



Pressemeldung zum Bericht der BamS vom 5.11.2014 über die Zusatzkosten am BER

Soll ich mich nun freuen?

Mehr als zwei Jahre haben die Fachleute des Flughafens damit vertrödelt, offensichtliche Dinge zu erkennen, die spätestens im Sommer 2012 erkennbar waren (mein Gutachten für die CDU-Landtagsfraktion vom Nov. 2012). Nach einer „umfassenden“ Fehleraufnahme, einem „beschleunigten Sprint“, kommt nun das Eingeständnis, dass doch mehr gefordert ist um auf dem BER den Betrieb zu ermöglichen. Erkenntnisse offensichtlich überforderter und zu teuer bezahlter externer Berater. Schlimm auch, dass der Aufsichtsrat, obwohl darauf hingewiesen, nicht längst eingegriffen hat.

Beschäftigungssicherungsprogramm für die Planer

Lassen wir mal die Petitesse, wie zum Beispiel den Fahnenmast, außen vor, dann stellt sich die Frage, was wollen die Planer und Berater des Flughafens eigentlich? Mit dem vorgelegten Programm (BamS vom 2.11.2014) muss man eher den Eindruck gewinnen, dass es um die Beschäftigung der Planer geht und nicht um eine rasche kapazitätsgerechte und kostengünstige Inbetriebnahme des Flughafens BER.

Man kann dicke Kartoffeln dünn schälen

Durch die Optimierung einer zu kleinen Eingangshalle wird daraus aber keine größere und kapazitätsgerechte Eingangshalle. Die Überarbeitung und Erweiterung einer „gefangenen“ Gepäckanlage (GFA) wird die Probleme der Gepäckmanipulation nicht lösen. Welche Aufgabe eine Gepäckanlage beim Low Cost Verkehr (LCC) hat, haben die Verantwortlichen nicht beantwortet. Beim LCC gibt es nichts zu sortieren und nichts zu lagern. Da gibt es nur Flight-Check-in. Eine GFA ist da nur unnötiger Aufwand.

Der Satellit als weiteres Beschäftigungsprogramm für die Planer

Der Satellit ist nicht notwendig. Warteflächen für Passagiere gibt es mehr als man bis 2030 braucht. Dazu fehlt die Anbindung des Satelliten. Brücke oder Tunnel? Oder vielleicht doch einen Steg? Macht bei den Baukosten einen erheblichen Unterschied.



Kostengünstiger wäre ein Verbot nächtlicher Triebwerksprobeläufe

Statt einer Lärmschutzhalle wäre das Verbot nächtlicher Triebwerksprobeläufe die kostengünstigere und nicht unzumutbare Variante. Die Erweiterung der Vorfelder gemäß Planfeststellungsbeschluss um rund eine Million Quadratmeter ist dringend geboten.

Wer heute nicht vorsorgt, wird morgen diletterieren

Was ist mit der dritten Piste? Noch braucht die Niemand. Wer aber **weiterhin am Standort festhält** und externe Alternativen ausschließt, wird dem Flughafen am Standort eine Zukunft sichern müssen. Das habe ich schon 2010 öffentlich gefordert. Verantwortungsvolle Planung und Politik sorgen dafür, dass die dafür erforderlichen Flächen von anderen Nutzungen freigehalten werden. Die Flächen die vom Betrieb der 3. Piste verlärmert werden, sind von jeglicher Wohnbebauung frei zu halten. Mit den Instrumenten der Landes- und Regionalplanung kann diese Konfliktbewältigung vorbeugend erfolgen. Werden die absehbaren Probleme nicht jetzt über die Landesplanung jetzt gelöst, können sie später nur verbalargumentativ gelöst werden. Für die bis dahin entstandenen neuen Siedlungen heißt das dann, dass im Ergebnis der entstehende Lärm für nicht unzumutbar erklärt wird und hinzunehmen ist!

Ungeklärte Fragen?

Nicht genannt wird der Eröffnungstermin. Nicht genannt wird das Problem der auslaufenden Baugenehmigung. Nicht genannt wird das Problem des weiterlaufenden Flugbetriebs am Flughafen Tegel (Sanierung, Lärmschutz). Nicht genannt die Frage der fehlenden Kapazitäten im laufenden Betrieb.

(Dieter Faulenbach da Costa)