

**Kaum zu glauben – nicht nur FRAPORT mischt am BER mit –  
sondern auch Flughafen München**

Aus gut informierten Kreisen um den geschassten „Chef“ der Flughafengesellschaft (FBB), Schwarz, gibt es neue Botschaften. So wird verbreitet, dass die Münchener Flughafengesellschaft nicht nur mit Planung und Logistik für den Umzug des Flughafens Tegel (TXL) beauftragt war.

Nach diesen Informationen, aus gut informierten Kreisen, sollen „Fachleute mit Erfahrung“ vom Münchener Flughafen im Hintergrund, während der noch laufenden Bauphase, für die Tests zur Prüfung der Funktionalität, insbesondere für den Check-in Bereich und die Ankunft verantwortlich gewesen sein. Es sollen die Erkenntnisse dieser "Fachleute" gewesen sein, die auch den ersten gescheiterten Termin der Inbetriebnahme empfohlen hatten. Der FBB-Aufsichtsrat war über den "Einsatz" von "Fachleuten" aus München informiert!

Falls diese Informationen zutreffen, handelt es sich um einen weiteren Skandal beim Bau des BER. Da mischen Wettbewerber mit, denen man getrost unterstellen kann, dass sie an einem erfolgreichen BER nur ein gebremstes Interesse haben. Bekundet ist ja schon seit mehr als einem Jahrzehnt, dass nach ihren Zielen der BER ihre Drehkreuze mit Passagieren bedienen soll.

Ausgerechnet die Flughäfen FRAPORT, dessen früherer „Chef“ Bender, nun Chefberater für Aufsichtsrat und die Fertigstellung des BER ist, und die „Flughafengesellschaft München“ bekamen/bekommen Aufträge, die für die Inbetriebnahme des BER als Schlüsselfunktionen betrachtet werden müssen, erklärt „Neue Aktion (NA). Eine Dummheit, die ihres Gleichen sucht! Dieses ist/war nur möglich, weil der Aufsichtsrat verdrängt hat, dass es seit 1990 für die Flughafengesellschaften in Frankfurt/Main und München nur ein Ziel gab: In Berlin/Brandenburg darf es keinen Großflughafen geben, der unseren Interessen und der Entwicklung unserer Flughäfen zuwider läuft. In diesem Ziel hatten diese Gesellschaften die volle Unterstützung aller Bundesregierungen. Dieser Widerstand gegen einen wettbewerbsfähigen Flughafen in Berlin war auch der entscheidende Grund für die Standortfehlentscheidung zum BER. Dem Bund und den Wettbewerbern war immer klar, dass es am Standort Schönefeld wegen der Lage des Flughafens zwischen Siedlungsbändern keine Entwicklung geben würde, die ihnen schadet. Auf Grund ihrer Erfahrung war ihnen auch bekannt, dass es wegen der dichten Besiedlung für diesen Standort Schönefeld keine gesellschaftliche Akzeptanz, keine gute Nachbarschaft mit 200.000 Fluglärmbeeinträchtigten geben würde.

Ursprünglich war nur bekannt, dass erfahrene Mitarbeiter des Flughafens München Planung und Logistik/Transport für den ersten geplanten Termin zur Inbetriebnahme in 2011 als Auftrag umsetzen sollten. Nachdem der Inbetriebnahmetermin nach viermaligem Verschieben „in den Sternen steht“, wird die ursprüngliche Planung in weiten Teilen für den Termin überholt werden müssen, der einst als endgültig festgelegt wird. Welche Kosten/Mehrkosten auch für die Verschiebungen der Umzugstermine entstanden sind, wird nicht bekannt gemacht.

Für NA  
Ferdinand Breidbach  
Kontakt 0174 3060004 ([www.ber-na.de](http://www.ber-na.de))