



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION
ET DE LA MODERNISATION

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

Sous-direction de la Formation et des Concours

Bureau des Concours et Examens professionnels
RH4B

CONCOURS EXTERNE ET INTERNE POUR L'ACCÈS À L'EMPLOI DE SECRETARE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (CADRE GÉNÉRAL) AU TITRE DE L'ANNÉE 2015

ÉPREUVES ÉCRITES D'ADMISSIBILITÉ

Du 15 au 19 septembre 2014

ALLEMAND

Durée totale de l'épreuve : 3 heures

Coefficient : 2

Toute note inférieure à 10 sur 20 est éliminatoire

Barème de notation : note en allemand 8 points ; note en français 12 points



Note en allemand :

Rédaction en allemand d'une note (450 mots avec une tolérance de plus ou moins 10 %) à partir de documents en allemand.

Ce dossier comporte 11 pages (page de garde non comprise)

SUJET :

La construction d'un nouvel aéroport à Berlin a donné lieu à de multiples rebondissements et polémiques en Allemagne. Vous rédigerez une note à ce sujet, en allemand, en vous fondant sur les documents joints.

BER öffnet erst 2017 oder später?

Mit wechselnden Prognosen, Wasserstandsmeldungen oder Ideen für eine Teileröffnung hat Hartmut Mehdorn durchaus ein Gespür dafür entwickelt, den dauerunfertigen Berliner Flughafen BER im Gespräch zu halten. Nur zu der Frage schlechthin, wann endlich die ersten Jets starten dürfen, will der Chef des Hauptstadtairports vorerst keine Auskünfte mehr erteilen. Ende dieses Jahres erst, so seine Ankündigung vor Kurzem, wolle er sagen, wann der BER tatsächlich von einer Baustelle zu einem Flughafen umgewidmet werde.

Nach Mehdorns öffentlicher Planung soll der Flughafen im Frühjahr 2015 in Betrieb gehen. Er werde den Airport während seiner Amtszeit bis Februar 2015 "ans Netz bringen", so das vollmundige Versprechen des 71-Jährigen. Allein, wer glaubt noch daran?

Der Vorsitzende des Bundestags-Verehrsausschusses, Martin Burkert, jedenfalls nicht. Der SPD-Politiker rechnet damit, dass der Großflughafen sogar später als 2017 seinen Betrieb aufnehmen kann. "Man bekommt langsam den Eindruck, dass das Berliner Stadtschloss schneller fertig wird als der Flughafen BER", sagte Burkert der "Welt". "Ich persönlich würde nichts darauf verwetten, dass der Flughafen vor 2017 in Betrieb geht. Alle Hinweise, die ich habe, deuten eher darauf hin, dass es noch später wird."

Während der Flughafen bereits 2012 an den Start gehen sollte, liegt der Wiederaufbau des von Burkert angeführten Berliner Stadtschlusses dem Vernehmen nach voll im Zeitplan: Im September 2019 soll es am 250. Geburtstag Alexander von Humboldts im Zentrum der Hauptstadt offiziell eröffnet werden.

Nur draußen auf der Baustelle in Schönefeld herrscht seit Jahren der planerische Ausnahmezustand. Berlin blamiere sich inzwischen "vor der ganzen Welt", beklagte Burkert. "Der nächste Eröffnungstermin, der genannt wird, muss unbedingt eingehalten werden."

Der Ausschussvorsitzende sprach sich allerdings für einen Verbleib von Flughafenchef Mehdorn aus. "Herr Mehdorn muss das Projekt mit dem Aufsichtsrat zu Ende führen. Er ist im Film", sagte er. "Und ich sehe auch niemanden, der bereit wäre, die Aufgabe des Flughafenchefs jetzt zu übernehmen."

