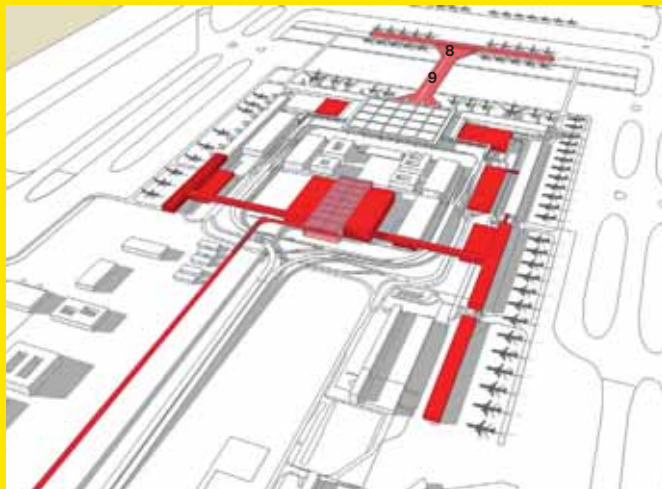




In vier Phasen soll der wegen Planungs- und Baumängeln noch immer nicht fertige Flughafen BER erweitert werden. Das Stückeln beginnt mit der ersten Phase schon im nächsten Jahr. 2035 soll mit einem Satelliten alles fertig sein. Abbildungen: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



- 1 Erweiterung der Gepäcksortierung
- 2 Terminal T1E
- 3 Verlängerung Pier Nord; 1. Bauabschnitt
- 4 Terminal 2
- 5 Verlängerung Pier Nord; 2. Bauabschnitt
- 6 Personentransportsystem zur Airport City
- 7 Terminal 2, 2. Bauabschnitt; Verlängerung Pier Süd
- 8 Satellit mit Anbindung an Terminal 1
- 9 Verbindungsbau zum Satelliten

# 30 Jahre Baustelle

Betrifft

**Fehler eingestehen? Davon ist weiterhin nicht die Rede. Ganz im Gegenteil. Die Aufmerksamkeit wird auf etwas anderes gelenkt: Die BER-Flughafengesellschaft tritt die Flucht nach vorne an. Ende August präsentierte sie – bewusst „abgekoppelt“ von der endlosen Skandal-Baustelle – einen Masterplan, damit der Flughafen den von Beginn an völlig falsch kalkulierten Anstieg der Passagierzahlen bewältigen kann.**

Text **Sebastian Redecke**

Die Hintergründe des Berliner BER-Flughafendesasters werden niemals aufgeklärt. Brisante Akten sind längst verschwunden und die Verschleierungen zu perfekt. Zur Rechenschaft wird daher niemand gezogen, die Milliarden Euro Mehrkosten sind verloren – ein grausames Beispiel von Verantwortungslosigkeit unter stetig wechselnder Oberleitung. Die politische Regie des Ganzen, in Berlin, in Brandenburg und im Verkehrsministerium, sollte nach der Wahl wenigstens ein klärendes Statement abgeben, denn trotz der Untersuchungsausschüsse mit hunderten Sachverständigen der Mängelforschung wird durch Verschleppung juristisch nichts mehr zu erwarten sein.

Beim Masterplan des neuen Flughafenchefs Engelbert Lütke Daldrup sind fünf Phasen vorgesehen. Der Start der ersten Phase soll schon im nächsten Jahr sein. In dieser Phase werden Gepäckbänder für die Sortierung in ein existierendes, seit der gescheiterten Eröffnung im Mai 2012 ungenutztes Parkhaus nahe des Terminals 1 eingefügt. Weltweit hat es wohl noch nie so etwas gegeben. Diese Idee, das Parkhaus aus Platzgründen umzubauen, hatte man schon länger und wurde nun in den Masterplan eingebunden. Dann soll in einem zweiten Schritt ein kleiner Billig-Terminal 1E am Nordpier entstehen. Dieser Pier mit weiteren sechs und später noch einmal sechs Flugzeug-Stellplätzen wird mit fast einem Kilometer extrem lang. Für einen neuen Hauptstadtflughafen, der auch konzeptionell einen gewissen Anspruch haben müsste, eine Blamage. Auch der Südpier wird erweitert. In einer weiteren Phase soll ein Terminal 2 und dazu ein Personentransportsystem zu einer im Osten vorgesehenen Airport City entstehen. Dieser Terminal 2 erhält in der Folge rechts und links Erweiterungen. Zum Schluss will man im Westen vor den Terminal 1 einen Satelliten für weitere 20 Flugzeuge bauen. Dieses Konzept ist absurd, da geplant ist, diesen Satelliten mit einem oberirdischen Verbindungsbau zu erreichen. Die Flugzeuge auf dem wichtigsten Rollfeld vor dem Terminal 1 kämen nicht mehr durch. Von den Planern wird behauptet, dass dies nicht erforderlich wäre, man könnte ja vor der Landung klären, ob das Flugzeug rechts oder links von diesem Verbindungsbau seinen Platz hat. Das wird nicht funktionieren.

