

Flughafenchef zum Rapport bestellt

BER-Aufsichtsrat vor Krisensitzung: Eröffnung möglicherweise erst 2018, Probleme drohen auch bei Erweiterungsbauten

VON THORSTEN METZNER

SCHÖNEFELD - Am unvollendeten Berliner Airport drohen weitere Verzögerungen. Neben der wahrscheinlichen Verschiebung des BER-Starts auf 2018 betreffen sie den neuen Regierungsflughafen und das geplante Low-Cost-Terminal, das bis 2019 für acht Millionen Passagiere errichtet werden soll. Vor dem Bau muss nun aber entgegen den bisherigen Plänen erst der BER-Planfeststellungsbeschluss geändert werden. All das wird Thema der heutigen Krisensitzung des von Berlins Regierendem Bürgermeister Michael Müller (SPD) geführten Aufsichtsrats sein, der von den neuen Brandschutz- und Genehmigungsproblemen überrascht wurde. Flughafenchef Karsten Mühlenfeld muss Rede und Antwort stehen, um wie viele Wochen oder Monate das Projekt zurückgeworfen wird. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) fordert von Mühlenfeld Klarheit.

Prompt naht weiteres Unheil. Dem Tagesspiegel liegt ein Brief mit Hinweisen auf neue Planungsrisiken vor, der am Donnerstag an Dobrindt, Müller und Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke (SPD) ging. Verfasser ist ein Insider, Harald Siegle, Ex-Liegenschaftschef der Flughafengesellschaft. Er war 2014 vom damaligen Flughafenchef Hartmut Mehdorn gefeuert worden, weil er das BER-Krisenmanagement kritisiert und Zweifel an der damals geplanten Eröffnung 2016 geäußert

Weitere Planungen für den Hauptstadtflughafen BER

- 1 Interimsterminal als Regierungsflughafen
- 2 zukünftiger Regierungsflughafen
- 3 zusätzliches Billigterminal
- 4 Erweiterung Südpier
- 5 Ausbaureserve



hatte - Befürchtungen, die sich später bestätigten. Nun warnte Siegle, dass die wegen der BER-Kapazitätsnöte angepackten Erweiterungsprojekte am Alt-Flughafen Schönefeld und auch das neue Low-Cost-Terminal womöglich rechts-

widrig sein könnten. Denn für beide Projekte sei eine Anpassung des BER-Planfeststellungsbeschlusses notwendig, aber bislang nicht vorgesehen. Das stimmt. Derzeit läuft für das neben dem Nordpier geplante separate dreigeschossige Terminal

eine europaweite Ausschreibung. Der 200-Millionen-Auftrag soll im Sommer 2016 an einen Generalübernehmer vergeben werden, der das Terminal planen und schlüsselfertig bis 2019 bauen soll. Dies sei die einzige Chance, den Termin zu halten, hieß es intern bisher. Nun muss nachgearbeitet werden. Auf Anfrage des Tagesspiegels teilte Flughafensprecher Daniel Abbou am Donnerstagabend mit: „Für das Low-Cost-Pier wird ein Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vorbereitet.“ Wie lange dieses Verfahren dauert, bei dem Behörden angehört werden, ist offen. Das Problem: Wird es später fertig, verzögert sich auch der Baubeginn des Regierungsflughafens. Und Siegle warnt die BER-Eigentümer vor einem voreiligen Zuschlag: Erst eine geänderte Planfeststellung schaffe „die Grundlagen für die termin- und kostensichere Vergabe an einen Totalübernehmer und die bauordnungsrechtliche Genehmigung (Baugenehmigung) des neuen Terminals“. Dort sollen künftig acht Millionen Passagiere abgefertigt werden. „Die dezentrale Erschließung widerspricht dem ursprünglichen Verkehrskonzept der Planfeststellung und schafft im Zufahrtsbereich des BER kritische Situationen“, schreibt Siegle. Ein Grundproblem besteht für ihn auch darin, dass der alte Schönefelder Flughafen nach dem BER-Start geschlossen werden sollte, nun aber massiv für den Weiterbetrieb ausgebaut wird. Und das in unmittel-

rer Nähe der Gemeinde Schönefeld und in Sichtweite von Berliner Wohnquartieren, womit hier sogar ein „zeitintensives Planergänzungsverfahren mit öffentlicher Beteiligung“ geboten wäre. Das hält der Flughafen aber laut Abbou nicht für erforderlich.

Es gibt auch eine gute Nachricht vom BER: Das Problem nicht zugelassener Dunkelklappen, die ins Terminaldach zum Rauchabzug eingebaut werden, ist gelöst. Nach Tagesspiegel-Informationen



hat Brandenburgs zuständiges Landesamt die Einzelfallgenehmigung erteilt. Und aufatmen kann zumindest der alte von den damaligen Regierungschefs Klaus Wowereit und Matthias Platzeck (beide SPD) geführte BER-Aufsichtsrat, dessen Untätigkeit nach dem Rechnungshofbericht maßgeblich zum BER-Fiasko be-

Mühlenfeld

trag. Dem Vernehmen nach haben sich Brandenburg, Berlin und der Bund vor der Aufsichtsratsitzung geeinigt, dass es keine neue Haftungsprüfung auf Regressansprüche gegen den Alt-Aufsichtsrat geben wird, wie der Rechnungshof empfahl. Anfang der Woche teilten der Bund und Berlin dem Brandenburger Finanzministerium mit, dass sie diese Linie Brandenburgs mittragen. Da sind sich am BER ausnahmsweise alle einig.

Flughafen BER: Mehdorn wird ungeliebten Bereichsleiter nicht los

Einem kritischen Brief an die Führung des Berliner Großflughafens BER folgte prompt die fristlose Kündigung. Aber so einfach kann Flughafen-Chef Mehdorn den Ex-Bereichsleiter Harald Siegle nicht rauswerfen.

Samstag, 05.07.2014 – 13:40 Uhr

Drucken | Senden | Merken

Nutzungsrechte | Feedback

Kommentieren | 50 Kommentare

Flughafen Berlin Brandenburg

Hartmut Mehdorn

Berlin

Alle Themenseiten



BER-Chef Mehdorn: Auf Kritiker nicht gut zu sprechen

DPA

Teilen Empfohlen Twittern 39 8+1

Mehr auf SPIEGEL ONLINE

Korruptionsverdacht beim BER: Außer Kontrolle (02.06.2014)

Pannen-Flughafen BER: Brandbrief gegen Mehdorn (05.05.2014)

BER: Brief von Architekt Harald Siegle an Klaus Wowereit (PDF)

Berlin - Ende März hatte Harald Siegle, damals noch Leiter des Immobilienbereichs der Flughafengesellschaft, also einer der Spitzenmanager des BER, sich in einem [20 Seiten langen Brief](#) Luft über die Missstände an der Berliner Großbaustelle gemacht. Weil er seinen Brandbrief nicht nur an die Vorstände gerichtet hatte, sondern zeitgleich auch an die Öffentlichkeit gab, wurde Siegle Anfang April fristlos gekündigt: Das Vertrauensverhältnis sei beschädigt. BER-Chef Hartmut Mehdorn, bekannt für seine rustikalen Umgangsformen, weigerte sich in den folgenden Wochen sogar, bei öffentlichen Anlässen gemeinsam mit dem ungeliebten Ex-Mitarbeiter zusammen in einem Raum zu verweilen.

Doch Mehdorns Aus-den-Augen-aus-dem-Sinn-Strategie, scheint so einfach nicht umzusetzen zu sein. Nach seiner Kündigung zog Siegle vor das Arbeitsgericht - und erkämpfte sich offenbar Aufschub: Wie sein Anwalt Hans-Georg Meier am Samstag der Nachrichtenagentur dpa sagte, bestehen die BER-Anwälte inzwischen nicht mehr auf Siegles fristloser Kündigung, sondern versuchen nun, den Bereichsleiter zum Jahresende zu entlassen. Flughafensprecher Ralf Kunkel wollte sich dazu nicht äußern. Laut einem Schreiben der BER-Anwälte, aus dem die dpa zitiert, gibt es offenbar Probleme mit der Begründung für Siegles Rauswurf.

In seinem Brief hatte Siegle die Abläufe im Unternehmen kritisiert und gewarnt, dass eine Eröffnung des Flughafens auch für das Jahr 2016 gefährdet sei. Dafür machte er unter anderem Mehdorns Management verantwortlich. Siegles Vorwurf lautete unter anderem, die Unternehmenskultur in der Flughafengesellschaft sei "gekennzeichnet durch Beratungsresistenz, verstärkte Hierarchisierung, Resignation und Kritiklosigkeit". Auch warf er Mehdorn vor, zu sehr auf externe Berater wie den inzwischen [in einen Korruptionsskandal](#) verwickelten Unternehmer Jochen Großmann zu vertrauen und hatte dabei auch auf die "Mehrfachfunktion als Auftraggeber, Auftragnehmer und Planer" des Gicon-Chefs hingewiesen.

Mehdorn hatte mit einem ebenfalls öffentlichen Brief auf die Vorwürfe geantwortet und versucht, Siegles Kritikpunkte zu entkräften: "Nicht- und Halbwissen durchzieht seinen ganzen Brief. Er hat damit der Flughafengesellschaft massiv geschadet", schrieb Mehdorn.

Seit Juni versucht der Flughafen nun, Siegle mit einer betriebsbedingten Kündigung zum Jahresende aus dem Unternehmen zu werfen. "Wir sehen uns zu diesem Schritt aufgrund der Auflösung des Bereichs Real Estate Management gezwungen", begründet Mehdorn sein neues Vorgehen. Real Estate ist der internationalisierte Name für die Immobilienabteilung des Flughafens. Siegle habe es abgelehnt, stattdessen das Projektmanagement für den Weiterbetrieb des alten Flughafens Schönefeld zu übernehmen.

Abgeschmiert

BER Der wegen Korruptionsvorwürfen suspendierte Technikchef des Flughafens konnte offenbar nahezu unkontrolliert lukrative Aufträge vergeben.



Hauptstadtflughafen BER: Seit vergangenem Jahr weiß Mehdorn von bedenklichen Vergaben

Für die Ingenieure der Dresdner Gicon begann der Mai als rechter Wonnemonat. Beim Firmenlauf durch die Innenstadt der Sachsenmetropole gehörten ihre Mitarbeiter zu den schnellsten. Und für den Bau einer schwimmenden Windradanlage durfte sich das Management über 5,25 Millionen Euro Fördermittel freuen.

In der letzten Maiwoche riss die Erfolgsserie jedoch jäh ab: Am vergangenen Dienstagmorgen rückten Fahnder in der Gicon-Zentrale ein – und schleppten große Aktenbestände aus der Gründerzeitvilla. Sie blieben bis in den späten Abend.

Dem Durchsuchungsbeschluss konnten die Mitarbeiter entnehmen, dass ihr Chef Jochen Großmann in einen handfesten Korruptionsskandal verwickelt sein soll. Und zwar ausgerechnet bei jenem Projekt, das dem Unternehmen weiteren Ruhm verschaffen sollte: dem Umbau der untauglichen Entrauchungsanlage am Hauptstadtflughafen BER.

Die Korruptionsspezialisten der Staatsanwaltschaft Neuruppin legen Großmann zur Last, als Berater der Flughafengesellschaft von einer Planungsfirma eine halbe Million Euro Schmiergeld gefordert zu haben. Sollte sich der Verdacht der Ermittler bestätigen, droht dem Unternehmer eine Geld- oder Freiheitsstrafe. Und BER-Chef Hartmut Mehdorn bekäme ein weiteres gravierendes Problem in dem vermurksten Flughafenneubau. Denn im Zuge der Korruptionsermittlungen gegen Großmann kann nun erstmals eine Strafverfolgungsbehörde Licht in die mitunter intransparente Vergabep Praxis von Millionenaufträgen beim BER bringen.

Dass Flughafenberater Großmann nahezu unkontrolliert lukrative Planungsaufträge verteilen konnte, legen interne Dokumente nahe. Demnach wiesen auch andere Vergaben Ungereimtheiten auf, die Mehdorn bereits seit Herbst vorigen Jahres bekannt waren.

Alarmiert sind inzwischen auch die Eigentümer der Flughafengesellschaft, die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund. Bereits am Montag wird sich der Aufsichtsrat auf einer Sondersitzung mit der Causa Großmann befassen. Schließlich war der Berater aus Dresden erst vor wenigen Wochen von Mehdorn zum Technikchef berufen worden, der vor allem das Brandschutzproblem des Pannen-Airports lösen sollte.

Großmanns Engagement für den BER begann im Frühsommer 2013 mit einem kleinen, auf wenige Monate befristeten Sachverständigenauftrag. Er sollte das Brandschutzkonzept auf seine Genehmigungsfähigkeit überprüfen, der Job war mit mehreren zehntausend Euro dotiert. Das war für Großmann keine bedeutende Summe – aber sehr wohl ein bedeutender Schritt, um seine Gicon-Gruppe ins Geschäft beim BER zu bringen.

Der promovierte Maschinenbauingenieur ist einer von jenen in der DDR ausgebildeten Wissenschaftlern, die nach dem Zusammenbruch des Sozialismus schnell die Vorzüge der Marktwirtschaft für sich entdeckten. Gleich nach der Einheit gründete er sein erstes Ingenieurbüro in Dresden. Inzwischen sind es mehr als ein Dutzend Unternehmen im In- und Ausland, die Großmann gehören oder an denen er wesentliche Anteile hält.

Die Gicon-Gruppe entwickelt Konzepte zur Reinigung von Abwässern, plant Windenergieanlagen und Biogaskraftwerke – allesamt Geschäftsfelder, in denen staatliche Subventionen fließen. Schon deshalb legte Großmann stets viel Aufmerksamkeit auf ein tragfähiges politisches Netzwerk. Der Ingenieur engagierte sich in der Denkfabrik des Dresdner Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich und der sächsischen CDU.

