleistungen" vorgeworfen, eine Kündigung wird erwogen, es ist eine turbulente Sitzung. Niemand hat von Problemen gewusst oder wissen wollen, auch der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit nicht und auch nicht der blasse Brandenburger Platzeck. Der Eröffnungstermin 30. Oktober 2011 wird abgesagt. Der Flughafen Berlin-Brandenburg wird nun am 3. Juni 2012 seinen Betrieb aufnehmen. Heißt es.

## **VII. Pünktlichkeit**

Die teuerste Steckdose der Welt. Juni zwo-zwölf wird knapp. Flugrouten? Kannste knicken. "Flughafen-Krieg"!

Der rheinische Gastronom Friedel Drautzburg hat ein sicheres Gespür für gute Lagen. 27 Jahre lang führte er in der Bundeshauptstadt Bonn eine auch von politischer Prominenz gut besuchte Kneipe, es war ökonomisch einigermaßen logisch, dass er sich gegen einen Umzug der Hauptstadt nach Berlin wehrte. Als der Kampf verloren war, zog er, lange vor dem großen Tross, nach Berlin und kaufte für wenig Geld ein Ladenlokal direkt am Bahnhof Friedrichstraße, mit Blick auf die Spree. Er nannte es

"Ständige Vertretung", es gab dort Kölsch und rheinische Speisen, und Drautzburg wurde ein reicher Mann.

Als er hörte, dass die Ladenflächen im Flughafen auch von regionalen Marken besiedelt werden sollten, bewarb er sich um die Lizenz für eine Gastronomie. Drautzburg war einer von 700 Anwärtern. Die Flughafengesellschaft schickte ihm Bewerbungsunterlagen, er schätzt, dass sie anderthalb Kilogramm wogen.

Es gab so viel zu beachten. Zu den Besonderheiten seiner "Ständigen Vertretung" gehört, dass die Wände mit Bilderrahmen vollhängen, auf denen er selbst mit prominenten Leuten zu sehen ist. So etwas, Dübel in die Wand und Bilderrahmen drangeschraubt, geht in einem Altbau am Spreuerfer, aber das geht nicht im Flughafen, wegen des Brandschutzes.

Drautzburg musste lernen, dass er keine Dübel in die Wand bohren darf, weil es keine Gutachten gibt, die belegen, dass ein deutscher Dübel einer Temperatur von 1200 Grad standhält. Er lernte, dass man im Flughafen keine Fotos aus Papier aufhängen darf. Er lernte, dass er seine Promis, wenn er sie denn da an die Wand hängen wollte, auf "Forex" drucken musste, Hartschaumplatten, die der Fachmann vom Messebau her kennt.

Am Ende bekam Drautzburg eine von drei gastronomischen Lizenzen. Beste Lage, direkt im Abflugbereich, so gebaut, dass jeder Fluggast mittendurch muss. Links vom Durchgang sollten die Tische stehen, rechts davon der Tresen, in der Mitte ein originaler Betongrenzpfeiler der Berliner Mauer, tonnenschwer und schweineteuer. Drautzburg wollte auch ein Filmband mit historischen Aufnahmen der deutschen Geschichte durch sein Lokal laufen lassen. Drautzburg dachte an Ruhestand in einem prächtigen Schloss, irgendwo an einem See in Brandenburg.

Dann gab es eine Besichtigung im Terminal. Drautzburg schritt seine neue Niederlassung ab, er war eigentlich mit allem ganz zufrieden. Das Einzige, was ihm fehlte, war eine Steckdose im Durchgang. Er wollte seinen Gästen die Möglichkeit bieten, zwischen zwei Kölsch mal eben ihr Handy aufzuladen. Drautzburg also sagte: Ich hätte an dieser Stelle gern eine Steckdose. Er bat um einen Kostenvoranschlag. Der kam ein paar Wochen später.

# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Die zusätzliche Steckdose sollte 36 000 Euro kosten. Drautzburg dachte zuerst an ein Versehen, an zwei, drei Nullen zu viel. Aber es war kein Versehen. Eine zusätzliche Steckdose, die nicht in den Projekthandbüchern des BER vorgesehen ist, bedeutet eine Änderung der Pläne, bedeutet eine Prüfung durch den Projektsteuerer, bedeutet Entscheidungsvorlagen, bedeutet Kostennoten und so weiter. Am Ende kostet eine Steckdose am Flughafen Berlin-Brandenburg 36 000 Euro.

Drautzburg wartet jetzt seit Jahren darauf, dass seine Goldgrube den Betrieb aufnimmt. Normalerweise müsste er darüber verrückt werden. Aber er sitzt da mittags um zwei mit einer lustigen roten Baskenmütze auf dem Kopf, hat bis eben geschlafen und lächelt fröhlich. Andere haben es nicht so gemütlich. Einige Bauunternehmer, Mitglieder der Sippe "heimische Wirtschaft", aber auch Ladenbesitzer mit großen neuen Plänen für ihre Präsenz am BER sind in die Pleite gerutscht. In manchen der Läden, die nie eröffnet werden konnten, stehen Maschinen herum, für die jetzt die Garantie abläuft, obwohl sie noch kein einziges Mal angeschaltet waren.

Wann genau die Hoffnung stirbt, ist schwer zu sagen. Schon spät im Jahr 2010 gibt es Stimmen aus zuständigen Gremien, die sagen: keine Chance, Juni 2012 ist nicht zu schaffen. Auf der extremen anderen Seite gibt es Platzeck und Wowereit, zwei deutsche Regierungschefs und, möchte man meinen, gut informierte Aufsichtsratsmitglieder, die nach eigener Aussage bis zum Schluss nicht die geringste böse Ahnung gehabt haben wollen.

Man sagt in ihren Kreisen nicht "zweitausendzehn" oder "zweitausendzwölf", man sagt "zwo-zehn" oder "zwo-zwölf", alle Politiker reden heute so. Seit Juni zwo-zehn also, seit der Absage der für Herbst 2011 geplanten Eröffnung, ist der Flughafenbau in schweren Wassern unterwegs. Die Sympathie für das Projekt ist nicht mehr groß. Zu allem Überfluss bricht im September 2010 der Flugroutenskandal los, der geeignet ist, auch friedliche Bürger auf die Barrikaden zu treiben.

