TIMUR EMEK / DAPD

HAUPTSTADT

Die Akte des Architekten

Kaum ist die Flughafeneröffnung erneut geplatzt, folgt die nächste Attacke vor Gericht: Airport-Planer Meinhard von Gerkan bezichtigt die Flughafengesellschaft von Bürgermeister Wowereit der „großangelegten Täuschung“.

Klaus Wowereit machte einfach weiter, als wäre nichts passiert. Er empfing den neuen Generalkonsul der Türkei sowie den Bürgermeister von Turin, er beschäftigte sich mit Friedhofserweiterungsflächen, und er beehrte die lokale Bauindustrie auf ihrem Neujahrsempfang mit seinem Besuch, gutgelaunt wie immer. „In Berlin werden starke Impulse gesetzt“, schwärmte der Regierende Bürgermeister über seine Stadt – und sich selbst.

Nur wenige Tage brauchte er, um sich zu fangen; um die Illusion zu hegen, dass seine Macht nicht beschädigt sei.

Kaum aber schien nach der erneut geplatzten Flughafeneröffnung das Schlimmste überstanden, da meldet sich der nächste Gegner zu Wort. Jetzt ist es Airport-Architekt Meinhard von Gerkan, der zum Angriff ansetzt.

Seit 2004 hatte er mit seinem Team den Großflughafen BER geplant, dann wurde er im vorigen Mai gefeuert und verklagt. Auf 99 Seiten nebst umfangreichen Anlagen haben seine Anwälte nun zusammengetragen, wie aus ihrer Sicht die Flughafengesellschaft unter Wowereits Regie das Debakel in Schönefeld verursacht hat.

Die Akte des Architekten gibt erstmals detailliert Einblick in eine lange Zeit abgeschirmte, kleine Staatsfirma, die angetreten war, aus eigener Kraft eines der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands zu stemmen – und im Scheitern fast zwei Ministerpräsidenten zu Fall brachte.

Mit Gerkans Klageerwiderung geht nun nach der politischen auch die juristische Aufarbeitung in die nächste Runde: mit potentiell gewaltiger Sprengkraft. Folgt das Landgericht Potsdam, dem der Schriftsatz seit kurzem vorliegt, den Argumenten, dann hat sich die Arbeit von Wowereits BER-Managern als „großangelegte Täuschung herausgestellt“.

Bislang gilt mangelhaft geplanter Brandschutz als Hauptursache für das Termin- und Kostenchaos – das ist die Position der Flughafengesellschaft. Gerkans Gegenposition ergibt ein völlig anderes Bild: Wie Kinder beim Legospielen schoben die Bauherren demnach Klötzchen hin und her. Mal verrückten sie eine Fluggastbrücke, dann wünschten sie sich eine Vielflieger-Lounge, wo bereits ein normaler Wartebereich installiert war. Der Bauablauf, heißt es in der Akte, wurde dadurch „regelrecht zerschossen“.

Die Suche nach Schuldigen beschäftigt nicht nur die Justiz; auch politisch ist die Auseinandersetzung mit dem Berliner Misstrauensvotum vom Samstag noch nicht vorbei.

Sozialdemokrat Wowereit
„In Berlin werden starke Impulse gesetzt“

Nach dem bisherigen Aufsichtsratschef Wowereit (SPD) rückt nun die Rolle von Peter Ramsauer (CSU), der den Bund als Minderheitsgesellschafter vertritt, ins Zentrum.

Bereits am 19. Dezember, drei Wochen vor der offiziellen Terminabsage, ließ sich der Bundesverkehrsminister in seinem Amtssitz von Flughafen-Technikchef Horst Amann persönlich Bericht erstatten. Das Ministerium und Amann bestätigen das Treffen. „Natürlich haben wir über den Stand des Projekts gesprochen, über was denn sonst“, sagt Amann.

Wenige Tage später stellte Ramsauer in einem Zeitungsinterview als erster Verantwortlicher den Eröffnungstermin Oktober 2013 in Frage – und löste damit in Berlin und Brandenburg Verwunderung aus. Wusste der Minister vorab von den Problemen? Warum ging Amann zu einem Minderheitsgesellschafter, statt seinen Aufsichtsratsvorsitzenden zu informieren?

Seit Monaten nutzte der CSU-Mann jede Gelegenheit, um Wowereit zu schaden. Nach dessen öffentlicher Blamage hat er sein Ziel offensichtlich erreicht. Jetzt erwägt er überdies, den Aufsichtsrat und die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auf Schadensersatz zu verklagen. Schnell vergessen ist offenbar sein Versprechen, der Erfolg des BER-Projekts liege ab sofort „im gesamtstaatlichen Interesse“.