Im Herbst vorigen Jahres gelang Großmann dann sein Meisterstück: Flughafenchef Mehdorn übertrug dem freien Mitarbeiter die Verantwortung für den Umbau der zentralen Entrauchungsanlage des Terminals. Zwar hatte Großmanns Gicon in der Vergangenheit für andere Unternehmen 50 Brandschutzkonzepte erstellt, eine Anlage in BER-Dimension aber noch nie konzipiert.

So schloss die Flughafengesellschaft im Jahr 2013 insgesamt drei Verträge mit der Gicon. Ende vorigen Jahres waren bis zu 20 Gicon-Mitarbeiter für den Airport tätig. Bis April sollen die Kosten für die Dienstleistungen der Gicon nahezu eine Million Euro betragen haben, schätzen Insider. Ein Sprecher der Flughafengesellschaft lehnt unter Verweis auf das Betriebsgeheimnis eine Stellungnahme dazu ab.

Um solche Honorare zu rechtfertigen, konnte die zu bewältigende Aufgabe gar nicht groß genug sein. Und so haben in-

zwischen auch BER-Mitarbeiter das Gefühl, dass Großmann das Problem mit der Entrauchungsanlage, die er ein „Monster“ nannte, ein wenig hochfrisiert hat. Im Dezember hatte Alfredo Di Mauro, der ursprüngliche Schöpfer der Brandschutztechnik, Großmann Änderungen vorgeschlagen. Die Kosten für die Umplanungen bezifferte Di Mauro wenig später auf 200 000 Euro. Großmann lehnte ab, womöglich nicht nur aus technischen Gründen.

Denn bereits Wochen zuvor hatte der Unternehmer jenen Auftrag eingefädelt, der nun die Staatsanwaltschaft beschäftigt. Ende November soll er nach Erkenntnissen der Ermittler mit einem Berliner Vertreter des niederländischen Planungs- und Projektkonzerns Arcadis über einen Auftrag zur Umplanung der Entrauchungsanlage verhandelt haben. Der Arcadis-Mann

ante Kosten in Höhe von 1,4 Millionen Euro. Großmann soll vorgeschlagen haben, Arcadis möge das Angebot um 500 000 Euro erhöhen, dann werde das Unternehmen den Zuschlag bekommen. Allerdings habe, so jedenfalls die bisherigen Erkenntnisse der Staatsanwaltschaft, Großmann den Differenzbetrag für sich gefordert.

Im Februar schließlich hätten sich der Arcadis-Mitarbeiter und Großmann darauf verständigt, wie das Kickback funktionieren könnte. Arcadis sollte einen „Dienstleistungsvertrag“ mit Großmanns Firma Gicon Ingenieur Consult über rund 500 000 Euro abschließen. Kurz darauf erhielt Arcadis den Zuschlag für den Auftrag.

Dass das vermeintliche Schmiergeld nicht gezahlt wurde, lag offenbar an der Compliance-Abteilung der Arcadis-Zentrale in Amsterdam. Den Sittenwächtern



BER-Technikchef Großmann
Anlage zum Monster hochfrisiert

kam der Vertrag wohl merkwürdig vor. Anfang Mai informierte Arcadis die Flughafengesellschaft.

Mehdorns Kontrolleure ermittelten daraufhin unternehmensintern – und übergeben am 21. Mai ihre Erkenntnisse der Staatsanwaltschaft Neuruppin. Noch in derselben Woche leitete die ein Korruptionsermittlungsverfahren gegen Großmann und den Berliner Arcadis-Mitarbeiter ein.

Jochen Großmann will sich unter Verweis auf die laufenden Ermittlungen nicht äußern, seine Firma werde aber „vollumfänglich mit der Staatsanwaltschaft zusammenarbeiten, um die Vorwürfe schnellstmöglich zu entkräften“, sagt ein Gicon-Sprecher. Die Amsterdamer Arcadis-Zentrale bestätigt den „Korruptionsversuch“, erklärt aber, der Berliner Mitarbeiter habe davon „umgehend seinen Vorgesetzten berichtet“.

Die Berliner Flughafengesellschaft will nun alle Auftragsvergaben, an denen Großmann beteiligt war, überprüfen. Auffällig ist aber schon jetzt, dass die Aufträge an

Unternehmen gingen, mit denen die Gicon langjährige Geschäftsbeziehungen pflegt. „Es gilt null Toleranz für Korruption“, kündigt Mehdorn an.

Eine recht späte Erkenntnis. Denn bereits seit vergangenem Jahr bekommt der Topmanager hausintern Informationen über rechtlich zumindest bedenkliche Praktiken bei der Auftragsvergabe. Sie sind zusammengefasst in den Quartalsberichten der „Arbeitsgemeinschaft Transparenz“, mit der auch die Anti-Korruptions-Organisation Transparency International zusammenarbeitet.

Der vertrauliche Bericht zum vierten Quartal 2013 etwa listet eine Reihe von Verstößen auf. So wurden Aufträge in Höhe von 2,7 Millionen Euro freihändig vergeben, obwohl sie europaweit hätten ausgeschrieben werden müssen. Mehrere Vergaben seien unzureichend dokumentiert, Anschlussaufträge als Nachträge deklariert. Der Arbeitsgemeinschaft hätten für die Bewertung „maßgebliche Unterlagen nicht vorgelegen“, erklärt dazu ein Flughafensprecher.

Auch dass ein externer Berater wie Großmann über die Auftragsvergaben der Flughafengesellschaft mitentscheiden konnte, war im Management umstritten. In einem 21-seitigen Brandbrief vom 27. März hatte Harald Siegle, der damalige Immobilienverantwortliche des BER, seinem Vorgesetzten Mehdorn unter anderem vorgeworfen, zu sehr auf externe Berater zu vertrauen und dabei auch auf Großmanns „Mehrfachfunktion als Auftraggeber, Auftragnehmer und Planer“ hingewiesen.

Für den Berater hatte das damals keine Konsequenzen. Für Siegle schon. Er wurde fristlos gefeuert.

Andreas Wassermann

so weit
das Zuhause
leicht

le Scope + Siedle App

uch immer Sie sich befinden, ob in der Küche,
ohnzimmer oder im Garten ... Das Multitalent
e Scope und die Siedle App zeigen Ihnen live,
or der Tür steht.

siedle.de



SSS SIEDLE



DER TAGESSPIEGEL



BERLIN, MONTAG, 12. MAI 2014 / 70. JAHRGANG / NR. 22 042

Rechnungshof geht Mehdorn hart an

Behörde kritisiert Schwachstellen am BER und fordert eine stärkere Kontrolle des Flughafenchefs

VON WERNER VAN BEBBER

BERLIN - Zu wenig Kontrolle, unklare Planung, Probleme mit dem Personal: Der Bundesrechnungshof bestätigt in einem Bericht zum BER die massive Kritik an Flughafenchef Hartmut Mehdorn. In dem 22 Seiten umfassenden Schreiben an den Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und BER-Aufsichtsrat Rainer Bomba verlangt der Rechnungshof, dass Mehdorn genauer kontrolliert werde. Darauf müssten die Aufsichtsräte des Bundes, Berlins und Brandenburgs genauer achten. Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums bestätigte das Vorliegen des Berichts, wollte aber zum weiteren Vorgehen nichts sagen.

Der Rechnungshof lege dem Aufsichtsrat nahe, „Aufträge an die Geschäftsführung systematisch zu erfassen und nachzuvollziehen“, heißt es bei der Deutschen

Presseagentur, die den Bericht wörtlich zitiert. Die drei Gesellschafter müssten ein „angemessenes Informationsverhalten der Geschäftsführung“ erreichen. Die Berichte der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat sind nach Auffassung des Rechnungshofs lückenhaft und unklar. So tauchten einmal aufgeworfene Fragen in späteren Berichten nicht mehr auf.

Für ausgesprochen problematisch halten die Prüfer des Rechnungshofs auch Mehdorns Umgang mit anderen Führungskräften. Der Flughafenchef hatte zunächst den Baufachmann Horst Amann kaltgestellt, dann die Bauleiterin Regina Töpfer herausgeworfen, schließlich dem Liegenschaftschef Harald Siegle und dem Planer der Brandschutzanlage Alfredo di Mauro gekündigt. Das bedeute, so der Rechnungshof, dass in allen wichtigen Planungs- und Baubereichen des neuen Flughafens Führungskräfte fehlten. Denn

Mehdorns vor einem Jahr angekündigtes „Sprint“-Programm ist nach Überzeugung des Rechnungshofs nicht auf Tempo. Zwei Teams – dasjenige für das Fluggastterminal und das Bauleitbüro – seien weiterhin im Aufbau. Den Planern und den Objektüberwachern fehle es an Personal.

Der Vorsitzende des BER-Untersuchungsausschusses im Berliner Abgeordnetenhaus, Martin Delius (Piraten), sieht sich durch den Bericht in seiner Kritik an der Flughafengeschäftsführung bestätigt. Dass diese mehr Geld erhalte, könne auch die Berliner SPD-CDU-Koalition nicht mehr verantworten. Der Rechnungshof mache mit dem Schreiben eine „ganz klare Ansage“ an den BER-Aufsichtsrat, „endlich Druck auf Mehdorn auszuüben“, so Delius. Der Flughafen brauche einen technischen Geschäftsführer, der „auf Au-

genhöhe mit Mehdorn“ arbeite, der BER-Chef selbst brauche „einen Kontrolleur“ an seiner Seite, so Delius.

Besorgt wegen des Rechnungshofberichts ist der Berliner Grünen-Abgeordnete Andreas Otto, der ebenfalls dem Untersuchungsausschuss angehört. „Ich habe das Gefühl, dass Herr Mehdorn und seine Leute auch nur am Raten sind“, sagte Otto. Da sei es gut, dass Kritik nun auch vom Rechnungshof komme.

Die Unterhaltung des BER-Baustelle kostet monatlich 17 Millionen Euro. Das geht aus der Antwort auf eine kleine Anfrage Ottos an den Senat hervor. Weitere Auskünfte, etwa über die laufenden Betriebskosten am BER verweigerte der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit mit Hinweis auf das „Betriebs- und Geschäftsgeheimnis“.

— Meinungsseite

14.04.14



KIEZ&STADT

Wir sind Berlin. Direkt aus dem Newsroom des Berliner KURIER immer die wichtigsten Nachrichten aus Berlin und seinen Kiezen und Bezirken.

KIEZ&STADT

MONTAG, 14. APRIL 2014

Kiez&Stadt

» Wohn-Report

» Kiez-Report

Schwache Nerven?

Mehdorn verlässt BER-Sonderausschuss fluchtartig



Hartmut Mehdorn hatte es eilig.
Foto: Lehrke

POTSDAM – BER-Chef Hartmut Mehdorn hat nach seinem Autounfall nach der Aufsichtsratssitzung am Freitag offenbar schwache Nerven: Er verließ fluchtartig den BER-Sonderausschuss des brandenburgischen Landtags, noch bevor er angefangen hatte. Mehdorn begrüßte noch artig Ministerpräsident Dietmar Woidke (SPD) und verabschiedete sich gleichzeitig, entschwand mit seiner Finanz-Chefin Heike Fölster.

Der Grund der Flucht: Unter den Zuhörern saß Harald Siegle, der kürzlich von ihm gefeuerte Chef des „Real Estate Managements“ am BER. Der hatte Mehdorn und seine Leitung des Bauprojekts in einem Schreiben heftig kritisiert.



KURIER auf Facebook



Optiker, Frisör, Finanzamt...

Mitte, Antonplatz, 10407



Harald Siegle
Foto: Lehrke

Siegle zum KURIER: „Ich war nur neugierig, was der Flughafen zu den Punkten sagt, die ich angesprochen hatte.“ Er habe nur zuhören wollen. Denn auf der Tagesordnung stand auch die Beratung dieses Briefs.

Der Wahnsinn in Potsdam nahm danach aber kein Ende: Ingo Senftleben (CDU) forderte für die Opposition, dass die Finanzminister Christian Görke und

Wirtschaftsminister Ralf Christoffers - beide Linke und beide Mitglieder des Aufsichtsrats - der Sitzung beiwohnen sollten. Nur sie könnten über die Fragen der Finanzen des BER Auskunft geben, wie sie am Freitag beraten wurden. Georg Beyer (FDP): „Die Zahlen, die Mehdorn da vorgelegt hat, sollen nicht aussagekräftig gewesen sein. Da hätten wir gerne etwas gehört.“

Ohne die Minister, ohne Mehdorn und Fölster sei es Unfug, die Sitzung abzuhalten. Das Problem: Görke war dienstlich in Düsseldorf, Christoffers hatte sich schon früher entschuldigt.

Unter allgemeinem Gemurmel ging der Ausschuss auseinander: Zwei Siemens-Manager, die über die Brandschutzanlage reden sollten, der BER-Technik-Leiter Jochen Großmann, der Schallschutz-Beauftragte Ralf Wagner, Hans-Jürgen Klees vom Landesrechnungshof und der Flughafenkoordinator, Staatssekretär Rainer Bretschneider, gingen unverrichteter Dinge nach Hause.

Alles zum Thema BER finden Sie auf unserer Themenseite [BER](#).

AUCH INTERESSANT



BER VOR CRASH?

Mehdorn in der Milliarden-Falle



BER-CHEF MEHDORN

Crashfahrt nach Zoff im Aufsichtsrat



NACH KRITIK AM BER-CHEF

Mehdorn feuert Querulanten



BRANDBRIEF GEGEN DEN FLUGHAFEN-CHEF

Top-Manager zerpfückt Mehdorn

VERSENDEN

DRUCKEN

REDAKTION

WEITERE MELDUNGEN AUS DEM BEREICH KIEZ&STADT



AUFSTAND GEGEN FLÜCHTLINGSCONTAINER

Was läuft da falsch?

