

12. März
2013

KomMehdornAuf120313

Mehdorn als Aufräumer

Ein Mann mit anderer - klarerer (?) - Sichtweise

Zur Not frisst der Teufel Fliegen, das war die Perspektive, als sich Platzeck (SPD) und die anderen Versager im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft (FBB) entschlossen, den erst vor Jahresfrist unrühmlich als Vorstand von „Air Berlin“ ausgeschiedenen H. Mehdorn zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der FBB zu berufen. Immerhin konnte bekannt sein, wie Mehdorn managt und dass er auch etwas von Flughafen und Flugbetrieb versteht. Dass Mehdorn gleich am ersten Arbeitstag (11.03.2012) sein Wissen nicht verbarg und gleich seine Methoden zum Besten gab, war sicher nicht nur für Platzeck eine Überraschung. Getreu dem Motto "Nach mir gibt es für den Aufsichtsratsvorsitzenden nur den Abgrund" tat er gleich kund, wo er ansetzt und wo er eine fachlich begründbare Position durchsetzen will. Da bekam Platzeck dann öffentlich zu hören, was Mehdorn unter einer Lösung zum Problem „BER zu klein“ und BER „Nachtflugregelung“ versteht. Hilflos ruderte da der beratungsresistente politische Biedermann Platzeck gegen Mehdorn: „Das sehen wir Herrn Mehdorn nach, der erst sieben oder acht Stunden im Amt ist und wohl auch noch nicht alles übersehen kann". Diesen dümmlichen Versuch, Mehdorn als Trottel hinzustellen - aus Sicht von Platzeck als seinen Lehrling - wird Mehdorn ihm nie vergessen. Nicht nur für ihn hat Platzeck Mehdorn in eine Ecke gestellt, in die er bei aller Skepsis zu seiner Person nicht hineingehört. Mehdorn, der seine Laufbahn als Ingenieur bei Airbus begonnen hat und vorläufig bei Air Berlin beendete, ist da Experte, wo sich Platzeck bis jetzt als Versager erwiesen hat.

Mehdorns Wahrheit

Aus Sicht von Platzeck ist zum „Amtsantritt“ des neuen FBB-Flughafenchefs, H. Mehdorn, gleich etwas Furchtbares passiert. Am ersten Arbeitstag hat er Wahrheiten ausgesprochen, die von allen Expertenaussagen bestätigt werden. Vor Brandenburger Landtagsabgeordneten kehrte er sein Inneres nach außen. Vorsichtig, aber für Kenner verständlich, wirft er die Frage auf, dass es zu prüfen sei, ob nach Inbetriebnahme des BER nicht auch Tegel offen bleiben sollte. Dabei weist er darauf hin, dass durch eine Verlagerung der Charterflüge (Ferienflüge) nach Tegel der Fluglärm besser „auf die Stadt“ verteilt werden kann.

Ob es Mehdorn mit seinem „Fluglärmverteilungsangebot“ wirklich nur um eine Entschärfung des Fluglärms ging, kann bezweifelt werden, weil man Schröder-Freund Mehdorn unterstellen kann, dass er mehr vom Flugbetrieb versteht als seine Aufsichtsratsvorsitzenden Platzeck (SPD) und Wowereit (SPD), dass er schon am ersten Arbeitstag sogar durch den Qualm der nicht funktionierenden

Brandschutzanlage durchgeblickt hat. Dabei hat er gesehen, dass er keinen BER eröffnen möchte, der sofort wegen mangelnder Abfertigungskapazität erweitert werden muss. Darum hat er eine mögliche Problemlösung für den zu klein gebauten BER gesucht und in einer Verteilung des Flugbetriebs auf zwei Standorte auch gefunden. Denn die Charterflieger in Tegel abzufertigen, würde eine Entlastung vom BER um zunächst wenigstens 5 - 7 Mio. Passagiere/Jahr bedeuten. Denn mit nur 17 oder 18 Mio. Passagieren/Jahr wären für teures Geld auch keine weiteren Investitionen am BER notwendig. Auch das würde zum „Sanierer“ Mehdorn passen. Ganz nebenbei wären dann auch die Linienflieger glücklich gewesen über eine Trennung der Billigflieger vom Ferienflugbetrieb, ihrer anspruchsvolleren Kundschaft. Die Flughafengesellschaft hätte dann auch keine Probleme mit einer Entgeltgebührenordnung, die unproblematisch die unterschiedliche Interessen von Billigfluggesellschaften und Premiumgesellschaften „unter einen Hut“ bringen könnte. Dazu dann noch die von Mehdorn frühzeitige und nun wiederholte Forderung nach einer Nachtflugregelung für den BER, die die Anforderungen der Fluggesellschaften erfüllen muss.

Mehdorn denkt in anderen Dimensionen

Offensichtlich hat Platzeck nicht begriffen, dass Mehdorn mit seiner Position der Aufgabe des von allen Experten für verrückt gehaltenen „Single-Airport-Konzeptes“ Platzeck für das Jahr 2014 auch den Wahlsieg retten will. Mehdorn weiß, ohne Auslagerung von Flugbetrieb, also ohne einen zweiten Flughafenstandort, wird die Inbetriebnahme 2014 eine Missgeburt, die den Steuerzahler noch viel Geld kostet. Das will er sich und auch Platzeck nicht antun, der in 2014, dem angepeilten Jahr der Inbetriebnahme, als Brandenburgs Biedermann und Landesfürst zur Wahl steht. Weitsichtig hat Mehdorn erkannt, dass Platzeck zum Wahlsieg eine funktionierende Inbetriebnahme des Pleiten-Pech- und Pannenprojektes braucht, weil er nur so die Stimmen in Brandenburg bekommt, die ihm den Ministerpräsidentenposten erhalten. Platzeck konnte dieser Überlegung nicht so schnell folgen und erkannte deren Bedeutung nicht.