Wenn die BER-Eröffnung in den nächsten beiden Jahren nicht möglich sei, müsse man den Flughafen Tegel "in Schuss halten", mahnte Burkert. Das Personal und die Reisenden brauchten vernünftige Bedingungen. "Dafür werden mehrere Hundert Millionen Euro benötigt."

Nicht nur mehrere Hundert Millionen, sondern ganze 1,1 Milliarden Euro zusätzlichen Finanzbedarf hatte Mehdorn erst in der vergangenen Woche im Aufsichtsrat angemeldet. Somit dürfte der Bau von ursprünglich anberaumten zwei auf insgesamt 5,4 Milliarden Euro anwachsen – reines Steuergeld natürlich. Eigentümer des von zahllosen Baupannen geprägten Flughafenbaus sind die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hält sich mit Bewertungen über Mehdorn und BER ganz bewusst zurück – noch, muss man wohl sagen. In einem Interview mit der "Welt" hatte Dobrindt im März allerdings klargemacht, dass er Mehdorns Fähigkeiten anzweifelt: Er mache keinen Zeitdruck, erwarte aber, dass ihm keine weiteren Ideen übermittelt werden, die wenige Monate später Makulatur sind.

Damit meinte Dobrindt vor allem Mehdorns fixe Idee von einem Testbetrieb, der schnellstmöglich beginnen sollte. Auch davon musste sich der BER-Chef nach wenigen Monaten verabschieden.

www.welt.de / 17 April 2014 / von Jochen Gaugele und Karsten Kammholz

BER-Desaster bedroht Zukunft von Air Berlin.

Die Verzögerungen beim Bau des Hauptstadtflughafens belasten auch Deutschlands zweitgrößte Fluglinie deren Verluste belaufen sich schon auf mehr als 315 Millionen Euro, nun muss Etihad helfen.

Die ums Überleben kämpfende Fluggesellschaft Air Berlin wird durch das Chaos auf der Baustelle des künftigen Hauptstadtflughafens BER stark belastet. "Jede Verzögerung schadet uns weiter", sagte Air-Berlin-Chef Wolfgang Prock-Schauer am Montag anlässlich der Vorlage der Unternehmenszahlen für 2013.

Air Berlin, die jeden dritten Berlin-Flugpassagier transportiert, richtet sich auf mindestens zwei weitere Jahre in Tegel ein. "Unserer Weiterentwicklung sind in Tegel Grenzen gesetzt", sagte Prock-Schauer. Am BER wollte die Fluglinie vor allem den Umsteigeverkehr ausbauen und so mehr Passagiere auf ihr Drehkreuz ziehen. Inzwischen habe Air Berlin aber ihr Streckennetz auf die Verhältnisse in Tegel ausgerichtet, so Prock-Schauer.

Das Ergebnis für 2013 ist für Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft schlechter ausgefallen als erwartet, wie der Air-Berlin-Vorstandschef einräumte. Die Erwartungen seien nicht erfüllt worden. Zugleich kündigte der Österreicher harte Umbaumaßnahmen im Konzern an, ohne diese genau zu benennen. "Wir werden nicht so weitermachen wie bisher", sagte Prock-Schauer, "wir werden strukturelle Einschnitte machen." Das bisher laufende Sparprogramm "Turbine" wirke zwar, sei aber nicht ausreichend. In den nächsten Monaten würden Details dazu bekannt gegeben. Auch einen weiteren Abbau von Personal wollte Prock-Schauer nicht ausschließen. Das Streckennetz soll zunächst jedoch nicht weiter schrumpfen. Die Drehkreuze, die sogenannten Hubs in Düsseldorf und Berlin, sollten im Fokus bleiben.

Im vergangenen Jahr hat die 35 Jahre alte Airline einen Verlust von 315,5 Millionen Euro eingeflogen. Der operative Verlust lag bei 239 Millionen Euro. Dafür machte das Management vor allem das unerwartet schwache Geschäft im Sommer wegen des warmen Wetters verantwortlich. 2012 hatte Air Berlin nach vier verlustreichen Jahren in Folge noch ein leichtes Plus von rund sieben Millionen Euro erzielt und auch operativ schwarze Zahlen erreicht. Das positive Gesamtergebnis kam damals aber nur deshalb zustande, weil Air Berlin sein Meilen-Bonusprogramm an ihren Hauptaktionär Etihad verkauft hatte.

