



B. BRETH

**Flughafen Schönefeld:** Ein Super-Airport wird geplant, so groß wie Frankfurt, Düsseldorf und München zusammen

*Hauptstadt*

# GESCHLAMPT UND GESCHÖNT

**Der geplante Großflughafen südlich von Berlin zeugt von Gigantomanie, der Widerstand gegen das Bauwerk wächst. Der Bundesrechnungshof erklärt das 15-Milliarden-Mark-Projekt für überdimensioniert und zu teuer: Der Bedarf ist falsch berechnet, die Finanzierung ein zu großes Risiko.**

**G**roß, größer, Großflughafen – allein das Wort reicht aus, den Verkehrspolitikern aus Bonn, Berlin und Brandenburg den Blick zu verklären. Ihr Ziel ist ein Super-Airport „Berlin Brandenburg International“ im märkischen Forst. Start am liebsten sofort. Kosten egal. Ökologische Bedenken keine.

Nur mit einem Großflughafen, schwärmt Verkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), könne Berlin seiner Funktion als Hauptstadtregion gerecht werden. Brandenburgs Premier Manfred Stolpe, SPD, phantasiert von „dem Flughafen der nächsten hundert Jahre in Mitteleuropa“.

Große Projekte brauchen große Berater. Ausgerechnet der ehemalige Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau, der schon die Staatsfluglinie als Sanierungsfall hinterließ, ist engagiert. Berlin, feuert er die Regionalpolitiker an, benötige einen

Airport „in der Größenordnung von Chicago“. Dort werden pro Jahr so viele Fluggäste abgefertigt wie in Frankfurt, Düsseldorf und München zusammen.

Kein Zweifel: Die Politiker und ihr Berater haben abgehoben. Steuergelder in Milliardenhöhe stehen auf dem Spiel – für ein Projekt, das ökonomisch nicht sinnvoll scheint und ökologisch verheerend wirkt.

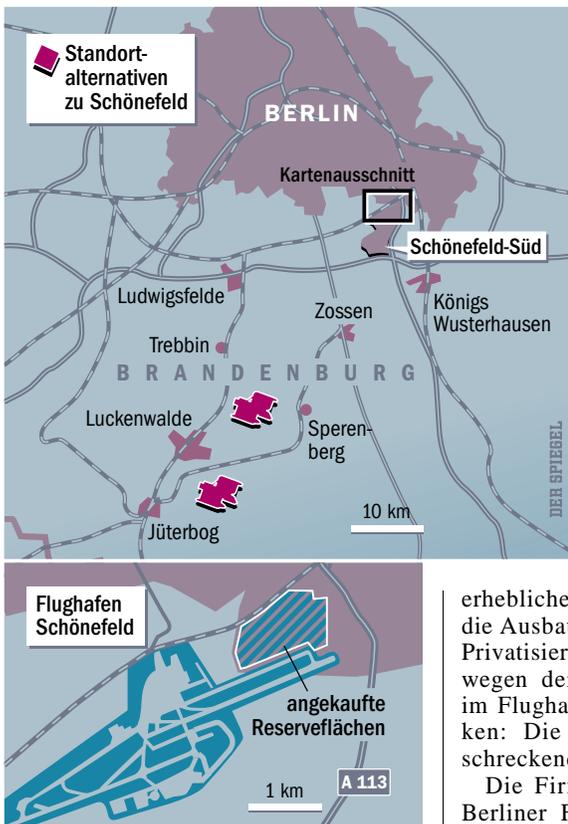
Etwa 15 Milliarden Mark, so die bisherige Planung, sollen der neue Super-Airport und seine Verkehrsanbindungen kosten. Damit werden selbst alle bisherigen Monumente politischen Größenwahns in den Schatten gestellt: der Rhein-Main-Donau-Kanal (5 Milliarden), der Transrapid (mindestens 8,9 Milliarden), der Flughafen von München (8,5 Milliarden).

Doch nun bekommen die Gegner des Projekts, nüchtern rechnende Ökonomen sowie Ökologen, unerwartet Hilfe

in ihrer Argumentation: Der Bundesrechnungshof schlägt Alarm. Zwei interne Gutachten, datiert vom 15. und 20. Dezember 1994, warnen den Verkehrsminister vor einem neuen Skandalprojekt. Die Prüfer halten es „für nicht verantwortlich, auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet“.

Bei ihren monatelangen Recherchen stießen die Beamten auf geschönte Zahlen, unkalkulierte finanzielle und ökologische Risiken und immer wieder auf schlampiges Geschäftsgebaren der staatlichen Flughafen-Betreiberesellschaft. Der sonst eher betuliche Bundesrechnungshof rät dem Minister „dringend“, alle Entscheidungen in Sachen Flughafenbau „zurückzustellen“.

