

schlag des Sachverständigenrats der Bundesregierung.

Gabriel will es allen recht machen: den Parteilinken, die gelegentlich ihren Lieblingsbegriff hören sollen; und den Wählern, denen er signalisiert, dass es Euro-Bonds allenfalls in fernster Zukunft geben werde. Weil aber auch ein Schuldentilgungsfonds nicht beliebt ist, muss der Sachverständigenrat als Argument herhalten.

Pech für die SPD, dass Merkel in diesem Punkt eindeutig ist. Sie ist gegen die Vergemeinschaftung von Schulden. Und liegt damit voll auf Linie der Wähler.

Um wenigstens ein paar schöne Bilder zu liefern, hatte SPD-Schatzmeisterin Barbara Hendricks einige tausend Euro springen lassen, um die Troika vergangenen Mittwoch per Chartermaschine nach Paris zu fliegen. Ein kleiner Triumph: François Hollande empfing die drei vor Angela Merkel im Elysée-Palast.

Gut eine Stunde lang unterhielt sich der Präsident mit den Gästen aus der deutschen Opposition. Um die Kanzlerin nicht zu sehr zu brüskieren, verzichtete Hollande auf die gemeinsame Pressekonferenz. Stattdessen quetschten sich die drei Sozialdemokraten neben dem Präsidenten und seiner Gefolgschaft die Treppen im Elysée herunter, damit wenigstens jeder von ihnen aufs Bild kam.

Doch der Auftritt stieß bei den Genossen nur auf mäßige Zustimmung. „Interessant, dass da ein einfacher Abgeordneter mitfahren darf“, witzelte ein Parteilinker über Steinbrück. „Der Effekt der Troika verbraucht sich“, warnt auch Bundesvorstandsmitglied Stegner. „Wir brauchen keine monatelangen Troika-Festspiele.“

Die Groß-Genossen reagieren auf die Zweifel inzwischen mit Zynismus. Ob die drei wirklich gemeinsam im Kleinflugzeug nach Paris flögen, wollte auf der Spargelfahrt ein SPD-Mann von Steinmeier wissen. Der konterte: Der Fragende hoffe doch wohl nicht, „dass sich die Troika-Frage auf diese Weise erledigt“. Als Gewinnerkonstellation sieht offenbar auch Steinmeier die Troika nicht mehr. Eher ist sie ein Schutz, damit die Schwächen des Trios gegenüber der Kanzlerin nicht zu deutlich werden.

Als im Vorstand vorigen Montag über die Wahlkampfthemen diskutiert wurde, hatten die ersten Genossen schon wieder Zweifel am Sechs-Punkte-Plan der Generalsekretärin. War es nicht doch ein wenig läppisch, womit die SPD antreten wollte? Konnte man den Verbraucherschutz nicht wenigstens durch „Wirtschaft“ ersetzen?

Und ganz hat man die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass die Euro-Krise am Ende vielleicht doch die gefürchtete Kanzlerin mit sich reißt. „Wenn die Krise auch im kommenden Jahr weitergeht“, macht sich Gabriel Mut, „dann reden wir auch im Wahlkampf über Europa.“

GORDON REPINSKI



Baustelle Berliner Großflughafen „Willy Brandt“, Bauherr Wowereit: Bereits 2007 errechnete ein

HAUPTSTADT

Die Bruchpiloten

Nach Planungsfehlern und Brandschutzmängeln droht beim neuen Berliner Großflughafen nun auch ein finanzielles Debakel: Der Eröffnungstermin im März 2013 ist in Gefahr.

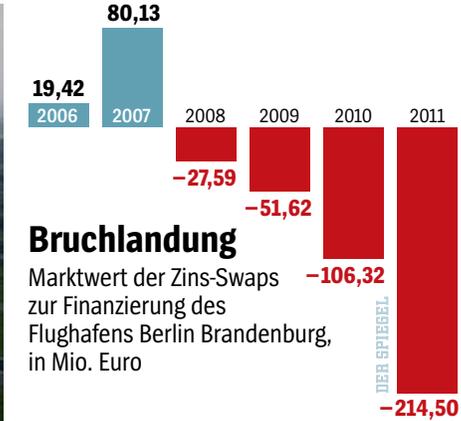
Die Schrift auf den mannshohen Flachbildschirmen ist gestochen scharf. Nichts flackert. Zeile für Zeile rücken neue Flüge nach: 15.00 Uhr, Air Berlin 8308 nach Helsinki, 15.05 Uhr, Lufthansa 2737 nach Düsseldorf, 15.10 Uhr, Air Baltic 218 nach Riga. 30 Starts in einer Stunde, alle pünktlich.

