

Der SchwarzBau

Jetzt hat der BER eine neue Dimension einer in Beton gegossenen Unfähigkeit erreicht! Der BER ist ein SchwarzBau!

Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD) wollten mit Segen von Ramsauer (CSU) einen Architekturtempel errichten. Heraus kam bis jetzt ein SchwarzBau, der als Pleiten-, Pech- und Pannenflughafen weltweit seinesgleichen sucht. Was interessieren die Bruchpiloten Baugenehmigungen, wenn es doch um einen Großflughafen geht, der mit seinen Superlativen nur Glanz auf drei Politiker abstrahlen lassen sollte.

Ob zur Zeit des ersten Spatenstiches, der bombastisch gefeierten Grundsteinlegung oder bei zahlreichen Umplanungen: nie ging es den SchwarzBau-Protagonisten darum, nach Recht, Gesetz und Genehmigung zu bauen. Wie nun öffentlich geworden ist, haben die Baubehörden des zuständigen Landkreises Dahme-Spree vor dem Hintergrund der Baukraftmeierei nur eine Nebenrolle spielen sollen. Da herrschte die Denke vor: Platzeck als Oberaufsicht der Landkreisbaubehörde wird schon dafür sorgen, dass immer das auch nachträglich genehmigt wird, was den Architekten, den Planern oder Wowereit und Platzeck so einfiel.

Aufgescheucht durch nicht übersehbare Probleme, die an der Brandschutztechnik festgemacht wurden, spielte die Bauaufsicht nicht mehr mit. Weder der Landrat Loge (SPD) noch sein Bauamtsleiter Klinkmüller (CDU) verspürten Lust, für drei durchgeknallte Bauherren die Haftung zu übernehmen. Ob hier Platzeck versagt hat, weil der als deren „Dienstherr“ oder oberster Parteifritze die Baubehörde nicht „im Griff hatte“ oder die Ursache in bewussten Unterlassungen von Informationen an die Baubehörden lag, ist nicht ausgemacht. Man kennt nur das Ergebnis. Mutig hat die Baubehörde des LK Dahme-Spree das Spiel nicht so gespielt, wie es sich die arroganten Wowereit

und Platzdeck ausgemalt hatten. Der dritte Termin der Inbetriebnahme, er platzte auch. Die für die wiederum geplante Einweihungsfeier schon bestellten Sektflaschen wurden ebenso ausgelassen wie Hunderte von Gästen, die es sich nicht entgehen lassen wollten, für den SchwarzBau und die SchwarzBauer als Kulisse zu dienen.

Jetzt wurde so getan, dass nun ein neuer Termin der Inbetriebnahme (Okt. 2013), frei nach Wowereit, eine Feier wird, die die Erfolgsgeschichte BER-SchwarzBau doch noch krönen soll. „Denkste Puppe“ schallt es aus den tiefen Gründen von berufenen und unberufenen Bauexperten! Da stellen sich wieder neue Fragen! Ob z.B. Informationen über die Abläufe von Ansprüchen zur Logistik in und um das Terminal und die Passagierabfertigung/Ankunft mit allen beteiligten Behörden sachgerecht abgestimmt wurde? Ergebnis noch unbekannt! Bekannt ist, dass, neben der Abfertigung an den Countern, die Passkontrolle, die Sicherheitskontrollen von Passagieren und Gepäck und die Zollkontrolle die Abläufe - den inneren Verkehr - im Terminal bestimmen. Auch hier wird sich erst im Probetrieb herausstellen, ob die Abläufe nach den Anforderungen, die diese Behörden als notwendig erachten, organisiert sind.

Man darf darum schon heute darauf gespannt sein, welche Ergebnisse ein realistischer Probetrieb bringt.

Dass schon gleich zu Anfang der Inbetriebnahme in den Spitzenstunden zu wenig Counter, zu wenig Sicherheits- und Passkontrollenrichtungen als auch zu wenig Gepäckbänder und Stauräume zur Verfügung stehen, wird nicht mehr bestritten. Dass die Ursache dieses Planungspufches wiederum Wowereit, dem Aufsichtsratsvorsitzenden, angerechnet werden muss, ist unstrittig. Er hat nach Vorliegen der Architekturpläne entschieden, das Terminal kleiner zu bauen als von den Architekten gewünscht war. Diese Entscheidung - gebilligt vom Aufsichtsrat - hatte mit Sachgerechtigkeit nichts zu tun. Es ging ausschließlich darum,

dem Steuerzahler Sand in die Augen zu streuen und so zu tun, dass man mit zunächst 1,8 Mrd., dann 2,1 Mrd., zuletzt dann 2,4 Mrd. Euro die Kosten für den SchwarzBau im Griff habe. Später, so die übliche Betrugspraxis gegenüber dem Steuerzahler, kann man dann der Wahrheit durch Nachforderung von Steuergeldern für die große Lösung näher kommen.