Vor allem die Prognosen für das Passagieraufkommen, Grundlage eines jeden Flughafenbaus, sind den Berliner



Planern offenbar ins Phantastische ent-rückt. Die Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF), die zu 26 Prozent dem Bund sowie zu je 37 Prozent den Ländern Berlin und Brandenburg ge-hört, unterstellt eine wundersame Pas-sagiervermehrung – bis zum Jahr 2004 um mehr als 100 Prozent.

Statt der heute rund 10,2 Millionen Passagiere an den drei Berliner Flughä-fen Tegel, Tempelhof und Schönefeld soll der Superflughafen dann rund 25 Millionen Fluggäste pro Jahr abfertigen.

Der Flughafen werde „ohne Not deut-lich zu groß geplant“, was am Ende zum „Fehlschlag des Projektes“ führen kö-nne. Der Rechnungshof spricht von „Übermaßplanung“.

Unstrittig ist, daß die künftige Regie-rungszentrale Berlin zusätzliche Lande-bahnen benötigt. Die Prüfer fragen sich nur, ob dieser Bedarf „nicht allein durch den Ausbau der bestehenden Flugha-fenanlagen gedeckt werden sollte“. Sie liefern die Antwort gleich hinterher: Dies sei „technisch möglich“.

Bisher zeigt sich die BBF gegenüber allen Bedenken resistent. „Dieser Groß-flughafen“, behauptet ein trotziger BBF-Aufsichtsratschef Hans-Olaf Hen-ke, im Hauptberuf Präsident des Bun-desverbandes der Deutschen Industrie, „wäre das erste richtige Investitionssi-gnal für die Hauptstadt.“

Henkel müßte es besser wissen. Die Hoffnung, für den Flughafen ließe sich in großem Stile privates Kapital mobili-sieren, ist längst verfliegen. Dem Auf-

sichtsrat lag in seiner jün-gsten Sitzung eine Gemein-schaftsstudie der Unter-nehmensberater Arthur D. Little, Lahmeyer Inter-national und Barclays de Zoete Wedd vor, die für gründliche Ernüchterung sorgte.

„Auch nach Ausschöp-fung privatwirtschaftlicher Finanzierungsmöglichkei-ten“, urteilen die Berater, „verbleibt eine hohe Ge-samtbelastung der öffent-lichen Hand.“

Die Experten von Bar-clays de Zoete Wedd, die im BBF-Auftrag bereits 1994 eine eigene Studie anfertigten, drücken sich drastischer aus. Nur „mit erheblichen Subventionsmitteln“ seien die Ausbaupläne zu realisieren. An eine Privatisierung der Betreiberfirma sei wegen der hohen operativen Verluste im Flughafengeschäft gar nicht zu den-ken: Die BBF wirke regelrecht „ab-schreckend auf Investoren“.

Die Firma, die heute schon die drei Berliner Flughäfen betreibt, ist längst ein Sanierungsfall. Sie macht regelmä-ßig Verluste.

Auch der Großflughafen wäre kein Geschäft – und alle wissen es. Weil er „zu teuer gebaut und finanziert“ werde, so eine interne Aktennotiz für die Spit-zen des Berliner Senats, bleibe der Su-per-Airport auf Dauer „ein unwirtschaftlicher Flugha-fen“.

Nur dank einer Millio-nenspritze der staatlichen Eigentümer entging die Flughafenfirma im vergan-genen Jahr dem Konkurs. Ohne einen 111-Millionen-Zuschuß aus Berlin, Pots-dam und Bonn wäre den Flughafenmanagern gelun-gen, was die Sowjets 1948 schon versucht hatten – die Luftblockade über Berlin.

Ohne die Kapitalspritze, mußte Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) entsetzt feststellen, komme „der gesamte Luftverkehr von und nach Berlin zum Erlie-gen“.

Hauptursache der aktu-ellen Finanznot ist ein bi-zarrer Grundstücks-Mono-poly der Flughafenmana-ger, das der Rechnungshof in seinem zweiten Gutach-ten genau durchleuchtet. Obwohl noch immer nicht feststeht, welche Grund-

stücke zum Flughafenausbau benötigt werden, begann die Geschäftsführung in der Nähe des alten DDR-Flughafens Schönefeld Ackerland aufzukaufen.