Die Staatsairline aus dem arabischen Golf-Emirat Abu Dhabi rettet die Berliner auch jetzt wieder. 300 Millionen Euro stellt Etihad dem angeschlagenen Partner als Wandelanleihe mit unbegrenzter Laufzeit zur Verfügung. Dieses Geld ist zwar geliehen, kann aber nach internationalen Regeln als Eigenkapital gelten. Damit kann Air Berlin sein mit 186 Millionen Euro ins Minus gerutschtes

Eigenkapital wieder ins Positive wenden. Weitere mindestens 250 Millionen Euro will Air Berlin über eine eigene Anleihe an den Kapitalmärkten einsammeln. 100 Millionen davon sollen genutzt werden, um die Anteile von Zeichnern früherer Anleihen in Schulden mit längerer Laufzeit umzutauschen. Air-Berlin-Finanzchef Ulf Hüttmeyer geht davon aus, dass er mit der so gewonnenen Liquidität wieder Spielraum für den Konzernumbau hat.

Im Berliner Senat hofft man, dass der Sanierungskurs von Air Berlin Früchte tragen wird. "Air Berlin ist eine wichtige Airline für die Stadt", sagte Wirtschaftssenatorin Cornelia Yzer am Montag. "Wir begrüßen, wenn Maßnahmen unternommen werden, um den Standort Berlin zu stärken", sagte die CDU-Politikerin.

www.morgenpost.de / 28 April 2014 / Von Joachim Fahrn

Fehlplanung - Hauptstadtflughafen ist schon vor dem Start zu klein.

Die Gepäckausgabe am neuen Hauptstadtflughafen muss schon vor der Inbetriebnahme erweitert werden. Der Aufsichtsrat gab Geld frei, um neben den bestehenden acht Gepäckbändern ein weiteres zu planen, wie Flughafenchef Hartmut Mehdorn in einem Mitarbeiterbrief zum 1. Mai schrieb, der der Nachrichtenagentur dpa vorliegt.

Mehdorn selbst hält aber zwei zusätzliche Bänder für nötig. Der von ihm abgesetzte Technikchef Horst Amann hatte sogar vier weitere Bänder für sinnvoll gehalten.

Mehdorn will außerdem den benachbarten alten Flughafen Schönefeld weiter betreiben, um dort einen Teil der Passagiere abzufertigen. Doch auch dafür verweigerte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. April die Planungsmittel. Mehdorn warnt deshalb im jüngsten Sachstandsbericht eindringlich vor Engpässen in kritischen Bereichen des Terminals.

"Nach derzeitiger Kalkulation wird der Flughafen Berlin Brandenburg mit über 30 Millionen Passagieren eröffnen und wäre damit bereits zur Eröffnung zu klein", heißt es in dem Bericht. Konzipiert ist der Bau nämlich für 27 Millionen Fluggäste im Jahr. Prognosen gingen von 35 Millionen Passagieren 2020 aus, betont Mehdorn.

So sieht es auch in der Realität auf dem Hauptstadtflughafen BER aus – schließlich wird dort schon seit Jahren gebaut. Aber Flugzeuge stehen noch nicht vor dem Terminal. Ein Plugin für den Microsoft-Flugsimulator zieht die Eröffnung schon einmal vor.

"Es ist deshalb davon auszugehen, dass es bereits bei der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg vor allem bei Check-in, Sicherheitskontrollen sowie Gepäckausgabe zu Engpässen kommen wird."

