

Tagesthema



Kein Flugzeug, nirgends – Blick über das Rollfeld des neuen Hauptstadtflughafens.

BERLINER ZEITUNG/PAULUS PONIZAK

BAUPANNE – Vor genau zwei Jahren wird die Eröffnung des Flughafens BER abgesagt. Und immer noch ist unklar, wann von dort Flugzeuge starten werden.

Der Unvollendete

NACHTRUHE

Woidke scheitert mit seinem Kompromiss

VON FREDERIK BOMBOSCH

Das sich Pressekonferenzen nach Verhandlungen unter Regierungschefs verzögern, kommt regelmäßig vor. Wenn sie vorverlegt werden, dann ist man sich entweder schnell einig geworden – oder man hat sich nichts zu sagen. Bei Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit und Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke (beide SPD) war am Mittwoch Letzteres der Fall. Sie trafen sich in Potsdam mit einem Vertreter des Bundes zur BER-Gesellschafterversammlung, um abschließend über Brandenburgs Forderung nach mehr Nachtruhe am zukünftigen Flughafen zu beraten. Eine halbe Stunde früher als geplant traten sie vor die Presse. Ergebnis: Die Brandenburger sind gescheitert. Es bleibt bei der im Planfeststellungsbeschluss festgehaltenen Nachtruhe von 0 bis 5 Uhr.

Woidke machte aus seinem Ärger keinen Hehl. „Wir sind davon überzeugt, dass eine Stunde mehr Nachtruhe die Wirtschaftlichkeit des Flughafens nicht gefährdet“, sagte er. Der Kompromissvorschlag der Landesregierung sah vor, dass die Nachtruhe zumindest am Morgen um eine Stunde bis 6 Uhr verlängert wird. Doch Berlin und der Bund blieben hart. Wowereit verwahrte sich gegen Woidkes Kritik, Berlin exportiere seinen Fluglärm nach Brandenburg. „Das Land Brandenburg profitiert erheblich von diesem Flughafen“, betonte er.

Noch mindestens 1,2 Milliarden nötig

Er werde weiter für mehr Nachtruhe am BER kämpfen, sagte der Ministerpräsident – schließlich will er im September die Wahl gewinnen. Vielleicht schlägt er ja den Kurs ein, den Linke-Fraktionsvorsitzende Margitta Mächtig am Mittwoch vorgab. „Es kann nicht sein, dass wir in Brandenburg die alleinigen Belastungen tragen und andererseits immer schön mitfinanzieren. Hier werden wir künftig unsere Unterstützung an deutliche Bedingungen knüpfen“, sagte sie.

Die Finanzplanung ist eine der nächsten Herausforderungen für die Flughafengesellschaft. Anfang 2015 geht ihr das Geld aus. Bislang hat Geschäftsführer Hartmut Mehdorn keinen Finanzplan präsentiert, er ließ aber erkennen, dass er für die Fertigstellung noch mindestens 1,2 Milliarden benötigt.

Doch es gibt mehrere Unbekannte. Zum einen müssen die Planer den Beweis erbringen, dass ihr Konzept für den Umbau der Entrauchungsanlage funktioniert. Zum anderen müssen die Anwohner adäquaten Lärmschutz erhalten. Derzeit sind dafür 700 Millionen Euro reserviert. Doch etliche Betroffene beklagen, dass die Flughafengesellschaft sie mit unzureichenden Maßnahmen und zu geringen Entschädigungen abspeisen wolle. Sollten sie sich vor Gericht durchsetzen, könnte das zu einer weiteren Verteuerung und Verzögerung des BER führen. Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat eine entsprechende Klage angekündigt.