Nazis nutzen Ängste und Befürchtungen der Normal-Bürger. Politik wagt vor Kampagnen. [Mehr...](#)



Bambi-Verleihung: „Millennium“-Preis für Schumacher



Bambi für Uma Thuman, Helene Fischer und die



Frisurtrend für Männer im Herbst: Lässig



S-Bahn Berlin: Fahrscheinautomat gesprengt

Neueste Bildergalerien



Bezirk auswählen ▼
präsentiert von

Sonderbeilagen & Prospekte

Prospekte

Sonderbeilagen

zum Archiv



Mediamarkt - KW 46

noch 1 Tag bis 16.11.2014 online

[als PDF ansehen](#)

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/ber/brief-an-den-ber-aufsichtsrat-anwalt-wowereit-soll-rauswurf-von-ber-verantwortlichem-zuruecknehmen/9751056.html>

DER TAGESSPIEGEL



11.04.2014 16:26 Uhr

Brief an den BER-Aufsichtsrat

Anwalt: Wowereit soll Rauswurf von BER-Verantwortlichem zurücknehmen

von Christian Tretbar

Bei der BER-Aufsichtsratssitzung am heutigen Freitag geht es um neue Milliardenkosten und Unstimmigkeiten mit BER-Chef Mehdorn. Aber auch die Kündigung von Harald Siegle könnte eine Rolle spielen.



Der neue Hauptstadtflughafen BER sorgt weiter für Streit und neue Kosten. - FOTO: DPA

Wenn der Aufsichtsrat am heutigen Freitag zusammen kommt, könnte es auch um Harald Siegle gehen. Der ehemalige Leiter des Immobilienbereichs gehörte zu den führenden BER-Mitarbeitern und hat sich in mehreren Briefen zunächst an Hartmut Mehdorn und dann auch an die Aufsichtsratsspitze gewandt, um auf gravierende Missstände auf der Großbaustelle hinzuweisen. Daraufhin wurde er von Mehdorn fristlos gekündigt.

Wie aus Aufsichtsratskreisen nun bekannt wurde, hat sich Siegles Anwalt in einem offenen Brief an Aufsichtsratschef Klaus Wowereit (SPD), sowie an die weiteren Mitglieder des Gremiums und den Betriebsrat der Flughafengesellschaft gewandt. Darin fordert er den Aufsichtsrat auf, sich in der heutigen Sitzung für eine Rücknahme der Kündigung einzusetzen.

In dem Brief, der dem Tagesspiegel vorliegt, heißt es: "Aus den Befragungen im BER-Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wie auch aus der aktuellen Berichterstattung zu dem Prozess gegen Herrn Rainer Schwarz (Ex-BER-Geschäftsführer, die Red.) resultierte immer wieder der dringende Hinweis, dass betriebsinterne sachkundige Personen es vorgeblich unterlassen hätten, sich an den Aufsichtsrat als Aufsichtsgremium zu wenden, um letztlich Schaden von dem Projekt, den Steuerzahlern und der drei Anteilseigner Berlin, Brandenburg und des Bundes abzuwenden." Siegle aber habe sich an den Aufsichtsrat gewandt, "und wurde nun von der FBB (Flughafen Gesellschaft Berlin-Brandenburg, die Red.) mit zwei Kündigungen (...) belegt, obgleich

ihm zuvor in mehreren Schreiben und Zeugnissen hervorragende Leistungen bescheinigt wurden. Eine Duldung dieses Vorgehens berührt (...) unmittelbar auch die Rolle und das Selbstverständnis des Aufsichtsrates."

In dem Brief heißt es weiter: "Nur durch die Rücknahme der Kündigung kann ein für die Aufrichtigkeit und Informationsbereitschaft von Mitarbeitern gegenüber Aufsichtsgremien verheerendes Signal vermieden" werden. Auch ein Prozess wegen des Rauswurfs könne abgewendet werden. Die vorhandenen Probleme seien weniger juristischer sondern vielmehr politischer Natur. Als Beleg dafür wirft der Anwalt Siegles folgende Fragen auf: "Sind schwerwiegende Fehlentwicklungen in öffentlichen Unternehmen Geheimsache und unliebsame Kritiker zu feuern, wie die Presse schreibt? Will man Mitarbeiter von in öffentlicher Hand befindlichen Unternehmen, die mit Milliarden Euro-Beträgen aus Steuergeldern finanziert werden und wegen ihrer Probleme im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen, mit existenziellen beruflichen Maßnahmen überziehen, weil ihre in den Tatsachen unbestrittene Kritik an der Geschäftsführung (die, wiederum laut Presse, mit Kritik nicht umgehen kann) an die Öffentlichkeit gelangt?"

Den Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit fordert der Anwalt zudem auf, eine Antwort auf diese Fragen nicht nur den Gerichten zu überlassen.

In seinen Briefen an Mehdorn und die Aufsichtsratsspitze hatten Siegle auf Probleme bei der Entrauchungsanlage, in der Unternehmenskultur, beim Personal und damit letztlich auch beim Ziel einer raschen Inbetriebnahme hingewiesen. Mehr zu den Briefen finden Sie hier.

In der BER-Aufsichtsratssitzung am Freitagnachmittag wird es auch um neue Kosten gehen. Demnach braucht Hartmut Mehdorn für das Großprojekt 1,1 Milliarden Euro mehr als nach der letzten Aufstockung der Kosten veranschlagt. Das hat er gegenüber Mitgliedern des Haushaltsausschusses bestätigt. Insgesamt würden sich dann damit die Baukosten für den BER auf rund 5,4 Milliarden Euro belaufen. Ein Eröffnungsdatum ist bisher nicht in Sicht.

Abgetaucht:
Mehdorns Kontrolleur
Klaus Wowerit, der den
»delay« (dt. Verspätung)
seines Flughafens
mitverantwortet



Am Freitag tagt der Aufsichtsrat des Flughafens. Wird die Sitzung zum Tribunal über Hartmut Mehdorn? Zeit wär's VON KERSTIN KOHLENBERG UND CLAAS TATJE

Am Montag, dem 9. Dezember 2013 springt mittags in der Abteilung Planung und Bau des neuen Flughafens Berlin-Schönefeld das Faxgerät an. Es druckt ein zweiseitiges Schreiben mit dem Briefkopf der Firma Siemens aus, das einer Vernichtung von Hartmut Mehdorn gleichkommt.

Siemens soll ein Kernstück des Flughafens, die Steuerung der Entrauchungsanlage, herstellen und einbauen. Ohne diese Anlage gibt es keinen sicheren Brandschutz, ohne sie kann der Flughafen nicht in Betrieb genommen werden.

In dem Fax bestätigt Siemens zuerst den Erhalt der Unterlagen für die Erstellung der Entrauchungsanlage. Doch dann holt der Konzern kräftig aus. »Der bisher geprüfte Teil Ihrer Ausführungen ist durchweg mangelhaft (fehlerhaft und teilweise unvollständig)«, schreibt Siemens in dem Fax, das der ZEIT vorliegt. »Die Mängel betreffen sowohl den fachlichen wie auch den formellen Teil.« Auf dieser Basis könne man nicht mit der Arbeit beginnen. Siemens stellt Mehdorn und seinen Leuten ein Zeugnis der Inkompetenz aus.

Zudem sei ein weiteres Problem immer noch nicht beseitigt, schreibt Siemens in dem Fax: die falschen Raumnummern im gesamten Terminal. Die Lage der Räume stimme nicht mit der Verortung im Plan überein. »Eindeutig unveränderliche Raumnummern sind jedoch eine wesentliche Voraussetzung für den erfolgreichen Umbau der Entrauchungssteuerung«, belehrt Siemens die Fachabteilung Planung und Bau in dem Fax.

Seit März 2013 ist Hartmut Mehdorn nun der Chef des Flughafens. Seit Amtsantritt hat er es nicht geschafft, diese beiden Aufgaben, die zu den zentralen gehören, zu erledigen.

Und die Uhr tickt. Denn die Baugenehmigung für das Hauptterminal verfällt am 30. Oktober 2016. Danach muss ein neuer Bauantrag gestellt werden, teilt die zuständige Behörde auf Anfrage der ZEIT mit. Der müsste auch alle dann vielleicht veränderten Rechtsvorschriften berücksichtigen. Das kostet. Viel Geld und noch mehr Zeit.

In jenem Montag im Dezember hat Mehdorn noch 35 Monate, um dieses Drama zu verhindern – bei genauer Betrachtung sehr wenig Zeit: Abziehen muss man 18 Monate, die Siemens laut Vertrag für den Bau der Entrauchungsanlage benötigt. Weitere sechs Monate dauert der vor der Eröffnung vorgeschriebene Testbetrieb des Flughafens, zu denen noch einmal etwa sechs Monate hinzukommen, um die Technik von Siemens mit der übrigen Technik zu verbinden, damit sich im Brandfall etwa die richtigen Luftabzugsklappen mit den richtigen der 3500 Türen am Flughafen öffnen.

An jenem Montag im Dezember bleiben Hartmut Mehdorn also tatsächlich nur noch fünf Monate, bevor dem Flughafen Neuplanungen drohen, bevor in Berlin-Schönefeld vieles von vorne beginnt.

Das ist inzwischen vier Monate her. Nach Informationen der ZEIT aus verschiedenen Quellen ist Siemens immer noch nicht im Besitz der notwendigen Unterlagen, und auch die Räume wurden bislang nicht korrekt nummeriert.

Genau ein Monat bleibt Hartmut Mehdorn jetzt noch, bis das Drama Realität wird und der nächste gerissene Zeitplan droht.

Wenn sich der Aufsichtsrat an diesem Freitag im Kongresszentrum des alten Flughafens Schönefeld trifft, dürfte es daher nur ein Thema geben: Wird die Baugenehmigung auslaufen, ohne dass der Flughafen 2016 in Betrieb ist? Und bedeutet das, dass Mehdorn gehen muss?

Die Zahl der entlassenen Kritiker ist inzwischen ellenlang

Als Mehdorn im März 2013 die Geschäftsführung am Flughafen übernimmt, glaubt er, die Probleme in wenigen Wochen in den Griff zu bekommen. Er setzt als erste Amtshandlung ein von der Unternehmensberatung Roland Berger gesteuertes Beschleunigungsprogramm namens Sprint auf. Viele Beteiligte halten dieses Projekt für eine sehr gute Idee, denn endlich treffen sich alle regelmäßig und tauschen sich über ihre Arbeit aus. Auch Mehdorns Briefe an die Mitarbeiter klingen damals meist verständlich.

Zu jener Zeit sind immerhin 95 Prozent der Gebäude fertiggestellt. Doch das ist eine trügerische Zahl. Denn bei einem Flughafen bedeutet das nicht viel mehr, als wenn das Gehäuse eines Computers vorhanden ist, die Festplatte aber fehlt. Das will Mehdorn in den Sprint-Treffen offenbar nicht wahrhaben. Er bleibt dabei, erzählen Beteiligte: Der Flughafen sei fast fertig, und er wolle zügig eröffnen. Seine Lieblingsgeste in den Sitzungen ist offenbar die geballte rechte Faust, die er wie einen Baseball in die linke Handfläche fliegen lässt. Der frühere Rudermeister will schnell ans Ziel kommen.

Mehdorns Mitarbeiter sind weniger siegesgewiss. Teilnehmern zufolge berichten sie in den Sitzungen selten von Fortschritten und regelmäßig von Problemen. Sie glauben, erst einmal die ineinander verkeilten Ruder befreien zu müssen, bevor sie losrudern können.

Mehdorn habe darauf reagiert, indem er das Wort »Problem« zum Unwort erklärt habe, sagen Teilnehmer der Runden. Er habe es einfach nicht mehr hören wollen. Dann habe er

begonnen, die Themen einzuschränken, die bei den Treffen besprochen wurden, und zum Schluss seien die Zusammenkünfte mehr und mehr zu Tribunalen geworden, bei denen Mehdorn und seine Verbündeten Bedenkensträger schlachteten.

Mitarbeiter, die Mehdorn zum Beispiel das Problem der falschen Raumnummerierung angesprochen haben, sollen die generierte Antwort erhalten haben: Die Nummern an den Türen könne man doch jederzeit umkleben. Dass mit den Nummern auch die Codierung aller Bauteile des Raumes falsch wird, Lüftungsauslässe, Brandschutzklappen mit den falschen Nummern in die Pläne aufgenommen werden, aufgrund derer die Steuerung der Klappen erfolgen sollte, habe Mehdorn einfach nicht hören wollen.

Gerne habe er dann dazwischengerufen: »So, jetzt Schluss! Sie tragen dazu nicht mehr vor.« Oder: »Sie werden das Projekt abgeben!« Mittlerweile kämen immer weniger Mitarbeiter zu den Treffen.

In jenen Tagen, so berichten Sitzungsteilnehmer, sprechen bei den Sprint-Treffen statt Mehdorn häufiger die Berater von Roland Berger als er selbst. »Das sind Kerle, kurz nach ihrer Konfirmation«, schimpft ein Ingenieur. In der Regel beschränkten sich die Nachwuchsberater darauf, die Mitarbeiter dahingehend zu korrigieren, dass sie die Arbeit in der Hälfte der veranschlagten Zeit erledigen müssten. Sieht so also das »Beschleunigungsprogramm« aus? Nach Informationen der ZEIT erhalten manche Berater dafür bis zu 4000 Euro pro Tag.

Am 21. November 2013 findet wieder einmal ein Sprint-Treffen statt. Der große Konferenzraum liegt im Erdgeschoss des Terminals und wird nur provisorisch durch Stellwände etwas begrenzt. Am Konferenztisch sitzen zu Mehdorns Linken wie immer, laut Anwesenden, die Berater von Roland Berger. Am Rest des Tisches nehmen die Experten des Hauses Platz. An diesem Tag trägt Harald Siegle vor. Er ist Bereichsleiter des Real Estate Management und für die Abnahme der Gebäude zuständig. Seine Abteilung macht so eine Art letzten Qualitätscheck.

