

Im Blindflug

Die Manager des Flughafens Berlin kämpfen mit mehr als 20 000 bislang unentdeckten Mängeln. Dennoch plant ihr Chef Hartmut Mehdorn die Eröffnung für 2014 VON CLAAS TATJE

Auf diese Urlaubslektüre hätte der Berliner Flughafenchef Hartmut Mehdorn wohl lieber verzichtet. Anfang August erreichten ihn in seinem Ferienhaus im Süden Frankreichs brisante Dokumente: Berichte zum Stand der Bauarbeiten am neuen Berliner Flughafen (BER), der ursprünglich 2010 eröffnet haben sollte, dessen Eröffnungstermin aber aufgrund von Fehlplanung und Pfusch am Bau mehrfach verschoben wurde. Vor fünf Monaten hatten die Beteiligten Politiker von Bund und Ländern dann den früheren Chef der Deutschen Bahn und Air Berlin zu Hilfe gerufen, um bei dem Pannenprojekt aufzuräumen. Mehdorn gibt sich seitdem zuversichtlich. Sein ambitioniertes Ziel: eine Eröffnung noch 2014. Doch die neue Bestandsaufnahme, deren Zusammenfassung der ZEIT vorliegt, nährt Zweifel an dem Vorhaben. Sie listet 66 500 Mängel auf, gut 20 000 mehr als bislang bekannt.

Es sind nicht nur diese zusätzlichen Probleme, die Mehdorns Urlaubsstimmung getrübt haben dürften. Es ist vor allem deren Qualität. So heißt es in dem Bericht: »An ca. 70 % aller Kabel und ca. 20 % aller Kabeltrassen ist Handlungsbedarf gegeben.« Anschauliche Fotos dokumentieren die kaputten und oft durch zu enge Kabeltrassen gestopften Leitungen. Dazu kommt ein Evergreen der Berliner Pannenberichte: Probleme beim Brandschutz. Der ist nach wie vor das größte Problem des Flughafens: rund »3600 verortete Einzelabweichungen von genehmigungsrechtlicher Relevanz« im anlagentechnischen sowie rund »14 750 verortete Einzelabweichungen mit genehmigungsrechtlicher Relevanz« im baulichen Brandschutz. Und so geht es weiter in den Papieren: Der Rauchalarm – funktioniert nicht flächendeckend. Die geschossübergreifende Entrauchung – nicht nachgewiesen.

All die neuen Probleme wecken nicht nur Zweifel an der zügigen Flughafeneröffnung, auf die Mehdorn rigoros drängt, zumal der Wirtschaftsplan seines Unternehmens den Umzug der Flughäfen Schönefeld

und Tegel zum neuen Airport BER für November 2014 in Aussicht stellt. Es droht auch alles teurer zu werden als geplant. Derzeit rechnet die Flughafengesellschaft, zu deren Anteilseigner der Bund sowie die Länder Berlin und Brandenburg gehören, mit 4,3 Milliarden Euro Kosten. Doch es dürfte mehr werden. »Die Kosten sind völlig aus dem Ruder gelaufen«, sagt etwa der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages Anton Hofreiter (Grüne).

Mehdorns jüngster Plan, um dem Chaos Herr zu werden: eine Teileröffnung des Flughafens. Das Vorhaben will er Ende dieser Woche mit dem Aufsichtsrat diskutieren. Der Probebetrieb, das ist Mehdorns Kalkül, soll Mitarbeiter und Zulieferer anspornen: »Mobilisierung und Einschöpfung aller Beteiligten auf »Fertig machen und loslegen« sei die Devise, heißt es in einem internen Strategiepapier.

Mehdorn will den Flughafen testweise öffnen – für 5,9 Millionen Euro extra

Man könnte auch sagen: Augen zu und durch. Die Details des Strategiepapiers offenbaren nämlich, wie Mehdorn sich an ein Teileröffnungskonzept klammert, von dem interne wie externe Experten wenig halten. Anfangs wollte der Flughafenchef den Billigflieger easyJet anwerben, um Umzug und Flughafenbetrieb schon einmal zu probieren. Die Airline hat immerhin 41 Direktverbindungen ab Berlin im Programm. Nun sind die Ambitionen geschrumpft: auf drei Abflüge pro Tag. Gerade einmal 380 Passagiere sollen das Interimsterminal täglich nutzen. »Hier ist selbst im Probebetrieb 23 Stunden Stillstand«, sagt ein Konzerninsider. Experten von Fluggesellschaften halten ebenso wenig von den Plänen und kritisieren das Vorhaben seit Wochen. Der grüne Verkehrsexperte Hofreiter sagt: »Ich glaube nicht, dass der Teilerbetrieb vor diesem Hintergrund noch Sinn macht.«

Auch die zuständigen Verwaltungsleute wollen nicht ohne Wenn und Aber mitziehen. »Die derzeitige Baugenehmigung für den Nordpier erlaubt keine Teileröffnung. Sollte die Flughafengesellschaft die Nutzung ändern oder ergänzen wollen,

sind vielfache Genehmigungen erforderlich. Bis mit Baumaßnahmen begonnen werden kann, können drei bis sechs Monate vergehen«, sagt Carl-Heinz Klinkmüller, Baudezernent im Landkreis Dahme-Spreewald, dessen Behörde Mehdorns Pläne absegnen muss. Der zuständige Landrat Stephan Loge hat schon Mitte Juli in einer vertraulichen Ausschusssitzung der Anteilseigner Alarm geschlagen. Es sei zweifelhaft, »dass eine Herauslösung beziehungsweise separate Beantragung einer Teilgenehmigung für den Nordpier sinnvoll ist«, heißt es im Sitzungsprotokoll.

