

## **„Neue Aktion“ (NA): Mehdom sprintet zum Pier**

Nun dürfte auch dem letzten nie-wissenden Aufsichtsratsmitglied klar sein, dass Mehdom unbelehrbar macht was er will. Seine Ankündigung den BER mit einer Billigfluggesellschaft noch in diesem Jahr in Betrieb zu nehmen, ist die Fortsetzung von Verrücktheiten, die er schon ab dem ersten Tage seiner Amtsaufnahme verkünden ließ. Gleichzeitig bedeutet die Art seiner Ankündigung einen tiefen Einblick in seine Haltung gegenüber einem Aufsichtsrat, der nur nachvollziehen darf, was Mehdom will. Dabei kann es nur ein Motiv für Mehdoms Ziele geben: Selbstbefriedigung egomanischen Triebs. Sachlich gibt es, weder aus finanziellen, noch aus Image- oder den Flugbetrieb entlastenden Gründen, ein Motiv. Schon ein Blick auf das Design/Layout des BER-Terminals, seinen erdachten Funktionsabläufen, den angelegten Verkehrswege/Anfahrten, der Taxi-Standorte, einschließlich Busbahnhof und der gedachten Funktion des Bundesbahn - Tiefbahnhofs, seines Anschlusses an das Terminal, zeigt selbst dem Laien, wie verwoben Mehdoms Gedankenwelt sein muss, wenn er glaubt, dass sein Vorschlag auch nur eine Primitivlösung für das BER-Problem wäre. Zu dieser Gedankenwelt gehören neue Buslinien, damit Billigflieger-Kunden das Pier-Terminal erreichen können, neue Zuwege zum unterirdischen Bahnhof, „Würstchenbuden“ im Pier, um die Passagieren zu versorgen. Alles kostet und ist gleich auch schon zum Abbruch vorgesehen. Man kann schon hören, wie die Welt darüber lacht, wenn so der als modernster Flughafen der Welt propagierte - auch als angeblich architektonisches Wunderwerk gepriesene – eröffnet wird.

**Immerhin kann durch die nun vorgesehene Nutzung des Nord-Piers auch die Fehlplanung des Terminals (zu klein) weiter vertuscht werden. Denn der Bau beider Piers ist einzig der Tatsache geschuldet, dass das Terminal von vorne herein, gegen alle bekannten Prognosen, zu klein dimensioniert wurde. Die zweite Baugenehmigung für diese Erweiterung der Flughafenkapazität gab es nicht, wie Platzeck (SPD) und Wowereit (SPD) immer wieder wahrheitswidrig behaupten, wegen des seit 1996 unerwarteten Wachstums der Passagierzahlen/Flugbewegungen. In Wahrheit haben die Fehlplaner zu spät gemerkt, dass die im Planfeststellungsbeschluss beantragten und genehmigten Kapazitäten im geplanten/gebauten Terminal nicht zu bewältigen waren.**

### **Die Folgen aus den Gedankenwindungen des Mehdom**

Offensichtlich plant Mehdom mit seinem Teileröffnungsziel einen BER-Flughafen, der die Standards eines noch zu identifizierenden Airports in einem unterentwickelten afrikanischen Wüstenstaat sichert. Wegen fehlender Gepäckbänder im Pier-Terminal, fehlender Check In Counter, fehlender Sicherheitskontrollen, fehlender Gastronomie, Warte- und Empfangsräume will Mehdom wohl Millionen und aber Millionen investieren. Dabei ist klar, dass diese Investitionen, genauso wie die für den Weiterbetrieb von Tegel notwendigen, in absehbarem Zeitraum geschliffen

werden müssen, wenn nach Mehdorns Wille der BER in seine „Ganzheit“ in Betrieb gehen soll.

Um die Probleme am Pier-Terminal zu lösen, muss natürlich auch für diesen Teil eine Baugenehmigung her. Dahinter verbirgt sich dann die genehmigungsfähige Funktion aller Sicherheitseinrichtungen (Brandschutz, Fluchtwege, Sicherheitskontrollen, Behinderten-funktionsgerechte Einrichtung, Ärztliche Notfallversorgung u. u.). Dass als Transportlösung für Gepäck wegen fehlender Gepäckförderanlagen wieder das schon geliebte, arbeitsplatzschaffende „Mensch-Maschine-System“ eingeführt wird, freut sicher die Gewerkschaft Verdi. Immerhin kommt dann die menschliche Arbeitskraft zur Verladung und zum Gepäcktransport zu und von den irgendwo parkenden Flugzeugen in Frage. Hilfsweise, dass passt zu Billigflieger, wird dann ein System eingeführt, das es Passagieren möglich macht, ihr Gepäck selber zum und vom Flugzeug zu schleppen.

Mehdorn hat dann drei Baustellen (Tegel, BER, BER-Pier). Ob er auch nur eine dieser Baustellen bis zum Spätherbst, der von ihm angekündigten vorzeitigen Inbetriebnahme des BER durch die verrückte Pier-Lösung, bewältigt hat, steht in den Sternen. Was es kostet, dieses Provisorium in Betrieb zu setzen, sagt er auch nicht. Das dieses Provisorium das Kernproblem, den durch Passagierwachstum total überforderten Flughafen Tegel nicht entlastet, ist diesem wohl nur Chaos – Aktionismus -Manager nicht klar. Klar ist ihm aber hoffentlich, dass er das Terminal „Schönefeld – Alt“ unnötigerweise entlastet, ESAYJET ein tolles Alleinstellungsmerkmal verpasst, diese Gesellschaft dann wohl auch noch mit billigeren Start- und Landegebüren beglückt und insgesamt die Flughafengesellschaft noch lächerlicher und unwirtschaftlicher macht.

**„Die Geschichte zur Pleite spielt keine Rolle - sie wird nun durch neue Verrücktheiten fortgesetzt“ (NA: 21. Mai 2013 (KomMehdProjektteam210513) „Die BER-Versager haben nichts dazu gelernt - Über Versagen, Arroganz und Dummheit“).** Mehdorn hat schließlich einen Aufsichtsrat, der nie etwas weiß, nie zeitnah informiert wird und darum auch nie Verantwortung trägt, (Siehe Wowereit vor dem Flughafenuntersuchungsausschuss am 24.05.13)

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