Es tauchen zwölf Jahre alte Schreiben der Deutschen Flugsicherung auf, in denen die damaligen Flughafenplaner darauf hingewiesen werden, dass ein paralleler Flugbetrieb auf den Start- und Landebahnen des BER nur möglich sein werde, wenn die Flugzeuge direkt nach dem Start um 15 Grad nach außen abknicken.

Das klingt nach wenig, heißt aber viel: Es bedeutet, dass im Grunde alle Maßgaben des Planfeststellungsverfahrens Makulatur sind. Alles umsonst, die dramatischen Anhörungen, das Verfahren der Standortsuche, das Gezacker um Lärmgutachten, die Gerichtsverfahren. Stadtgebiete, die jahrelang gegen den Flughafen kämpften, weil sich ihre Einwohner in der Einflugschneise wähnten, finden sich plötzlich von allem Fluglärm verschont, andere Gebiete, die nicht vom BER betroffen schienen, trifft es jetzt mit voller Wucht.

Illustrierte erscheinen mit Titeln, die lauten "Der Flughafen-Krieg". Wowereit lässt sich ein mit den Worten, dass bei der Betrachtung der Risiken niemand die Flugrouten "auf dem Schirm gehabt" habe, er kann wie immer nichts dafür. Platzeck sagt auch Dinge, aber ihm hört keiner zu. So geht es dahin. Und das Bundesverwaltungsgericht, überschwemmt mit neuen Klagen gegen den Flughafenbau zu Schönefeld, weist alle Kläger ab.

## **VIII. Prinzipienfestigkeit**

Rezept für Kabelsalat. Der Pfusch des Jahrhunderts. Rote Pfeile, gelbe Ampeln. Ein Gutachten kommt selten allein. Wowereit kann nichts dafür. Nach oben kuschen, nach unten treten.

Chaos hat die Eigenschaft, nicht linear zu wachsen, sondern exponentiell. Die Baustelle ist 2011 aus dem Tritt. Es rächen sich die Fehler der Vergangenheit: dass es keinen Generalunternehmer gibt, keine ordentliche Bauorganisation, dass die Arbeiten so kleinteilig vergeben werden, dass die Termine zu ehrgeizig gesetzt sind, dass der Kostenrahmen zu eng ist. Es sind ständig die gleichen strukturellen Probleme, die nun zulaufen auf einen finalen Absturz.

Damals beginnt es, dass Firmen einfach ihre Kabel verlegen, ohne danach zu fragen, ob es noch den Regeln ihres Handwerks entspricht. Damals fängt es an, dass Bauunternehmer planerische Kollisionen gar nicht mehr melden und gemeinsam mit Planern und Bauleitung ausräumen, sondern auf dem Weg der Improvisation einfach selbst auflösen. Damals werden Wände gezogen, die in keinem Plan stehen, und es werden ganz ordinäre Wände als Brandschutzwände abgerechnet, es werden Rohre



verlegt, die anderswo hingehören, es werden Sprinklerköpfe angebracht, aber nicht ans Wasser angeschlossen. Es wird in ganz großem Stil gefuscht.

Damals, im Februar 2011, erscheint das Gutachten einer Ingenieursgesellschaft, das "wesentliche Mängel in der Ausführungsplanung" vermerkt und eine "theoretische Gesamtverzögerung" von 15 Monaten errechnet. Damals kursiert, im April 2011, ein vertraulicher Statusbericht des zuständigen Bauordnungsamts im Landkreis Dahme-Spreewald, in dem es heißt, "dass bei gleichbleibender Verfahrensweise die Baustelle nicht mehr beherrschbar und steuerbar" sei. Man kommt beim Studium des Materials zu dem Schluss, dass zu jener Zeit auf der Führungsebene der Flughafengesellschaft eine Art nervöser Zusammenbruch stattfindet. Es geht etwas ähnlich Unbegreifliches vor wie beim 7:1-Sieg der deutschen Fußballer über Brasilien im berühmten WM-Halbfinale. Die Geschäftsführer Körtgen und Schwarz, der Gesamtprojektleiter, die sonstigen beigeordneten Bauleiter, alle, die Wichtiges zu berichten hätten, sie kapitulieren, vielleicht ohne es selbst zu wissen. Statt mit der Komplexität zu kämpfen und sie zu kanalisieren, beginnen sie, sie zu ignorieren, zu meiden, zu verfälschen, und so fügen sie sich in den Untergang.

Es sind, Mitte 2011, eigentlich alle Erkenntnisse vorhanden, die nahelegen, dass nicht nur eine Eröffnung des Flughafens im Juni 2012 unmöglich ist, sondern dass eine Eröffnung des Flughafens vielleicht niemals möglich sein würde, wenn sich nicht die gesamte Herangehensweise grundlegend veränderte. Es hätte damals einen Menschen gebraucht, der den Mumm besessen hätte, dieser Erkenntnis zum Durchbruch zu verhelfen. Aber es gibt diesen Menschen nicht. Es gibt viel vom Gegenteil, viele geschönte Berichte, und schlechte Nachrichten werden nur noch mit Zuckerguss serviert.

Wenn Baustellencontroller melden, dass Handlungsbedarf bestehe und Entwicklungen kritisch seien, verlangt die Geschäftsführung ausdrücklich "Überarbeitungen". Es heißt dann in Protokollen: "Seite 11: Der im Aufsichtsrat beschlossene Termin ist nicht durch eine gelbe Ampel zu hinterfragen." Oder man liest, im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 21. Juli 2010: "Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort 'äußerst' bei den kritischen Pfaden im Controlling-Bericht entfernt wird."