Mehdorn gehen all die Behörden und zähen Genehmigungsverfahren offenbar gewaltig auf den Geist. »Unser Baurecht müsste dringend mal durch ein Sieb geschüttelt werden«, sagte er vor Kurzem dem Spiegel. Den Vorwurf von bremsender Paragrafenreiterei will Baudezernent Klinkmüller indes nicht auf sich sitzen lassen: »Das ist kein Carport, den wir hier genehmigen. Es geht um die Sicherheit von Millionen Passagieren und nicht darum, schnelle Erfolge zu feiern.« Die Flughafengesellschaft habe bis Anfang der Woche noch nicht einmal einen Antrag auf Teilbetrieb gestellt. »Fakt ist: Der Flughafen ist nicht so gebaut worden, wie es die Baugenehmigung vorsah. Bis heute warten wir auf Lösungsvorschläge der Flughafengesellschaft. Es ist also nicht so, dass wir einer zügigen Inbetriebnahme im Weg gestanden hätten«, sagt Klinkmüller.

Mehdorn will unbedingt schnell sichtbare Erfolge erreichen. 5,9 Millionen Euro soll der Interims-umbau für den Teilumzug einiger Flugzeuge kosten, den der Flughafenchef »Ummöblierung« nennt. Es geht um Gepäckbänder, Sicherheitsschleusen und andere Einrichtungen, die zu genehmigen und zu errichten wären. Sie würden später wieder abgebaut. Allerdings ist es wohl schwieriger, sie zu errichten, als Mehdorns Skizzen suggerieren. »Der Nordpier erfüllt die Anforderungen an den Flugbetrieb, wie er derzeit von der Flughafengesellschaft favorisiert wird, längst nicht«, sagt Klinkmüller.

Mehdorns Schnellschuss birgt zudem ein großes Risiko, er könnte sein eigentliches Ziel gefährden: die

zügige Eröffnung des gesamten Flughafens. In Entwürfen der Präsentation, die Mehdorn Ende dieser Woche vor Aufsichtsräten halten will, ist dieses Risiko ausdrücklich erwähnt: »Verzögerung der Fertigstellung des FGT aufgrund Fokussierung auf IBN Pier-Nord« heißt es darin. Im Klartext: Die Inbetriebnahme (IBN) des Pier-Nord gefährdet die pünktliche Fertigstellung des großen Fluggastterminals (FGT).

Wohl auch deshalb liegt Mehdorn im Clinch mit seinem Technikchef Horst Amann, der die aktuelle Bestandsaufnahme mit den 20 000 neuen Mängeln veranlasst hat. Die beiden Männer tun nicht einmal mehr so, als zögen sie an einem Strang. Amann soll auf Wunsch des Aufsichtsrats in der Gremiensitzung ein Alternativkonzept präsentieren. Sein Plan: Der gesamte Schönefelder Flughafen soll etwas später, dafür aber in einem Rutsch an den BER umziehen. Der Ausgang des Streits ist offen. »Wenn die Geschäftsführung unterschiedliche Optionen nebeneinanderstellt, müssen sich im Aufsichtsrat dann eben die besseren Argumente durchsetzen«, heißt es aus Gesellschafterkreisen.

Nicht nur die Zeit wird knapp beim Flughafenbau – auch das Geld

Leute in Mehdorns Umfeld nennen Amann einen Bedenkenträger, Mehdorn würde ihn gern loswerden. Doch der Aufsichtsrat kann derlei Personalquerelen gerade nicht brauchen. Das Gremium ist mit den eigenen ausgelastet. Diesen Freitag wird Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck sein Amt als Aufsichtsratschef niederlegen, weil er sich aus der Politik zurückzieht. Bis ein Nachfolger gefunden ist, wird Mehdorn wohl ungestört agieren können.

Danach aber droht ihm ein heißer Herbst, wenn sich die Warnungen von Insidern und Experten bewahrheiten. »Mehdorn denkt immer noch, dass der Flughafen 2014 in Betrieb geht, aber das ist mathematisch gar nicht möglich«, sagt ein Brandschutzexperte. Selbst der optimistische Terminplan des Managements rechne etwa mit einer Fertigstellung der Entrauchung erst zum

Februar 2015. Kaum jemand im Unternehmen glaubt, dass dies tatsächlich so schnell klappt. »Es ist das absolute Best-Case-Szenario«, sagt ein Kenner. Bis der Flughafen dann in Betrieb gehen könne, vergehe ein weiteres halbes Jahr, »2016 ist nicht vom Tisch«.