Am internationalen Berliner Flughafen „Willy Brandt“ läuft der Verkehr reibungslos – jedenfalls auf den Bildschirmen im brandneuen Terminal. Sie zeigen fiktive Starts und Landungen an, doch sie sind so ziemlich das Einzige, was am Airport funktioniert. Im Check-in-Bereich hängen Kabel aus der Decke, vor der Air-Berlin-Lounge türmt sich Bauschutt, im Sanitärbereich ragen Rohre aus den gefliesten Wänden, Waschbecken und Toiletten fehlen.

„Europas modernster Flughafen“ (Eigenwerbung), der eigentlich seit dem 3. Juni

rund 70 000 Passagiere pro Tag abfertigen sollte, wirkt, als hätten Bruchpiloten aus der Ära „Tollkühne Männer in ihren fliegenden Kisten“ das Management übernommen. An diesem Freitag werden die Regierungschefs von Berlin und Brandenburg, Klaus Wowereit und Matthias Platzeck (beide SPD), im Aufsichtsrat ihrer Flughafengesellschaft die Reste ihrer Vision besichtigen. Nach Planungschaos und technischem Versagen droht nun auch noch ein finanzielles Debakel.

Allein der Weiterbetrieb der Alt-Flughäfen Tegel und Schönefeld wird vermutlich 150 Millionen Euro kosten. Mietauffälle im Flughafenhotel, im benachbarten Bürokomplex Airport Center und entgangene Parkgebühren sorgen wohl für ein weiteres Minus von etwa 80 Millionen Euro. Hinzu kommen nicht eingeplante Kostensteigerungen beim Terminalbau und beim Lärmschutz sowie bislang un-



Gutachter, dass das Budget nicht reichen wird

kalkulierbare Schadensersatzforderungen: Air Berlin musste ihr Drehkreuzmodell kurzfristig stoppen, die Deutsche Bahn hat täglich Geisterzüge zu betreiben, um den Flughafentunnel zu belüften. Auch viele kleine Geschäftspartner beklagen Einbußen.

Nach der peinlichen Brandschutzaffäre steht die Flughafengesellschaft nun vor dem finanziellen Offenbarungseid. Bei Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Euro droht ihr ohne schnelle Hilfe vom Steuerzahler womöglich die Zahlungsfähigkeit. „Ohne Klarheit bei den Kosten ist die Eröffnung im März 2013 nicht zu halten“, warnt Ramona Pop, Fraktionsvorsitzende der Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus.

Jetzt rächt sich, dass Politiker und Manager vom neuen Flughafen alles zugleich erwarteten: Repräsentativ sollte er sein, schnell gebaut und vergleichsweise billig.

Nur 430 Millionen Euro mochten Berlin, Brandenburg und der Bund selbst bereitstellen, als sie vor sechs Jahren mit den Bauarbeiten am Standort Schönefeld begannen. Den Rest des zunächst auf zwei Milliarden Euro kalkulierten Projekts wollte die Flughafengesellschaft aus Eigenmitteln und mit privatem Kapital finanzieren – das Vertrauen in die Märkte war damals, 2006, noch grenzenlos.

Bevor die eigentliche Finanzierung stand, rollten bereits die Bagger an. Geld spielte keine Rolle, Berlin wollte nach sei-

nem schicken Hauptbahnhof endlich auch einen futuristischen Airport bekommen, um der Welt zu zeigen, was eine moderne Metropole ist. Auf einen Finanzchef verzichtete die Flughafengesellschaft: Diese Aufgabe übernahm der damalige Bauleiter, ein ehemaliger Manager des Baukonzerns HochTief, nebenbei.