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Es gibt von nun an viele solcher Absurditäten. Die mit der Bauaufsicht befasste und häufig wohl auch überforderte Planungsgemeinschaft pg bbi verfasst Monatsberichte über den Stand der Arbeiten. Einmal, im Dezember 2011, ein halbes Jahr vor der geplanten Eröffnung, markiert sie einige Kapitel, auch das über die Technische Gebäude-Ausstattung, mit einem roten Pfeil. In ihrer Logik bedeutet der Pfeil, dass der Stand dieser Arbeiten den Termin gefährdet, dass Handlungsbedarf besteht. Es gibt aber daneben auch die Monatsberichte einer für die Überwachung des Baufortschritts ebenfalls eingekauften Controllingfirma, die ihrerseits nicht mit Pfeilen, sondern mit Ampelsymbolen hantiert, die aber anderen Kriterien gehorchen. Ein roter Pfeil hier kann eine gelbe Ampel dort sein, und was hier rot ist, kann dort grün leuchten. Es ist ein System mit dem einzigen Zweck, dass sich die obersten Entscheider einfach aussuchen können, welches Problem sie gerade ignorieren möchten.

Aber warum traute sich niemand mehr, die Wahrheit zu sagen? "Es herrschte ein Geist", sagt ein bis 2014 bei der FBB arbeitender Abteilungsleiter, "dass Kritik als etwas Zersetzendes zurückgewiesen wurde. Wer nicht gesagt hat, dass alles toll ist, wurde vor versammelter Mannschaft fertiggemacht. Das ging aus von ganz oben, vom Aufsichtsrat, von Wowereit, der keine schlechten Nachrichten akzeptiert hat. Vor ihm haben die Geschäftsführer gekuschelt, und nach unten haben sie getreten."

Draußen aber hagelte es von nun an schlechte Nachrichten.

Am 28. Februar 2012 teilt das Büro Gerkan der Flughafengeschäftsführung mit, dass der Eröffnungstermin 3. Juni nicht zu halten sei.

Am 6. März schreibt PricewaterhouseCoopers (PwC), dass die "geordnete Inbetriebnahme als erheblich gefährdet einzuschätzen" sei, bei Betriebsbeginn sei "mit Prozessausfällen zu rechnen".

Am 8. März schreibt der Sachverständige Dr. Fretter an die Flughafenchefs in einem Fazit: "Die Eröffnung des Flughafens im geplanten Gesamtumfang zum 3.6.2012 erscheint dem Unterzeichner aus derzeitiger Sicht unmöglich."

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Am 14. März warnt das ORAT-Team des Flughafens München, das den Probetrieb in Berlin organisieren soll, dass der Berliner Flughafen baulich-technisch nicht fertiggestellt sei und viele Räume "in keiner Weise nutzbar" seien.

Am 15. März richtet die Beratungsfirma McKinsey einen Brief an die Flughafengesellschaft mit der Aussage, dass es "große Zweifel an der Einhaltung des Eröffnungstermins" gebe.

Am 16. März teilt das Bauordnungsamt dem Flughafen mit, dass es einer Abweichung vom genehmigten Brandschutzkonzept, wie geplant, nicht folgt.

Am 30. März treffen sich Wowereit und Schwarz. Sie führen ein Gespräch, an das sich beide auf sehr unterschiedliche Weise erinnern. Schwarz behauptet, er habe Wowereit über alles informiert, über die Gutachten, den McKinsey-Brief, über alle Probleme. Wowereit sagt, und das ist eine juristisch fein abgezielte Aussage, "Prof. Dr. Schwarz" habe "weder eine Verschiebung der Inbetriebnahme empfohlen, noch die im PwC-Schreiben angesprochenen Risiken als relevant für die Inbetriebnahme dargestellt".

So sehen es auch, in der Tat, Gesamtprojektleiter und technischer Geschäftsführer. Sie wollen an den Juni-Termin glauben, es ist rational nicht zu erklären. Im April begehen Politiker den Terminal und schauen wohlwollend dabei zu, wie die Einzelhändler ihre Geschäfte einräumen und sich im großen Duty-free-Shop von Heinemann die Regale füllen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer gehört zu den Besuchern, er erinnert sich bis heute an die "völlig verrückte Scheinwelt", die dargeboten wurde, an das "Potemkinsche Dorf" namens BER.

Es bricht auch am 20. April noch immer nicht in sich zusammen. An jenem Tag findet die 104. Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft statt, sie dauert von 9 bis 13.30 Uhr, im Raum sind etwa 20 Leute, 15 Aufsichtsräte. Das Bemerkenswerte an dieser Sitzung ist, zwei Wochen vor dem Krach, dass nichts an ihr bemerkenswert ist. Laut Protokoll wird Geschäftsordnungskram erledigt, es werden Geschäftsberichte genehmigt. Es gibt eine einzige Wortmeldung, von Platzeck. Er äußert den Wunsch, dass in künftigen Geschäftsberichten eine deutlichere Berücksichtigung von

Brandenburg erfolgen solle, "zumal der neue BER ja ausschließlich auf Brandenburger Gebiet liege".

Es ist gespenstisch: In den Wochen damals sind alle Zeitungen, alle Medien voll mit BER-Schreckensmeldungen. Es gibt Berliner Stadtteile, die kochen vor Zorn, es gibt Brandenburger Gemeinden, die kollektiv Dampf ablassen auf Demonstrationen. Derweil steht die Flughafenbaustelle vor dem Infarkt, das müssten die hier Versammelten wissen, und wenn sie es nicht wissen, müssten sie doch bei den Flughafengeschäftsführern zu erfragen versuchen, warum es so viele schlechte Meldungen gibt. Aber alle schweigen.

Es ist ein bitterer Befund: Die Verantwortungslosigkeit ist allgemein. Die Staatssekretäre des Bundes, Gatzert und Bombardieri, gut ausgebildete, gut informierte Leute, sie sitzen da und schweigen und lassen alles laufen, genau wie alle anderen. Wie die Minister und Senatoren, die Betriebsräte und Gewerkschafter, alle tun entweder ahnungslos, oder sie sind es, was im Ergebnis auch keinen Unterschied macht. Es ist eine seltsame, peinliche Stille.