Ohne Schönefeld-Alt würden die Betreiber Flugverbindungen ablehnen müssen, warnt Mehdorn. "Dies wäre ein erheblicher Schaden für die Hauptstadtregion und für die Wirtschaftlichkeit des Flughafens."

Einigen Aufsichtsräten waren Mehdorns Vorstellungen aber noch zu unausgegoren, deshalb verweigerte das Kontrollgremium die geforderten fünf Millionen Euro für eine konkretere Planung. "Diesem Vorschlag steht derzeit auch noch die Planung des Bundes für ein Regierungsterminal im Weg", schreibt Mehdorn. Der Bund will den Altbau nutzen, bis nebenan ein neues Regierungsterminal gebaut ist. Das lehnt Mehdorn aber ab.

Weder das Geld für die Sanierung des alten Terminals noch für weitere Gepäckbänder ist in den 1,1 Milliarden Euro enthalten, die Mehdorn zusätzlich zu den bislang bewilligten 4,3 Milliarden Euro fordert, um den Flughafen fertigzustellen. Der Aufsichtsrat wird über die Summe voraussichtlich noch vor der Sommerpause nochmals beraten.

Am 1. Mai vor einem Jahr hatte Mehdorn unter dem Schlagwort "Sprint" die Abteilungsstruktur bei der Flughafengesellschaft teilweise aufgelöst und die maßgeblichen Akteure für den Bau in einem Großraumbüro auf der Baustelle zusammengesetzt. Nun bilanziert er, Riesen-Sprünge seien noch nicht gemacht, es gebe auch noch keinen Grund zum Jubeln. Jedoch: "Wir sehen nicht nur das Licht am Ende des Tunnels, sondern schauen auch schon darüber hinaus."

Mehdorn will am Ende des Jahres sagen, wann der Flughafen in Betrieb gehen kann. Kaum jemand rechnet noch mit einem Start vor 2016.

www.welt.de / 01 Mai 2014

Hauptstadtflughafen kostet 1,1 Milliarden Euro mehr.

Für die Fertigstellung des neuen Hauptstadtflughafens müssen die Eigentümer mit zusätzlichen Kosten von knapp 1,1 Milliarden Euro rechnen. In der Aufsichtsratssitzung Anfang April sei ein Mehrbedarf in dieser Höhe erörtert worden, sagte Finanzminister Christian Görke (Linke) im Finanzausschuss des Potsdamer Landtags.

Geben der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg als Eigentümer das Geld frei, wüchse der Kostenrahmen für den drittgrößten deutschen Flughafen auf 5,4 Milliarden Euro.

Beim ersten Spatenstich 2006 war noch mit 2 Milliarden Euro geplant worden. Erweiterungen des Baus, Planungsfehler und Baumängel trieben die Kosten aber in die Höhe.

Görke sagte, die Flughafengesellschaft müsse ihre Mehrforderung noch ausführlich begründen, bevor darüber beraten werden könne. An den Mehrkosten müsste sich Brandenburg entsprechend seines Anteils an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit 37 Prozent, also mehr als 440 Millionen Euro, beteiligen. Auch Berlin hält 37 Prozent an dem Unternehmen, der Bund die übrigen 26 Prozent.

Nach Angaben Görkes ist die Finanzierung des Flughafens bis ins kommende Jahr gesichert. Für dieses Jahr seien der Flughafengesellschaft Ausgaben in Höhe von knapp 754 Millionen Euro bewilligt worden.

Dazu zählten rund 382 Millionen Euro für den Schallschutz der Anwohner und rund 350 Millionen Euro für die weitere Planung und den Bau.

Für das kommende Jahr stünden der Flughafengesellschaft noch 150 Millionen Euro zur Verfügung, sagte Görke. Flughafenchef Hartmut Mehdorn hatte kürzlich deutlich gemacht, dass der Gesellschaft am Jahresende das Geld ausgehe.