Als Siegle die erste Folie an die Wand wirft, muss er gewusst haben, dass Mehdorn sie nicht gefallen wird. Aber wenn der Hauptkabelkanal des Flughafens sich bei laufendem Betrieb bis über 50 Grad aufheizen kann, dann ist das ein Problem. In dem Kanal liegen alle wichtigen Versorgungsstränge, armdicke Kabel, dicht aufeinander. Wenn sie Feuer fangen, dann brechen am Flughafen alle Systeme zusammen. Siegle schlägt vor, ein Kühlsystem einzubauen, das dem Schacht bislang fehlt. So berichten es Anwesende später. Siegle erwähnt auch, dass sogar der TÜV eine Inbetriebnahme des Kabelkanals, so wie er geplant war, als »grob fahrlässig« bezeichnet habe. Daraufhin bricht im Raum Tumult aus. Siegle wird als mutwilliger Bremser beschimpft, wird berichtet. Nur Rainer Bomba, Staatssekretär im Verkehrsministerium und Aufsichtsratsmitglied, der an diesem Tag der Sitzung beiwohnt, ist danach zu Siegle gegangen und hat seinen Mut gelobt, berichtet ein Teilnehmer.

Nachdem sich Siegle im Dezember an Mehdorn und dann Ende März mit einem Brandbrief an den Aufsichtsrat wendet und in zehn Punkten ausführlich Mehdorns Versäumnisse auflistet, entlässt ihn Mehdorn fristlos. In einem Mitarbeiterbrief vom 1. April, der der ZEIT vorliegt, begründet Mehdorn diese Kündigung unter anderem damit, dass Siegle einen Brief an die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und den Bund geschrieben habe. »Sein Umgang mit betrieblichen Interna ist derzeit auch Gegenstand juristischer Überprüfungen«, schreibt Mehdorn an die Belegschaft.

Siegles Abteilung löst er in diesen Tagen auf. Die Zahl der Gefeuerten in der Ära Mehdorn ist inzwischen höher als die der Verschiebungen des Eröffnungstermins. Als da wären: Technikchef und Geschäftsführer Horst Amann. Nach Informationen der ZEIT musste Amann Mitte Februar das Büro räumen und bekommt heute mehr als 25 000 Euro im Monat dafür, den Mund zu halten. Amanns Nachfolgerin als Technikverantwortliche, Regina Töpfer, feuert. Mehrere enge Mitarbeiter von Amann: rausgeschmissen.

Der Chefaufseher will sich nicht äußern – und fliegt lieber nach Buenos Aires

Die Notwendigkeit von Siegles Abteilung hat Mehdorn nie eingeleuchtet. Ihre Qualitätschecks machen die Fachabteilungen jetzt jeweils selbst. Das ist, als gebe man sich selbst Noten.

Und Klaus Wowerit? Der Aufsichtsratsvorsitzende und damit Mehdorns Chef und Kontrolleur? Er stellt sich am 27. Februar vor die Presse und sagt: Mehdorn »kniert sich voll rein und lässt nicht lockern«. Er habe das volle Vertrauen des Aufsichtsrats.

Dabei müsste es Wowerit längst besser wissen. Schon am 27. August 2013 erhielt er einen Brief des damaligen Technikchefs Amann. »Ich sehe mich vor dem Hintergrund der aktuellen Ereignisse veranlasst, Sie auf Missstände hinzuweisen«, schreibt Amann in dem Brief, der der ZEIT vorliegt, und geht mit der Bündelung der Planungs- und Bauaktivitäten unter dem Dach von Sprint hart ins Gericht. »Die im Baubereich faktisch umgesetzten Maßnahmen lähmen eher die Abläufe, es gibt Anlass zu befürchten, dass erneut alle in eine Wartestellung wechseln.«

Doch Wowerit versteigt sich noch im Februar 2014 zu der Aussage: Auch im Jahr 2015 sei ein Start des BER weiterhin denkbar.

Das erinnert sehr an Wowerits Verhalten vor der Eröffnungssabote 2012. Damals, als er längst wissen muss, dass der Flughafen nicht wie geplant drei Monate später eröffnen würde, gibt er der ZEIT ein Interview. Der Flughafen sei bei ihm »Chefsache«, erzählt Wowerit. Die öffentliche Hand wolle zeigen, dass sie in der Lage sei, so ein Großprojekt zu stemmen.

Hat Wowerit etwas aus diesem Debakel gelernt? Öffentlich äußert er sich kaum zum Flughafen. Eine Interview-Anfrage der ZEIT lehnte er aus Termingründen ab. Und guckt man sich Wowerits öffentlichen Online-Terminkalender an, dann hat der

regierende Bürgermeister wirklich viel zu tun. In der Woche vor der Aufsichtsratsitzung ist er in Südamerika, um die Partnerstadt Buenos Aires zu besuchen. Ansonsten stehen Theatervorstellungen, Tourismusveranstaltungen und Termine mit der Modebranche an.

Wenn jedoch der Kontrolleur nicht kontrolliert, wer tut es dann? Am Abend des 17. März, an dem sich Wowerit im Stadttheater Bern einen launigen Schlagabtausch mit einem Parteifreund, dem Berner Stadtpräsidenten, über Bern und Berlin liefert, versucht der Sonderausschuss des Brandenburger Landtages in einer öffentlichen Sitzung, ein wenig Klarheit über den Flughafen zu gewinnen. Hartmut Mehdorn ist eingeladen. Eine halbe Stunde vor Beginn sagt er jedoch ab. Er fühle sich nicht wohl, lässt er ausrichten.

Daher geht die Frage, die alle interessiert, an den Staatssekretär in Brandenburg, Rainer Bretschneider, der im Aufsichtsrat des Flughafens sitzt. Doch der Mann bietet dem Ausschuss ein absurdes Bild. Kontrolleur Bretschneider sitzt feist und breitbeinig zwischen den Abgeordneten und antwortet mit sichtlichem Desinteresse.

Ausschuss: »Hat Siemens mit der Arbeit begonnen?«

Bretschneider: »Ja, Siemens hat mit der Arbeit begonnen.«

Ausschuss (überascht): »Ach, hat Siemens jetzt alle Unterlagen, die sie brauchen?«

Bretschneider (beschwichtigend): »Das ist einer der zentralen Streitpunkte. Ich kann da keine konkreten Aussagen machen.«

Ausschuss (empört): »Ist das Ihr Ernst? Sagen Sie uns: Wird der Flughafen 2016 fertig?«

Bretschneider: »Eine brauchbare Fertigstellung ist möglich.«

Ausschuss (genernt): »Was ist denn unter einer brauchbaren Fertigstellung zu verstehen?«

Bretschneider: »Der Flughafen kann baulich fertig sein, die Entrauchungsanlage von Siemens aber noch nicht. Das ist dann keine bauliche Tätigkeit und hat nichts mit der Fertigstellung des Flughafens zu tun.«

Ausschuss (resigniert): »Unter den Umständen gibt es bestimmt auch eine Definition von Mehdorn, nach der der Flughafen schon fertig ist.«

Es ist unglaublich. Da sitzen gewählte Politiker und erbitten Aufklärung von ihrem eigenen Kontrolleur. Und der schweigt einfach breitbeinig.

Weil er wirklich nichts weiß? Für diesen Freitag hat der Aufsichtsrat die Experten von Siemens in das alte Kongresszentrum des Schönefelder Flughafens geladen. Wie aus dem Kontrollorgan zu vernehmen ist, geschieht das, weil Mehdorn den Aufsehern gegenüber immer wieder bekräftigt habe, »Siemens arbeitet mit Volldampf«. Allerdings habe man da mittlerweile andere Informationen eingeholt. Siemens soll an diesem Freitag nun die Frage aller Fragen beantworten: Hat das Unternehmen mit der Arbeit begonnen oder nicht?

Anders gefragt: Glaubte Wowerit seinem Geschäftsführer nicht mehr? Oder versucht der Chefkontrolleur nur, geschickt zu verdecken, dass er seine eigene Arbeit nicht gemacht hat?



Abgehoben:
Flughafenchef
Hartmut Mehdorn

DBM | RECHTSANWÄLTE Tauentzienstraße 11 | 10789 Berlin

Rechtsanwälte und Notare**Durch Boten**

Herrn Aufsichtsratsvorsitzenden und
Regierenden **Bürgermeister** von Berlin
Klaus Wowereit
Berliner Rathaus
10178 Berlin

Europa-Center

Tauentzienstraße 11

10789 Berlin

Telefon +49 30 254591-0

Telefax +49 30 254591-11

www.advocati.de

o f f e n e r B r i e f**DBM | RECHTSANWÄLTE**

Geske & Partner

AG Charlottenburg

PR 678 B

Berlin, 9. April 2014

Aktenzeichen: 03-13-3116/me/h

Rechtsanwalt Dr. Hans-Georg Meier

Sekretariat: Marina Bendel

Telefon + 49 30 254591-55

Telefax + 49 30 254591-66

m.bendel@advocati.de

Betr.: Harald Siegle und die FBB

Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister,

Herr Harald Siegle hat mich mit seiner Vertretung beauftragt.

Mein Mandant hat die Erwartung, dass der Aufsichtsrat unter Ihrer Leitung Ende dieser Woche Herrn Mehdorn veranlassen wird, die gegen ihn erfolgten Kündigungen zurück zu nehmen. Wie Sie wissen, hat Herr Siegle lange mündlich und schriftlich versucht, innerhalb der Berliner Flughäfen Gehör zu finden, leider vergeblich. Aus den Befragungen im BER-Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wie auch aus der aktuellen Berichterstattung zu dem Prozess gegen Herrn Rainer Schwarz resultierte immer wieder der dringende Hinweis, dass betriebsinterne sachkundige Personen es vorgeblich unterlassen hätten, sich an den Aufsichtsrat als Aufsichtsgremium zu wenden um letztlich Schaden vom Projekt, den Steuerzahlern und der drei Anteilseigner Berlin, Brandenburg und des Bundes abzuwenden. Dies hat Herr Siegle getan und wurde nun von der FBB mit zwei Kündigungen (fristlos, vorsorglich fristgerecht) belegt, obgleich ihm zuvor in mehreren Schreiben und Zeugnissen hervorragende Leistungen bescheinigt wurden. Eine Duldung dieses Vorgehens berührt u.E. unmittelbar auch die Rolle und das Selbstverständnis des Aufsichtsrates.

Nur durch die Rücknahme der Kündigungen kann ein für die Aufrichtigkeit und Informationsbereitschaft von Mitarbeitern gegenüber Aufsichtsgremien verhee-

Deutsche Bank AG

BLZ 100 700 00

Konto 951 20 70

IBAN

DE74 1007 0000 0951 2070 00

BIC

DEUTDE33XXX

rendes Signal vermieden und natürlich auch ein gerichtliches Verfahren überflüssig gemacht werden. Mein Auftrag richtet sich daher noch nicht auf die Einleitung eines Kündigungsschutzprozesses.

Das in solchen Fällen häufige Argument, man wolle in ein laufendes Verfahren nicht eingreifen, ist jedenfalls hier nicht überzeugend, denn die aufgeworfene Problematik ist weit mehr eine politische denn eine rechtliche: Sind schwerwiegende Fehlentwicklungen in öffentlichen Unternehmen „Geheimsache“ und „unliebsame Kritiker zu feuern“, wie die Presse es beschreibt? Will man Mitarbeiter von in öffentlicher Hand befindlichen Unternehmen, die mit Milliarden Euro-Beträgen aus Steuergeldern finanziert werden und wegen ihrer Probleme im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen, mit existenziellen beruflichen Maßnahmen überziehen, weil ihre in den Tatsachen unbestrittene Kritik an der Geschäftsführung (die, wiederum laut Presse, mit Kritik nicht umgehen kann) an die Öffentlichkeit gelangt?

Sehr geehrter Herr Wowereit,
als Rechtsanwalt und als politischer Bürger bitte ich Sie dringend, die Beantwortung dieser Fragen nicht nur Gerichten zu überlassen. Diese haben bereits entschieden, dass „in einer demokratischen Gesellschaft das öffentliche Interesse an Informationen über Mängel ... in einem staatlichen Unternehmen so wichtig (ist), dass es gegenüber dem Interesse dieses Unternehmens am Schutz seines Rufes und seiner Geschäftsinteressen überwiegt.“ (Heinisch ./ Bundesrepublik Deutschland – EGMR 28274/08 -). Es sollte Ihnen und dem Kollegium des Aufsichtsrates daher ein Anliegen sein, dafür zu sorgen, dass die Kündigungen zurückgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen
DBM | RECHTSANWÄLTE


Dr. Hans-Georg Meier
Rechtsanwalt

Verteiler
Betriebsräte FBB
Presse

SONNTAG DER TAGESSPIEGEL

RERUM COGNOSCERE CAUSAS

BERLIN, SONNTAG, 6. APRIL 2014 / 70. JAHRGANG / NR. 22 009

WWW.TAGESSPIEGEL.DE

BERLIN/BRANDENBURG 1,80€, AUSWÄRTS 2,30€

Mehdorn verschärft unter Druck

Experte: 500 Millionen Euro Soforthilfe für den BER notwendig / Inbetriebnahme 2016 „akut gefährdet“

VON KLAUS KURPUWEIT
UND CHRISTIAN TRETBAR

BERLIN - Am BER-Flughafen gibt es intern nach Angaben eines Experten derzeit zusätzliche Investitionsanforderungen in Höhe von 500 Millionen Euro. Diese Summe wird als „notwendige Sofortmaßnahme“ eingestuft. Dies geht aus einem Schreiben des entlassenen ehemaligen Leiters des Immobilienbereichs der Flughafengesellschaft, Harald Siegle, an Mitglieder des Aufsichtsrats hervor, das dem Tagesspiegel vorliegt. Nach Angaben von Flughafenchef Hartmut Mehdorn reicht das Geld noch bis Jahresende.