Eigentlich soll das Management der Staatsfirma zügig neu aufgestellt werden, stattdessen belasten nun juristische Probleme die Sanierung. Denn auch aus Sicht der Gerkan-Kanzlei CBH gibt es nur einen Schuldigen für das Projekt, das im vergangenen Mai bloß vier Wochen vor der damals geplanten Eröffnung havarierte: die Flughafengesellschaft.

Es sei nicht nur für die Probleme der vergangenen Jahre und das „selbstangerichtete Terminchaos“ verantwortlich, sondern auch gänzlich ungeeignet, den Bau zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. „Selbstverständlich“, schreiben Gerkans Anwälte, sei die Flughafengesellschaft „mit dem ihr zur Verfügung stehenden Personal nicht ansatzweise in der Lage, den Flughafen in Betrieb zu nehmen oder auch nur genehmigen zu lassen.“

Die Angestellten der Staatsfirma seien dafür schlichtweg „nicht ausgebildet“; sie hätten „im Flughafenbau keine Erfahrung“. Tatsächlich ruhen die Bauarbeiten in Schönefeld seit vielen Monaten.

Ein härteres Zeugnis ist kaum denkbar für ein Unternehmen, das Wowereit seit 2001 als Chefkontrolleur beaufsichtigt hat. Berlins Regierender Bürgermeister persönlich stellte als Geschäftsführer Rainer Schwarz ein, der nun für das Debakel verantwortlich gemacht wird. Wowereit vertraute darauf, dass seine Leute das Projekt allein, ohne einen Generalunternehmer wie Hochtief, stemmen könnten; er segnete Zeit- und Kostenpläne ab und trug alle strategischen Entscheidungen mit.

Als Versager jedoch werden von Seiten der Flughafengesellschaft seit Monaten immer wieder die Architekten aus Gerkans Büro gmp genannt. Sie sollen für massive Fehlplanungen verantwortlich sein sowie für ein technisch unausgereiftes Design, insbesondere beim Brandschutz.

Mit diesem Argument erklärte der von Wowereit bis zuletzt protegierte Airport-Chef Rainer Schwarz die nicht abreißende Pannenserie. Deshalb auch wurde die von Gerkan und dem Frankfurter Architekturbüro JSK gebildete Planungsgemeinschaft pg bbi im Mai entlassen.

Eine solche Lesart wollen sich die Architekten nicht länger gefallen lassen. In ihrer Klageerwiderung zeichnen sie das Bild einer chaotisch aufgestellten, chronisch überforderten Flughafengesell-

GUENTER WICKER / DAPD

Probebetrieb am BER im Februar 2012: *Gedränge beim Check-in*

MARCO-URBAN.DE

GUNTER GLÜCKLICH

Minister Ramsauer, Schäuble, Architekt Gerkan: *„Selbst angerichtetes Chaos“*

schaft: Jahrelang haben die Manager demnach sich selbst und ihren Gesellschaftern vorgemacht, sie könnten das Terminal in Eigenregie pünktlich und günstig fertigstellen. Und Wowereit ließ sie gewähren.

Verheerende Folgen hatte vor allem die Entscheidung, das neue Terminal zum Shopping-Center auszubauen. Zahlreiche Boutiquen, Restaurants und Cafés sollten für zusätzliche Einnahmen sorgen. So hatte es sich Schwarz mit seinem Geschäftsbereich „Non Aviation“ ausgedacht. Wichtiger als das Abfertigen wurde nun offenbar das Abkassieren der Passagiere: Alle Fluggäste waren unmittelbar nach der Sicherheitskontrolle durch einen sogenannten Walk-Through-Shop zu führen – er wurde zum zentralen Angelpunkt des Terminals erklärt.

Die Architekten mussten daraufhin die komplette Abflugebene umplanen. „Profitable Flächen“ waren zu schaffen, und das führte, so ihre Anwälte, „zwingend zu einer Reduktion von Check-in-Schaltern, Verkehrsflächen in der Halle und damit einem Verlust an Abfertigungskapazität“. Im Klartext: Ist das BER-Terminal erst mal fertiggestellt, müssen sich die Passagiere beim Check-in drängeln, damit sie anschließend entspannt shoppen können. Schon vor Jahren wiesen die Planer darum ihre Auftraggeber darauf hin, „dass das Terminal infolge der neuen Anforderungen zu klein und eine Erweiterung der Haupthalle erforderlich sei“.

Doch die Flughafengesellschaft lehnte das Ansinnen ab – inzwischen gibt es kaum noch Zweifel, dass der neue Flughafen schon zur Eröffnung seine Kapazitätsgrenze erreicht haben wird. Die Entscheidung sollte sich später rächen: Weil Flächen für gesetzlich neu vorgeschriebene Sicherheitsbereiche fehlten, musste das Terminal für fast 200 Millionen Euro doch noch erweitert werden. Auch der Zeitplan geriet deshalb durcheinander.