Unter Punkt 3.4 beantragt Geschäftsführer Schwarz 13,9 Millionen Euro Budgeterhöhung "zur Durchführung der Endspurtmaßnahmen im Zusammenhang mit der BER-Inbetriebnahme". Darüber erklärt der Vorsitzende Wowereit laut Protokoll "sein Missfallen", weil die Mehrausgaben bei besserer Terminplanung möglicherweise zu verhindern gewesen wären. Ist es eine Komödie? Zugestimmt wird.

Der mit Abstand ausführlichste Protokollteil befasst sich unter Punkt 5 mit dem "Planungsstand Eröffnungsveranstaltung BER". Es werde Publikumstage "rund ums Terminal" geben. Am 24. Mai werde die eigentliche Feier "für einen Teilnehmerkreis von circa 40 000 Personen unter Beteiligung der Bundeskanzlerin stattfinden". Und ein Hinweis aus einer Sitzung im April 2012 wird aufgegriffen: Man beschließt, dass "mit der Eintrittskarte auch ein Gutschein für eine Mahlzeit und ein Getränk verbunden ist".

## **IX. Tapferkeit**

Mehdorn trommelt. Von Stillstandskosten und Wirkverbundtests. Der schwarze Peter spielt Schwarzer Peter. Ein Rausschmiss mit Folgen.

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Hartmut Mehdorn trifft sich in Berlin gern im "Café am Neuen See", weil er erstens gleich um die Ecke wohnt, und zweitens wird hier sein Wein ausgeschenkt. Mehdorn ist mit einer Französin verheiratet und auch sonst frankophil, er hat einen Weinberg irgendwo im Süden, aber der Kellner muss ihn leider enttäuschen. Von seinem Wein ist nichts mehr da. Mehdorn bestellt einen Côtes-du-Rhône, besser als nichts. Es gibt Wildbuletten, und wenn man Senf dazuhaben will, sagt der Kellner: "Wir haben aber nur hausgemachten Preiselbeersenf."

Hartmut Mehdorn wurde, nachdem am Flughafen 2012 alles einmal im Eimer war, 2013 als Retter geholt. Es heißt, dass Volker Kauder ihm von Bundeskanzlerin Angela Merkel persönlich die Botschaft ausrichten ließ: "Herr Mehdorn, bitte beenden Sie das." Zu beenden war die Tragikomödie des Berliner Flughafenbaus, die im Mai 2012 ihren tollsten Höhepunkt, aber noch lange nicht ihr Finale erlebt hatte.

Die Kanzlerin, in Sachen Flughafen hundertprozentig leidenschaftslos, wurde wohl kurz einmal wach, als das Gerücht die Runde machte, die Bau- und Betonleiche am Rande der Hauptstadt koste 30 bis 40 Millionen Euro – pro Monat. Solche Zahlen sind politisch gefährlich. Bis November 2013 war es nur eine Schätzung, die von der Flughafengesellschaft stets nur höhnisch dementiert wurde, aber dann machte die von Mehdorn eingesetzte Finanzgeschäftsführerin die Zahl offiziell. Durch "verschiebungsbedingte Mehrausgaben" und "ausbleibende Einnahmen", sagte sie, sei von "Stillstandskosten" von monatlich 35 Millionen Euro auszugehen.

Hartmut Mehdorn ist ein guter, pointenreicher Erzähler, er rhythmisiert seinen eigenen Redefluss, indem er während des Redens ununterbrochen den Tisch vor sich bearbeitet, es wirkt, als würde er sich selbst am Schlagzeug begleiten. Er trommelt mit den Fingern, mal dumpf mit den Fingerkuppen, mal hell und scharf mit den Nägeln, manchmal setzt er auch wuchtige Handkantenschläge, dass die Gläser scheppern, wenn er etwa sagt, dass der Bau des Berliner Hauptbahnhofs heute ja auch nicht mehr möglich wäre. "Eine Großbaustelle" – bam! – "mitten in der Stadt" – bam! – "das würde" – bam! – "einen Volksaufstand geben."

Leute, die mit Mehdorn gearbeitet haben, sagen alle ungefähr dasselbe in vielfacher Variation. Dass er ein Energiebündel sei, ein Kraftpaket, ein Anpacker, er sei "wie so eine Jahrmarktsfigur, die Kettenglieder sprengt". Das heißt aber auch, dass

# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

er der falsche Mann für die Aufgabe ist. Als er seine Stelle antritt, im März 2013, braucht dieser Bauplatz keinen Antreiber, der "Sprint"-Programme verkündet. Es weiß ja damals überhaupt niemand mehr, wozu Leute angetrieben werden sollen.

Die Baustelle ruhte schon seit knapp einem Jahr. Mehdorn fand den Bauplatz in einer "Schockstarre" vor, die am 7. Mai 2012 eingetreten war, als das große Illusionstheater am FBB endlich aus und die große Eröffnung endgültig abgeblasen war. Eine Besprechung des Bauordnungsamts mit der Geschäftsführung des Flughafens an jenem Tag führte zu der lange verweigerten Erkenntnis, dass eine Inbetriebnahme schlicht unmöglich war. Und tags darauf taten Wowereit und Co. bei einer Pressekonferenz so, als hätten sie das ja wirklich nicht im Traum ahnen können.

In den Folgemonaten lernt eine verblüffte Öffentlichkeit das Ausmaß des Scheiterns überhaupt erst kennen. Dass der Flughafen im Mai 2012 nur zu 56 Prozent "betriebsfähig" gewesen sein soll, ist ein Schock. Bundesminister Ramsauer setzt umtriebiger eine "Sonderkommission" ein, "zur umfassenden Bestands- und Beweissicherung". Man hört damals zum ersten Mal von jenen Türen, Sprinklern, Kabeln, von den hunderttausend Elementen, die nicht sind, wie sie sein sollen.

Statt in Ruhe nachzudenken, vielleicht auch zu dem Schluss zu kommen, dass alles von Grund auf anders werden muss, demonstriert der Aufsichtsrat Entschlossenheit. Erst legt er für August 2012 einen neuen Eröffnungstermin fest, der eine Woche später auf März 2013 und bald auf Oktober 2013 verlegt wird. Dann, bei einer Sondersitzung am 17. Mai, Himmelfahrt, wird kurzerhand der Hinauswurf der Planungsgemeinschaft pg bbi beschlossen, und es gibt keinen Experten, der das nicht für einen weiteren fatalen Fehler hält.