Nach Siegles Bewertung tritt das BER-Projekt immer noch auf der Stelle. Eine Inbetriebnahme des Flughafens 2015 hält er für „äußerst unwahrscheinlich“ und eine Inbetriebnahme 2016 für „akut gefährdet“. Eine Eröffnung im Oktober 2016 sei als bestmöglicher Fall zu betrachten, „der jedoch nur bei massiven strukturellen Verbesserungen“ erreichbar sei, heißt es in dem Schreiben, das Siegle an drei Aufsichtsräte geschickt hat: an

den Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), an Brandenburgs Flughafen-Staatssekretär Rainer Bretschneider sowie an Staatssekretär Rainer Bomba aus dem Bundesverkehrsministerium.

Im Oktober 2015 erlischt die Baugenehmigung für den Hauptterminal, der für Air Berlin reservierte Pier Süd muss baurechtlich im August 2016 fertig sein. Werden diese Termine überschritten, müsste der Weiterbau neu genehmigt werden – nach heutigen, oft verschärften Vorschriften.

Nur im Nordpier, in dem Billigflughäfen angesiedelt werden, sind die Arbeiten beendet. Einen Probetrieb dort hat Flughafenchef Hartmut Mehdorn aber abgeblasen. Ende 2014 wollte er einen Eröffnungstermin für den BER nennen, hatte Mehdorn vor kurzem angekündigt.

Siegle warnt: „Eine „einseitige Orientierung auf die rasche wie auch immer gearbete bauliche Fertigstellung ohne Rücksicht auf Planung, Dokumentation und Betrieb war schon bisher ein wesentliches Problem des BER und hat ihn letztlich massiv verzögert und verteuert“, schreibt Siegle, der nach ersten Berichten über die

HEUTE

SANS, SOUCI
Beilage der Stiftung
Preußische Schlösser
und Gärten



Schreiben von Mehdorn entlassen worden ist. Immer noch werde aber „ohne ausreichende Planungsgrundlage“ weitergebaut. Mit der Folge, dass ausgeführte Arbeiten erneut verändert werden müssten.

Auf der Baustelle gibt es zudem Fehler, die kaum nachzuvollziehen sind. So verzögerte sich nach Siegles Angaben die Planung für den Umbau der Entrauchungsanlage, bei dem Siemens die Steuerung der Klappen für die Frischluftzufuhr übernommen hat, weil Räume im Terminal falsch nummeriert worden waren. Raumnummern und tatsächlicher Standort hätten teilweise mehr als hundert Meter differiert. Mehdorn hat eine Neunummerierung angekündigt. Aber selbst Mess- und

Zähleinrichtungen für Energielieferungen an die Mieter im Flughafen seien unvollständig und entsprächen nach seiner Kenntnis nicht den gesetzlichen Vorschriften, schreibt Siegle weiter, dessen Abteilung Mehdorn auflösen wollte. Siegle, der unter anderem bei der Bahn und der Landesbank Baden-Württemberg leitende Funktionen hatte, sollte einen weniger wichtigen Posten übernehmen. Seine Prokura war ihm schon entzogen worden.

Die Flughafengesellschaft äußert sich zu Siegles Vorwürfen nicht. Senatssprecher Richard Meng sagte, Briefe von Mitarbeitern bewerte man öffentlich nicht. Dagegen nimmt die brandenburgische Landesregierung das Schreiben ernst und hält Siegles Darstellungen für glaubhaft. Der Inhalt sei „alarmierend“. Im Bund heißt es, ein Teil sei „überzogen dargestellt“, ein anderer Teil „hingegen real“.

Der Tagesspiegel veröffentlicht das Schreiben in dieser Ausgabe auszugsweise. Vollständig ist es ab Sonntag unter www.tagesspiegel.de/ber zu lesen.

Das Fehlerprotokoll

Auch mit Mehdorns Sprint-Team hat sich der Zustand am BER nicht verbessert, meint ein Experte. Die nötige Erweiterung soll planerisch nicht berücksichtigt sein. Hier die Auszüge aus den Schreiben

VON KLAUS KURPUWEIT
UND CHRISTIAN TRETBAR

Die Schreiben des inzwischen entlassenen Chefs des Immobilienbereichs am BER-Flughafen, Harald Siegle, setzen auch den Aufsichtsrat unter Druck. Dass es zum Desaster kommen konnte, ohne dass das Gremium eingriff, begründeten die Aufpasser bisher vor allem damit, dass sie von der inzwischen auch geschassten früheren Geschäftsführung nicht ausreichend informiert worden seien. Und im BER-Untersuchungsausschuss bemängelten Mitglieder mehrfach, dass Mitarbeiter ihre Bedenken nicht an den Aufsichtsrat weitergegeben hätten. Siegles Schreiben an den Aufsichtsrat und an Flughafenchef Hartmut Mehdorn mit harscher Kritik am früheren und aktuellen Verhalten können nun alle lesen. Hier die wesentlichen Aussagen:

ERWEITERUNGSPLANUNG

„Bei unserer Bearbeitung der Masterplanung Anfang 2010 ist aufgefallen, dass es offenbar keinerlei Planung oder auch nur Voruntersuchungen für den Ausbau des Fluggastterminals (FGT) des BER, insbesondere die Anbindung der beiden westlichen Satelliten gibt. Dies schien von den Projektbeteiligten auch niemanden zu berühren: „Das kann man immer noch später machen, keine Vorratsplanung ...“. Bei Bau und Planung derartiger Infrastrukturprojekte ist eine Vorplanung der nächsten Erweiterungsstufe jedoch in jedem Fall zwingend erforderlich. Sehr einfaches Beispiel: Wie bekannt, erhält das FGT eine hoch komplexe und teure Brandschutz- und Entrauchungsanlage. Ohne Kenntnis – ohne irgendeine Idee – der weiteren Ausbaustufen ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass zentrale Elemente dieser Brandschutz- und Entrauchungsanlage genau an jenen Stellen eingebaut werden, die später bei einer Erweiterung für Flure, Treppenhäuser oder andere Technik usw. benötigt werden.“

KABELTRASSEN

„Im Sommer/Herbst letzten Jahres sind grundsätzliche Probleme in den Kabeltrassenbelegungen des Mainpier erkennbar geworden, deren Beseitigung vorgeblich durch Real Estate verhindert wurde ... Nach einem Gespräch am 18.09.2013 mit Herrn Mehdorn habe ich die Sachlagen vereinbarungsgemäß recherchiert und mit zwei Schreiben vom 25.09.2013 ausführlich dargelegt. Im Ergebnis war schlicht festzustellen, dass die Vorhaltungen ganz einfach frei erfunden, die technischen Probleme im Projekt aber sehr real waren ... Im Rahmen unserer weiteren Befassung mit den Themen mussten wir dann feststellen, dass im Kontext der Kabeltrassen die Betriebssicherheit und die Nutzungsfähigkeit des Mainpier grundsätzlich infrage zu stellen ist, basierend u.a. auf einer Notiz eines Gesprächs mit Fachingenieuren und dem TÜV, dass die IBN (Inbetriebnahme) des Mainpiers grob fahrlässig sei. Grobe Fahrlässigkeit ist nach meiner Kenntnis ein strafrechtsrelevanter Sachverhalt. ... Auf diesem Hintergrund habe ich am 21.11.2013 den Sachverhalt in Eigentümerfunktion/-verantwortung im Projekt Sprint in Anwesenheit von Staatssekretär Bomba



Er ist hier der Chef. Und auch er hat einige Kritik einzustecken. Hartmut Mehdorn, seit März 2013 im Amt.

Foto: dpa



vorgetragen, verbunden auch hier mit konkreten Lösungsvorschlägen. In einer nach meinem Eindruck für das Projekt BER nunmehr durchaus als typisch zu bezeichnenden Weise wurden unsere Hinweise und ganz konkreten Lösungsvorschläge als Obstruktion verstanden, die Berechnung infrage gestellt und Vorträge wie Lösungsansätze desavouiert. Erst jetzt im März 2014 werden die aufgezeigten Lösungsansätze notabene aufgegriffen, weil sich die kritische Situation im Wesentlichen bestätigt hat.“

SIEMENS

„Nach meiner Auffassung hemmt die fehlende sachliche, fachliche und teils unqualifizierte Behandlung und Umsetzung der Planungs- und Bauarbeiten nicht nur sehr direkt den notwendigen Planungs- und Baufortschritt, der für eine zeitnahe Inbetriebnahme des BER dringend erforderlich ist. So ist Siemens z.B. für die Planung der Entrauchungsanlage auf valide Vorgaben der FBB für die Raumnummerierung angewiesen. Der Primat der baulichen Fertigstellung und IBN des BER ist unbestritten. Der Umgang mit den Planungs- und Bauarbeiten führt jedoch nicht nur zur Verzögerung in der Fertigstellung

und wirtschaftlichen Fehleinschätzung, sondern im weiteren Verlauf nach der IBN auch zu Beeinträchtigungen in der Betriebssicherheit sowie erhöhten Betriebskosten bzw. Verlagerung der Bauleistungen und Baukosten in die Betriebsphasen mit den entsprechenden Funktionen.“

UNTERNEHMENSKULTUR

„Nach meinem Eindruck hat sich im Kontext des stagnierenden BER-Projektfortschritts auch innerhalb der FBB (Flughafen Berlin-Brandenburg) die Stimmungslage weiter verschlechtert und verweist auf weiter bestehende und sogar zunehmende Defizite in der Unternehmenskultur, gekennzeichnet durch Beratungsresistenz, verstärkte Hierarchisierung, Resignation und Kritiklosigkeit. Auch in der Innenwahrnehmung scheint die Entscheidungsfindung zuweilen auf Bauchgefühl zu beruhen und sprunghaft. ...“

SPRINT

„Wie bereits dargestellt hat sich der Zustand des Projekt BER seit Einführung Sprint nicht verbessert und droht tendenziell sogar sich zu verschlechtern. Die Fortschritte sind minimal und betreffen vor allem das äußere Erscheinungsbild

von Gebäuden und Anlagen. Im Bereich Planung und Bauprojektmanagement ist nicht nur ein weiter unzureichendes und tendenziell sogar schwindendes Know-how zu bemerken. Trotz zweijähriger Planungsphase nach Verschiebung der Inbetriebnahme des BER liegt augenscheinlich bis zum heutigen Tag keine endgültige funktions- und genehmigungsfähige Ausführungsplanung vor. ... Eine zentrale professionelle Terminsteuerung mit Soll-Ist-Vergleich und Darstellung des kritischen Weges fehlt. Terminangaben beziehen sich auf Einzelmodule und Arbeitsgruppen, die nur rhapsodisch einen Soll-Ist-Vergleich durchführen.“

PERSONAL

„Die Projektleitung des BER ist einschließlich der von (der Beraterfirma d.Red.) Roland Berger besetzten Stabsfunktionen durchgehend von Personen besetzt, die keinerlei langjährige Bau Erfahrung – geschweige denn Erfahrung bei der Durchführung großer komplexer Infrastrukturprojekte haben. ... Dieser Personalaufbau ist für ein derartiges Infrastrukturprojekt ein wirklich einmaliges Unterfangen ...“

— Seiten 1 und 14

SONNTAG

DER TAGESSPIEGEL



BERLIN, SONNTAG, 6. APRIL 2014 / 70. JAHRGANG / NR. 22 009

WWW.TAGESSPIEGEL.DE

BERLIN/BRANDENBURG 1,80€, AUSWÄRTS 2,30€

Wieder einmal habe ich eine Talkshow über Uli Hoeneß gesehen. Möglicherweise kennen wir bis jetzt nur einen Bruchteil der Wahrheit. Möglicherweise ist beim Prozess gegen Hoeneß eine ganze Menge unter den Teppich gekehrt worden.

Moment, um wie viel Geld geht es da noch gleich? Um fast 30 Millionen, nach heutigem Kenntnisstand. 30 Millionen, die Hoeneß dem Staat vorenthalten hat. Dafür wurde er bestraft.

Das ist eine lächerliche Summe. Seit einigen Tagen wissen wir, dass der Berliner Flughafen, falls er jemals fertig wird, vermutlich rund acht Milliarden Euro kosten wird. Das wären – in diesen Größenordnungen kommt es auf ein paar Millionen wirklich nicht an – etwa vier Milliarden Euro mehr als vorgesehen, vier Milliarden, die weg sind. Wer trägt dafür die Verantwortung? Wer steht dafür gerade?