Es stellt sich nun auch die Frage, warum es für Ankunft und Abfertigung - zur Vermeidung von „Kreuzungsverkehr“ - keine drei Ebenen im Terminal gibt. Immerhin fordert dies die EU seit dem Jahr 2000. In Frankfurt/Main (FRAPORT) z.B. gibt es schon seit Jahren drei Ebenen in zwei Terminals. Da kann doch nun der neue Technikchef, wenn er als gelernter Tiefbauer die ausreichenden Kenntnisse zu funktionalen Abläufen im Terminal hätte, sofort auf Grund seiner Erfahrungen in Frankfurt wieder einen Baupfusch registrieren. Dann darf er entscheiden, ob der Baupfusch vor Inbetriebnahme bereinigt werden muss. Dabei wird dann die Erkenntnis reifen, dass auch in dieser Maßnahme ein weiterer Grund liegt, um die Inbetriebnahme - Oktober 2013 - auf ein oder zwei Jahre später zu verschieben. Zumindest hat diese von der EU geforderte nun fehlende dritte Ebene nichts mit dem Propagandaanspruch zu tun, nach dem der BER angeblich der modernste Flughafen Europas wird.

Man darf gespannt sein, ob insbesondere nach dem Probetrieb die Erkenntnis um sich greift, dass notwendige massive Umbaumaßnahmen für weitere Counter und weitere Gepäckbänder, sowie die Vergrößerung von Stauräumen vor Passkontrollen und Gepäckbändern usw. ein Muss sind, um einen flüssigen inneren Verkehr für Passagiere und die an der Abfertigung beteiligten Behörden sicher zu stellen.

Ob die bekannten Probleme der Fluchtwege - auch der im Zusammenhang mit dem Flughafenbahnhof - geklärt sind, ist auch nicht bekannt. Auch hier wird der Probetrieb die Wahrheit zu Tage fördern.

Nicht nur Technikchef Amann wird feststellen, dass der BER mit Inbetriebnahme, wann auch immer - je später umso dramatischer - zu klein ist. Um bis zum Ende des Jahrzehnts, bei dann 30 Mio. oder mehr Passagieren, einen funktionsfähigen Flughafen zu haben, müssen sofort Erweiterungskapazitäten sowohl boden- als auch luftseitig geschaffen werden. Amann wird sofort eine Ausbauplanung einleiten müssen, wenn die Flughafenkunden nicht mit einer nur mittleren Serviceleistung bedient werden sollen. Was da neben abzureißenden Parkhäusern, technischer Auslegung des Brandschutzes und zu schaffendem Platz für Gepäckbänder und Counter noch alles bewältigt werden muss, ist noch nicht im Einzelnen analysiert. Was aber greifbar ist, sind die vorläufigen Kosten für die notwendigen kurzfristig vorzunehmenden Kapazitätserweiterungen. Weil dieser Ausbau nur bei vollem Betrieb möglich ist, wird sich herausstellen, dass darum weitere 1,5 bis 2 Mrd. Euro an Kosten anfallen werden. Das ist die Folge der Entscheidung, den BER bewusst zu klein zu bauen, die Prognosen zu ignorieren. Bei sachgerechten Kapazitäten entsprechend den Prognosen (360 000 Flugbewegungen/Jahr; ca. 40 Mio. Passagiere/Jahr) hätten diese Kapazitäten dann allerdings nur Mehrkosten von ca. 300 Mio. Euro ausgemacht.

Es ist ein Stück aus dem Berlin-Brandenburger politischen Tollhaus, dass bei dieser SchwarzBau-Affäre, diesem Betrug am Steuerzahler, die Schwarzbauer nach nur einem Bauernopfer als Aufsichtsräte noch im Amt sind. Dafür kann es nur einen Grund geben: Da sitzt immer noch ein Schwarz, der so viel weiß, dass es von ihm abhängt, wo alle Schwarzbauer enden.

Ferdi Breidbach
Ehrevorsitzender des BVBB