

BER reloaded

Ein Gespräch mit dem Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup zum angekündigten sechsten Eröffnungstermin 2020 und zum Masterplan 2040 für den bereits jetzt zu kleinen Hauptstadtflughafen

Noise Landscape, ein neues Buch zum Umfeld von Flughäfen



Zufahrt zum Terminal 1
des Flughafens BER
im März 2018
Foto: Florian Thein

Man möchte sie nicht mehr hören und lesen: Nachrichten zum Berliner Flughafen BER handeln immer wieder von der allzu schwierigen, falsch konzipierten und nicht genehmigungsfähigen Brandfall-Entrauchungstechnik, den massiven Türsteuerungsproblemen, und vor allem vom vielen Geld und von Personalien. Zuletzt erfuhren wir, dass nach sechs Jahren die 750 ungenutzten Auskunftsmontore der Fluggäste veraltet sind und für eine halbe Million Euro ausgetauscht werden müssen. Wir können vieles nicht begreifen und sind von diesem Flughafen mit den gravierenden Managementfehlern, ganz offensichtlicher Inkompetenz aber auch von den Verantwortungslosigkeiten und Vertuschungen in den vergangenen Jahren nur noch entsetzt.

Seit März 2017 ist nun Engelbert Lütke Daldrup Chef der Flughafengesellschaft und damit verantwortlich für die Fertigstellung. Zuvor war er beim Regierenden Bürgermeister „Staatssekretär für Strategien für Berlin und Flughafenpolitik“. Mit großem Engagement verspricht er viel und ist sogar fest davon überzeugt, dass zum sechsten Eröffnungstermin im Oktober 2020, den er im Dezember verkündet hat, tatsächlich alles nicht nur fertig und genehmigt, sondern auch in Betrieb gehen kann.

Bei dem Interview für die Bauwelt waren wir der Meinung, dass es müßig ist, wieder alle Probleme und Pannen neu darzustellen, zu diskutieren und zu bewerten. Wie man es auch dreht und wendet, bleiben die zahlreichen Unklarheiten und Ungereimtheiten hinsichtlich des Planungsverfahrens und des Bauprozesses weiter präsent. Sie können oder sollen wohl nie plausibel erklärt werden. So haben wir uns entschieden, zunächst den Fokus auf etwas Anderes zu legen: Lütke Daldrups Masterplan 2040. Mit ihm will er das Problem anpacken, dass der Flughafen BER schon bei Planungsbeginn zu klein konzipiert war.

Nach einer von ihm initiierten Studie mit Grobszenarien soll der Flughafen im Midfield, also in seiner Mitte, wachsen und mit mehreren Neubauten, vor allem zwei zusätzlichen Terminals, zu einer großen quadratischen Struktur ausgebaut werden. Man kann nur hoffen, dass man dies einigermaßen mit architektonischer Qualität hinbekommt. Ganz am Ende des Zeitplans sind noch zwei Satelliten vorgesehen. Dazu soll es die Airport City entlang der Zufahrt geben, deren Vermarktung für den Flughafen eine essentielle Einnahmequelle bedeutet. Immobilienareale werden an Flughäfen überall gerne angedockt. Im März wurde zum Beispiel in München der „LabCampus“ vorgestellt. Den Plan dazu lieferte Kees Christiaanse.

Offenheit und Ehrlichkeit, das wünscht man sich beim in vielerlei Hinsicht undurchsichtigen Projekt Hauptstadtflughafen BER, dessen Gesamtkosten inklusive Lärmschutz auf über sieben Milliarden Euro steigen werden. Man wird wohl weiter darauf warten. Falls im übernächsten Jahr, mit welchen Begründungen auch immer, doch nicht der sechste Eröffnungstermin klappen sollte, wäre dies für Berlin kein weiteres politisches Fiasko mehr, sondern eine politische Bombe. Sebastian Redecke

Wir haben ein externes Termincontrolling mit unabhängigen Expertisen beauftragt

Das Gespräch mit **Engelbert Lütke Daldrup** führten Boris Schade-Bünsow und Sebastian Redecke

Der Flughafen BER ist zu klein. Unabhängig von der geplanten Eröffnung 2020 haben Sie daher einen Masterplan 2040 erarbeiten lassen. Wie wurden die zu erwartenden Fluggastzahlen der Bedarfsplanung ermittelt?