Ungeachtet dessen wird der Druck auf Mehdorn auch von anderer Seite wachsen, wenn die Aufsichtsräte nach der Bundestagswahl wieder bereit sind, über Geld zu sprechen: Er wird viel davon brauchen, sobald wieder gebaut wird.

Vor allem die Verzögerungen werden die Kosten über das Budget von 4,3 Milliarden Euro treiben. Es geht um Hunderte zusätzlicher Millionen. »Sollte der Flughafen realistischweise Ende 2015 in Betrieb gehen, reden wir von neuen Kosten von weit über einer Milliarde Euro«, sagt ein Kenner des Zahlenwerks. Seine Rechnung: Jeder Monat Verspätung kostet mindestens 35 Millionen Euro – das sind allein bis August 2015 rund 840 Millionen Euro. Hinzu kommen bis zu 180 Millionen Euro extra für den Schallschutz und ein weiterer dreistelliger Millionenbetrag dafür, dass Partnerfirmen länger auf der Baustelle bleiben müssen. »Der Finanzierungsrahmen der Flughafengesellschaft wird spätestens nächsten Sommer überschritten«, sagt der Insider. So seien etwa sämtliche Reserven für den Schallschutz bereits aufgebraucht. Für diese Darstellung spricht, dass bereits in der Aufsichtsratsitzung am Freitag neue Mittel bereitgestellt werden sollen. Mehr als 34 Millionen Euro müssen die Aufseher nach Informationen der ZEIT freigeben. Die neue Finanzspritze sei notwendig, um uneingeschränkt weiterbauen zu können, heißt es aus Unternehmenskreisen. Offiziell sagt das Unternehmen nur so viel: Bis Oktober dieses Jahres würden die nächsten Schritte bis zur BER-Eröffnung vorgestellt. »Die Gesamtkosten werden vom neuen Eröffnungstermin abhängen.«

Als Mehdorn vor fünf Monaten ins Amt kam, sagte er: »Sie haben mich geholt, jetzt müssen sie mich auch aushalten.« Leicht macht er es seinen Aufsehern nicht.

Benchmarkstudie & Wettbewerb

Beste Arbeitgeber Gesundheit & Soziales 2014

Jetzt anmelden!

GREAT
PLACE
TO
WORK®

In Zusammenarbeit mit dem Zeitverlag
DIE ZEIT

Arbeitgeberattraktivität überprüfen und vergleichen, Entwicklungsimpulse nutzen, Anerkennung gewinnen!

Gesundheits- und Sozialeinrichtungen mit einer attraktiven Arbeitsplatzkultur haben besonders engagierte und loyale Beschäftigte, bessere Chancen auf dem Personalmarkt und größeren wirtschaftlichen Erfolg. Sie bieten ihren Mitarbeitern faire und förderliche Arbeitsbedingungen und schaffen Vertrauen und Begeisterung in der Zusammenarbeit.

Mit der Teilnahme am branchenspezifischen Great Place to Work® Benchmark-Wettbewerb »Beste Arbeitgeber Gesundheit & Soziales« können Einrichtungen aus dem Gesundheits- und Sozialwesen jetzt wieder ihren Entwicklungsstand in puncto mitarbeiterorientierte Arbeitsplatzkultur und Arbeitgeberattraktivität bestimmen, sich mit anderen vergleichen und gezielt weiterentwickeln. Die Besten erhalten zudem die international anerkannte Great Place to Work® Auszeichnung. Benchmarking und Auszeichnung erfolgen differenziert nach den Branchenkategorien: »Kliniken«, »Ambulante Versorgung«, »Pflege« und »Soziales«. Die Besten qualifizieren sich darüber hinaus für den branchenübergreifenden Benchmark-Wettbewerb »Deutschlands Beste Arbeitgeber«.

Machen Sie mit – es lohnt sich! Teilnehmen können öffentliche, gemeinnützige und private Einrichtungen bereits ab einer Mindestgröße von zehn Mitarbeitern. Alle Teilnehmer profitieren von der fundierten Standortbestimmung und den wertvollen Entwicklungsimpulsen. Fordern Sie jetzt weitere Informationen und Ihre Teilnahmeunterlagen an. Sprechen Sie uns an – wir freuen uns auf Sie!

Kontakt: Great Place to Work® Deutschland | T 0221 93 33 5-0 | info@greatplacetowork.de | www.greatplacetowork.de

In 2013 bereits ausgezeichnete
Einrichtungen
(Auszug)

ST. GEREON
Wir pflegen Menschlichkeit

heintjensengeImanht
Krankenkass

K&S
SENIORENRESIDENZ
HAMBURG - HARBURGER SAND
TORGAU - HAUS RENAISSANCE