

Mehdorns öffentliches Bekenntnis zum unrealistischen Single-Airport BER

Hält nun endlich „Neues Denken“ Einzug bei den Verantwortlichen?

Es ist erstaunlich, welche Resonanz der neue Flughafenchef erreicht hat, als er laut über ein Offenhalten von Tegel nachdachte. Ein vielstimmiger Chor aus Parteien und Wirtschaft ist voll des Lobes über Mehdorn. Er habe wohl erkannt, dass der BER am Standort Schönefeld eine Wachstumsbremse sei: zu klein, um die Wunschträume und Forderungen nach einem Flughafen zu erfüllen, der auch in seinen Dimensionen mit den Flughäfen anderer Hauptstädte wettbewerbsfähig ist. Jetzt, dank Mehdorn, haben sich die Persönlichkeiten aus der Wirtschaft (z. B. Amsinck - Unternehmensverbände, oder CDU-MdB Steffel) „aus den Löchern gewagt“. Bis in die jüngste Zeit wurde jeder, der den BER wegen des falschen Standortes und der ausgeschlossenen Zukunftsfähigkeit als Fehlplanung bezeichnete und darum einen wirklichen Großflughafen an einem anderen Standort forderte, aus dieser gleichen Ecke verteufelt. Wer dann auch noch das „Single-Airport-Konzept“ (Konsensbeschluss) mit der Folge auch der Schließung des Flughafens „Tempelhof“ als Kastrierung von Flughafenentwicklungsmöglichkeiten belegte, der galt schon als Staatsfeind. Denn - unter Beifall der Wirtschaft, aller Parteien und den meisten Medien - wurde nur noch ein Konzept gefeiert: Der BER in Schönefeld, der modernste Flughafen Europas, eine Perle der Flughafenarchitektur! Wer dieses Projekt rechtzeitig und warnend als „Pleiten- Pech- und Pannenprojekt“ bezeichnete, gar die Alternative mit einem Konzept „Zentralflughafen für Deutschland – Alternative zu BBI/BER“ ([Link einsetzen](#).....) vorstellte, dem wurde als Ketzer nur Missachtung zgedacht.

**Mehdorn ist zu kurz und dann auch noch in die
falsche Richtung gesprungen**

Immerhin, dank Mehdorn dämmert es jetzt. Die „Nationale Front“ der Single-Airport-BER-Befürworter ist zerbrochen. Das kleinkarierte und eindimensionale Posemuckel-Denken verliert seine konjunkturelle Kraft, weil die Protagonisten wegen des BER-Debakels jede Glaubwürdigkeit im Hinblick auf ihre Kompetenz verloren haben. Erstaunlich „geländegängig“ wird nun die Notwendigkeit eines zweiten Standortes - durch Offenhaltung von Tegel - als zukunftsweisendes Konzept medial verbreitet. Nur, wer bisher das BER-Konzept als Nonplusultra propagiert hat, beweist mit

seinem Credo des Offenhaltens von Tegel wiederum, dass auch ihm der Durchblick fehlt. Er erkennt nicht die Hürden, die in seiner Forderung stecken. Im Hinblick auf eine realistische Umsetzung seiner Forderung und vor dem Hintergrund der Zeitnot zur Lösung des BER-Debakels springt er zu kurz und in die falsche Richtung. Es geht nun um eine schnelle Lösung zur Verhinderung von sinnlosen Ausbauinvestitionen am zu kleinen BER und um eine Perspektive für einen „Hauptstadtflughafen“, der in seinen Dimensionen und seinen Funktionen den Standards entspricht, die man vom Flughafen der Hauptstadt der (noch) zweitgrößten Exportnation erwarten muss. Zu den richtigen und notwendigen Schritten zu dieser Perspektive, zu einer Übergangslösung, hat „Neue Aktion“ (NA) schon im Juli 2012 (siehe [Link einfügen.....](#)) Vorschläge erarbeitet und veröffentlicht. Klar ist, dass Tegel als zweiter Standort die grundsätzlichen Probleme des BER-Standortes nicht lösen kann.

Warum eine komplizierte - wieder kleinkarierte - Lösung,

wenn es doch eine einfache zukunftsweisende gibt

Was Mehdorn zu „bedenken“ gab und nun als Forderung auf den Tisch kommt - die Offenhaltung Tegels - ist natürlich machbar. Die Abwehrreflexe der BER-Versager und der politischen Betonköpfe sind entweder Schutzbehauptungen, handfeste Lügen oder aber der Unkenntnis dessen geschuldet, was alles rechtlich möglich ist. Wenn die Politik will - und das hat sie mit den Manipulationen und der blinden Durchsetzungswut des Standortes Schönefeld hinlänglich bewiesen - dann ist **alles** möglich. Nichts ist, wie ausgerechnet Platzeck behauptet, in Eisen gegossen und darum der BER-Status auch ohne Alternative. Darum sei Platzeck und seinen BER-Protagonisten gesagt: **Natürlich ist es möglich, Tegel als Flughafen zu erhalten, nur: es gibt die einfachere und elegantere Lösung. Diese lautet - wie NA geschrieben hat - Flughafenstandort für Billigflieger in Neuhardenberg.**