Vier Milliarden – wie viel Geld ist das? 2013 hatte das Bundesministerium für

Verschwender an den Pranger

VON HARALD MARTENSTEIN



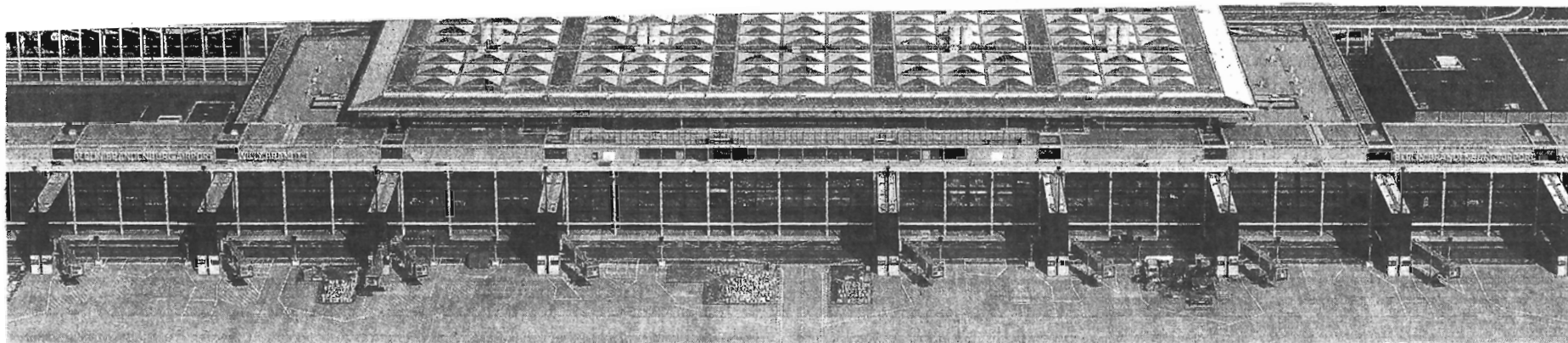
Familie, Senioren, Frauen und Jugend einen Etat von knapp sieben Milliarden. Für Umwelt- und Naturschutz standen im Bundesetat 1,64 Milliarden zur Verfügung. In dem Berliner Flughafendesaster ist also mehr als doppelt so viel Geld verbrannt worden, wie die Bundesregierung in einem Jahr für Umwelt- und Naturschutz ausgibt. Für Hartz IV hat der Bund im Jahr 2012 etwa 31 Milliarden zur Verfügung gehabt. Das heißt, jeder einzelne Hartz-IV-Empfänger in Deutschland könnte sich über eine einmalige Prämie von mehr als zehn Prozent seiner Jahreseinkünfte freuen, wenn das Flughafendesaster nicht wäre. Solche Rechnungen sind natürlich theoretisch. Ich mache die Rechnung deshalb auf, weil sie auch im Fall Hoeneß oft genug aufgemacht wurde. Was hätte man alles Sinnvolles mit dem Geld tun können, wenn Hoeneß es nicht hinterzogen hätte!

Gewiss. Aber wer trägt die Verantwortung für die vier Milliarden? Wer wan-

dert dafür ins Gefängnis, und sei es nur einen einzigen Tag? Hoeneß wird seine Schulden bezahlen müssen und eine Strafe noch dazu. Wer zahlt uns unsere vier Milliarden zurück?

Nun wird man zu Recht sagen, dass Hoeneß kriminell war, am Flughafen sind vielleicht lediglich Fehler gemacht worden. Und wenn ich in meinem Auto einen Fehler mache? Blebschaden? Komme ich dann davon, mit der Begründung, ich hätte nicht aufgepasst?

Das Delikt „Steuerverschwendung“ gibt es leider nicht. Es tritt nicht mal jemand zurück. Milliarden verschwinden – Schwamm drüber. Erhöhen wir halt die Steuern! Damit genug Geld da ist für den Umweltschutz, und für Hartz IV, stimmt's? Leute, die Milliarden verbrennen, Leute, die für ihre Fehler nicht geradestehen, werden dann wieder moralische Vorträge halten. Ach so, Klaus Wowereit hat sich für das Debakel ja entschuldigt. Dann ist der Fall wohl geklärt.



Frust ohne Ende. Ein Teil des Hauptterminals des neuen Großflughafens. Auch aus dessen Innenleben werden immer wieder neue Hiobsbotschaften bekannt.

Foto: dpa, Ralf Hirschberger

Mehdorn feuert unliebsamen Kritiker

BER-Manager Siegle erhielt vom Flughafen-Chef fristlose Kündigung. Neue Kostenschätzung: 8 Milliarden

VON ALEXANDER FRÖHLICH

Flughafenchef Hartmut Mehdorn hat einen führenden Mitarbeiter abrupt vor die Tür gesetzt: Der Leiter des Bereichs „Real-Estate Managment“ beim neuen Hauptstadtflughafen BER, Harald Siegle, erhielt am Dienstag die fristlose Kündigung. Wie berichtet, hatte Siegle in der vergangenen Woche in Briefen an BER-Aufsichtsratsmitglieder und an Mehdorn geschrieben, dass die anvisierte Inbetriebnahme des Airports im Jahr 2016 „akut gefährdet“ sei. Es fehle eine klare Planung, die Geschäftsführung handle aktionistisch und sei beratungsresistent. Es fehle eine zentrale Terminsteuerung. Mehdorn konterte nun mit dem Rauswurf und warf Siegle Indiskretionen vor.

Harald Siegles Abteilung ist zum einen für die Vermarktung der Immobilien am Flughafen zuständig. Nach einem Bericht der „Bild“-Zeitung zeichnet sie aber auch

für die Bau- und Kostenkontrolle am BER verantwortlich und macht es damit erst möglich, sich einen Überblick über die Mängel auf der Großbaustelle zu verschaffen. Siegle hatte in seinem Schreiben an die Aufsichtsräte auch darauf hingewiesen, dass Mehdorn seinen Bereich kurzfristig auflösen und aufteilen wolle. Kritiker des Flughafenschefs mutmaßen nun, er habe die offenbar unliebsame Abteilung damit zum Schweigen bringen wollen, zumal er mit Widerspruch schwer umgehen könne.

Laut „Bild“ soll der neue Großflughafen mindestens 8 Milliarden Euro kosten, also noch wesentlich teurer werden als bisher. Dabei beruft sich die Zeitung auf hochrangige Fachleute in der brandenburgischen Landesregierung und der Flughafengesellschaft. Flughafensprecher Ralf Kunkel widersprach dem am Dienstag vehement. Die letzten Schätzungen lagen bei mehr als 5 Milliarden Euro.

Auch der Streit ums Nachtflugverbot ging am Dienstag weiter. Nach Brandenburgs Rückzieher von der Maximalforderung nach einem kompletten Nachtflug-

Widerstand gegen Woidkes Nachtflug-Kompromiss

verbot von 22 bis 6 Uhr am BER werfen Fluglärmgegner Ministerpräsident Dietmar Woidke (SPD) Untätigkeit vor. Das Aktionsbündnis Berlin-Brandenburg, nannte Woidkes Vorschlag einen „hilflosen Versuch, die Untätigkeit der Landesregierung zu vertuschen“. Verhandlungen mit Berlin und Bund seien zum Schein geführt worden. In Zeuthen erwägt man angesichts des erfolgreichen Volksbegehrens Verfassungsklage.

Wie berichtet, will Brandenburg den Miteignern der Flughafengesellschaft,

Berlin und Bund, am 7. April vorschlagen, das bisherige, höchstrichterlich bestätigte Flugverbot von 0 bis 5 Uhr nach der Eröffnung nur bis 6 Uhr auszudehnen. Per Moratorium sollen binnen fünf Jahren die Folgen für die Geschäftszahlen der Flughafens geprüft werden. Woidke begründet dies mit dem Widerstand in Berlin und beim Bund gegen eine komplettes Nachtflugverbot. Doch Berliner Senatskanzlei und das Bundesverkehrsministerium reagierten auch auf den neuen Vorschlag zurückhaltend. Berlin pocht auf die geltende Regelung. Zweifel bestehen in Berlin und im Bundesverkehrsministerium, ob die Flüge zwischen 5 und 6 Uhr nach hinten verschoben werden können. Es geht um zwei bis elf Flüge pro Tag und 1000 pro Jahr. Selbst die Potsdamer Staatskanzlei rechnet mit Klagen von Airlines. Berlins Senatssprecher Richard Meng sagte, dass es sich zumeist um nicht verschiebbare Interkontinentalflüge handle.

Berlin

Mehdorn entlässt Manager

BER-Abteilungsleiter hatte
sich in einem Brief beklagt

Flughafenchef Hartmut Mehdorn hat erneut einen leitenden Mitarbeiter entlassen. Wie er am Dienstag in einem Mitarbeiterbrief schrieb, ist dem Leiter der Abteilung Real Estate Management, die für die Vermarktung der Terminalflächen verantwortlich ist, fristlos gekündigt worden. Er warf ihm Indiskretion vor. Der Manager hatte zuvor in einem Schreiben an Mitglieder des Aufsichtsrates schwere Vorwürfe gegen Mehdorn erhoben, aus diesem Brief zitierte die Süddeutsche Zeitung am vergangenen Wochenende. Demnach gebe es nach wie vor große Probleme bei der Koordination der Baustelle, die Arbeiten gingen kaum voran, eine Eröffnung im Jahr 2016 sei nur noch unter großen Anstrengungen zu schaffen.

Der Abteilungsleiter war bestens vertraut mit den Vorgängen auf der Baustelle: Zu seinen Zuständigkeiten gehörten Qualitätskontrollen der Gebäude. Intern galt er als „Bedenkenträger“. Möglicherweise war der Manager aber auch verbittert, weil seine Abteilung von einer Umstrukturierung betroffen ist, die Mehdorn plant.

Auf einen Bericht der Bild-Zeitung, wonach die Kosten für den künftigen Großflughafen auf acht Milliarden Euro steigen könnten, reagierten Verantwortliche unterdessen mit Spott. „Ich würde sagen: Aprilscherz“, sagte Brandenburgs Flughafen-Koordinator Rainer Bretschneider. „Ich kommentiere nicht jeden Unsinn“, sagte Berlins Senatssprecher Richard Meng.

Wie teuer das Großprojekt wird, darüber gibt es bislang nur Spekulationen. Auch bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 11. April soll nicht über konkrete Kostenpläne gesprochen werden. Eine Kalkulation sei erst möglich, wenn sich ein neuer Eröffnungstermin abzeichne, hieß es in Gesellschafterkreisen. Bislang wird mit Baukosten von 4,3 Milliarden Euro gerechnet und eine Steigerung auf über fünf Milliarden Euro nicht ausgeschlossen.

Der Aufsichtsratschef, Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), hatte kürzlich mehr Geduld gefordert. Er schloss aus, dass es im April einen Eröffnungstermin geben werde. Die Flughafeneigner Berlin, Brandenburg und Bund sind nach den geplatzten Zeitplänen der Vergangenheit sehr vorsichtig geworden. Sie wollen eine BER-Eröffnung erst dann in Aussicht stellen, wenn sich ein klarer Baufortschritt abzeichnet. Selbst als Flughafenchef Hartmut Mehdorn sich optimistisch zeigte und von einem absehbaren Ende der Bauarbeiten sprach, ließen sie das an sich abprallen. (fred., zy.)

BERLIN

Eröffnung „akut gefährdet“

Leitender Mitarbeiter am BER stellt Start im Herbst 2016 infrage und rügt Missmanagement

■ VON ANDREAS ABEL
UND GUDRUN MALLWITZ

Die Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens BER könnte sich weiter verzögern, eine Inbetriebnahme im Oktober 2016 sei „akut gefährdet“ und nur bei massiven strukturellen Verbesserungen des Baugeschehens möglich. Das hat nach Angaben aus Kreisen des Aufsichtsrates ein leitender Mitarbeiter der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg an Flughafenchef Hartmut Mehdorn geschrieben. Der Brief, über den erstmals die „Süddeutsche Zeitung“ berichtet hatte, ist auch an mehrere Aufsichtsräte gegangen. Bei dem Mitarbeiter handelt es sich um den Bereichsleiter Real Estate Management, Harald Siegle. Seine Abteilung ist zuständig für die Vermarktung von Flächen und Immobilien am BER.

Siegle habe vor Fehlern beim Umbau des Unternehmens und Missmanagement gewarnt, heißt es in dem Zeitungsbericht. Er erhebe Vorwürfe gegen die von Mehdorn geleitete Geschäftsführung der Flughafengesellschaft: Es fehle eine klare Planung, Entscheidungen erfolgten ohne angemessene Abstimmung und Sachkunde, seien oft von Aktionismus geprägt.

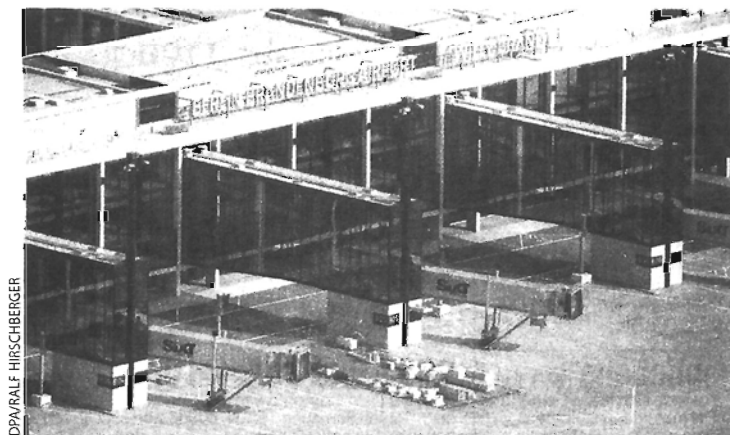
Die Eröffnung des BER musste bereits mehrfach abgesagt werden: Im Juni 2010 wurde entschieden, sie um sieben Monate von Herbst 2011 auf den 3. Juni 2012 zu verschieben. Doch im Mai 2012, nur dreieinhalb Wochen vor der geplanten Eröffnung, musste die Party abgesagt werden, weil die Brandschutzanlage nicht funktionierte. In der Folge wurden weitere Termine genannt – und zurückgezogen. Der Brandschutz ist nach wie vor das zentrale Problem. Mittlerweile lehnen es Hartmut Mehdorn und auch Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) als Aufsichtsratsvorsit-

zender der Flughafengesellschaft ab, einen Eröffnungstermin zu nennen. Zudem steigen die Kosten permanent, mittlerweile ist von mehr als fünf Milliarden Euro die Rede. Mehdorn will den Hauptstadt-Airport zum Ende dieses Jahres „baulich fertiggestellt“ haben, der Aufsichtsrat forderte ihn schon mehrfach auf, einen Terminplan vorzulegen.