BERLINER-ZEITUNG.DE
Alles zum Thema Hauptstadtflughafen und viele Bildergalerien finden Sie auf berliner-zeitung.de/flughafen

VON PETER NEUMANN

Zwei Jahre sind vergangen, seitdem die peinliche Nachricht verkündet wurde. Zwei Jahre gingen ins Land, seitdem am 8. Mai 2012 einige Männer in der Schönefelder Airport World vor die Medien traten und zerknirscht mitteilten, dass es leider nichts wird mit der Flughafenöffnung am 3. Juni. Zwei Jahre, eine ziemlich lange Zeit, in der viel passieren könnte. Doch die Bilanz, die Brandenburgs Flughafenkoordinator Rainer Bretschneider nun zog, fiel mager aus. „Wir sind mindestens auf den richtigen Weg“, sagte der Staatssekretär. Hartmut Mehdorn, seit etwas mehr als einem Jahr Flughafenchef, habe „jetzt den Apparat, um die notwendigen Sachen zu machen. Er hat den Laden aus der Lethargie geholt.“ Viel mehr Positives hatte er nicht zu vermelden.

Bretschneider sprach im kleinen Kreis. Der Verein Kurfürstendamm and more, der die Wirtschaft in den Seitenstraßen des Boulevards fördern will, hatte ihn ins Hotel Excelsior nach Charlottenburg eingeladen. „Der Flughafen BER ist im Grunde fertig, und er ist todschick, auch wenn er da und dort etwas eng geplant worden ist“, sagte der Gast aus Potsdam. „Aber er ist wie ein Computer, der einen Virus hat: Er ist da, aber er läuft nicht.“ Immer noch sei es die

technische Ausrüstung des Terminals, an der es hapere. Wichtige Bereiche, vor allem beim Brandschutz, funktionierten nicht.

Insider können lange darüber erzählen, was in den vergangenen zwei Jahren am BER alles schief gelaufen ist. Da sind die vielen Rauswürfe und Umbesetzungen. Erst wurde Technik-Geschäftsführer Manfred Körtgen abgesetzt, der die Zeit gefunden hatte, eine Doktorarbeit zu schreiben.

Herausreißen und neu bauen

Seinen Sessel nahm Horst Amann ein, der mit viel Vorschusslorbeeren aus Frankfurt geholt worden war, aber 2013 ebenfalls in Ungnade fiel – wie zuvor Flughafenchef Rainer Schwarz. Auch die Planer und Bauüberwacher des Büros von Gerkan, Marg und Partner bekamen den Laufpass, und die Zahl der umgesetzten Flughafenmitarbeiter geht in die Dutzende. „Eine personelle Kontinuität gibt es nicht mehr“, klagte ein Teilnehmer.

So mühen sich die jetzigen Verantwortlichen immer noch damit ab, einen Überblick zu gewinnen: „Doch von diversen Bereichen gibt es keine Pläne mehr, weil die Firmen in Konkurs gegangen sind.“ Dafür tummeln sich einige hundert Externe, meist Ingenieure und Berater, im BER. „Einige sagen unter der Hand: Ich bleibe bis zur Rente. Oft sieht es so aus, als wären sie gar nicht daran

8. MAI 2012

„Wir mussten nun allerdings feststellen, dass wir bei den Sicherheitstechnischen Anlagen, das sind Brandschutzanlagen, nicht den Reifegrad erreicht haben, der eine Abnahme erlauben würde.“

Rainer Schwarz, damals Flughafen-Chef

„Es ist kein guter Tag für den Flughafen und die Bürger in Berlin und Brandenburg.“

Klaus Wowereit, damals wie heute Berlins Regierender Bürgermeister

„Ich verhehle nicht, dass ich stocksauer bin.“

Matthias Platzeck, damals Brandenburgs Ministerpräsident

interessiert, dass der Flughafen fertig wird. Kein Wunder bei Tagessätzen von 800 Euro.“

Nicht zu vergessen die grundsätzlichen Probleme, die sich bis heute auswirken: Weil das Projekt sehr kleinteilig ausgeschrieben wurde, arbeiten viele Firmen am BER. „Es ist so, als müssten Renault-Arbeiter und Volvo-Lackierer bei VW einen Audi bauen“, sagte der Insider. „Inzwischen sagen Planer, dass es am besten wäre, die alte Brandschutzanlage herauszureißen und neu zu bauen.“