Im Auftrag der BBF ging die neuge-gründete Brandenburgische Landesent-wicklungsgesellschaft (LEG) ans Werk. Die LEG-Manager erwarben treuhän-derisch 118 Hektar wertlosen Ackerbo-den für 365 Millionen Mark. „Wir woll-

## Für wertloses Ackerland bis zu 400 Mark pro Quadratmeter

ten“, rechtfertigt LEG-Geschäftsführer Germanus Pause sein flächendecken-des Tun, „das Geschäft nicht den Ku'damm-Maklern überlassen.“

Der staatliche Eifer kam den Steuer-zahler teuer zu stehen. Die Spekulation hatte die Preise längst in die Höhe ge-trieben, am Ende zahlten die emsigen Aufkäufer bis zu 400 Mark pro Quadrat-meter.

Insider und obscure Finanzgesell-schaften machten den märkischen Sand zu Gold. Im ländlichen „Flurfunk“, so eine vertrauliche LEG-Aktennotiz, schaukelte sich der Marktwert der Lie-genschaften hoch.

Auch Investoren aus Steueroasen, wie die Zentrale Handels- und Immo-bilienanstalt aus Vaduz, puschten die Preise durch großzügige Offerten an geldhungrige Erbgemeinschaften



**Verkehrsminister Wissmann**  
Experten warnen vor dem Skandalprojekt

L. SCHMIDT/JOER

nach oben. Firmen wie die Münchener Korff GmbH & Co., Gesellschaft für Urbanisierung, traten auf den Plan. Sie boten an, Grundstücke, auf die ausländische Zwischenhändler schon die Hand gelegt hatten, der LEG zu vermitteln.

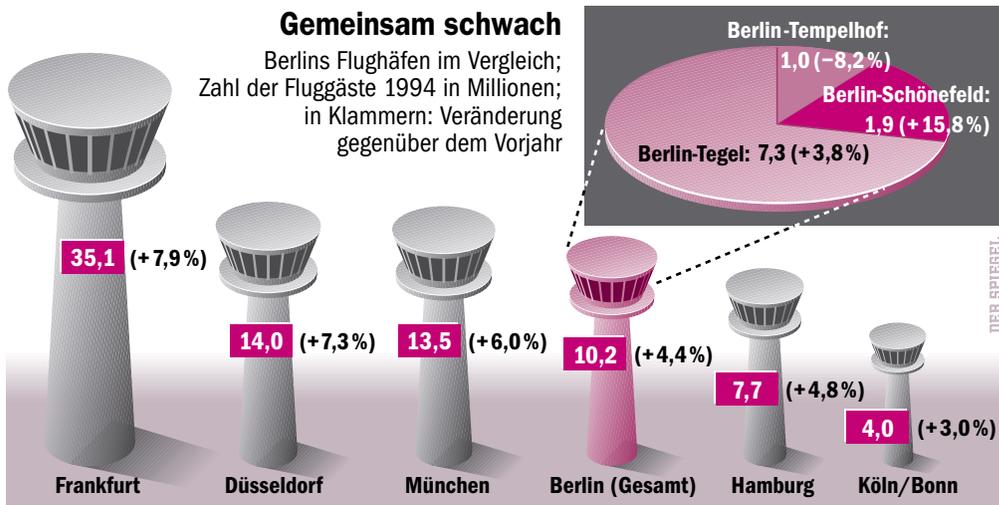
Diese Vermittlungsarbeit kam den Steuerzahler teuer. Korffs Bedingung war, daß die LEG „die gleichen Kaufpreise wie die Liechtensteiner Interessenten bietet“. Als Gegenleistung ließ sich Korff von einem Berliner Notar „die Zahlung einer gewöhnlichen Maklerprovision“ durch die LEG beurkunden.

Das Ergebnis solcher Bräuche: Laut Bundesrechnungshof zahlte der Staat insgesamt Provisionen in Höhe von 19 Millionen Mark an die LEG und die von ihr beauftragten Helfer und Berater.

Es kam noch schlimmer. Mehrmals wurde von den BBF-Managern eine „deutliche Verminderung des Flächenbedarfs“ errechnet. In der Sitzung vom 28. Juni 1993 verkündete die Geschäftsführung sogar eine andere Ausbaurichtung, Süd statt bisher Nord. Die Grundstücksaufkäufe in Schönefeld-Nord mußten als Fehlkäufe verbucht werden – außer Spesen nichts gewesen.

Die Rechnungsprüfer konstatierten eine „sich ergänzende Mischung von Unzulänglichkeiten sowohl der Geschäftsführung als auch des Aufsichtsrates“. Durch das dubiose Treiben der Betreiberfirma BBF sei eine „Schiefelage des Konzerns verursacht worden“. Der Grundstücksschacher habe das Defizit der BBF um rund 400 Millionen Mark erhöht.

