



Flughafenchef Mehdorn

Im Brandenburger Sand vergraben

Verkehr Der Berliner Pannen-Airport BER operiert am Rande der Zahlungsunfähigkeit. Muss die Staatsfirma vom Steuerzahler entschuldigt werden?

Hartmut Mehdorn hat es nicht so mit der Transparenz. „Wir sind keine Buddelkiste“, sagt der Berliner Flughafenchef. In seiner Baustelle soll nicht jeder wühlen – das erfuhren auch die Prüfer des Bundesrechnungshofs, als sie dem Aufsichtsrat des Pannen-Airports BER empfahlen ein von der Geschäftsführung unabhängiges Controlling durchzuführen: Mehdorn zuliebe verzichteten die Kontrolleure darauf.

Nicht verhindern konnte der 71-Jährige dagegen, dass im vergangenen Jahr der Europäische Rechnungshof zu buddeln anfang. Denn im Brandenburger Sand wurden auch Fördergelder der EU vergraben. Die Luxemburger Prüfer wollten wissen, was mit dem Geld aus Brüssel geschehen war.

Jetzt hat der Europäische Rechnungshof der EU-Kommission ein kritisches Gutachten über das Berliner Milliardenprojekt geschickt. Schon im Anschreiben an Siim

Kallas, den für Verkehr zuständigen Vizepräsidenten der EU-Kommission, ist von „vielfältigen Fehlern“ und einer „Schwäche des Managements und des Kontrollsystems“ die Rede.

Bei einem derart harten Urteil der Rechnungsprüfer verlangt die EU-Kommission in der Regel Subventionen zurück. Schlimmstenfalls müsste die klamme Flughafengesellschaft 30 Millionen Euro zurück nach Brüssel überweisen.

Konsequenzen drohen außerdem für die künftige Finanzierung des Terminalbaus: Demnächst dürfte Mehdorn wieder wegen der Genehmigung staatlicher Hilfen in Höhe von gut einer Milliarde Euro bei der EU-Kommission vorstellig werden. Dass Brüssel die erneute Subvention einfach durchwinkt, ist schwer vorstellbar.

Monatelang erweckten Mehdorn und seine Leute den Eindruck, sie müssten nur noch Probleme an der Entrauchungsanlage abarbeiten, um den Flughafen in Betrieb

nehmen zu können. Nun rückt das Geld wieder in den Vordergrund, und es zeigt sich: Die Finanznöte der Flughafengesellschaft sind mindestens ebenso gravierend wie die technischen Probleme.

Seriöse Berechnungen über die Kosten des BER hat Mehdorn bis heute nicht vorgestellt. Banken gewähren für seine Baustelle keinen Kredit mehr. Selbst Auszahlungen aus bestehenden Kreditverträgen liegen inzwischen auf Eis, weil es keine schlüssige Kostenprognose für den Bau gibt.

Die Flughafeneigner Berlin, Brandenburg und der Bund sorgen sich deshalb, dass selbst ein irgendwann einmal eröffnetes, funktionsfähiges Terminal dauerhaft zum Sanierungsfall wird – weil es die Milliardenkosten nicht einspielen kann. So argumentiert auch ein neues Gutachten im Auftrag der Brandenburger Grünen.

Vor den Brandenburger Landtagswahlen im September soll es zwar keine zusätzliche Unruhe geben. Für die Zeit da-

nach jedoch sind bereits radikale Lösungen im Gespräch, darunter eine Entschuldung des Airports auf Kosten der Steuerzahler. Finanzielle Altlasten könnten dann in eine Art Bad Bank ausgelagert werden. Die Hoffnung: Ein technisch sanierter Großflughafen ginge dann auch bilanziell bereinigt an den Start.

