

AFFÄREN

Spionage für den Sieger?

Der Berliner Flughafen-Skandal weitet sich aus: Nach Belegen der Staatsanwälte waren in einer vom Staat beauftragten Beratungsfirma Mitarbeiter des siegreichen Konsortiums tätig.

In den feinen Kreisen der Bundeshauptstadt ist Herbert Martin, 50, ein bekannter Mann. Prominente Politiker fragen den asketischen Ingenieur gern um Rat, wenn in Berlin wieder einmal ein millionenschweres Großprojekt ansteht.

Lädt der Chef der WIB-Ingenieurberatungsgesellschaft in seine Firmenvilla in Grunewald ein, schauen auch hochrangige Parteifreunde gern auf einen Schampus vorbei. Schließlich war Martin, bevor er sich als Unternehmensberater selbständig machte, selbst mal Abteilungsleiter beim Berliner SPD-Wissenschaftssenator.

Doch neuerdings gehen immer mehr Genossen auf Distanz zu dem Geschäftsmann. Martin scheint die Schlüsselfigur in einem gigantischen Wirtschaftskrimi zu sein, der die Steuerzahler Milliardenbeträge kosten könnte. Verwickelt sind rund ein dutzend Politiker und Topmanager, die bei der Planung des neuen Großflughafens in Berlin-Schönefeld mitmischen.

Ein spektakuläres Urteil des Brandenburger Oberlandesgerichts wirbelte am Dienstag vergangener Woche sämtliche Zeitpläne für den Airport-Ausbau durcheinander – die entscheidende Endphase des aufwendigen Auswahlverfahrens muss auf Geheiß der Richter wiederholt werden.

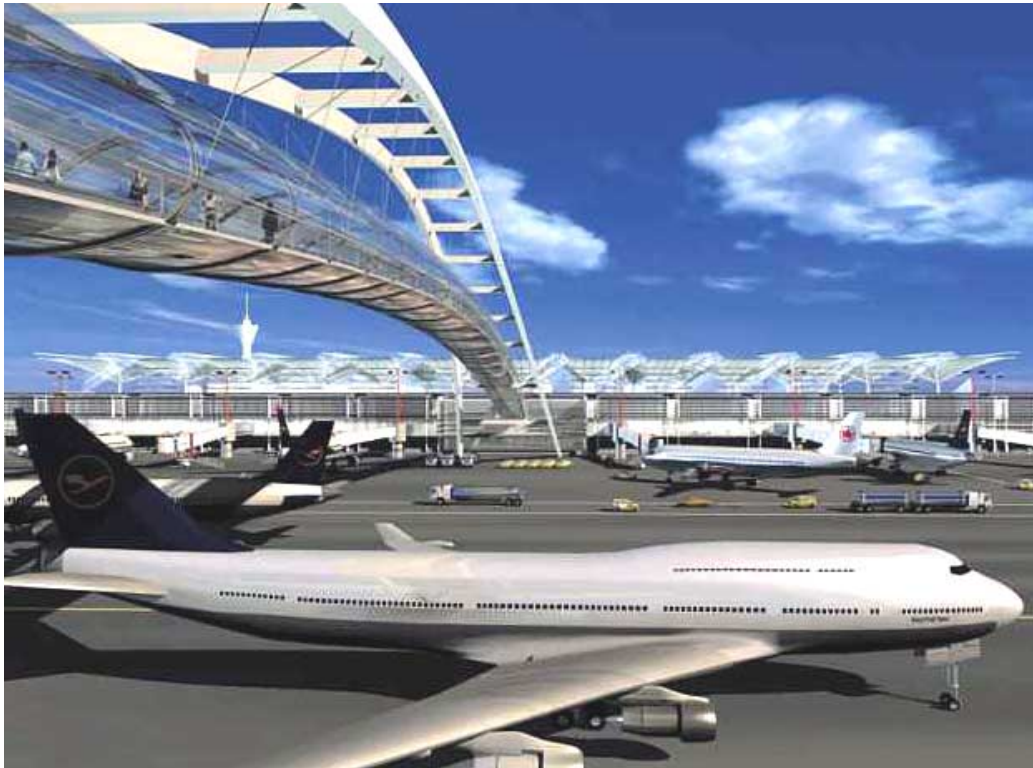
Zwei Konsortien hatten sich bis zum Schluss um das Sechs-Milliarden-Projekt beworben. Auf der einen Seite kämpfte der Essener Baukonzern Hochtief, eine Tochter des Stromunternehmens RWE, im Verbund mit der Frankfurter Flughafengesellschaft (FAG), einer ABB-Tochter und der Berliner Bank. Auf der Gegenseite hielt bis zuletzt der Bonner Mischkonzern IVG mit. Er hatte sich mit der Wiesbadener Beratungsfirma Dorsch, dem Wiener Flughafen und der französischen Caisse de Depots liiert.