Das Real Estate Management sei auch zuständig für Qualitätskontrollen zur Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Flughafengebäude, so die „Süddeutsche“. Nun warne Siegle die Aufsichtsräte, dass Mehdorn den Bereich kurzfris-

tig auflösen und aufteilen wolle. Damit gingen nach seinen Angaben „eine Reihe von Funktionen verloren, die für die Betriebssicherheit und die Fertigstellung des BER wesentlich sind“. Dazu verlautete aus Aufsichtsratskreisen gegenüber der Berliner Morgenpost, Mehdorn wolle etliche Flächen nicht mehr verkaufen. Sie sollen verpachtet werden und dauerhaft Geld bringen. Daher wolle er das Real Estate Management verkleinern. Das sei aber noch nicht im Aufsichtsrat besprochen worden. Siegles Befürchtungen müssten aber ungeachtet der strategischen Differenzen ernst genommen werden, hieß es. Er soll in einem zweiten Brief an Mehdorn auch Kritik an dessen „Sprint“-Projekt geübt haben, mit dem der Bauablauf beschleunigt werden soll: Der Zustand habe sich seit dem Sprint-Start nicht verbessert, es fehle nach wie vor eine professionelle Terminsteuerung, es herrsche „Kompetenzwirrwarr“.

Die Flughafengesellschaft kommentierte das Thema nicht. BER-Sprecher Lars Wagner sagte der Berliner Morgenpost: „Zu internen Organisations- und Personalangelegenheiten äußern wir uns nicht. Die zügige, sichere und verlässliche Inbetriebnahme des Flughafens steht im Zentrum unseres Handelns.“



DPA/RALE HIRSCHBERGER

Alles verwaist

Ein Teil des BER-Hauptterminals. Wann der neue Hauptstadt-Airport in Betrieb gehen kann, weiß derzeit niemand

Warten im Süden

Am BER gibt es Zweifel
an einer Eröffnung 2016

SCHÖNEFELD - Das Rätselraten um den Eröffnungstermin des BER-Flughafens geht weiter. Jetzt hat ein leitender Mitarbeiter in Briefen an die Aufsichtsräte darauf hingewiesen, dass aus seiner Sicht die erwogene Inbetriebnahme im Jahr 2016 „akut gefährdet“ sei. Vor allem auch durch Flughafenchef Hartmut Mehdorn. Die Stimmung unter den Mitarbeitern sei durch „Beratungsresistenz, verstärkte Hierarchisierung, Resignation und Kritiklosigkeit“ gekennzeichnet. Fehlentscheidungen würden nicht revidiert, sondern als Beleg für Führungsstärke bis zum Ende durchgesetzt. Ein Sprecher wollte sich dazu – wie üblich – nicht äußern.

Verfasst hat den Brief, wie ein Aufsichtsrat bestätigte, der Leiter des Bereichs „Real Estate Management“ am BER, Harald Siegle. Die Abteilung ist für die Vermarktung der Immobilien am Flughafen zuständig. Pikant dabei ist, dass Siegle in dem Schreiben die Aufsichtsräte darauf hinweist, dass Mehdorn den Bereich kurzfristig auflösen und aufteilen wolle. Dies gefährde „eine betriebssichere und rechtzeitige Inbetriebnahme.“

Weitere Nachrichten zu Berlins
Flughäfen und eine **Fotostrecke** zur
Geschichte von **Tegel** finden Sie hier:
www.tagesspiegel.de/flughafen

Seine Kritik hat Siegle auch in einem Schreiben an Mehdorn zusammengefasst, das er ebenfalls an die Aufsichtsräte schickte. Wie Mehdorn war Siegle einst auch bei der Deutschen Bahn beschäftigt.

Aus dem Aufsichtsrat hieß es zu den Schreiben, an Spekulationen wolle man sich nicht beteiligen. Man erwarte, dass Mehdorn umgehend einen Terminplan vorlege. Mehdorn will sich bisher aber erst festlegen, wenn sehr wahrscheinlich ist, dass der von ihm genannte Termin dann auch eingehalten werden kann. Das kann nach Mehdorns Ansicht frühestens ein Jahr vorher sein. Die „zügige, sichere und verlässliche Inbetriebnahme“ stehe im Zentrum, sagte Flughafensprecher Lars Wagner. KLAUS KURPJUWEIT

(HTTP://WWW.BILD.DE/)

BERLINER PANNEN-AIORT

BER-Eröffnung 2016 „akut gefährdet“!

Hochrangiger BER-Mitarbeiter warnt in Brandbrief die Aufsichtsräte



29.03.2014 - 20:08 Uhr

Berlin – Eröffnungstermin um Eröffnungstermin des Hauptstadtflughafens BER wurde verschoben. Und verschoben. Und verschoben... Und jetzt das: Auch die Inbetriebnahme 2016 ist „akut gefährdet“!

Das berichtet die „Süddeutschen Zeitung“ (<http://www.sueddeutsche.de/politik/flughafen-berlin-brandenburg-selbst-scheint-gefaehrdet-1.1924528>) und zitiert aus einem Brief Harald Siegles an die wichtigsten Aufsichtsräte. Siegle ist Leiter des Real Estate Managements am Flughafen und kritisiert in dem Schreiben die fehlende Planung am Pannenflughafen.

Er warnt die Aufsichtsräte, dass Hartmut Mehdorn den von ihm geleiteten Bereich auflösen und aufteilen wolle. Damit gingen „eine Reihe von Funktionen verloren, die für die Betriebssicherheit und die Fertigstellung des BER wesentlich sind“, schreibt er. Die Entscheidung gefährde eine betriebssichere und rechtzeitige Inbetriebnahme.

Siegle sieht kaum Chancen für eine Eröffnung des Flughafens 2016: Die Inbetriebnahme in diesem Jahr sei als „Best Case“ zu betrachten. Nur bei massiven strukturellen Verbesserungen sei dies erreichbar.

Allerdings steht die Baustelle laut

Siegel weitgehend still!

Uwe Hörmann, BER-Planungs-Chef im Flughafen-Sonderausschuss des Brandenburger Landtags, erklärte Mitte März ebenfalls, dass er einen spürbaren Rückgang der Baumängel nicht erkenne.

Laut internen Baufortschrittsbericht waren im vergangenen November drei Prozent des BER-Terminals mängelfrei fertig. Im März waren es erst vier Prozent. Geht es in diesem Tempo weiter, sind die Arbeiten am BER in 32 Jahren beendet.

BER-Sprecher Lars Wagner erklärte dazu, dass sich die Flughafengesellschaft grundsätzlich nicht zu internen Organisations- und Personalangelegenheiten äußere. „Die zügige, sichere und verlässliche Inbetriebnahme des Flughafens steht im Zentrum unseres Handelns.“

6 Berlin

Nachrichten

Mai-Randale in Sicht



Berlin – Familienfeste, ruhige Demos und zufriedene Polizisten. Es ist vorbei mit dem halbwegs friedlichen Mai. Das sagt Gewaltforscher Dieter Rucht (67). Dazu habe die radikale und linksautonome Szene noch zu viel Potenzial. Der Krawall sei zudem eine Art „Stammesritual“.

Tram erfasst Radler

Wedding – Eine Straßenbahn der Linie M 50 hat an der Osloer Straße/ Ecke Schwedenstraße einen Radfahrer (24) angefahren. Der Mann kam mit schweren Kopfverletzungen in eine Klinik. Wie es zu dem Unfall kam, ist unklar.

Neue Jugendherberge

Lichtenberg – Berlin bekommt für rund zehn Millionen Euro eine vierte Jugendherberge. Mit Platz für 430 Betten. Kommenden Freitag fällt der Startschuss für die Umbauarbeiten an der ehemaligen Hochschule für Technik und Wirtschaft am Ostkreuz. Eröffnung soll das Haus im Frühjahr 2016.

Der KURIER gratuliert

Gertrud Wordelmann, Kursana Landsberger Tor, zum 85.; Martha Repert, Seniorenheim Buckower Ring, zum 88.; Egon Schneider, Seniorenheim an der Alfred-Jung-Straße, zum 91. Geburtstag.

Arche Noah

Kessy ... ist ein süßer Wirbelwind. Ein überaus freundlicher Terrier-Mix, der viel beschäftigt werden möchte. Die Hündin ist sieben Jahre alt und sucht einen erfahrenen Tierfreund fürs Leben. Vermittlungs-Nr. 14/484



Tierheim Berlin,
Hausvaterweg 39, 13057 Berlin,
Telefon: 030/768880,
www.tierschutz-berlin.de

BER-Krise: Top-Manager zerpflückt Mehdorn

Architekt wirft BER-Chef schlechte Stimmung und miese Planung vor



Berlin – Jetzt werden Steine aus dem eigenen BER-Lager auf Hartmut Mehdorn gefeuert. Der Architekt und Baufachmann Harald Siegle greift in einem Schreiben seinen Chef an und wirft ihm keine klare Planung, Strukturfehler und Beratungsresistenz vor.

Dass der Flughafen eigentlich schon 2012 eröffnen sollte? Gäh, eine alter Hut. 2016 wird seit Mehdorns Chefrolle als neues Eröffnungsjahr gehandelt. Trotz bislang fehlendem konkreten Zeitplan. Doch die Hoffnung, dass nun endlich alles nach Plan laufen könnte, zerstört jetzt ein hoher Manager aus Mehdorns Team. Eine Inbetriebnahme 2016 sei „akut gefährdet“, da der Bau deutlich mehr Zeit in Anspruch nehme als bislang angenommen, zitiert die „Süddeutsche Zeitung“ aus einem Schreiben des hochrangigen Mitarbeiters an die BER-Aufsichtsräte.

Der Architekt Harald Siegle schreibt Klartext. Es fehle eine klare Planung, das Handeln sei von Aktionismus ohne angemessene Abstimmung und Sachkunde geprägt. Konkret: Die Baufirmen wüssten vom „Kompetenz-wirrwarr“ beredt Zeugnis zu geben, denn sie würden meist ohne Pläne auf- und rückbauen. Wenn überhaupt etwas gebaut würde. De facto stünde die Baustelle meistens still.

Siegle ist Leiter des Real Estate Managements, das die Immobilien des Flughafens ver-

stelle BER, sondern auch die Unternehmenskultur unter Mehdorn. Er meint miese Stimmung, die durch „Beratungsresistenz, verstärkte Hierarchisierung, Resignation und Kritiklosigkeit“ zustande käme. Außerdem formulierte Siegle, dass die Entscheidungsfindung zuweilen auf Bauchgefühl beruhe und sprunghaft sei. Volle Breitseite also gegen die Führungs- und Planungsqualitäten des Hartmut Mehdorn, der sich doch immer so gelassen gibt.

Die Flughafengesellschaft will interne Organisations- und Personalangelegenheiten nicht kommentieren. Ein Sprecher sagte: „Die zügige, sichere und verlässliche Inbetriebnahme des BER steht im Zentrum unseres Handelns.“

Hartmut Mehdorn gab sich bislang immer betont gelassen in Sachen BER. Jetzt bekam er eine Breitseite aus den eigenen Reihen.

Architekt Harald Siegle schwärzt den BER-Chef in einem Brandbrief an.



Politik

[Politik](#) [Panorama](#) [Kultur](#) [Wirtschaft](#) [Sport](#) [München](#) [Bayern](#) [Digital](#) [Auto](#) [Reise](#) [Video](#) [mehr](#) [Suche](#)
[Home](#) [Wirtschaft](#) [Flughafen BER](#) [BER-Flughafen: Selbst 2016 scheint gefährdet](#)
[Süddeutsche.de als Startseite einrichten](#)[Hinweis nicht mehr anzeigen](#)

29. März 2014, 06:59 Flughafen Berlin-Brandenburg

Selbst 2016 scheint gefährdet



Ein hochrangiger BER-Mitarbeiter erhebt schwere Vorwürfe gegen Airport-Chef Hartmut Mehdorn (Archivbild). (Foto: Ralf Hirschberger/dpa)

Keine klare Planung, ausgeschaltete Kontrollinstanzen und wieder einmal ein gefährdetes Eröffnungsdatum: Ein hochrangiger Mitarbeiter des Berliner Flughafenprojekts erhebt schwere Vorwürfe gegen Airport-Chef Mehdorn. Die Flughafengesellschaft verweigert einen Kommentar.

Von Jens Schneider, Berlin

Versenden Der Bau des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg könnte noch deutlich länger dauern als bisher angenommen. In einem Brief an die wichtigsten Aufsichtsräte des Flughafens BER warnt jetzt ein hochrangiger Mitarbeiter des Projekts vor möglichen Fehlern beim Umbau des Unternehmens und Missmanagement.

Drucken**Feedback**

Er erhebt Vorwürfe gegen die Geschäftsführung unter Leitung von Hartmut Mehdorn. Nach seiner Einschätzung fehlt dem Flughafen eine klare Planung. Das Handeln sei von Aktionismus ohne angemessene Abstimmung und Sachkunde geprägt. In dem Schreiben, das der *Süddeutschen Zeitung* vorliegt, heißt es, dass die Inbetriebnahme des Hauptstadtflughafens für das Jahr 2016 "akut gefährdet" sei.

Der BER sollte ursprünglich 2012 eröffnet werden, wegen massiver Baumängel musste der Termin immer wieder verschoben werden. Mehdorn übernahm die Leitung vor einem Jahr. Er warnte unlängst den Aufsichtsrat, dass eine Eröffnung 2015 gefährdet sei. Von einer Verschiebung sogar über 2016 hinaus war bisher nicht die Rede. Aus dem Aufsichtsrat ist Mehdorn wiederholt öffentlich aufgefordert worden, einen Terminplan vorzulegen.

Mehdorns Entscheidung gefährde die rechtzeitige Inbetriebnahme

Urheber des Schreibens an die Aufsichtsräte ist der Leiter des Real Estate Managements am BER, Harald Siegle. Der Architekt und Baufachmann leitet diesen Bereich seit 2009. Er ist dabei für die Vermarktung der Immobilien des Flughafens, auch des Terminals, verantwortlich. Dem Bereich Real Estate unterliegt in der Eigentümerfunktion auch die Übernahme von Anlagen und Gebäuden "von den Bauleuten". Dazu gehören nach seiner Darstellung

Qualitätskontrollen zur Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Flughafengebäude.