Bretschneiders Zwei-Jahres-Resümee fiel auch für Bereiche, die nicht direkt mit dem Bauprojekt zu tun haben, verhalten aus. „Beim Lärmschutz für die Anwohner ist praktisch nichts passiert“, sagte er. „Die Flughafengesellschaft hatte mit anderen Parametern geplant, das Oberverwaltungsgericht hat ihr eins auf die Nase gegeben.“

Rainer Bretschneider hat sich geärgert, als Mehdorn 2013 einen Nebenkriegsschauplatz aufmachte. „Die Debatte um die Offenhaltung Tegels war völlig bekloppt.“ Aber auch der Brandenburger Flughafenkoordinator hält die Entscheidung, Mehdorn anzuhauern, für richtig. „Er ist ein Dampfross im positiven Sinne. Wenn Sie so jemanden holen, müssen Sie in Kauf nehmen, dass er auch mal einen Schritt zu weit geht. Zu ihm gibt es keine Alternative.“ So sieht sie aus, die BER-Bilanz zwei Jahre danach.



ANDREAS RIEDEL

JURIST
Vertane Chance

Rainer Pietschmann kennt sich in der Berliner Bauszene aus, er ist Rechtsanwalt mit den Schwerpunkten Bau-, Immobilienwirtschafts- und Vergaberecht. Der Charlottenburger beobachtet das Projekt BER von Anfang an. Die Chance, das Bauvorhaben nach der verpatzten Eröffnung 2012 auf das richtige Gleis zu hieven, wurde vertan, sagt der Jurist. „2012 konnte der Flughafen nicht öffnen, weil die große Entrauchungsanlage 14 nicht funktionierte. Zwei Jahre später müssen wir feststellen, dass der Umplanauftrag offenbar noch immer nicht vergeben worden ist.“ Dem Vernehmen nach fand sich keine Firma, die den Auftrag übernehmen und die übergeordnete Planungsunterlage erstellen wollte.

Noch gravierender sei, dass strukturelle Defizite in der Organisation fortbestünden. „Es hat sich insofern nichts geändert. Zum einen: Während andere Flughafengesellschaften wie in Frankfurt und München eigene große Bauplanungsabteilungen mit großem Sachverstand besitzen, versucht sich die Berliner weiterhin vor allem mit Externen zu behelfen. Zum anderen: Dem Aufsichtsrat fehlt immer noch ein geeignetes Instrument, das Projekt zu kontrollieren. Er benötigt dringend eine Controlling-Instanz, die unmittelbar ihm und nicht zunächst der Geschäftsführung berichtet.“ Werden die Defizite nicht beseitigt, ist Pietschmann skeptisch, ob der BER in absehbarer Zeit fertig wird. „Eine Eröffnung 2016 ist aus meiner Sicht kaum noch zu schaffen.“ (pn.)



BENJAMIN PRITZKE

FLUGKAPITÄN
Verspottet selbst in Las Vegas

Flugkapitän Thomas Kärgler war mit dem Vorbereitungsteam seiner Airline im BER, als die Absage kam. „Überrascht war ich nicht. Ich hatte mich immer wieder gefragt, wie die Eröffnung im Juni 2012 klappen sollte“, sagt der Neuköllner. „Ich sah Büros, die erst im Rohbau fertig waren, überall gab es noch kahle Betonwände. Auf den Fluren kamen sich Kabelleger, Klempner und andere Handwerker in die Quere. Das war Chaos, das konnte nicht gutgehen.“

Kärgler fliegt häufig ins Ausland. „Dort kann ich mir dann den Spott über das Panneprojekt BER anhören. Selbst in Las Vegas war es schon mal Thema einer Comedysendung im Radio. Es ist einfach nur peinlich.“

Die vergangenen zwei Jahre sind für Kärgler vertane Jahre. „Die Weichen wurden nicht richtig gestellt.“ Sicher, die alten Chefs haben ihre Posten verloren. „Aber auch viele Planer wurden herausgeworfen. Dabei funktioniert nicht nur die Entrauchung nicht, es gibt auch andere gravierende Probleme, zum Beispiel bei der Verkabelung.“

Und dann sei da noch der Flughafengesellschaft Brandenburger. „Weil die Politiker Wahlen gewinnen wollen, haben sie das Projekt lange mit unhaltbaren Forderungen nach einem schärferen Nachtflugverbot torpediert – das war unglaublich.“ Immerhin: Kärgler hat den Eindruck, dass die neue Geschäftsführung unter Hartmut Mehdorn „nichts weiter will, als den BER endlich fertigzustellen“. Aber das werde dauern. Sein Tipp: „Im Frühjahr 2017 ist Eröffnung.“ (pn.)