Obwohl die Bonner das angeblich pfiffigere Konzept vorlegten, bekam vor knapp einem Jahr die Hochtief-Truppe den Zuschlag. Die überwiegend deutsche Bewerbergruppe, argumentiert Burkhard Kieker, Sprecher der Airport-Projekt-Planungsgesellschaft PPS, „hatte zunächst einen höheren Preis geboten und gilt dank ihrer Mutter RWE als besonders finanzstark“.

Die Brandenburger Richter ließen sich davon nicht beeindrucken. In ihrem Urteil stellen die Juristen den Airport-Planern mitsamt der Muttergesellschaft BBF (Berlin-Brandenburg Flughafenholding GmbH) ein verheerendes Zeugnis aus. Manager



Airport-Aufseher Fugmann-Heesing, Diepgen
Verheerendes Zeugnis ausgestellt



Modell des künftigen Berlin-Airports: Dreiste Kungelei um lukratives Großprojekt

und Aufsichtsräte der BBF und PPS, darunter hohe Politiker wie Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU), waren für Organisation und Kontrolle des Privatisierungsverfahrens zuständig.

Doch die waren offenbar überfordert. Die Richter rügen unter anderem, dass die Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD) sowie zwei Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat der Flughafenfirmen als auch in Kontrollgremien von Mitgliedsunternehmen des Hochtief-Konsortiums saßen. Allein der „böse

Schein“, die Essener könnten deshalb bevorzugt worden sein, müsse vermieden werden, monierten die Richter.

Auch Martins Firma WIB erwähnen die Richter in ihrer Urteilsbegründung, allerdings nur kurz. Gegen den Ingenieur läuft ein Ermittlungsverfahren wegen Betrugsverdachts. Der bestreitet alle Vorwürfe.

Die Strafverfolger vermuten, dass Martins Firma eine Art Scharnier zwischen dem öffentlichen Airport-Auftraggeber und den privaten Interessenten um Hochtief gebildet hat. Dabei waren Kontakte zwischen den staatlichen Flughafenplanern und den Bietern nach den Ausschreibungsbedingungen streng verboten.

Anfang Juli durchsuchten Staatsanwälte unter anderem das Büro von WIB-Geschäftsführer Martin sowie die Hochtief-Zentrale in Essen. Vor zwei Wochen filzten die Ermittler erstmals auch Büros in der FAG-Zentrale.

Jetzt rückten die Fahnder erneut in Frankfurt ein. 20 Beamte mit neun Durchsuchungsbeschlüssen in der Tasche sichte-



Großflughafen Schönefeld (Computer-Simulation): Steilvorlage für Wahlen in Berlin und Brandenburg



Hochtief-Chief Keitel



FAG-Chief Bender

dann das teure Verfahren neu aufgerollt werden muss, mit verheerenden Folgen. Scheidet das Hochtief-Konsortium als Anbieter aus, muss der Staat neue Bieter finden, um nicht erpressbar zu werden.

Doch das kostet Zeit. Und die haben die Flughafenmanager nicht mehr. Im Oktober läuft ein Teil der BBF-Kredite aus. Ist bis dahin kein Käufer in Sicht, müssen der Bund, Berlin und Brandenburg neues Geld nachschießen – eine Steilvorlage für die Opposition vor den Landtagswahlen in Berlin und Brandenburg im Herbst.

Vergangene Woche versuchten Politiker und Flughafenplaner in Berlin, den Richterspruch herunterzuspielen. „Wir prüfen, ob wir die Unterlagen für die Planfeststellung selbst einreichen“, erklärt PPS-Sprecher Kieker. Regierungschef Diepgen möchte trotz des Ermittlungsverfahrens gegen Märtins WIB schon bald neue Verhandlungen mit beiden Bietern aufnehmen.

Ob es dazu kommt, bleibt abzuwarten. Schon jetzt sickern immer neue Details über anrühige Praktiken bei dem Verfahren durch, die PPS-Chef Götz Herberg schon bald zu einem Ausschluss der WIB, der FAG oder von Hochtief zwingen könnten. In Berlin wurde darüber vergangene Woche schon heftig diskutiert.