Das Shopping-Center war nicht der einzige Änderungswunsch der Airport-Manager. Bis Mai 2012 bombardierten sie die Architekten mit 286 Planänderungsanträgen. Die „fortdauernde Behinderung der eigenen Baustelle“ ist für die Architekten eine der zentralen Ursachen für das Debakel. Von Sommer 2010 an musste der Baubetrieb deshalb für neun Monate ruhen.

Zahlreiche weitere Beispiele folgen in den Ausführungen von Gerkans Juristen. Sie legen nahe, dass „Europas modernster Flughafen“ (Eigenwerbung) wohl täglich neue Schlagzeilen produziert hätte, wenn er im vergangenen Juni wie geplant eröffnet worden wäre. So wären alle Parkhäuser geschlossen geblieben, da es keine funktionierende Verbindung zu den Feuerwachen gab. Auch die Notstromversorgung im Terminal hatte noch keine Sachverständigenabnahme.

Möglicherweise hat Gerkans Planungsarbeit, wie die Flughafengesellschaft behauptet, erheblich zum Scheitern in Schönefeld beigetragen. Es wird Jahre dauern, bis Richter das geklärt haben.

Politisch wichtiger ist die Frage, was der bisherige Chefkontrolleur Wowereit und seine Kollegen von diesen Vorgängen wussten. Entweder sie waren informiert – oder sie haben sich leichtgläubig täuschen lassen. Beides wäre ein vernichtendes Urteil.

Folgt man den Architekten, dann trifft eher die zweite Variante zu, dann haben die Aufsichtsräte naiv Airport-Chef Schwarz vertraut und seine illusorischen Zeit- und Kostenpläne abgenickt.

Spätestens im November 2008, heißt es in der Klageerwiderung, habe sich die Flughafengesellschaft entschlossen, „anstelle einer klaren, erfolgversprechenden Projektstrategie mit Halbwahrheiten und unrealistischen Vorgaben zu arbeiten“. Die Geschäftsführung habe „wider besseres Wissen gegenüber ihrem eigenen Aufsichtsrat und der Öffentlichkeit“ suggeriert, dass das Terminal „pünktlich und innerhalb des Wunsch-Budgets fertig werden könne“.

Studien ließen damals „erstaunlich exakt“, so die Anwälte, jene Kostenexplosionen und Terminprobleme erkennen, die nun seit Monaten für Aufregung sorgen. Ein Sprecher der Flughafengesellschaft will die Vorwürfe wegen des laufenden Verfahrens nicht kommentieren.

Wesentliche Kontrollmechanismen, so viel ist sicher, haben in der Vergangenheit versagt. Nötig ist nun ein radikaler Neuanfang – aber ist Matthias Platzeck dafür der richtige Mann? Der Potsdamer Ministerpräsident ist seit vielen Jahren stellvertretender Aufsichtsratschef der Flughafengesellschaft; alle wesentlichen Entscheidungen hat er mitgetragen.

Am Mittwoch soll er den Vorsitz von Wowereit übernehmen. Der Flughafen wird dann sein Problem: Wenn er es nicht

Berliner Luftnummer

2006

5. September
Erster Spatenstich für den neuen Hauptstadtflughafen

2010

7. Mai
Richtfest für den Terminalrohbau

25. Juni
Erste Verschiebung des Eröffnungstermins vom 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012

2012

8. Mai
Absage des Eröffnungstermins, u. a. wegen gravierender Brandschutzmängel

16. Mai
Neuer Eröffnungstermin geplant für den 17. März 2013

7. September
Verschiebung auf den 27. Oktober 2013 wegen weiterhin nicht funktionierenden Brandschutzes

2013

7. Januar
Absage des neuen Eröffnungstermins. Ein weiterer Termin wird nicht genannt.

in den Griff bekommt, wird er die Quittung bei der Brandenburger Landtagswahl im Herbst 2014 erhalten.

Für Platzeck fiel die Entscheidung am vergangenen Montag bei einem Gesellschaftertreffen im Roten Rathaus. Ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums beantragte erneut, Airport-Chef Schwarz abzulösen. Wowereit stellte sich wie gewohnt dagegen; bislang war ihm Platzeck darin stets gefolgt. Nun wechselte er die Seiten. Brandenburg werde Schwarz nicht länger unterstützen, erklärte er. Kurz darauf bot ihm Wowereit den Vorsitz an.

Platzeck muss jetzt die Vergangenheit abschütteln, so schnell es geht, er muss beweisen, dass es mit ihm einen glaubwürdigen Neuanfang im Aufsichtsrat geben kann – Schäuble hätte lieber einen politikfremden Fachmann als neuen Chefkontrolleur gesehen.

