

## **BER - Inbetriebnahmetermin ein Märchen aus dem Berlin-Brandenburger Wunderland**

Als der Autor dieser Zeilen aus Anlass einer Podiumsdiskussion des „Luftfahrt-Presse-Clubs“ am 16. November 2012 eine billige Verteidigungsrede des Noch- Geschäftsführers der Flughafengesellschaft (FBB), Schwarz, zum BER-Desaster über sich ergehen lassen musste, ging es ihm im Urteil wie vielen der anwesenden Journalisten: Der Mann hat nichts gelernt, von Verantwortung keine Spur, Folgen des BER für die Nachbarschaft nicht erwähnenswert. Was gegen den Nachtflug betrieben wird, ist nahezu Hochverrat, so konnte man ihn interpretieren.

Den Unterschriftensammlern gegen den Nachtflug, für ein Nachtflugverbot, schrieb er ins Stammbuch: Sie sollen jetzt endlich Ruhe geben und akzeptieren, dass selbst das höchste Gericht der Regelung zugestimmt hat, die im Planfeststellungsbeschluss endgültig festgeschrieben ist. „Was ist da los, wenn Bürger selbst Entscheidungen des höchsten Gerichts nicht akzeptieren!“ So rief er in die Pressekonferenz. Schwarz hat hier wohl nur bekräftigt, was sein Aufsichtsratsvorsitzender Wowereit (SPD) und dessen Pudel Platzeck (SPD) ihm vorgebetet haben. Offensichtlich ist da schon abgemacht, dass alle Unterschriften nach dem 04. Dezember 2012 „in die Tonne“ kommen. Was zählen Bürgerinitiativen und Nachtruhe, wenn es um einen BER geht, dem spätestens nach Inbetriebnahme eine übergroße Mehrheit der Berliner und Brandenburger zustimmen, so lässt Schwarz verlauten.

Natürlich haben weder er noch der Aufsichtsrat Schuld und Verantwortung an den Terminverschiebungen der Inbetriebnahme und an einer Verdoppelung der Baukosten. Schließlich müsse man zur Kenntnis nehmen, dass mit der fristlosen Kündigung seines vormals über den „grünen Klee“ gelobten Technikvorstandes Körtgen, dem Rausschmiss von 300 vormals gefeierten Planern und Ingenieuren der Planungsfirmen und der vom neuen Techniker Amann vorgenommenen Entlassungen die Schuldigen und Verantwortlichen entfernt worden waren. Ihn, den Geschäftsführer, treffen weder Schuld noch Verantwortung. Der Geschäftsführer und sein Aufsichtsrat haben sich immer intensiv mit den Problemen befasst, und der jeweilige Stand am Bau wurde auch immer transparent gemacht.

Peinlich wurde es dann, als Schwarz verkündete, die immer noch mit Problemen behaftete Brandschutzanlage koste zwischen 200 und 300 Mio. Euro: „Anderswo baut man für dieses Geld einen Terminal“. Wusste Schwarz wirklich nicht genau, wie viel die Brandschutzanlage bisher gekostet hat, wie teuer die Brandschutzanlage am Ende sein wird? Was weiß dieser Schwarz, wenn er noch nicht einmal präzise sagen kann, wie teuer der angebliche Dreh- und Angelpunkt der Baupleite ist? Man kann seine unpräzisen Kostenhinweise auch als den Versuch einer „kodierte Aussage“ werten, die einen Weg zum geordneten Rückzug offenhalten soll.

**Schwarz muss doch schon heute wissen, dass diese Anlage dem Urteil von Prüferingenieuren ebenso wenig standhält wie den Abnahmekontrolleuren des**

**zuständigen Bauamtes in Lübben. Die technischen Unzulänglichkeiten, seit 2 Jahren bekannt, sind so groß, dass zu deren Beseitigung nur die eine Frage beantwortet werden muss: Was ist billiger? Die ganze Anlage verschrotten und neu zu beginnen, oder so lange durch Pfuscherei zu „Verschlimmbessern“, bis es die Gnade der Abnahme gibt. Die Beantwortung dieser Frage wäre dann auch die Aufklärung über die Kosten, zu denen Schwarz jetzt dubiose Aussagen macht. Sicher ist nur, dass diese Brandschutzanlage nicht mehr in einer Zeit in Funktion gebracht werden kann, die einen Inbetriebnahmetermin für Oktober 2013 sichert.**

**Hier legt sich der Autor fest, auch wegen der verpuschten Brandschutzanlage wird der noch gewunden verkaufte Termin der Inbetriebnahme, Oktober 2013, nicht stattfinden. Wer an den Termin noch glaubt, der glaubt an Wunder. Als sich das noch niemand wagte, hatte der Autor schon am 10. September 2011 auf der Großdemo der Bürgerinitiativen vor dem Flughafen Schönefeld den Inbetriebnahmetermin für Juni dieses Jahres als ein Märchen bezeichnet. Schon zu diesem Zeitpunkt war für Jedermann, der sich auf der Baustelle auskannte, klar, dass es mit diesem Termin nichts wird.**

Die Situation hat sich nicht geändert. Immer noch fehlen zudem offensichtlich Pläne, um eine organisierte Beseitigung des Pfusches in Angriff nehmen zu können. Die von Amann angekündigte volle Aufnahme der Bauleistungen für Mitte November ist nicht in Sicht. Sicher ist auch nicht, ob es gelingt, noch vor Weihnachten und der Jahreswende die Firmen und deren Mitarbeiter „an Bord zu bekommen“, auf die Amann seine Hoffnungen stützt. Da hilft Schwarz' vorbeugende Behauptung vor dem Presse-Club - als eine Art Erklärung für ein eventuelles neues Termindesaster - wenig, nach der man nach dem Rausschmiss der Planungsfirmen erst entdeckt habe, wie desaströs der Zustand der Planung sei. „Hoppla! Herr Schwarz“ kann man da nur fragen: Wo waren denn Ihre Controller, wo waren die Techniker der Flughafengesellschaft, wo waren Sie und der Aufsichtsrat, haben denn alle über Jahre hinweg gepennt?