Wir arbeiten seit einigen Jahren mit der in London ansässigen SDG Group zusammen, ein weltweiter Spezialist für Airline-Marktentwicklung, die jedes Jahr eine Aktualisierung der Fluggastprognosen vornimmt. Für 2040 prognostiziert SDG, dass in Berlin pro Jahr 55 Millionen Passagiere fliegen werden.

Ist im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen die Steigerung der Fluggastzahlen größer?

Berlin ist in den letzten 20 Jahren etwa doppelt so schnell gewachsen wie der Durchschnitt aller Flughäfen in Deutschland. Das hat vor allem zwei Ursachen: den Nachholbedarf nach der Wiedervereinigung und die sehr dynamische Entwicklung im Low-Cost-Flugverkehr, dem am stärksten wachsenden Markt.

Wer entwickelte die Grobszenarien für die mögliche BER-Flughafenentwicklung?

Vor allem Ingo Kanehl, der Gesellschafter von den Planern und Architekten Astoc, Lutz Weiser von amd sigma und Christoph Hansel aus unserem Haus waren bei den Diskussionen wichtige Ratgeber. Wir hatten uns als ersten Schritt vorgenommen, die gesamte denkbare Entwicklung vorurteilsfrei anzuschauen. Welche Potenziale gibt es im Norden, im Westen, im Midfield und im Süden des Flughafens? Dann haben wir im Abschlussverfahren entschieden, welche Szenarien wir genauer untersuchen. Dabei ging es im Wesentlichen darum, wie schnell die Entwicklung realisierbar ist, welchen planungsrechtlichen Aufwand wir erwarten, wie die Kosten sind, welche Umweltauswirkung auf die Nachbarschaft es gibt, wie es mit der Wirtschaftlichkeit aus-



Engelbert Lütke Daldrup geb. 1956. Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund. Promotion an der TU Berlin. 1995–2005 Stadtbaurat in Leipzig. 2013–2014 Geschäftsführer der IBA Thüringen. Ab 2014 Staatssekretär in der Berliner Senatsverwaltung. Seit März 2017 Chef der Flughäfen Berlin-Tegel, Schönefeld und BER (Foto: Jasmin Schuller).

sieht und was für die Airlines und für die Kunden am besten ist. Wenn ich bei einer Airport-Erweiterung mehrere Terminals an verschiedenen Standorten habe, dann ist die Orientierungsfrage für die Fluggäste ein ganz zentrales Thema. Die wollen genau wissen, wo sie hin müssen. Mit Blick auf die Erschließung ist der Bahnhof der zentrale Punkt. Über ihn werden rund zwei Drittel der Mitarbeiter und Passagiere den Flughafen erreichen. Somit bietet der Bereich Midfield die größten Potenziale, und wir haben dann nur dort Varianten vertieft untersucht.

Warum war die Idee schnell vom Tisch, den Flughafen in seiner ursprünglich geplanten Größe fertigzustellen und einen weiteren Flughafen weiter außerhalb von Berlin zu planen?

Die zentrale Frage ist doch, in welcher Form wir in Zukunft mindestens 20 Millionen Passagiere zusätzlich aufnehmen können. Das Landebahn- und Startbahnsystem am BER ist problemlos für bis zu 60 Millionen Passagiere im Jahr einsetzbar. Der Bahnhof ist sogar für 90 Millionen Passagiere ausgelegt. Insofern liegt unser Fokus eindeutig auf diesem Flughafenstandort in Schöne-