Nun warnt Siegle die Aufsichtsräte, dass Mehdorn den Bereich kurzfristig auflösen und aufteilen wolle. Damit gingen "eine Reihe von Funktionen verloren, die für die Betriebssicherheit und die Fertigstellung des BER wesentlich sind", schreibt er. Die Entscheidung gefährde eine betriebssichere und rechtzeitige Inbetriebnahme.

Zugleich zieht der Architekt in einem weiteren, an Mehdorn adressierten Schreiben, das auch an die Aufsichtsräte ging, eine verheerende Zwischenbilanz des Baugeschehens. Mehdorn hat am Flughafen eine sogenannte Sprint-Organisation aufgebaut, um die Fertigstellung voranzutreiben. Ob es Erfolg brachte, lässt sich schwer einschätzen, weil bestehende Baumängel vor seiner Einführung entstanden.

Eröffnung im Oktober 2016 sei lediglich "Best Case"

Der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit, Berlins Regierender Bürgermeister, sagte unlängst, Mehdorn führe seine Aufgaben mit Verve aus. Man solle ihm die Chance geben, seine Pläne umzusetzen. Dem Schreiben des Real-Estate-Leiters von diesem Donnerstag zufolge hat sich der Zustand seit der Sprint-Einführung nicht verbessert. Es fehle nach wie vor eine zentrale professionelle Terminsteuerung. Eine Inbetriebnahme im Oktober 2016 sei als "Best Case" zu betrachten. Dieser Termin sei nur bei massiven strukturellen Verbesserungen erreichbar, schreibt er. Die Flughafengesellschaft wollte dies nicht kommentieren, sie nenne keinen Termin.

Siegle spricht von "Strukturfehlern des Sprintprojektes". Nach seiner Darstellung wüssten die Baufirmen vom "Kompetenzwirrwarr beredt Zeugnis zu geben", sie würden meist ohne Pläne gleichzeitig auf- und rückbauen, wenn denn etwas gebaut werde. Tatsächlich stehe die Baustelle weitgehend still. Auf der Baustelle seien mehr als 280 Bauüberwacher und Bauleiter engagiert, dem stehe kein adäquates umgesetztes Bauvolumen gegenüber. Die Führung und Koordination der Bauleiter seien unklar geregelt.

Dabei fehlt dem Schreiben zufolge im Bereich Planung und Bauprojektmanagement weiter wichtiges Know-how, es schwinde gar. Es gebe "bis heute keine endgültige funktions- und genehmigungsfähige Ausführungsplanung", heißt es. Bauleistungen würden ohne ausreichende Planungsgrundlage durchgeführt. In der Folge müssten auch durchgeführte Bauleistungen erneut verändert werden.

Unter Mehdorn habe sich die Unternehmenskultur verschlechtert

Siegle warnt, dass "die Qualitätssicherung innerhalb des Baubereichs nach wie vor nicht funktioniert". Er spricht von einer einseitigen Orientierung auf eine wie auch immer geartete Fertigstellung ohne Rücksicht auf Planung, Dokumentation und den künftigen Betrieb. Bei der Flughafengesellschaft werde die "Beseitigung von Planungs- und Baumängeln vielfach intern und auch extern auf jene Beteiligten übertragen, die im Zweifel die Mängel verursacht haben und dafür haftbar sind".

Nach Siegles Einschätzung hat sich die Unternehmenskultur unter Mehdorn verschlechtert. Die Stimmung sei, so heißt es, durch "Beratungsresistenz, verstärkte Hierarchisierung, Resignation und Kritiklosigkeit gekennzeichnet". Der Architekt schreibt, dass in der Innenwahrnehmung die Entscheidungsfindung zuweilen auf Bauchgefühl beruhe und sprunghaft sei. Fehlentscheidungen würden demnach nicht revidiert, sondern als Beleg von Führungskraft entschieden durchgesetzt.

Ein Sprecher Mehdorns erklärte auf Anfrage, dass die Flughafengesellschaft zu internen Organisations- und Personalangelegenheiten grundsätzlich keine

Auskunft gebe. "Die zügige, sichere und verlässliche Inbetriebnahme des BER steht im Zentrum unseres Handelns", betonte er.

[zur Startseite](#)

Ihre SZ

Feedback
an die Redaktion

Link kopieren
sz.de/1.1924528

Diskussion mit Ihren Freunden

718 164 18
Empfehlen Twittern g+1

rivva-Debattenmonitor
alle öffentlichen Kommentare, Tweets und Posts
zu diesem Artikel

Mehr zu
Wirtschaft

Updates zu Top-News
Politik Flughafen Berlin Brandenburg



Nach einem Jahr BER-Chef

Kämpfer auf Nebenschauplätzen

Seit einem Jahr soll der einstige Bahn-Chef Mehdorn das Chaos auf dem Hauptstadtflughafen ordnen. Das Problem mit dem Brandschutz hat er nicht gelöst, einen Eröffnungstermin gibt es

ebensowenig. Dafür bietet er viel Angriffsfläche. *Von Jens Schneider mehr...*



Hauptstadtflughafen BER

Kritik an Mehdorns "Alleingängen"

Wird der Berliner Flughafen vielleicht doch schon bald fertig? Berlin und Brandenburg weisen die Warnung des Flughafenchefs Hartmut Mehdorn vehement zurück, wonach erst 2016 mit einer

Eröffnung zu rechnen sei - und erinnern ihn an seine eigentliche Aufgabe. *Von Jens Schneider mehr...*



Vor der Wahl

Wie es um Griechenlands Wirtschaft steht

Die neue Regierung in Athen wird ein Land führen müssen, in dem jeder zweite junge Grieche arbeitslos ist. Noch immer gibt es kaum Wachstum. Warum ist das so?...

powered by plista

Weitere Artikel zum Thema Flughafen BER

Themen

Airport Architektur Berlin Brandenburg Chef Flughafen Hartmut Mehdorn Immobilien
Klaus Wowereit

[zur Startseite](#)

Newsticker Politik

vor 29 Min. Politik Sensburg tritt als CDU-Kreisvorsitzender zurück

17:21 Uhr Politik Prügel-Vorwurf: Sensburg tritt als CDU-Kreisvorsitzender zurück

16:46 Uhr Konflikte: Prorussische Separatisten beginnen Offensive bei Mariupol

16:27 Uhr Wahlen Hintergrund: Wahlbesonderheiten in Griechenland

16:22 Uhr Wahlen Linkspartei vor Wahlsieg in Griechenland

[mehr...](#)

Leser folgen

@SZ folgen 351Tsd Follower

[Tweet an @SZ](#)

Süddeutsche Zeitung auf Google Plus

Süddeutsche Zeitung
Gelesen von 293.187

SZ unverbindlich testen

Jetzt 2 Wochen kostenfrei testen

Kontakt zu uns

[Mail](#), [Twitter](#) & Co. Die Online-Redaktion und wie Sie sie am bequemsten erreichen

Süddeutsche Zeitung

NEUESTE NACHRICHTEN AUS POLITIK, KULTUR, WIRTSCHAFT UND SPORT

Süddeutsche Zeitung

In Turbulenzen

Samstag/Sonntag, 29./30. März 2014, Nr. 74

Ein hochrangiger Mitarbeiter des Berliner Flughafenprojekts erhebt schwere Vorwürfe gegen Airport-Chef Mehdorn. Es fehle eine klare Planung, Kontrollinstanzen würden angeblich ausgeschaltet, eine Eröffnung 2016 sei gefährdet

VON JENS SCHNEIDER

Berlin – Der Bau des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg könnte noch deutlich länger dauern als bisher angenommen. In einem Brief an die wichtigsten Aufsichtsräte des Flughafens BER warnt jetzt ein hochrangiger Mitarbeiter des Projekts vor möglichen Fehlern beim Umbau des Unternehmens und Missmanagement. Er erhebt Vorwürfe gegen die Geschäftsführung unter Leitung von Hartmut Mehdorn. Nach seiner Einschätzung fehlt dem Flughafen eine klare Planung. Das Handeln sei von Aktionismus ohne angemessene Abstimmung und Sachkunde geprägt. In dem Schreiben, das der *Süddeutschen Zeitung* vorliegt, heißt es, dass die Inbetriebnahme des Hauptstadtflughafens für das Jahr 2016 „akut gefährdet“ sei.

Der BER sollte ursprünglich 2012 eröffnet werden, wegen massiver Baumängel musste der Termin immer wieder verschoben werden. Mehdorn übernahm die Leitung vor einem Jahr. Er warnte unlängst den Aufsichtsrat, dass eine Eröffnung 2015 gefährdet sei. Von einer Verschiebung sogar über 2016 hinaus war bisher nicht die Rede. Aus dem Aufsichtsrat ist Mehdorn wiederholt öffentlich aufgefordert worden, einen Terminplan vorzulegen.

Auf der Baustelle seien mehr als 280 Überwacher engagiert, doch es werde kaum gearbeitet

Urheber des Schreibens an die Aufsichtsräte ist der Leiter des Real Estate Managements am BER, Harald Siegle. Der Architekt und Baufachmann leitet diesen Bereich seit 2009. Er ist dabei für die Vermarktung der Immobilien des Flughafens, auch des Terminals, verantwortlich. Dem Bereich Real Estate unterliegt in der Eigentümerfunktion auch die Übernahme von Anlagen und Gebäuden „von den Bauleuten“. Dazu gehören nach seiner Darstellung Qualitätskontrollen zur Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Flughafengebäude. Nun warnt Siegle die Aufsichtsräte, dass Mehdorn den Bereich kurzfristig auflösen und aufteilen wolle. Damit gingen „eine Reihe von Funktionen verloren, die für die Betriebssicherheit und die Fertigstellung des BER wesentlich sind“, schreibt er. Die Entscheidung gefährde eine betriebssichere und rechtzeitige Inbetriebnahme.

Zugleich zieht der Architekt in einem weiteren, an Mehdorn adressierten Schreiben, das auch an die Aufsichtsräte ging, eine verheerende Zwischenbilanz des Baugeschehens. Mehdorn hat am Flughafen eine sogenannte Sprint-Organisation aufgebaut, um die Fertigstellung voranzutreiben. Ob es Erfolg brachte, lässt sich schwer einschätzen, weil bestehende Baumängel vor seiner Einführung entstanden. Der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit, Berlins Regierender Bürgermeister, sagte unlängst, Mehdorn führe seine Aufgaben mit

Verve aus. Man solle ihm die Chance geben, seine Pläne umzusetzen.

Dem Schreiben des Real-Estate-Leiters von diesem Donnerstag zufolge hat sich der Zustand seit der Sprint-Einführung nicht verbessert. Es fehle nach wie vor eine zentrale professionelle Terminsteuerung. Eine Inbetriebnahme im Oktober 2016 sei als „Best Case“ zu betrachten. Dieser Termin sei nur bei massiven strukturellen Verbesserungen erreichbar, schreibt er. Die Flughafengesellschaft wollte dies nicht kommentieren, sie nenne keinen Termin.

Siegle spricht von „Strukturfehlern des Sprintprojektes“. Nach seiner Darstellung wüssten die Baufirmen vom „Kompetenzwirrwarr“ beredte Zeugnis zu geben, sie würden meist ohne Pläne gleichzeitig auf- und rückbauen, wenn denn etwas gebaut werde. Tatsächlich stehe die Baustelle weitgehend still. Auf der Baustelle seien mehr als 280 Bauüberwacher und Bauleiter enga-

giert, dem stehe kein adäquates umgesetztes Bauvolumen gegenüber. Die Führung und Koordination der Bauleiter seien unklar geregelt. Dabei fehlt dem Schreiben zufolge im Bereich Planung und Bauprojektmanagement weiter wichtiges Know-how, es schwinde gar. Es gebe „bis heute keine endgültige funktions- und genehmigungsfähige Ausführungsplanung“, heißt es. Bauleistungen würden ohne ausreichende Planungsgrundlage durchgeführt. In der Folge müssten auch durchgeführte Bauleistungen erneut verändert werden.

Siegle warnt, dass „die Qualitätssicherung innerhalb des Baubereichs nach wie vor nicht funktioniert“. Er spricht von einer einseitigen Orientierung auf eine wie auch immer geartete Fertigstellung ohne Rücksicht auf Planung, Dokumentation und den künftigen Betrieb. Bei der Flughafengesellschaft werde die „Beseitigung von Planungs- und Baumängeln vielfach

intern und auch extern auf jene Beteiligten übertragen, die im Zweifel die Mängel verursacht haben und dafür haftbar sind“. Nach Siegles Einschätzung hat sich die Unternehmenskultur unter Mehdorn verschlechtert. Die Stimmung sei, so heißt es, durch „Beratungsresistenz, verstärkte Hierarchisierung, Resignation und Kritiklosigkeit gekennzeichnet“. Der Architekt schreibt, dass in der Innenwahrnehmung die Entscheidungsfindung zuweilen auf Bauchgefühl beruhe und sprunghaft sei. Fehlentscheidungen würden demnach nicht revidiert, sondern als Beleg von Führungsstärke entschieden durchgesetzt.

Ein Sprecher Mehdorns erklärte auf Anfrage, dass die Flughafengesellschaft zu internen Organisations- und Personalangelegenheiten grundsätzlich keine Auskunft gebe. „Die zügige, sichere und verlässliche Inbetriebnahme des BER steht im Zentrum unseres Handelns“, betonte er.



Hartmut Mehdorn hat die Führung des BER vor einem Jahr übernommen. Seinen Führungsstil beschreiben manche als zupackend, andere als ruppig.

FOTO: RALF HIRSCHBERGER/DPA