Nach dem Nein der Gesellschafterversammlung zu jeglicher Ausweitung des Nachtflugverbots hatte Linken-Fraktionschefin Margitta Mächtig gefordert, weitere Finanzhilfen Brandenburgs an Zugeständnisse beim Nachtflug zu knüpfen. Ministerpräsident Dietmar Woidke hatte erklärt, dies in Ruhe prüfen zu wollen.

Hauptstadtflughafen: Bund wendet BER-Bankrott mit neuen Millionen ab.

Beim Milliardenprojekt Hauptstadtflughafen sind immer noch viele Fragen ungeklärt. Trotzdem gibt der Bund nun dringend benötigtes Geld frei, damit das Vorhaben nicht auch noch in Finanznot stürzt.

Der Bund hat einen millionenschweren Nachschlag für Mehrkosten beim künftigen Hauptstadtflughafen freigegeben und so akute Finanzprobleme abgewendet. Es gebe eine Verantwortung für die Flughafengesellschaft, dass dieser keinesfalls die flüssigen Mittel ausgingen, sagte der Unionsexperte Norbert Barthle (CDU) nach einer Sitzung des Haushaltsausschusses am Mittwoch in Berlin.

Die Parlamentarier gaben mit Stimmen von Union, SPD und Linker eine gesperrte Tranche von 26,5 Millionen Euro frei. Sie ist Teil einer Finanzspritze von insgesamt 1,2 Milliarden Euro, die Bund, Berlin und Brandenburg als Flughafeneigentümer bereits 2012 zugesagt hatten.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) mahnte detaillierte Informationen der Flughafengesellschaft zu Kosten- und Zeitplänen sowie dem Baufortschritt an. "Da verlangen wir, dass geliefert wird zur nächsten Aufsichtsratssitzung."

Darauf aufbauend seien weitere Entscheidungen zu treffen. Der Haushaltsausschuss will sich vor der Sommerpause ebenfalls erneut mit der Frage künftiger Kosten bei dem Milliardenprojekt befassen. Ohne die nun bewilligten Bundesmittel wäre die Betreiberin bis Ende Mai in Liquiditätsprobleme geraten.

Flughafenchef Hartmut Mehdorn, der sich den Fragen der Abgeordneten stellte, äußerte sich nach der nicht öffentlichen Sitzung nicht. Die Grünen stimmten gegen die Freigabe der Tranche.

Ihr Haushälter Sven Christian Kindler kritisierte, es seien weder ein tragfähiges Finanzkonzept noch ein aktueller Terminplan vorgelegt worden. Der Ausschuss habe keine Sicherheit, dass die riesigen Probleme gelöst würden.

Mehdorn fordert weitere 1,1 Milliarden Euro, um den Flughafen fertigzubauen. Das würde den Finanzrahmen von 4,3 Milliarden Euro auf 5,4 Milliarden Euro ausdehnen.

Beim ersten Spatenstich 2006 war noch mit zwei Milliarden Euro geplant worden. Erweiterungen des Baus, Planungsfehler und Baumängel trieben die Kosten aber in die Höhe. Ein Eröffnungstermin ist weiter völlig ungewiss.

Die Haushaltsausschussvorsitzende Gesine Löttsch (Linke) sagte: "Den Flughafen zu bauen ist ein schwieriges Amt." Trotzdem brauche das Parlament konkrete Zahlen und Planungsabläufe.

Der Ausschuss hatte auch Berlins Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) als Flughafenaufsichtsratschef zur Sitzung eingeladen. Wowereit hatte aber abgesagt, da dieser Termin eine Bundesangelegenheit sei.

Dobrindt fordert externe Kostenkontrolle für den BER.

Nach einem Medienbericht will Bundesverkehrsminister Dobrindt eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragen, die Fortschritte und Baukosten am BER zu überwachen. Nach Bekanntwerden der Korruptionsvorwürfe gegen den Technikchef des Berliner Hauptstadtflughafens BER will die Bundesregierung offenbar die Baukosten künftig extern kontrollieren lassen. Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) pocht wegen der jüngsten Turbulenzen um den Flughafen darauf, eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu beauftragen, berichtete die "Süddeutsche Zeitung" in ihrer Montagsausgabe. Diese solle "direkt und ausschließlich an die Eigentümer" berichten.

