

Herrn  
Ole Kreins MdA  
Niederkirchener Str. 57  
  
10111 Berlin

Dipl.-Ing. Architekt  
Dieter Faulenbach da Costa  
Tulpenhofstraße 1  
D-63067 Offenbach am Main  
Telefon: +49 (69) 8 00 26 23  
Telefon: +49 (69) 8 00 26 85  
Fax: +49 (69) 8 00 18 77  
Mobil: +49 172 6 90 70 93  
mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

Per E-Mail: ole.kreins@spd-lichtenberg.de

Ihr Zeichen

mein Zeichen

Datum

PC03/C/BBI/MdA2016  
C:\Daten\BBI \fdc

06. August 2016

Interview in der „Bild“ vom 01. August 2016  
Offener Brief

Sehr geehrter Herr Kreins,

im obigen Interview in der "Bild" offenbaren beide Diskussionspartner erhebliche Lücken. Von einem verkehrspolitischen Sprecher einer Fraktion kann nicht erwartet werden, dass er fachplanerische Zusammenhänge beschreiben kann. Erwarten kann man aber, dass er sich bemüht zumindest zu dilettieren. In Bezug auf den BER war im Interview wenig davon zu lesen. Unabhängig von der Frage des Standorts, den die SPD noch 1998 für falsch hielt, muss die Frage beantwortet werden, wo denn die Probleme des BER liegen und warum die Offenhaltung von Tegel eine bedenkenswerte Option ist?

Mit dem Konsensbeschluss den BER am Standort Schönefeld zu realisieren, war ein massiver Rückbau der vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur der Flughäfen TXL, THF und SXF verbunden. Von sechs Pisten auf zwei, Reduzierung der Terminalkapazitäten von 35 Millionen auf 22 Millionen (oder weniger?). Aus 246 Check-in Countern wurden 116. Aus 26 Gepäckausgabebändern acht und schließlich aus 188 Flz-Parkpositionen 85. Hinzukommt die zeitliche Beschränkung des Flugbetriebs durch Nachtflugbeschränkungen an diesem Single-Standort. Üblicherweise wird unter „Ausbau“ die Erweiterung und Verbesserung des Angebots verstanden. Mit dem BER wurde eine Reduzierung des vorhandenen Angebots grausame planerische Wirklichkeit.

Planer verstehen unter Modularität, dass ein Gebäude problemlos erweitert werden kann. Am BER hat sich der Architekt mit seiner Philosophie der „Kathedrale des 21.-Jahrhunderts“ durchgesetzt. Das Hauptgebäude wurde so konstruiert, dass es nicht erweiterbar ist. Es gibt nur luftseitige Warteräume bis zum Abwinken. Die nutzen aber nichts, weil die Passagiere wegen fehlender landseitiger Kapazitäten dort nicht hinkommen können.

/ 2

Geplant war ein „one-roof“ Konzept. Erweitert wird nicht das BER-Terminal T1, „erweitert“ werden die Anlagen und Kapazitäten mit dem LCC-Terminal T2 in der Mitte, dem Terminal D2 im Norden, in Verbindung mit der Weiternutzung der Anlagen aus DDR-Zeiten. Der Bau und die Nutzung dieser vereinigten Hüttenbauwerke haben nichts mit „Modularität“ zu tun. Es sind Hüttenbauwerke von der Nutzung und der Ästhetik. Die Nachfrage werden sie nicht bedienen können. Ganz abgesehen von den Problemen der Erschließung dieser Hüttenbauwerke.

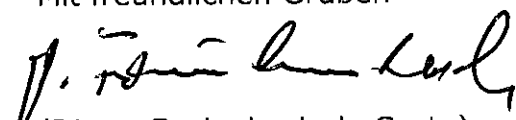
Sie bezeichnen den Flughafen Tegel als Beispiel dafür, dass auch "zu klein" geplante Flughäfen funktionieren: TXL war ursprünglich für sechs Millionen Passagiere geplant. Nun wird dort die dreifache Menge abgefertigt, dafür wurden aber auch die Flächen und Abfertigungseinrichtungen verdreifacht. Sie wollen mit Ihrer Aussage die Fehlplanungen am BER relativieren. Sollte es das Ziel des neuen Single-Airports gewesen sein, die unhaltbaren Zustände des TXL am BER weiter zu führen? Wurde deshalb viel Geld ausgegeben, nur um eine schönere Hülle zu erhalten, aber nichts zu verbessern?

Der Untersuchungsausschuss, dessen Mitglied Sie waren, ist nicht zum Kern des Problems des BER, auch nicht mit den Sondervoten, vorgestoßen. Deshalb gilt immer noch am BER ein „weiter so“ als oberste Maxime. Mit dem nun schon seit acht Jahren ausgereichten Beschleunigungsprämien verabreichen sich Aufsichtsrat und Geschäftsführung Beruhigungspillen und die Auftragnehmer haben eine dauerhaft sprudelnde und unerschöpfliche Geldquelle. Warum sollten die Protagonisten das ändern? Der mit Datum vom 31.07.2015 datierte 6. Nachtrag ist dafür der schriftliche Beleg.

Das Sprint-Programme hat schließlich dafür Sorge getragen, dass alle Spuren von Fehlern, fehlerhaften und falschen Einbauten beseitigt wurden. Statt die Bauarbeiten abzuschließen, sie abzunehmen und evtl. Nachbesserungen einzufordern, wurden nicht fertige Anlagen „saniert“. Ein gutes Geschäft für die Auftragnehmer. Wie in der Vergangenheit bin ich mir sicher, dass ich mit meinen Befürchtungen in Bezug auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme und der miserablen Servicequalität bei einem möglichen Betrieb, richtig liege. Die Nachweise dafür liefere ich Ihnen gerne.

Die Problemlösungen liegen auf dem Tisch. Wer sie nicht ergreift, wird, wie in den zurückliegenden vier Jahren erneut gegen die Wand laufen.

Mit freundlichen Grüßen



(Dieter Faulenbach da Costa)