Denn es ist so: Wer die Vorgänge studiert, kommt zwar nicht zu dem Schluss, dass die pg bbi, also Gerkans Planer, zusammen mit JSK und Kruck ihre Arbeit über die Jahre stets brillant erledigt hätten. Trotzdem kannten sie die Baustelle wie niemand sonst, sie kannten die Problemzonen, sie hatten ein Gespür für den Raum. Jeder Planer, der von nun an kommt, muss zuerst eine Art Baustellenarchäologie betreiben, um sich da draußen überhaupt zurechtzufinden. Die pg bbi hinauszuerwerfen ist ungefähr so, als würde man auf halber Strecke in eisiger Wand den Bergführer in die Tiefe stoßen.

Körtgen muss zum 1. Juni gehen, mit 193 000 Euro Abfindung, auch Schwarz wird im Dezember gehen, nachdem es erst so aussah, als würde er ewig bleiben.

## **X. Ernsthaftigkeit**

Ein neuer Termin muss her. Eine Delegation kommt selten allein. Manchmal kommt sie als "Soko BER". Sprinter gegen Erbsenzähler. Mehdorn will "Gummi auf die Piste". Amann will eine "nicht zerstörungsfreie" Bestandsaufnahme.

Horst Amann ist Darmstädter und klingt auch so, er gilt als systematischer Kopf, er hat für die Bahn gearbeitet, zuletzt für den Flughafen Frankfurt, und wird in Berlin neuer Technikchef anstelle von Manfred Körtgen. Amann bezieht seine Büros am 1. August 2012, ein halbes Jahr vor Mehdorns Ankunft. Mehdorn wird Schwarz ersetzen. Amann ahnt nicht, worauf er sich eingelassen hat. Kaum ist er da, steht er schon unter Druck. Alle wollen von ihm belastbare Termine hören, Wowereit, Platzeck, auch Bundesstaatssekretär Bomba, eigentlich ein Freund von ihm, auch ein Hesse, er sagt: "Du musst bald einen neuen Eröffnungstermin nennen."

Nach Schönefeld kommen damals politische Delegationen in Scharen. Der Bauausschuss des Bundestags kommt zum Ortstermin und schaut hinauf in die Welt der Decken. Im Dezember rollen einmal die Beamten von Ramsauers "Soko BER" an, sie kommen mit dem Zug, sie dürfen einfahren in den Geisterbahnhof unter dem Terminal. Mehrere Stunden verbringen die Beamten auf der Baustelle, inspizieren alle Stockwerke, Bahnhof, Check-in-Bereich, Sicherheitskontrolle, Duty-free, Gates, Gepäckanlage, sie kommen zurück mit ernüchternden Erkenntnissen. Tausende Quadratmeter Terminalflächen, heißt es in ihrer Mängelliste, seien noch "im Zustand des völligen Rohbaus".

Auch der neue Geschäftsführer Amann ist ständig auf der Baustelle. Er lässt die Entrauchungsanlage testen. Alle Versuche scheitern, sie scheiterten "gnadenlos", sagt Amann zu Freunden, und dass er richtig Angst bekomme: "Das Ding ist tot."

Es geht bald die Geschichte vom "Monster" um, das im Keller des Flughafens hause. Damit ist die Brandschutzanlage 14 gemeint. Dass sie das Kernstück des Brandschutzkonzepts sei und nicht funktioniere, wird zu einer entscheidenden Legende über das Scheitern des ganzen Baus. Die andere lautet, dass der

Großarchitekt Gerkan keine Schornsteine auf dem Dach hätte haben wollen, dass also wider die Gesetze der Physik der heiße Rauch "nach unten" abgesaugt werden müsse. Es erscheinen Artikel darüber, dass der Planer des Entrauchungsmonsters, Alfredo di Mauro, noch nicht einmal Ingenieur sei! Und das in Deutschland!

Es ist aber alles nur eine durchsichtige Suche nach Sündenböcken. Das Dach des Gerkan-Baus ist ausreichend besetzt mit Dutzenden Rauchabzugsklappen. Alfredo di Mauro ist ein hochrespektabler Planer, dessen Anlage von allen Stellen abgenickt und genehmigt worden war, aber eben für ein wesentlich kleineres Gebäude mit viel weniger Räumen. Im Dezember 2012 hat Amann "mathematische Gewissheit", dass die Entrauchung nicht funktionieren kann. Der Flughafen BER kommt ihm vor wie die "Titanic" vor dem Eisberg.

Wowereit zieht draußen um die Häuser und sagt in jedes Mikrofon, dass der 27. Oktober 2013 als neuer Eröffnungstermin stehe. Die Termine sind, besonders für die Politiker, wie eine Obsession. Als brauchten sie eine Karotte, die sie dem Volk hinhalten können. Und wenn sie weg ist, gibt es eine neue.

Zwischen Weihnachten und Neujahr setzt Technikchef Amann ein dreiseitiges Schreiben an die Gesellschafter auf, in dem steht, dass die Einhaltung des Endtermins im Oktober 2013 "ausgeschlossen" sei. Außerdem kündigt er an, was als "Bestandsaufnahme" in die Geschichte des Flughafens eingehen wird. Es sei, schreibt Amann, "vertiefend zu prüfen und zu entscheiden ... ob ein vollständiger Umbau auf den Genehmigungszustand unumgänglich ist". Dazu gehöre eine vollständige Erfassung des Istzustands, auch das "Öffnen aller bereits verschlossenen Decken, Schächte, Böden und Wände". Den Brief schickt Amann mit Datum 4. Januar ab, drei Tage nachdem Wowereit in seiner Neujahrsansprache gesagt hat, man werde alle Kräfte bündeln, "um den Eröffnungstermin im Oktober einzuhalten".