Seine Pläne habe Dobrindt am Mittwoch in einer internen Besprechung mit seiner Führungsmannschaft kundgetan. Ein entsprechendes Konzept sollten die Fachleute im Ministerium bis zum Wochenende erarbeiten, hieß es in dem Zeitungsbericht. Nach dem Willen Dobrindts soll die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft demnach künftig die Projektfortschritte begleiten und den Kostenrahmen sowie die Vergabe weiterer Aufträge kontrollieren. Noch vor der Sondersitzung des Aufsichtsrats an diesem Montag wolle sich Dobrindt dafür die Zustimmung der Eigentümer der Flughafengesellschaft holen.

Das Gremium wird sich unter Vorsitz des Berliner Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit (SPD) mit den Vorwürfen gegen den mittlerweile suspendierten BER-Technikchef Jochen Großmann beschäftigen. Großmann wird vorgeworfen, bei der Vergabe millionenschwerer Aufträge Unternehmen bevorzugt zu haben, zu denen er wirtschaftliche Verbindungen hat. Die Affäre setzt auch Flughafenchef Hartmut Mehdorn unter Druck, der vor dem Aufsichtsrat berichten soll. Die Fertigstellung des milliardenteuren Flughafens hat sich wegen einer Serie von Bau- und Planungsfehlern bereits um Jahre verschoben, der Zeitpunkt der Eröffnung ist ungewiss.

www.morgenpost.de / 02 Juni 2014

BER-Chef Mehdorn - "Ich habe diesem Mann getraut".

BER-Chef Mehdorn hat Technikchef Großmann nach den Korruptionsvorwürfen gefeuert und will jetzt schnell einen Nachfolger benennen. Erste Kandidaten hat er sich bereits ausgesucht.

Flughafenchef Hartmut Mehdorn hat Spekulationen zurückgewiesen, die umfangreichen Umplanungen an der Brandschutzanlage des Flughafens BER seien auf Initiative des unter Korruptionsverdacht stehenden früheren Technikchefs Jochen Großmann vorgenommen worden. Bei der Entscheidung, die nicht abnahmefähige Anlage in drei Teile zu zerlegen, sei Großmann "nicht dominant" gewesen, versicherte Mehdorn am Mittwoch im Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses. In die Vergabe von Planungsaufträgen sei er als Berater mit seiner technischen Expertise zwar eingebunden gewesen, er habe aber die Entscheidungen nicht getroffen und auch keine Unterschriften geleistet. "Er war für nichts bevollmächtigt", sagte Mehdorn. Großmann habe nie Planungen angeordnet. Die Entscheidungen darüber seien vor seiner Zeit gefallen. Alle anderen Darstellungen seien "Räuberpistolen".

Großmann habe aber die Angebote der einzelnen Ingenieurfirmen gekannt und habe sein Wissen "extern vermarktet", sagte der Regierende Bürgermeister und Flughafen-Aufsichtsratschef Klaus Wowereit (SPD). Er soll Vertreter eines Unternehmens mit Hauptsitz in Holland dazu aufgefordert haben, mehr Honorar zu fordern, weil sie dann immer noch die günstigsten Bieter seien und den Zuschlag bekommen würden. Als Gegenleistung für diese Information wollte er 350.000 Euro haben.

Die interne Revision der Ingenieurfirma entdeckte die Manipulationen und informierte den Flughafenchef, der wiederum die Staatsanwaltschaft einschaltete. Es gebe bisher keine Hinweise darauf, dass die Firma den Auftrag ohne den Korruptionsfall nicht bekommen oder nicht die Expertise hätte, sagte Wowereit. Die Fragestellungen der Opposition seien eine "Unterstellung". Es gehe nicht um "die Korruption am BER", sondern um einen Einzelfall.