Eine schlüssige Erweiterung wären entsprechend der ursprünglichen Planung zwei Satelliten vor dem Terminal 1 gewesen, die aber wie zum Beispiel in London und Paris über eine unterirdische Passagier-Schnellverbindung zu erreichen sind. Auf diese unterirdische Verbindung wurde aber aus Kostengründen beim Bau in Berlin verzichtet! Hätte man nicht in den fünf

Jahren seit der gescheiterten Eröffnung Zeit gehabt, diese so wichtige Baumaßnahme zumindest im Rohbau umzusetzen?

Mitten im Sumpf fehlender Verantwortlichkeiten und ohne das bisher nur ein einziger Passagier abgefertigt wurde, 2,3 Milliarden Euro verschlingende Flughafen-Erweiterungen zu präsentieren, ist schon dreist. Misstrauen herrscht vor. Auf die Frage, wer im eigenen Haus oder extern sich den Masterplan konzeptionell ausgedacht hat, ist die Flughafengesellschaft eine Antwort schuldig geblieben.

Man braucht nun Architekten für die Planungen, die diesmal von einem Generalunternehmer ohne politischer Inkompetenz-Einmischung umgesetzt werden sollen. Die Flughafengesellschaft wünscht sich, dass die Entwürfe für den Terminal 2 „ästhetisch den Stil des Hauptterminals aufnehmen und spiegeln“. Da darf man gespannt sein, wer sich nach der Vorgeschichte des BER diese Aufgabe zutraut. Immerhin müssen sich die Neubauten nach allen Seiten ein- und anpassen – auch nach unten, zum Bahnhof mit seinen eigenen Problemen der Entrauchung. Das kann sehr schnell zu einem waghalsigen Unternehmen voller Fallstricke ausarten.

Die vorgestellten Zukunftsplanungen für mehr Passagierabfertigung haben mit einem schlüssigen Erweiterungskonzept nichts zu tun. Es ist ein Stückeln mit Bausteinen, wobei die Halle des Terminals 2 dem größeren Terminal 1 einfach vor die Nase gesetzt wird. Der Raum dazwischen wird von vier Seiten bebaut sein. Doch wozu dient dieser Willy-Brandt-Platz nachdem er wohl jede Menge Baucontainer aufnehmen muss? Wenn der BER mit dem Terminal 1 fertig ist, folgt erst einmal ein Jahr lang das Ausprobieren und „Wirkprinzipprüfen“. Es könnte ganz vielleicht mit der Eröffnung Ende 2019 klappen. Doch einmal in Betrieb, wird der Flughafen mit den dann geplanten Bauabschnitten für die Erweiterung mindestens weitere 20 Jahre eine Baustelle bleiben – dazu kommen dann nach sechs Jahren Leerstand die anstehenden Modernisierungen und technischen Erneuerungen von Terminal 1 – bei laufendem Betrieb!

Warum gab es diesen Masterplan nicht schon längst? Ist er ein Bluff? Es liegt der Verdacht nahe, dass man ihn vor der Wahl am 24. September schnell zusammengebastelt hat, bei der in Berlin in einem Volksentscheid wegen befürchteter Kapazitätsengpässe auch über den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel abgestimmt wurde. 56,1 Prozent sind dafür. Was nun?