Da kommt der Bericht der europäischen Rechnungsprüfer zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt. Schon 2009 hatte die EU dem Berliner Flughafen Zuschüsse von knapp 30 Millionen Euro zugesagt. Im vergangenen Jahr überwies sie die letzte Rate des Geldes nach Deutschland. Kurz darauf begann der Europäische Rechnungshof, sich die Mittelverwendung in Berlin genauer anzuschauen.

Verwundert registrierten die Kontrolleure beispielsweise eine auffällige Order zusätzlicher Bohrpfähle. Mit ihrer Hilfe sollten VIP-Parkplätze für die von Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) stets umsorgten Prominenten auf eine höhere Ebene gelegt werden. Kostenpunkt für den komfortableren Zugang zum Gate: 567 000 Euro.

Wo immer die Kontrolleure genauer hinschauten, waren für die Kostensteigerungen nicht die Unwägbarkeiten einer Großbaustelle, sondern Fehler bei der Flughafengesellschaft verantwortlich.

„Die Prüfer beobachteten signifikante Schwächen bei der Projektvorbereitung und weisen besonders auf die Tatsache hin, dass bei der Auftragsvergabe die Ausführungsplanung noch nicht fertig war“, heißt es am Ende in der Zusammenfassung. Insgesamt habe die Flughafengesellschaft, so das Urteil der Prüfer, bei der Direktvergabe der zahlreichen Zusatzaufträge „systematisch“ gegen die Vergaberichtlinien der EU verstoßen, sie handelte demnach „ungesetzlich“. Die Zusatzarbeiten seien für das Management vorhersehbar gewesen und hätten deshalb öffentlich ausgeschrieben werden müssen.

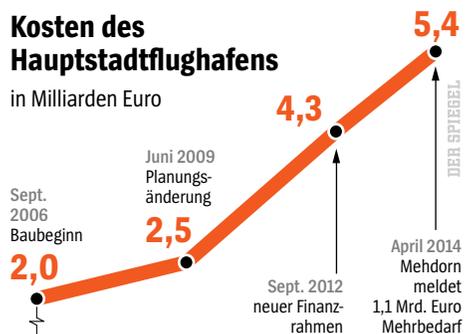
Nun ist die EU-Kommission am Zug. „Wir nehmen den Bericht des Europäischen Rechnungshofs sehr ernst“, sagt deren Sprecherin in Brüssel: „Wenn sich bei der Prüfung Unregelmäßigkeiten bei gewissen Zahlungen bestätigen, wird das zur Rückforderung der Gelder führen.“

Auch die Europäische Investitionsbank (EIB) wird sich den Bericht genau anschauen. Sie finanzierte 2009 den Berliner Flughafen mit Krediten in Höhe von einer Milliarde Euro. Es sei „eines der größten Infrastrukturdarlehen in Europa“, verkündete die Bank damals stolz. Die EIB ist verpflichtet, die Mittelverwendung bei ihren Förderkrediten genau zu kontrollieren. Dass sie dem Airport noch einmal hilft, gilt als sehr unwahrscheinlich.

Dabei sind Mehdorn und seine Finanzchefin Heike Fölster auf frisches Geld drin-

gend angewiesen. Bereits Mitte März waren laut einer vertraulichen Vorlage der Flughafen-Finanzabteilung vom 21. März nur noch 14 Millionen Euro in der Kasse. Um die laufenden Ausgaben zu decken, fehlten elf Millionen Euro. Für Anfang April prognostizierten die Buchhalter gar einen „negativen Kassenbestand von 7 Mio. EUR“. Ihre Schlussfolgerung war eindeutig: „Um eine negative Liquidität zu vermeiden“, werde „ein Abruf von Gesellschaftermitteln in Höhe von 50 Mio. EUR notwendig“. Im Klartext: Kommt nicht umgehend eine Überweisung aus Berlin oder Potsdam, wäre die Flughafengesellschaft zahlungsunfähig.