Es wird ein Nachfolger für Rainer Schwarz gesucht, seit Januar 2013 ist der Posten des kaufmännischen Geschäftsführers vakant. Ramsauer, Platzeck, Wowereit tagen viel, sie sitzen auch manchmal bei Finanzminister Schäuble, es gibt Gespräche unter acht Augen, unter zehn Augen.



# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

Wowereit überlässt Platzeck den Aufsichtsratsvorsitz, um auch einmal klarzumachen, dass es hier auch um ein Brandenburger Projekt geht. Niemand traut Platzeck viel zu, aber es gibt auch kein gutes Argument, den Wechsel abzulehnen. Der Aufsichtsratsvorsitzende Platzeck macht die Suche nach neuen Geschäftsführern nicht einfacher. Irgendwann fällt der Name Mehdorn, er steht auf einer Liste mit acht oder zehn Namen. Ramsauer will ihn als Erster genannt haben. Andere auch. Mehdorn sagt sofort zu.

Er erzählt selbst davon im Café am Neuen See, heute, Jahre später. Er sei in sein neues Büro gekommen, sagt er, und es sei alles sauber gewischt gewesen, "da stand kein einziger Ordner drin, da war nichts". Es habe aber, sagt Mehdorn, 15 Direktoren gegeben, von denen sich jeder sein eigenes Imperium aufgebaut hatte. Seine Hand kracht auf den Tisch.

Man darf davon ausgehen, dass Mehdorn, der Trommler, und Amann, der Pedant, keine Minute dafür gebraucht haben, sich nicht zu mögen. Als Mehdorn kommt, ist Amann schon am Werk. Er hat die "Reset"-Taste gedrückt und arbeitet nun zusammen mit dem TÜV Rheinland an seiner, wie er das nennt, "flächendeckenden, nicht zerstörungsfreien, vollständigen Bestandsaufnahme des Bau-Ists". Anders gesagt: Amanns Leute kriechen nicht nur in die Welt der Decken, sie schlagen auch Wände auf, um zu sehen, was dahinter ist, sie versuchen, den Kabelsalat zu verstehen, die Rohre, alles. Es ist, angesichts der Aufgabe, eine vernünftige Herangehensweise, ein nötiges Stück "Baustellenarchäologie". Es steht nur im krassen Widerspruch zu Mehdorns Plan eines "Sprint"-Programms.

Mehdorn will nicht Bestandsaufnahme, sondern Start-up. Als Erstes lässt er sein Büro renovieren und mit weißen Sesseln möblieren, nur der Chefsessel, seiner, ist rot. Er stellt Leute ein von Beratungsfirmen, viele von Roland Berger, sie starten eine Kommunikationskampagne, die mit dem Bau und seinen Problemen nichts, mit Storytelling und Image aber viel zu tun hat. Mehdorns Team hat wenig bautechnische Kompetenz, es sind Juristen, Betriebswirtschaftler, da ist kaum einer dabei, der Kabel ziehen könnte oder wüsste, wie eine Sprinkleranlage funktioniert.

Mehdorns Strategie ist grundfalsch. Er unterschätzt anfangs, wie alle seine Vorgänger und alle seine Nachfolger, die baulich-technischen Probleme und glaubt

lieber daran, dass die Provinzler vom Bauordnungsamt oder die Spießer mit den Gutachten die Probleme übertreiben und Lösungen nicht sehen wollen. Er versucht, sie alle vor sich herzutreiben. Er kündigt Eröffnungen an, er will hier ein Stück in Betrieb nehmen, dort das Frachtzentrum aufmachen, er zaubert mit Kaninchen.

Mehdorn dämmt es nach einem Jahr, dass die Möglichkeit des Scheiterns besteht. In diesem Projekt ist tief der Wurm drin, und alles ist Stückwerk. Die Bestandsaufnahme Amanns hat Unglaubliches dokumentiert. Mehr als 120 000 Mängel, davon 4000 "genehmigungsrelevant", es ist ein Horrorhaus. Man hat einen zu kleinen Flughafen geplant und die Kosten gedeckelt, und trotzdem musste alles dauernd größer werden. "Wenn Sie ein Einfamilienhaus bauen", sagt Mehdorn, "und während der Bauzeit wird ein Dreifamilienhaus draus, und Sie wundern sich über die Kosten oder darüber, dass die ursprüngliche Heizung zu klein ist, dann kann Ihnen keiner helfen."

Mehdorn bekommt ein größeres Budget, mehr als eine Milliarde obendrauf, er bekommt auch seinen Willen in Sachen Amann: Der Aufsichtsrat setzt seinen Widersacher ab. Aber Mehdorn bringt den Bau kein Stück voran.

Der neue Technikchef am BER, Jörg Marks, ein Siemens-Manager, erkennt das. Er beginnt mit dem Umbau der Entrauchungsanlage, die aufgeteilt werden muss in sieben Abschnitte, das wird Jahre dauern, neue Entrauchungskanäle im Keller werden betoniert, so groß wie Tunnelröhren. Mitte 2016 möchte man meinen, der gesamte Keller unter dem Hauptterminal sei eine einzige Entrauchungsanlage.

Am 13. März 2015 schreibt Mehdorn seinen letzten Brief auf Briefpapier des Flughafens Berlin-Brandenburg an die "lieben Kolleginnen und Kollegen". Er sei angetreten im Frühjahr 2013, "das havarierte Großprojekt BER wieder flottzumachen". Es folgt eine Liste von Erfolgen und der Hinweis darauf, dass es nun endlich gelungen sei, "ein verlässliches Terminband zur Inbetriebnahme 2017 vorzustellen". Aber dieses Band ist so verlässlich nicht.

## **XI. Zuverlässigkeit**

Landrat Loge und die "Mensch-Maschine-Schnittstelle". Letzte Zusammenfassung einer unendlichen Geschichte. Die Ursachen des Scheiterns – und eine Erklärung dafür, warum die Verantwortlichen nicht schärfer verfolgt wurden.