Wohl nie zuvor gab es im Kampf um ein lukratives Großprojekt eine derart dreiste Kungelei wie im Fall der Berliner Flughafenprivatisierung. Bereits vor Monaten deckte die „Berliner Zeitung“ erstmals Querverbindungen zwischen der WIB, dem Flughafen Frankfurt und Hochtief auf.

Martin ist mit der Berliner Airport-Tochter PPS schon seit Jahren gut im Geschäft. Im Sommer 1997 bekam er unter anderem den attraktiven Auftrag für den Entwurf

des Grob-Layouts und der Verkehrsanbindung für den neuen Flughafen.

Trotzdem bemühte sich Martin schon wenig später bei Hochtief um den Zuschlag für einen Auftrag am Düsseldorfer Flughafen. Dabei waren den PPS-Beratern Kontakte zu einem der Bieter untersagt.

Im Oktober 1998, kurz nachdem die Vorentscheidung zugunsten des Hochtief-Konsortiums gefallen war, erhielt Märtins WIB zudem von der Hochtief-Schwester RWE Aqua einen attraktiven Beraterauftrag. Seit Mai dieses Jahres dürfen Märtins Leute für Hochtief auch noch ihr Flughafenkonzept an das Modell der PPS-Planer anpassen, das sie selbst miterstellten.

Wie eng die Bande zwischen Martin und Mitgliedern des Hochtief-Konsortiums sind, zeigt auch ein anderes Beispiel. Um sich zusätzliches Know-how zu sichern, fragte der WIB-Chef 1996 und 1997 bei der FAG an, ob die Frankfurter ihm Spezialisten aus ihrem Haus vermitteln könnten.

Die hessischen Manager, die zu diesem Zeitpunkt schon Interesse am Berliner Großflughafen bekundeten, zeigten sich großzügig. Mindestens vier Mitarbeiter durften „im Nebenerwerb“ und „in ihrer Freizeit“ (Flughafensprecher Klaus Busch) bei Märtins WIB aushelfen. Für ihren Sondereinsatz, der bis in die heiße Phase des Wettbewerbs andauerte, sollte die Task Force angemessen belohnt werden. So sind zwei der WIB-Leiharbeiter bereits für attraktive Geschäftsführer-Posten beim Berliner Flughafen benannt. Das geht aus einem von allen vier FAG-Vorständen unterzeichneten internen Schreiben vom 9. Juli dieses Jahres hervor.

Die Frankfurter Manager fertigten für die Auserwählten sogar eigens tabellari-

sche Lebensläufe an. Aus ihnen ging klar hervor, sagen die FAG-Manager, dass die Topleute nach wie vor auf der Gehaltsliste in Frankfurt standen.

Laut PPS-Chef Herberg kam bei ihm jedoch eine andere Version an. Aus der habe er schließen müssen, bei den Experten handle es sich um WIB-Beschäftigte. Als der Planungschef bei Martin nachfragte, habe der gesagt, es seien „seine eigenen Leute“, versichert Herberg. WIB-Mitarbeiter Stephan Paß erklärt dagegen, „die PPS wurde von uns über den Einsatz von Mitarbeitern der FAG informiert“.

Martin selbst wehrt sich vehement gegen den Verdacht, über die Frankfurter U-Boote könnten wertvolle Informationen an das Hochtief-Konsortium geflossen sein. Mitglieder der Arbeitsgruppe, die beide Angebote auswertete, erinnern sich jedoch, dass bei einer ganztägigen Sitzung über das IVG-Konzept im Juli vergangenen Jahres ein WIB-Mann teilnahm.

Arbeitnehmervertreter der FAG möchten nun endlich Licht in das Korruptionsdickicht bringen. Auf einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am kommenden Donnerstag wollen die Kontrolleure klären, wer den Leiharbeitern die Erlaubnis für ihren Zweitjob erteilte.

Sollte Frankfurts Flughafenchef Bender, ein Sozialdemokrat, von dem ungewöhnlichen Personaltransfer gewusst oder ihn gar gebilligt haben, könnten die Tage des Topmanagers gezählt sein. Dann hätte Hessens Ministerpräsident Roland Koch (CDU), im Nebenberuf Aufsichtsratschef der FAG, endlich die Chance, Bender loszuwerden und einen Mann seiner Wahl an die Spitze des Flughafens zu setzen.

DINAH DECKSTEIN, DIETMAR PIEPER