Mehdorn sagte, er habe den erst im April fest am Flughafen angestellten Technikchef inzwischen entlassen: "Ich habe ihm vertraut", so der Flughafen-Geschäftsführer. Im Grundsatz werde der mit dem Honorarprofessor der Hochschule Cottbus eingeschlagene Pfad zur Lösung der technischen Probleme mit dem Brandschutz weiter beschritten. In der Arbeit habe Großmann fachlich einen sehr guten Eindruck hinterlassen, so der Flughafen-Chef. "Dass er schwach geworden ist, ist eine Sauerei", sagte Mehdorn. Er räumte ein, dass es in der Flughafengesellschaft keine eigenen technischen Fachkenntnisse gebe. Der BER werde im Wesentlichen von externen Ingenieuren geplant und gebaut. Nur fünf Prozent der Flughafenmitarbeiter seien mit dem Bau befasst.

In der kommenden Woche will Mehdorn den Aufsichtsrat darüber informieren, ob die Entlassung Großmanns den bisherigen Zeitplan weiter verzögert habe. Ob es einen weiteren Zeitverlust gebe oder nicht, entscheide sich daran, wie schnell ein Nachfolger gefunden werde und ob der Flughafen die Truppe von 16 Fachleuten, die Großmann aus seiner Firma Gricon mitgebracht hat, behalten kann.

All diese Mitarbeiter hätten Erklärungen unterzeichnet, dass sie von den Praktiken ihres Chefs nichts gewusst hätten.

Wowereit und Mehdorn mussten sich zahlreichen und oft wenig fokussierten Nachfragen von Grünen, Linken und Piraten stellen. Diese wurden im Ausschuss zu umfangreichen Fragelisten zusammengefasst. Deutlich wurde aber auch, dass diese Art der Befragung kaum neue Erkenntnisse bringen kann.

Mehdorn betonte, man habe einen Zeitplan für die nächsten Schritte am BER. Für die nächste Aufsichtsratssitzung am 30. Juni wolle er eine Kostenplanung zur Fertigstellung des BER vorlegen. Darauf drängen nicht nur die Berliner Abgeordneten. Auch Brandenburgs Finanzminister Christian Görke (Linke) hat abgelehnt, ohne Kostenplan weiteres Geld für den Bau zu bewilligen. Auch die bundeseigene Kreditanstalt für Wiederaufbau, die der Flughafengesellschaft Geld leiht für den BER, hat die Auszahlung der letzten 100-Millionen-Euro-Tranche eines Kredits von entsprechenden Informationen abhängig gemacht.

Mehdorn gab Entwarnung an der Finanzfront. Weil der Bau weniger schnell vorangekommen sei als geplant und die Flughafenanlieger Mittel für den Schallschutz langsamer abgerufen hätten, reiche das Geld der Flughafengesellschaft noch bis ins nächste Jahr hinein. Wowereit sagte, der Flughafen werde auch vom Land Berlin nur dann Geld bekommen, wenn er es wirklich braucht.

Verantwortlich für den schleppenden Fortschritt der Arbeiten an der Entrauchungsanlage sind nach Mehdorns Darstellung die Vergaberegeln. "Sie warten und warten, das geht einem auf den Keks", sagte der als ungeduldig geltende Manager. Die Planungen für den Umbau der Anlage liefen aber allmählich in Bauaufträge ein. Die letzten Pläne für den Umbau würden im Juli oder August fertig, dann könnten die einzelnen Arbeiten konkret koordiniert werden. Damit werde man bis Jahresende oder spätestens im ersten Quartal 2015 durch sein. Und dann könne man gesichert sagen, wann der Flughafen in Betrieb geht.

www.morgenpost.de / 04 Juni 2014

M