Aber es kommt im Hinblick auf die Fertigstellung des BER und die Schaffung der notwendigen Kapazitäten für Passagierabfertigung und Flugbetrieb noch dicker. Auf die Frage eines Journalisten nach der Zukunftsfunktionalität kam die Antwort: Alles keine Probleme! Der BER ist ausbaufähig bis auf zunächst 30 Mio. Passagiere/Jahr. Er ist eben modular konzipiert. Selbst 40 Mio. Passagiere/Jahr sind kein Problem. Wir bauen dann Satelliten und eine 3. Piste. Wie das alles bezahlt werden soll, wann hier die notwendigen Planungen beginnen, auch dass dieser BER nun zugegebenermaßen schon bei Inbetriebnahme zu klein ist, eine ewige Baustelle bleiben wird, also nicht nur viel zu teuer ist - darüber gibt es keine Aussagen.

Wie mit lediglich 8 Gepäckbändern in den Spitzenstunden das Gepäck von Passagieren aus 42 Flugzeugen auch nur annähernd servicefreundlich für die Kunden „an den Mann/die Frau“ gebracht werden soll, darüber spricht Schwarz nicht. Will er nicht zugeben, dass es bis zu einer Stunde dauern kann, bis die Fluggäste an ihr Gepäck kommen, oder sie auch sehr frühzeitig im Terminal sein müssen, um ihre pünktliche Abfertigung sicherzustellen? Er hält wohl Jedermann für so einfältig und uninformiert, dass keiner weiß, dass jedes Gepäckband pro Stunde, wenn alles gut und reibungslos läuft, maximal das Gepäck von 4 Flugzeugen bewältigen kann. Erfahren durften die Journalisten auch nicht, was so alles im

Check-In-Bereich passiert. Hier fehlen gleich bei Inbetriebnahme mit Sicherheit 60 Counter zur Abwicklung eines geordneten Betriebes. Wie es um die Funktionalität des inneren Verkehrs im Terminal, um die Stauräume an der Pass- und Zollkontrolle, sowie bei Ab- und Anflug steht, ist auch noch ein wohlgehütetes Geheimnis. Da kann ein auf die Spitzenstunden der Terminalnutzung abgestellter Probebetrieb noch Überraschungen bieten, die aus dem Traum des modernsten Flughafens in Europa - so die Aufschneiderei von Wowereit und Co. - noch manch böses Erwachen bedeuten. Für Berlin und das Ansehen deutscher Architektur- und Ingenieurkunst ist dieser BER schon heute eine international registrierte Blamage. Diese Blamage wird auf ewig mit den Namen Wowereit und Platzeck verbunden sein. Deren Traum vom eigenen Denkmal BER ist im Sumpf von Unfähigkeit versunken.

**Ein vorläufiges Fazit kann gezogen werden:** eine Pressekonferenz, auf der Journalisten - z. B. des ZDF (Berendt, der die aktuelle Dokumentation produziert hatte), oder auch der Grüne Berliner Abgeordnete Andreas Otto – im Ergebnis dickste Fragezeichen hinter die Schwarzschen Geschichten-Erzählereien setzten und auch als Offenbarung werteten. Klar ist: Die können es nicht! Klar ist: So oder so wird dieser BER eine unglaublich teure Missgeburt.

**Es muss immer wieder gesagt werden – auch wenn viele es nicht mehr hören können und glauben wollen:**

**Es gibt eben nur eine Lösung, um einen hauptstadtwürdigen Flughafen zu bekommen. Am Standort Schönefeld muss Schluss gemacht werden. Eine Neuplanung muss her. Es geht nicht um richtige Flugrouten oder Nachtflugverbote. Beide ändern nichts an der Tatsache, dass dieser BER an diesem Standort wegen seiner Unverträglichkeit in diesem Raum weder ausbau- noch zukunftsfähig ist. Er bleibt für Generationen von Betroffenen eine krank machende Zumutung. Die Politik wird dazu auch über Generationen wegen der Folgen ihrer Fehlentscheidung verfolgt werden. Darum ist absehbar, dass nach den Landtagswahlen in Brandenburg 2014 für Platzeck und seine SPD eine neue Zeitrechnung beginnt. Sie müssen sich dann entscheiden, ob sie weiterhin 40 oder 50 Mio. Euro/Jahr über Jahrzehnte in einen BER stecken, der dann ausgebaut auch Potsdam und die Havelseen endgültig zur unerträglichen Fluglärmzone machen wird. Man darf gespannt sein, ob vor diesen Aussichten die SPD endlich die rationale Entscheidung treffen wird für einen Zukunftsflughafen in Brandenburg. Da wird ihr sicherlich eine CDU folgen, die immer nur hofft, die Platzecksche Gnade einer Regierungsbeteiligung zu finden. Da lässt Sperenberg dann wieder grüßen, 20 Jahre zu spät, aber noch nicht zu spät! Darum kann man nur empfehlen: befasst Euch - als Vorbereitung, wenn es sein muss, noch heimlich - mit dem Konzept: „Zentralflughafen für Deutschland - Alternative für Berlin Brandenburg International - BBI-BER“ (Link zum Projektvorschlag auf dieser Web)**

Ferdi Breidbach (Ehrevorsitzender des BVBB)