Natürlich, ja zwangsläufig war, dass Platzeck Mehdorn sofort widersprach. Wie bei politischen Betonköpfen üblich, stellt er unter Berufung auf den Planfeststellungsbeschluss die Offenhaltung von Tegel für den Charterverkehr sofort als unmöglich dar. Es gibt einen Planfeststellungsbeschluss, in dem festgelegt wurde, dass sechs Monate nach Inbetriebnahme des BER der Flughafen Tegel geschlossen werden muss. „Das gilt“, darum sei die Schließung von Tegel „so gut wie in Eisen gegossen“. Solche Aussagen von Platzeck muss man nicht - das wird auch Mehdorn nicht - sonderlich ernst nehmen. Was in der Flughafenfrage nach Platzeck schon so gut wie in Eisen gegossen war, immer als jeweils exzellente Lösung von ihm angepriesen, ist legendär. Darum hat Mehdorn denn auch so richtig schön gekontert und Platzeck darüber belehrt, dass seiner Position auch die Erkenntnis zugrunde liegt, nach der sich die Welt in den letzten 20 Jahren auch verändert hat. Mit dieser Position hat Mehdorn Juristen und Gerichte, vor allem aber auch Flughafenplaner auf seiner Seite. Am Beispiel der rechtlichen Begründung zum Bau der vierten Start- und Landebahn in Frankfurt müsste auch Platzeck klar sein, dass sein so bezeichneter in Eisen gegossener Planfeststellungsbeschluss mit der

Limitierung eines Single-Airports BER mehr als rostig ist. Da kann Platzeck nachlesen (Seite 32 Planfeststellungsbeschluss 4. Start und Landebahn), was von gegossenem Eisen gehalten werden kann, wenn sich Politik neu orientiert. Wie einfältig diese „in Eisen gegossene“ Ausrede Platzecks ist, könnte er selber prüfen, wenn er sich selbst die Frage beantwortet, was in der Politik schon alles in Eisen gegossen war und wie Glas zersplitterte. Darum hat Mehdorn auch das Recht, über Platzeck hinaus zu denken.

Platzeck liest nicht

Was angenommen werden muss, ist auch, dass Mehdorn bekannt ist, was z. B. Flughafenplaner Faulenbach da Costa (Offenbach) zur Frage der Kapazitätssenge am BER bei Inbetriebnahme in ein Gutachten für die CDU Brandenburg geschrieben hat. Das kann auch Platzeck nachlesen, falls er überhaupt die Größe hat, nachzulesen, was Experten schreiben, auch wenn sie anderer Meinung sind. Er könnte dann erfahren, dass Faulenbach da Costa das Gleiche vorschlägt wie Mehdorn: weg mit den Billigfliegern vom BER, hin an einen anderen Standort. Im Gegensatz zu Mehdorn will Faulenbach da Costa aber nicht nach Westen - nach Tegel -, sondern nach Osten, nach Neuhardenberg oder Cottbus-Drewitz. Das sollte eben nach Faulenbach da Costa auch eine wirkliche Lärmentlastung für Berlin geben.

Fazit

Bescheiden kann „Neue Aktion“ (NA) darauf hinweisen, dass ihr Vorschlag zur Lösung der „zu-klein-Planerei“ in die gleiche Richtung geht wie Mehdorn denkt und Faulenbach da Costa der CDU aufgeschrieben hat. Im Kommentar vom 27.07.2012 „**Planungspfusch am BER – Folgen und Lösungsmöglichkeiten**“ (KomMängelBER270712) ist das Konzept der Entzerrung des Flugverkehrs vom BER als machbare und kostengünstige Übergangslösung bis zum Neubau eines BER nach dem Konzept „Zentralflughafen für Deutschland – Alternative zu BBI/BER“ aufgezeigt.

Zitat:

Es kann darum, wie „Neue Aktion“ (NA) als Zwischenlösung - bis zum Neubau eines Zentralflughafens für Deutschland - auf dieser WEB (NKN im Downloadbereich) öffentlich gemacht hat, nur eine sachgerechte Entscheidung zur Vermeidung von weiteren 2 –3 Mrd.€ unsinniger Investitionskosten geben, wenn die Billigflieger ihren angemessenen Standort auf dem ehemaligen Regierungsflughafen der ehemaligen DDR, in Neu Hardenberg, bekommen. Dieser Standort kann durch private Investoren für weniger als 200 Mio. € ertüchtigt werden. Für die Billigflieger gäbe es an diesem Standort eine unvergleichlich günstige Kostenstruktur, die Ihrem Geschäftsmodell in nahezu idealer Weise entgegenkommt. Der BER hätte dann eine Struktur, die mit Düsseldorf vergleichbar wäre.

Mehdorn hat dem eindimensionalen Denken der „Single-Airport-Protagonisten“ gezeigt, wo die Reise hingehen müsste, wenn es für die Region eine Perspektive zu

einem auch gesellschaftlich akzeptierten Flughafen gibt. Zuerst muss das Single-Airport-Konzept und dann der Standort aufgegeben werden. Platzeck wird lernen müssen, dass diese Akzeptanz mit ein paar Flügen weniger in der Nacht und einer Tagesfluglärmbelastung für über 200 000 Menschen nie gesichert wird. Er wird lernen müssen, dass es unethisch und vor der Verfassung unverantwortbar ist, durch Betonköpfigkeit Tausende Menschen und Kinder krank zu machen. Das hat Mehdorn zwar auch nicht so gesehen, aber seine Interessen als Mann der Flugbetriebswirtschaft decken sich im Zweifel mehr mit den Interessen einer geschundenen Bevölkerung, als mit den politischen Interessen des Platzecks.