Stephan Loge ist Landrat im Kreis Dahme-Spreewald, sein Büro liegt in Lübben, mitten in der Altstadt, nicht weit vom Schloss entfernt. An Leuten wie ihm, das sagen Flughafenmanager und manche Politiker aus Bund und Land bis heute, ist das Flughafenprojekt letztlich gescheitert, an diesen Provinzlern aus dem Spreewald, die, logisch, überfordert waren mit dem Projekt BER, Korinthenkacker, die vielleicht Turnhallen und Supermärkte können, aber einen Weltflughafen?

Landrat Loge ist der Typ sozialdemokratischer Kommunalpolitiker, wie ihn nur die untergehende DDR hervorbringen konnte: gelernter Ingenieur, pragmatisch, sachorientiert. Er ist SPD-Mitglied und seit 2008 Landrat. "Hier hat sich keiner um den Flughafen gerissen", sagt er. Die Politik in Berlin und Potsdam habe gewollt, dass Dahme-Spreewald zuständig sei, Schönefeld gehört zum Landkreis.

Loge ist keiner, der sich von Ministern oder Managern beeindrucken lässt. Er steht zu seinen Überzeugungen, und so sieht er auch aus: stiernackig, kahlköpfig, ein fester Händedruck, ein Mann, der ohne Girlanden zum Punkt kommt und der weiß, dass alles seine Ordnung haben muss. Turnhallen oder Flughäfen. Niemand kann beim Brandschutz machen, was er will.

Es ist auch nicht so, dass Loge und seine Beamten keine Erfahrung mit komplizierten Großprojekten hätten. In ihrer Zuständigkeit steht der früher einmal für den Bau neuer Zeppeline vorgesehene Riesenhangar Cargolifter, eine der größten Hallen der Welt, in der sich heute die Freizeitlandschaft Tropical Islands findet. "Vier, fünf unterschiedliche Brandschutzsysteme haben wir da abgenommen", sagt Loge. "Alle waren genehmigungsfähig. Wenn die immer so tun mit ihrem Flughafen! Tropical Islands war komplizierter."

Was von seiner Behörde verlangt wurde, war doch ziemlich skandalös, und Loge erinnert sich genau daran. Wie er den beiden Flughafenmanagern im Büro des Baudezernenten des Landkreises in Königs Wusterhausen gegenüber saß. Wie

Technikgeschäftsführer Körtgen die sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle erörterte, die die Türenautomatik ersetzen sollte.

Anfangs glaubten die Flughafenerbauer, man könne Feuerwehreute in einer Schaltzentrale die Türen fernsteuern lassen, aber die Tests gingen schief. Nun hatte die Flughafengesellschaft eine neue, allerletzte Idee, wie es funktionieren könnte, und Loge, der damals schon viel gewöhnt war, war fassungslos. "Hilfskräfte in Warnwesten an 1200 Türen setzen?", fragte Loge. "Leute, die im Brandfall rufen: 'Es brennt'?"

Es ist eine unendliche Geschichte. Hartmut Mehdorns Nachfolger Karsten Mühlenfeld hat sein Kapitel geschrieben, dessen Nachfolger Engelbert Lütke Daldrup beginnt gerade seines, die Abschnitte werden ereignisärmer, je näher die Gegenwart heranrückt, die dunkle Grundstimmung ändert sich nicht.

Berlins aktueller Regierender Bürgermeister Michael Müller wird dereinst vielleicht das Verdienst angerechnet bekommen, die Politik endlich aus dem Aufsichtsrat entfernt zu haben. Es wirken dort jetzt die Staatssekretäre, das neutralisiert Streitereien. Der neue Vorsitzende des Aufsichtsrats heißt Rainer Bretschneider, er ist ein schwerer, vollbärtiger Staatssekretär aus Brandenburg, dessen berufliche Karriere sich seit 1993 immer wieder mit der Geschichte des Flughafens kreuzt. Vielleicht hilft das.

Die letzten Neuigkeiten vom Bauplatz sind nicht ermutigend. Die Kollisionen in der Welt der Decken enden nicht, die Sprinkleranlage mit ihren Rohren erweist sich als das neue Monster, es vergeht keine Woche ohne neue Änderungen, die Beteiligten am Bau verlieren die Nerven, auch Leute von den Großfirmen, von Bosch, von Siemens, haben die Schnauze voll vom BER und wollen nur eines: raus.

Es dämmert nun auch allen, dass dieser Flughafen im Moment seiner Eröffnung zu klein sein wird, viel zu klein, die Passagierzahlen sind über die jahrzehntealten Planungen hinweggegangen, BER hat nicht ausreichend Kapazität. Deshalb gibt es nun Pläne, den Bau, der als nationales Schlüsselwerk von Meinhard von Gerkan entworfen worden war, mit Behelfsterminals aus Fertigbauteilen zu umstellen. Das

# ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

wäre die finale ironische Pointe: im Zentrum Nussbaumfurnier und Jurakalkstein, drum herum Kisten aus Blech und Plastik.

Oder wird man Tegel offen halten? Die uralte Debatte um den Single-Airport neu eröffnen? Den Planfeststellungsbeschluss gänzlich ad absurdum führen? Es lauern Fallen überall. Der Mitbauherr Bund dringt auf die Errichtung eines Regierungsflughafens, auch irgendwo in Schönefeld, erst soll ein Provisorium her für 50 Millionen Euro, dann ein Bundes-Terminal für 400 Millionen, aber eigentlich ist kein Platz dafür, nirgends.

Und niemand fühlt sich verantwortlich, niemand ist zuständig, in der Stadt nicht, im Land nicht, im Bund nicht, kein Staatssekretär, kein Minister, kein Unternehmer, keine Kanzlerin. Was denkt sich so ein Rainer Schwarz oder Manfred Körtgen, wie schläft Hartmut Mehdorn, was sehen Matthias Platzeck oder Klaus Wowereit, wenn sie in den Spiegel schauen? Lauter Sieger?

Warum ist niemand zur Rechenschaft gezogen worden für diesen Irrsinn? Wieso hat niemand Schadensersatzansprüche gegen Chefs und politisch Obere erhoben? Warum sind nicht Staatsanwälte losgegangen und haben verantwortungslosen Verantwortlichen nachgespürt? Warum bekommt Exgeschäftsführer Schwarz, statt selbst angeklagt zu werden, vor Gericht recht, wenn er seinen Verdienstaustausch von 1,14 Millionen Euro einklagt?