Das Mißmanagement kostete die Betreibergesellschaft nicht nur ihre Reputa-



tion. Auch Liquidität und Bonität blieben auf der Strecke. In Berlin und Brandenburg wollen derzeit parlamentarische Untersuchungsausschüsse das persönliche Versagen der Manager aufklären.

Die damaligen Mitglieder des BBF-Aufsichtsrates, neben Ruhnau auch Ex-Wirtschaftsminister Walter Hirche und Finanzminister Klaus-Dieter Kühbacher aus Brandenburg, Verkehrsminister Herwig Haase und drei Staatssekretäre aus Berlin, geraten nun unter Druck. Der Rechnungshof empfiehlt dem Bonner Verkehrsminister „die Prüfung von Schadensersatzforderungen“.

Die Finanzierung des Großflughafens ist nach dem kostspieligen Immobilienschacher völlig ungeklärt. Eine angeschlagene BBF steht am Rande des Ruins. Bereits im kommenden Jahr, so der Rechnungshof, drohe „erneut die Gefahr einer Überschuldung und damit einer zusätzlichen Belastung für die öffentlichen Hände“.

Die staatlichen Eigentümer, das bestätigt auch die Studie von Barclays de Zoete Wedd, haben „finanzielle Forderungen größeren Umfangs“ zu erwarten. In dem aktuellen Gemeinschaftsgutachten mit Arthur D. Little, Lahmeyer und Barclays kalkulieren die Ökonomen bereits mit „Baukostenüberschreitungen um 50 Prozent“.

Nach den Erfahrungen des Flughafenbaus in München ist auch diese Zahl noch zu niedrig angesetzt. Der „Franz Josef Strauß Flughafen“ im Erdinger Moos sollte ursprünglich 2,5 Milliarden

## Den Flughafenmanagern graust vor einem Volksaufstand

Mark kosten, tatsächlich waren es 8,5 Milliarden Mark.

Am Freitag vergangener Woche trafen die Spitzenpolitiker Wissmann, Stolpe und Diepgen mit BBF-Aufsichtsratschef Henkel erstmals zu einer Krisensitzung im Bonner Verkehrsministerium zusammen. Vor allem Wissmann, der für das Großprojekt bisher nicht eine Mark in seinen Haushaltsplänen berücksichtigt hat, verdrängte die Angst vor einem bundesweiten Skandal und beschloß mit seinem Gesprächspartner, daß der Großflughafen im Jahre 2010 seinen Betrieb aufnehmen soll; die Entscheidung über den Ort soll in den nächsten Monaten getroffen werden.

Wider besseren Wissens erklärten Wissmann und Co., der Flughafen werde „überwiegend privat“ finanziert. Nur die ursprünglich für 2004 geplante Inbetriebnahme des Mega-Airports datierten sie nun auf das Jahr 2010. Zwölf Jahre nach Beginn des für 1998 vorgesehenen Planfeststellungsbeschlusses sollen die Landebahnen demnach fertig sein. Auch das ist unrealistisch: Vergleichbare Projekte erfordern zwischen 17 und 25 Jahren.



**Flughafengegner Preuß:** „Größte Waldzerstörung der Bundesrepublik“

Für weitere Bauverzögerung werden Tausende von Umweltschützern sorgen. Obwohl sich die Regierenden noch nicht einmal für einen der beiden Standorte – im Gespräch sind nur noch die Brandenburger Orte Sperenberg und Schönefeld-Süd – entschieden haben, läuft in Brandenburg die Unterschriftenaktion für ein Volksbegehren.

In drei Monaten haben bereits 12 000 Bürger der Region unterschrieben. Kommen weitere 8000 hinzu, muß der Brandenburger Landtag neu diskutieren.

Auch bundesweit wird das Großprojekt für Empörung sorgen. Der grüne Bundestagsabgeordnete Albert Schmidt will in der kommenden Woche einen Planungsstopp für das Großprojekt beantragen.

Am Standort Sperenberg, für den das Stolpe-Kabinett Ende März offiziell votieren wird, würden rund 3300 Hektar märkisches Land unter Betonpisten, Terminals und Frachtzentren verschwinden. Für das „Luftkreuz des Ostens“ (Diepjen) müßten 22 Millionen Bäume fallen. „Das wird die größte Waldzerstörung in der Geschichte der Bundesrepublik“, sagt Carsten Preuß, Sprecher der örtlichen Bürgerinitiative; für den Grünen-Politiker Schmidt ist es „ein ökologisches Desaster“.