Schon auf der Rückfahrt nach Potsdam stellte der Mann, der während der Oderflut 1997 als Deichgraf bekannt geworden war, auf Katastrophenmanagement um. In seiner Staatskanzlei soll es nun einen Krisenstab geben; seine Fachminister wies er an, ihm die besten Leute zur Verfügung zu stellen. Dem Aufsichtsrat soll eine Expertenrunde zur Seite gestellt werden; auch der Bund soll im Kontrollgremium mehr Verantwortung übernehmen.

Und Wowereit? Als ihn am vorvergangenen Wochenende die fatale Botschaft vom Airport erreichte, tauchte er erst mal ab. Sein Koalitionspartner Frank Henkel (CDU) fragte per SMS an, ob es Neues vom Flughafen gebe – der Bürgermeister antwortete nicht. Auch seine Kronprinzen ließ er im Unklaren: SPD-Landeschef Jan Stöß und der Fraktionsvorsitzende im Abgeordnetenhaus, Raed Saleh, erfuhren die Nachricht nicht von ihm.

Seit 2001 ist Wowereit im Amt. Wenn sein Parteifreund Kurt Beck in dieser Woche abtritt, ist er der am längsten regierende Ministerpräsident. Aber auch seine Zeit ist abgelaufen. Sobald sich die Berliner SPD auf einen Nachfolger geeinigt hat, wird Wowereit das Rote Rathaus räumen müssen. Es ist unwahrscheinlich, dass er den neuen Flughafen, das wichtigste Projekt seiner Amtszeit, noch als Bürgermeister eröffnen kann.

Für viele Berliner und ihre Besucher ist das Airport-Debakel dagegen eine gute Nachricht – so können sie weiterhin den zentrumsnahen Flughafen Tegel nutzen, der ebenfalls von Gerkan gebaut wurde. So sehen es auch die Anwälte des Architekten. „Tegel funktioniert“, schreiben sie in ihrem Schlusswort, „der Flughafen Tegel gehört aufgrund seiner klugen Planung, den realisierten kurzen Wegen und seiner ‚Bürgernähe‘ zu den beliebtesten Flughäfen der Welt.“

Frank Hornig, Andreas Wassermann

GESCHICHTSSCHREIBUNG

Regieren mit dem Daumen

Wie privat sind die SMS der Kanzlerin? Juristen meinen, sie müssen in die Akten.

Ein Klick, ein Blick, ein schmales Lächeln. Fertig. Das ist Kanzlerinnen-Politik.

So war es öffentlich zu sehen, als im März 2011 Angela Merkel bei einem Auftritt auf der Computermesse Cebit in Hannover von der Nachricht überrascht wurde, ihr Verteidigungsminister Karl-Theodor zu Guttenberg wolle von seinem Amt zurücktreten: ein Druck auf die Handy-Taste mit dem Daumen, die Kanzlerin reicht mit zufriedener Miene das kleine Ding Bildungsministerin Annette Schavan neben ihr, die liest, gibt zurück, beide Damen wenden sich sichtbar erfüllt von Herrschaftswissen wieder dem Gang der Dinge auf der Cebit zu.

Und dann? Die Frage, was eigentlich mit den zahllosen SMS passiert, zwischen der mächtigsten Frau Europas und all den Weisungsempfängern, Rivalen, Freunden und Kollegen, mit denen sie per Daumendruck kommuniziert, treibt mittlerweile Juristen, Bürgerrechtler, sogar die Archivare der Bundesregierung um. Das Kürzel „am“ kennzeichnet die harte Währung im Berliner Politik-Betrieb, per „short message service“ der Kanzlerin werden politische Karrieren begründet und beendet, Gegner ausgetrickst und Staatsmänner versöhnt. Vermutlich, genau weiß man es eben nicht.

Kann es angehen, dass die Kanzlerin ihre weltbewegende Korrespondenz in der Handtasche verschwinden lässt?

So jedenfalls ist die Praxis im Kanzleramt. Dort nimmt bisher niemand die SMS zu den Akten.

Doch nur wenn die SMS von und an „am“ zu den Akten kommen, können sie für die Nachwelt in Archiven erhalten werden. Nur dann könnten sie, was die Regierung natürlich noch viel weniger will, nach dem „Informationsfreiheitsgesetz“ sogar von Bürgern eingesehen werden, die sich über Regierungshandeln informieren wollen.

Dazu könnte es jedoch bald kommen. Neuere Urteile der Verwaltungsgerichte lassen ahnen, dass die Kanzlerin sich womöglich verpflichtet sehen wird, ihr elektronisches Nähkästchen aufzumachen. Denn das Informationsfreiheitsgesetz verlangt, dass grundsätzlich Infos, Dateien,