Es ist, offenkundig, ein abstoßendes Spiel im Gang, hinter den Kulissen. Seine Regeln blitzen einmal kurz auf an einer versteckten Stelle im Bericht des Untersuchungsausschusses, der 2016 erscheint. Dort kommt der Chefjustiziar der Flughafengesellschaft zu Wort, ein diskreter Mann namens Gottfried Egger. Er wird von Menschen, die ihn kennen, als umgänglich beschrieben mit der Gabe, eine Frage so lange zu beantworten, bis niemand mehr weiß, was gefragt war. Im Untersuchungsausschuss wird Egger gefragt, warum die Flughafengesellschaft in Sachen Pflichtverletzungen nicht aggressiver gegen ehemalige Manager, namentlich Schwarz, vorgegangen sei.

Eggers' Antwort ist gewunden, da ist viel "ich sage mal" und "wäre" und "hätte", er sagt: "Das ist dann ein Spagat, den können Sie dann nicht auflösen ..." Er redet noch

# ReporterFORUM

[www.reporter-forum.de](http://www.reporter-forum.de)

allerlei Rätselhaftes und will eigentlich sagen: Die Verantwortlichen sind nicht verfolgt worden, weil das Schadensersatzklagen Dritter nach sich gezogen hätte. Noch deutlicher: Aus Angst vor Millionenzahlungen an Lufthansa oder Air Berlin oder die Deutsche Bahn wurden die Verfehlungen von Schwarz, Körtgen und Co., vielleicht auch die Versäumnisse von Wowereit, Platzeck und Co., unter den Teppich gekehrt. Ganz bewusst. Das gehört zur bitteren Wahrheit über den Flughafenbau zu Berlin-Brandenburg. Es mag Schuldige geben, aber man wird sie nie dingfest machen, man sucht sie erst gar nicht, weil das womöglich zu teuer käme.

Viele Ursachen des Scheiterns wurden hier entwickelt, eine Erkenntnis ist nicht widerlegbar: Die Regierenden Bürgermeister von Berlin, die Ministerpräsidenten von Brandenburg und die in Bundes- und Landesregierungen zuständigen Minister und Staatssekretäre waren und sind mit der Aufgabe, in staatlicher Regie einen Flughafen zu bauen, überfordert. Konsequenzen daraus: null.

Der deutsche Staat, die Steuerzahler, sie bürgen für dieses wenig geliebte Flughafenprojekt. 6,6 Milliarden Euro, neunmal so viel wie anfangs veranschlagt, sind nach jetzigem Stand insgesamt aufzubringen. Konsequenzen? Keine.

Das öffentliche Bauen in Deutschland ist nicht mehr, was es war, ein Ausweis des Landes. Die große Kultur der Generalunternehmer, die termingerecht und "schlüsselfertig" große Staatsaufträge abwickeln, ist verfallen. Fast alle großen Bauunternehmen sind verschwunden, weil der kleinkarierte Blick auf regionale Arbeitsmärkte schon in der Planung die schöne Kühnheit verhindert, die wir andernorts bewundern, aber nicht bei uns, nicht in Deutschland.

Bei uns, in Deutschland, wird heutzutage gern groß geredet, aber am Ende ganz klein gedacht. Die Heimat der Handwerksmeister und mittelständischen Weltmarktführer sieht von Berlin-Schönefeld aus betrachtet nicht sehr beeindruckend aus, und das ist mehr als ein Gefühl: Industriellen, Unternehmern, Wissenschaftlern, Politikern begegnet es im Ausland heutzutage ständig, dass Deutschland dank der drei Großbuchstaben BER zum Objekt schadenfrohen Spotts geworden ist. Und der könnte bald noch lauter werden.

Es ist denkbar, es ist möglich, dass dem Projekt im Jahr 2018 das Geld ausgeht, erst recht seit dieser Woche, in der die Insolvenz der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft Air Berlin bekannt wurde (siehe Seite 94). Air Berlin wollte den neuen Großflughafen als Heimat, Hub und Hauptmieter nutzen. Wie kann dieser Ausfall kompensiert werden? Der deutsche Staat, so viel dürfte feststehen, kann auch aufgrund europäischer Subventionsregeln nicht einfach neues Geld nachschießen. Aber dann läge, vom kommenden Jahr an, am Rand von Berlin womöglich keine geheimnisvolle Baustelle mehr. Dort stünde dann ein Mahnmahl, auf dessen Fassade in großen Buchstaben einfach stehen könnte: Made in Germany.

## **Epilog**

Die S-Bahn-Linie 45 fährt mit abnehmender Geschwindigkeit in den Bahnhof ein, der Zugführer Klaus Rühmann hat den Handhebel vorsichtig nach hinten geschoben. Draußen, auf der Anzeigetafel am Bahnsteig, leuchtet das Wort "Zugdurchfahrt!", und drinnen, in den Waggons, dunkel und leer, hört man eine automatische Ansage, die den Eindruck erweckt, als müsste sie Ordnung schaffen in einem dichten Fluss reisender Menschen: "Nächste Station: Flughafen Berlin-Brandenburg. Übergang zum Regional- und Fernverkehr. Endstation. Bitte alles aussteigen."

Rühmann packt seine Sachen zusammen, er zieht eine Jacke über, es ist kalt im Bahnhof. Er verschließt den vorderen Führerstand und läuft ans andere Ende des Zuges. Er öffnet den hinteren Führerstand, zieht das "Übergabebuch für Triebfahrzeuge" hervor und notiert in gut lesbarer Handschrift Uhrzeit und Streckenverlauf, dann schiebt er den Handhebel nach vorn. Der Dreiviertelzug der Baureihe 481 verlässt den Bahnhof des Flughafens Berlin-Brandenburg in die Richtung, aus der er gekommen ist. Es ist 2.56 Uhr, und es läuft alles nach Plan.