

Das Debakel um den neuen Berliner Flughafen (5. September 2016)

Kurzbeschreibung

Grandiose Pläne für ein internationales Luftdrehkreuz vor den Toren der neuen Hauptstadt Berlin scheiterten am politischen Missmanagement des Projekts, das die geforderten Sicherheitsstandards nicht erfüllte, wodurch sich die Eröffnung um ein Jahrzehnt verzögerte und viele Kritiker zufrieden stellte

Quelle

Zehn Jahre BER-Debakel

Zehn Jahre – so lange wird schon am neuen Hauptstadtflughafen gewerkelt. Die angesetzten Kosten haben sich inzwischen fast verdreifacht. Und das berüchtigte Großprojekt wird noch eine Weile Baustelle bleiben.

Erinnern Sie sich noch an 2006? Das iPhone gibt's noch nicht, bei der Fußball-WM heißt der Teamchef Jürgen Klinsmann und Barack Obama ist noch Senator in Illinois – lang, lang ist's her. In jenem Jahr 2006 rammten an einem Spätsommertag mehrere Männer mit dunklen Anzügen ihre Spaten in den sandigen Boden vor den Toren Berlins. Baubeginn für „den modernsten Flughafen Europas“, wie es heißt. Champagner-Stimmung. „Ein glücklicher Tag für die Region“, jubelt Klaus Wowereit, damals Regierender Bürgermeister. Er wird sich noch umschaun, denn der Kater wird heftig.

Inzwischen bauen die Verantwortlichen schon doppelt so lange am drittgrößten deutschen Flughafen als damals gedacht; 2011 sollte der Prestigebau in Betrieb gehen. Doch was heißt hier „bauen“? Mal wird gebaut, dann wieder abgerissen. Mal wird viel gearbeitet, dann wieder kaum – immer wieder begleitet von politischen Intrigen, offenem Streit und heftigem Wehklagen. Eine Serie geplatzter Eröffnungstermine hat den Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt für viele zum Symbol gemacht für politische Traumtänzerie und Blauäugigkeit, für Planlosigkeit und Verschwendung. Dafür stehen drei Buchstaben: BER - nach dem internationalen Kürzel des Luftfahrtstandorts Berlin.

Kostentreiber, Lachnummer, Politikum

Wie wurde doch gelacht über den BER, der Kopf geschüttelt oder gleich beides – über Nachrichten wie diese: Ein gigantischer Kabelsalat im Terminal, zu kurz geratene Rolltreppen, falsch gepflanzte Bäume, unauffindbare Räume, Licht, das sich nicht ausschalten lässt. Die offiziell genannten Kosten für den Flughafen sind seit Baubeginn von zwei Milliarden Euro auf 5,4 Milliarden Euro gestiegen, was nur zum Teil auf Erweiterungen des Projekts zurückgeht.

Dem Ansehen der Ingenieurnation Deutschland hat der BER Schrammen zugefügt. Wowereit kann sich wegen des Debakels nicht im Amt halten, auch die politische Bilanz Matthias Platzecks als Ministerpräsident Brandenburgs belastet es schwer. In drei Jahren nehmen vier Flughafen-Geschäftsführer ihren Hut. Die erstaunlichste Laufbahn rund um das Flughafenprojekt hat Hartmut Mehdorn, einer der Spaten-Männer von 2006. Damals ist er Chef der Deutschen Bahn, die den Bahnhof unter dem Terminal betreiben wird. Später führt er Air Berlin als größten Kunden der Berliner Flughäfen, dann die Flughafengesellschaft selbst.

„Hinterher ist man immer klüger“, blickt Michael Müller auf das missglückte Krisenmanagement in Schönefeld zurück. Er ist der heutige Regierungschef in Berlin und Aufsichtsratsvorsitzender am

Flughafen. „Mit dem Wissen von heute war es ein Fehler, die Generalplaner vom Flughafen zu entlassen“, benennt Müller im Interview der Deutschen Presse-Agentur eine Entscheidung seines Vorgängers Wowereit. „Dadurch musste 2012 praktisch bei Null angefangen werden.“

Wer glaubt noch an den Zeitplan?

Erst seit einem guten Jahr gibt es wieder so etwas wie einen Überblick über die Baustelle und einen halbwegs klaren Plan, wie daraus noch ein funktionierender Flughafen werden kann. Doch Flughafenchef Karsten Mühlenfeld und seine rechte Hand Jörg Marks stoßen immer wieder auf Altlasten – wie zuletzt das ungelöste Problem, dass am Übergang vom Terminal zum unterirdischen Bahnhof im Brandfall der Rauch nicht ordentlich abzieht. „Es gibt noch eine Chance, 2017 zu eröffnen“, hält Mühlenfeld recht halbherzig den geltenden Zeitplan hoch.

Noch aber fehlen wichtige Genehmigungen. Im Oktober soll es Gewissheit geben – nach der Berliner Abgeordnetenhauswahl, bei der Müller seinen Sessel im Rathaus verteidigen will. Gut möglich, dass die scheinbar unendliche Flughafen-Geschichte dann noch ein wenig verlängert wird.

Quelle: Burkhard Fraune, „Zehn Jahre BER-Debakel“, *Deutsche Welle*, 5. September 2016. Online verfügbar unter: <http://p.dw.com/p/1Js0R>

Empfohlene Zitation: Das Debakel um den neuen Berliner Flughafen (5. September 2016), veröffentlicht in: German History in Documents and Images, <<https://germanhistorydocs.org/de/ein-neues-deutschland-1990-2023/ghdi:document-5329>> [13.05.2024].