So erlebten es Anfang Mai auch die Mitglieder des Haushaltsausschusses im Bundestag. Mehdorns Firma befürchte, „ab Mitte Mai über keine ausreichende Liqui-



BER-Finanzchefin Fölster
„Negativer Kassenbestand“

dität mehr zu verfügen“, erfuhren sie von Staatssekretär Michael Meister aus dem Bundesfinanzministerium. Der Grund: Banken hätten die Auszahlung von Krediten verzögert. Notgedrungen gaben die Parlamentarier daraufhin weitere 26,5 Millionen Euro frei.

Warum die Kredithäuser, die den Flughafen finanzieren, Gelder zurückhielten, erfuhren die Abgeordneten allerdings nicht. Womöglich hätten sie sonst die Bundesgelder gar nicht freigegeben.

Denn das staatliche Bankenkonsortium, angeführt von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), will offenbar nicht weiter anstandslos Überweisungen schreiben, solange Mehdorn keine belastbaren Zah-

len liefert. Man vermisste, heißt es in einem KfW-Schreiben an die Flughafengesellschaft, „einen Gesamtkostenplan für die Fertigstellung und Eröffnung des Flughafens inklusive einer Darstellung der derzeit bestehenden Finanzierungslücke“. Auch ein „langfristiger Finanzierungs- und Businessplan“ fehle bis heute.

Es sind genau jene Angaben, die auch der BER-Aufsichtsrat seit vorigem Oktober von Mehdorn verlangt; bisher vergebens. Der Flughafenchef vertritt die Kontrolleure immer aufs Neue, und die Aufsichtsräte ließen es mit sich machen.

Lange kann es so nicht mehr weitergehen. Zusätzliche 1,2 Milliarden Euro hatten Berlin, Brandenburg und der Bund Ende 2012 für die Fertigstellung des BER bewilligt. Die staatliche Kapitalzufuhr dürfte bis Ende des Jahres weitgehend aufgezehrt sein, allein um die kurzfristige Zahlungsfähigkeit des Unternehmens zu sichern und finanzielle Altlasten aus der Bauphase abzudecken. Für einen funktions- und genehmigungsfähigen Hauptstadtflughafen werden die Bürger weiter zahlen müssen.

Wie viel die Fertigstellung letztlich kosten wird, ist bisher Mehdorns Geheimnis, wenn er es denn überhaupt selbst weiß. Vor Parlamentariern sprach er im Frühjahr von weiteren rund 1,1 Milliarden Euro, damit wäre der BER fast fünfeinhalb Milliarden Euro teuer. Wie er auf diese Summe kam, ließ er nicht erkennen.

Schon jetzt steht fest: Je teurer die Fertigstellung des Flughafens wird, desto unwahrscheinlicher wird es auch, dass der Betrieb die Kosten jemals refinanziert.

In Potsdam und Berlin werden deshalb erste Überlegungen angestellt, wie man die Kollateralschäden eines drohenden Finanzdesasters in Grenzen halten könnte. In Wowereits Koalition gibt es erste Gedankenspiele, das Panneprojekt BER von der Flughafengesellschaft abzukoppeln und die Bankschulden in Höhe von 2,4 Milliarden Euro in eine eigene staatliche Gesellschaft zu packen.

Eine finanzwissenschaftliche Studie zur Wirtschaftlichkeit des BER im Auftrag der Brandenburger und Berliner Grünen geht sogar noch weiter. Eine Bad Bank müsste zusätzlich die Kosten für den Lärmschutz in geschätzter Höhe von 730 Millionen Euro und risikobehaftete Investments wie die geplante Airport-City übernehmen, heißt es darin.

Doch mehr als eine mögliche Radikalkur muss Mehdorn aktuell der Unmut im eigenen Unternehmen sorgen. In der vorigen Woche forderten ihn Mitarbeiter in einem anonymen Schreiben auf, seinen Stuhl beim BER zu räumen: „Herr Mehdorn, Sie sind der Chef, aber wir möchten so nicht weiter.“

Christoph Pauly, Andreas Wassermann