Den BBF-Managern graust vor einem Volksaufstand gegen die Startbahn Ost. Der Aufsichtsrat unter Vorsitz von Henkel diskutiert bereits anhand einer streng vertraulichen Studie die „Durchsetzbarkeit“ der Baupläne.

Die Realisierung des Großflughafens werde „auf nicht unerheblichen Widerstand stoßen“, sagen die Gutachter, die öffentliche Äußerungen der Flughafenegner ausgewertet hatten. Neben dem festen „Sockel genereller Projektgegner“ werde sich „standortspezifisch“ auch der normale Bürger empören.

Im Örtchen Sperenberg werde „der Widerstand primär aus dem Bereich des organisierten Umwelt- und Naturschutzes sowie der Forstwirtschaft geführt“. In Schönefeld, wo 100 Familien zwangsumgesiedelt werden müßten, sei „Widerstand schwerpunktmäßig von direkt Betroffenen aus Gründen befürchteter gesundheitlicher Beeinträchtigungen“ zu erwarten.

Spätestens bei Beginn der Rodungsarbeiten rechnet der Sprecher der Bürgerinitiative Preuß mit einer nationalen Protestwelle. Zustände wie an der Startbahn West in Frankfurt, als sich Polizei und Bürgerinitiative einen jahrelangen Stellungskrieg lieferten, sind dann nicht mehr auszuschließen.

Dem ostdeutschen Diplom-Agrar-Ingenieur Preuß ist schon heute bange: „Wenn überall nur noch Baumstümpfe in den Horizont ragen, können wir den Konflikt nicht mehr beherrschen.“ □

## Ungewöhnliche Wege

Neuer Vertriebschef für Mercedes

**D**ie Kollegen waren arg irritiert. Kaum saß dieser Dieter Zetsche, mit 39 Jahren der Jüngste, im erlauchten Vorstand von Mercedes-Benz, da mischte er sich auch schon ungefragt in alles ein.

Der Mann mit dem mächtigen Schnauzer sollte die Entwicklung leiten, eine nicht gerade leichte Aufgabe, nachdem sein Vorgänger mit der S-Klasse in der Öffentlichkeit alles andere als Begeisterungstürme hervorgerufen hatte.



**Mercedes-Vorstand Zetsche**  
Beste Aussicht auf die Spitze

Doch Zetsche gab in den Vorstandssitzungen schnell auch seine Meinung zum Cash-flow kund oder zur Vertriebspolitik des Stuttgarter Autokonzerns.

Dem Mercedes-Vorsitzenden Helmut Werner, 58, dagegen schienen Eifer und Kenntnisse des jüngeren Kollegen zu gefallen. Zetsche hatte sich bereits bei der Lastwagen-Tochter in den USA bewährt, war danach drei Jahre Entwicklungschef in Stuttgart.

Jetzt läßt ihm Werner die nächste schwierige Aufgabe auf: Als Vertriebsvorstand soll Zetsche die bisher getrennten Verkaufsbereiche von Personen- und Lastwagen wieder vereinen.

Der Aufsteiger, gerade erst 41 Jahre alt, gilt bereits als aussichtsreichster Kandidat für die oberste Position bei Mercedes-Benz. „Wenn er seinen neuen Job ordentlich macht“, sagt ein Aufsichtsrat, „kommt keiner mehr an Zetsche vorbei.“

Der in Istanbul geborene, in Frankfurt aufgewachsene Zetsche hat vor allem durch seine Arbeit als Entwicklungschef beeindruckt. Seine Vorgänger arbeiteten nach der

Devisen „Nur das Beste oder nichts“. Sie entwarfen neue Modelle mit feinsten Technik und kümmerten sich kaum darum, zu welchen Bedingungen und Kosten die zu montieren waren.

Zetsche dagegen verpflichtete seine Entwickler, frühzeitig mit den Produktionsexperten zusammenzuarbeiten. Durch gemeinsame Anstrengungen konnten bei der neuen Mittelklasse, die in diesem Sommer auf den Markt kommt, die Kosten bereits drastisch gesenkt werden.

Wenn es darum geht, Werbung für Mercedes zu machen, geht Zetsche gern ungewöhnliche Wege. Ein Modell des geplanten neuen Roadsters beispielsweise präsentierte er in der Late Night Show von Thomas Gottschalk.

Auf manchen der langgedienten Mercedes-Manager wirkte diese Aktion wie eine obszöne Geste. So etwas hatten die traditionsbewußten schwäbischen Automobilhersteller bisher noch nie nötig gehabt.

Mercedes-Boß Helmut Werner sieht das anders. Er will die Marke, auch mit ungewohnten Mitteln, wieder nach vorn bringen. Und dafür ist ihm einer wie Zetsche gerade recht.