Damit die Arbeiten rasch beginnen konnten, borgte sich die Flughafengesellschaft im Juli 2006 von einem Bankenkonsortium unter Führung der Commerzbank 350 Millionen Euro – ein Kredit mit kurzer Laufzeit und hohem Zinsrisiko.

Knapp drei Jahre später war die Finanzierung endgültig geklärt, allerdings anders, als es Platzek und Wowerit erwartet hatten. Mitten in der Finanzkrise im Herbst 2008 waren die Banken zu Krediten nur noch bereit, wenn Bund, Berlin und Brandenburg eine nahezu alles umfassende Staatsgarantie leisten.

Im Eilverfahren mussten nun die Landtage in Potsdam und Berlin sowie der Bundestag einer 100-Prozent-Bürgschaft zustimmen. Statt der anfangs geplanten 430 Millionen Euro müssen die öffentlichen Gesellschafter nun zusätzlich für einen Kreditrahmen in Höhe von 2,4 Milliarden Euro garantieren.

Wie bei der Bauplanung im Allgemeinen und beim Brandschutz im Besonderen häuften sich auch bei der Budgetierung Fehler und Trickereien. So schlossen die Flughafenmanager 2006 riskante

Zinswetten über 20 Jahre ab, die eigentlich die Finanzierung absichern sollten. Nach anfänglichen Gewinnen rauschten diese sogenannten Swap-Geschäfte spektakulär ins Minus (siehe Grafik). Um zukünftige Swap-Risiken zu vermeiden, zahlte die Flughafengesellschaft im März in einer Art Vergleich an die Banken 28 Millionen Euro.

Zugleich stiegen die Ausgaben für das neue Terminal dramatisch. Statt 620 Millionen Euro soll es nun mehr als doppelt so viel kosten, wie Ministerpräsident Platzek kürzlich im Landtag einräumte.

Dabei musste auch dieser Preisanstieg lange bekannt gewesen sein. Bereits im November 2007 hatte ein Gutachter im Auftrag von HochTief errechnet, dass mit diesem Budget „weder die gestellten quantitativen (Fläche) noch die gestellten qualitativen (Ausbaustandard) Anforderungen“ erfüllt werden könnten. Nach einer Analyse der Baukosten für andere Terminals in Deutschland und Europa schätzte der Gutachter „die mittleren Gesamtbaukosten“ auf über eine Milliarde Euro. Er sollte recht behalten.

Nun fehlt das Geld. Nur 111 Millionen Euro standen laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 9. Dezember 2011 zuletzt noch zur freien Verfügung. Kritische Wortmeldungen der Aufsichtsratsmitglieder enthält das Protokoll hier nicht – auch nicht von Chef Wowerit.

Derzeit durchforsten Prüfer des Beratungsunternehmens PricewaterhouseCoopers die Bücher der Flughafengesellschaft nach weiteren Risiken und Rechenfehlern. Um jeden Preis, das wissen alle Beteiligten, muss die Flughafengesellschaft zahlungsfähig bleiben. Aber wie?

Frisches Kapital von Bund und Ländern müssten zuvor die jeweiligen Parlamente genehmigen, nach zeitraubenden Verhandlungen über entsprechende Nachtragshaushalte. Weil der neue Flughafen in Konkurrenz zu anderen europäischen Drehkreuzen stehen wird, müsste die EU-Kommission die neuen Finanzspritzen absegnen. Ob die Wettbewerbshüter zustimmen, ist unklar, ebenso, wie lange das Genehmigungsverfahren dauert.

Wohl auch deswegen wird in Potsdam und Berlin über Alternativen nachgedacht. Diskutiert werden etwa „Flughafenanleihen“, die von den Bürgern erworben werden könnten: als eine Art Notopfer für den Flughafen „Willy Brandt“.

Immerhin eine Einnahmequelle könnte noch sprudeln – auch wenn sie erst in ferner Zukunft angezapft werden kann: Nach 15 Jahren, so soll intern vereinbart sein, darf die Flughafengesellschaft die Rechte für den Airport-Namen an Unternehmen verkaufen. Der Schriftzug „Willy Brandt“ würde dann entfernt – und, wie bei Fußballstadien üblich, durch das Logo einer zahlungskräftigen Marke ersetzt.

SVEN RÖBEL, ANDREAS WASSERMANN