Tegel - Hürden

Wer Tegel nach Inbetriebnahme des BER weiter betreiben will, muss wissen, dass er ein vollständig neues Planfeststellungsverfahren braucht, um den jetzt rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss „auszuhebeln“. In diesen rechtskräftigen Beschluss hat Platzeck, ganz im Sinne des Single-Airport-Konzeptes, hineinschreiben lassen: Sechs Monate nach Inbetriebnahme des BER ist in Tegel Schluss. Alle, auch die, die plötzlich anderen Sinnes sind, haben dazu Beifall geklatscht. Wenn es der Politik gefällt, müsste die Flughafengesellschaft (FBB) an das Land Brandenburg, die Planfeststellungsbehörde, einen Antrag auf Weiterbetrieb von Tegel stellen. Die „Gemeinsame (im Volksmund Gemeinde) Luftfahrtbehörde“ müsste einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluss erlassen. Voraussetzung dafür wäre, dass der Landesentwicklungsplan (LEP) dahingehend geändert werden müsste, dass Tegel als Flughafenstandort politisch gewollt sei. Wegen der

Fortsetzung des Flugbetriebs in Tegel erübrigt sich ein Raumordnungsverfahren, auch weil es zu einer Reduzierung der Starts und Landungen käme.

Mit Sicherheit käme es aber zu Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss „Fortsetzung Flugbetrieb in Tegel“. Klagen könnten alle denkbaren Betroffenen durch die Folgen des Flugbetriebs. Antreten würden hier sowohl private Kläger als auch Träger öffentlicher Belange (TöBs, z. B. auch Berliner Bezirke). Darum gibt es ein bedingtes Risiko, dass die Kläger vor dem Bundesverwaltungsgericht zumindest teilobsiegen könnten. Ein Hundertprozent-Sieg ist vor dem Hintergrund der praktizierten Rechtsprechung des 4. Senates nicht zu erwarten. Wieder orientiert an der Praxis der Dauer des Rechtsweges müsste bis zur Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses mit einem Zeithorizont von vier Jahren gerechnet werden. Vor dem Hintergrund alleine des Zeithorizontes ist der Weiterbetrieb von Tegel, zur Entlastung des BER, keine Problemlösung und darum unsinnig.

Ein Billigfliegerflughafen Neuhardenberg ist die Lösung

Wer verhindern will, dass der BER noch vor seiner Inbetriebnahme kapazitiv auf wenigstens 30 Mio. Passagiere/Jahr erweitert wird, so auch Milliarden an Investitionskosten sparen will, dadurch den Bau einer dritten Piste verhindert und Zeit für eine Zukunftslösung an einem anderen Standort gewinnen will, der muss nach Neuhardenberg. Dieser ehemalige DDR-Regierungsflughafen kann relativ zügig zu einem Flughafen für Billigflieger (LCC) in Betrieb genommen werden. Als politischer Wille ist auch hier nur die Änderung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) gefragt. Die jetzt für Neuhardenberg vorhandene Genehmigung wäre auf Start- und Landerechte für Flugzeuge bis zu 90 t Startgewicht festzulegen. Bis zu dieser Größenordnung könnten dann alle Flugzeugtypen in Neuhardenberg landen, die heute im LCC-Betrieb üblich sind. Technisch müsste neben der Überholung der Start- und Landebahn ein Instrumentenlandesystem installiert werden. Für die Passagierabfertigung kann, wie auf Billigfliegerflughäfen üblich, ein einfaches Terminalgebäude erstellt werden.

Um An- und Abflugrouten problemlos sicherzustellen, könnte überlegt werden, bei den polnischen Luftfahrtbehörden Überflugrechte zu beantragen. Dies dürfte mit Sicherheit kein Problem sein, weil Neuhardenberg an der Grenze zum Nachbarland auch Vorteile für Polen hat.

Eine Inbetriebnahme eines Billigfliegerflughafens „Neuhardenberg“ wäre unproblematisch in 12 bis 18 Monaten möglich. Er kann von der Gesellschaft privat betrieben und finanziert werden, die heute schon den Flughafen betreibt.

Fazit

Es ist fünf Minuten vor Zwölf, um die Korrektur einer verfehlten Flughafenpolitik einzuleiten. Die erste Voraussetzung ist, dass die Berliner und Brandenburger Flughafenbetonköpfe einsehen und begreifen, dass es mit dem

BER als erfolgreich beschworenen Flughafen mit Anspruch auf Akzeptanz und Ansehen nichts mehr wird.

Die BER-Gesundbeterei ist nur noch lächerlich.

Der BER hat keine Zukunft!

Zukunft hat ein neuer Standort unter Einbeziehung und Nachnutzung des BER (siehe NNKLink NNK.....).

Redaktion : Neue Aktion (NA)