HANS BEHRBOHM

MEDIZINER
Der Standort ist falsch

Die Nachricht erreichte Hans Behrbohm, als er am 8. Mai 2012 von seiner Arbeit nach Hause kam. „Ich war im Operationsaal, als die ersten Meldungen über die Terminabsage eintrafen. Das Thema erwischte mich erst am Abend“, sagt der Chefarzt für Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde in der Parkklinik Weißensee. Schon in den Wochen zuvor hatten er und andere Mitglieder der Friedrichshagener Bürgerinitiative gehört, dass auf der Flughafenbaustelle einiges falsch läuft. „Wir erfuhren von erheblichen Baumängeln. Nun war der Paukenschlag da.“

Während die Verantwortlichen erst einmal in Schockstarre verfielen, sahen Behrbohm und seine Mitstreiter das Chaos als Chance, noch lautstärker auf die Nachteile des BER-Standorts Schönefeld aufmerksam zu machen. „Ein Flughafen an diesem Ort belastet die Gesundheit von vielen Hunderttausend Menschen, er beeinträchtigt Erholungsgebiete, das Grundwasser, das Stadtklima.“ Doch in den zwei Jahren mussten die Schönefeld-Gegner aus dem Osten Berlins viele Enttäuschungen hinnehmen.

„Wir haben immer wieder erlebt, dass die meisten Politiker wirtschaftlichen Interessen den Vorzug geben“, sagt Behrbohm. Die Chance, das Projekt 2012 an einem anderen Ort von Neuem zu beginnen, hätten sie nicht genutzt. „Bis heute halten sie an einem unsäglichen Projekt fest, von dem niemand weiß, was es kosten wird.“ Der Arzt hofft, dass der BER in Schönefeld niemals fertig wird. „Dafür setze ich mich ein.“ (pn.)



ERNST-HERMANN EXTER

MIETER
Wie ein verlassener Liebhaber

Ernst-Hermann Exter, Inhaber der Imbisskette Witty's, ist einer der Mieter im BER-Terminal. Wenige Wochen, bevor 2012 die Eröffnung vertagt wurde, stellte er fünf Mitarbeiter ein. Und weil der Unternehmer nicht nur Currywürste aus Biofleisch anbieten wollte, heuerte er außerdem eine Sandwich-Expertin aus England an, von der das Team lernen sollte. Außerdem investierte Exter eine sechsstelligen Euro-Summe, um sein rund hundert Quadratmeter großes Lokal mit Technik auszustatten. Doch wann in den teuren Schweizer Fritteusen erstmals Öko-Pommes brutzeln werden, ist unklar.

„Vor einer Woche war ich mal wieder im BER-Terminal. Meine Möbel sind eingelagert, aber die Technik ist weiterhin da. Binnen weniger Tage könnte ich dort loslegen“, sagt Exter. Auch das Flughafengebäude, leer bis auf wenige Arbeiter und Planer, sieht so aus, als wäre es so gut wie fertig. So war es schon vor zwei Jahren, als die Absage kam.

„Es ist ein Trauerspiel. Ich fühle mich wie ein Liebhaber, der plötzlich verlassen worden ist. Anfangs tat es weh, inzwischen geht es. Das Leben geht weiter.“ Eine Entschädigung in Geld bekam Exter nicht. „Doch der Flughafen hat mir in Tegel eine Fläche zur Verfügung gestellt. Dort biete ich ab dem Sommer unter anderem Halal Hot Dog an – Hot Dogs, die strenggläubigen Muslimen erlaubt sind. „Ich warte ab und hoffe, dass jemand die Kraft hat, den BER endlich fertigzustellen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass er eine Investitionsruine bleibt.“ (pn.)