

Thema des Tages  
**KRISE AM FLUGHAFEN  
 DER HAUPTSTADT**

## Chronik des Versagens in Berlin

**SCHÖNEFELD** • Der „Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt“ soll die deutsche Nummer drei hinter Frankfurt und München werden. Er ist für bis zu 27 Millionen Fluggäste jährlich ausgelegt, ein Ausbau auf bis zu 45 Millionen ist genehmigt. Vier Eröffnungstermine wurden abgesagt, weil Planungsfehler und Baumängel abgearbeitet werden. Der Neubau in Schönefeld ersetzt den bestehenden Flughafen Tegel und den geschlossenen Flughafen Tempelhof, später auch Schönefeld. Bauherren sind die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund. Die Kosten stiegen seit dem Baubeginn 2006 von 2,0 Milliarden Euro auf zuletzt 5,4 Milliarden Euro. Momentan streben die Verantwortlichen eine Eröffnung im zweiten Halbjahr 2017 an. Die Serie verpasster Termine:

• **Januar 1992:** Beginn der Planungen für den Flughafen.

• **Juli 2008:** Erster Spatenstich für das Flughafen-Terminal, der 30. Oktober 2011 wird als Eröffnungstermin festgelegt.

• **Juni 2010:** Unter anderem wegen der Pleite einer Planungsfirma wird die Eröffnung auf den 3. Juni 2012 verschoben.

• **Mai 2012:** Vier Wochen vor dem Termin wird wegen Problemen mit der Brandschutzanlage die Eröffnung abgesagt. Wenige Tage später wird der 17. März 2013 als neues Datum für die Inbetriebnahme genannt.

• **September 2012:** Eine Analyse des Technikchefs Horst Amann ergibt zahlreiche Mängel über den Brandschutz hinaus. Der Aufsichtsrat verschiebt die Eröffnung auf den 27. Oktober 2013.

• **Januar 2013:** Auch der Termin 27. Oktober platzt, Amann führt inzwischen eine Liste mit Zehntausenden Baumängeln.

• **Januar 2014:** Flughafenchef Hartmut Mehdorn sagt, Ziel sei ein Betriebsbeginn noch im Jahr 2015.

• **Dezember 2014:** Auf Vorschlag Mehdorns beschließt der Aufsichtsrat einen Zeitplan mit Ziel einer Eröffnung im zweiten Halbjahr 2017. Baulich soll das Projekt im März 2016 fertig sein.

• **August 2015:** Der neue Flughafenchef Karsten Mühlenfeld sagt, die Baufertigstellung werde nicht bis März 2016 gelingen. Grund sei die Insolvenz des Gebäudetechnikandrüsters Imtech.

• **März 2016:** Der Flughafen muss umfangreiche Genehmigungsunterlagen nachbessern, möglicherweise auch noch mehr umbauen. Das ergibt sich aus Nachforderungen des Bauordnungsamts. Es ist fraglich, ob 2017 noch zu schaffen ist. • dpa



Probleme ohne Ende: Im Oktober 2011 sollten auf dem neuen Hauptstadt-Flughafen die ersten Flieger landen und starten. Das ist fast viereinhalb Jahre her. Und wann genau sich auf dem Willy-Brandt-Flughafen Flugzeuge bewegen – Oktober 2017 ist anvisiert – ist nach den neusten Meldungen schon wieder in der Schwebe. • Fotos: dpa

# „Passagiere hegen und nicht quälen“

Interview mit Dieter Faulenbach da Costa zu den vielen Planungsfehlern am Flughafen Berlin-Brandenburg

**OFFENBACH** • Am neuen Hauptstadtflughafen wird hinter dem Zeitplan zur geplanten Eröffnung 2017 ein immer größeres Fragezeichen gemacht. Im Interview macht der Offenbacher Architekt und Flughafenplaner Dieter Faulenbach da Costa deutlich, warum er mit einer weiteren Verschiebung der Eröffnung rechnet, was in Berlin schiefgelaufen ist – wozu er rät.

Nicht fertiggestellte Anlagen und neue Probleme beim Brandschutz am Hauptstadtflughafen BER gefährden laut dem „Tagesspiegel“ die geplante Eröffnung Ende 2017. Das Bauordnungsamt habe für den Umbau der Entrauchungsanlage Nachbesserungen gefordert. Das gehe aus einem Schreiben vom Technikchef an die Mitarbeiter hervor. Flughafenplaner Daniel Abbou bestätigte, dass beim Brandschutz nachgebessert werden müsse. Die Auswirkungen seien ungewiss. Nach einer Sondersitzung des Aufsichtsrats am Freitag hieß es, trotz großer Risiken peile man weiter eine Eröffnung im Jahr 2017 an. Ob es mit diesem Termin noch klappt, will Flughafenchef Karsten Mühlenfeld bei der nächsten Aufsichtsratsitzung am 22. April bekannt geben. Welche Fehler sind gemacht worden? Dieter Faulenbach da Costa im Interview mit unserer Zeitung:

**BER und kein Ende?**

Ja, gelangweilt schaut die Republik nach Berlin. Die Eröffnung des Flughafens BER bis Ende 2017 nimmt den Verantwortlichen niemand mehr ab. Nach dem Erweckungsprediger Mehdorn, der von 2013 bis 2015 durch Handauflegen – er nannte das Projekt „Sprint“ – Wunder bewirken wollte, wird nun mit einem „Terminkorridor“ gearbeitet, und der Regierende Bürgermeister Michael Müller (SPD) macht die In-

betriebnahme 2017 zur „nationalen Aufgabe“. Die Flughafengesellschaft (FBB) ruft zum „Aufstand der Anständigen“ auf. Das ist Pfeifen im dunklen Wald, aber kein seriöses Bestreben endlich eine qualitativ gute Bedienung des Berliner Luftverkehrsmarktes zu erreichen. Die Protagonisten wollen eine Blamage verhindern. Man will die Betriebsaufnahme um jeden Preis. Der Streit um das Regierungsterminal ist da nur noch eine Petitesse.

**Sie sagen ja: Beim Blick auf die Hintergründe des Berliner Gerangels landet man auch beim Ausbau des Frankfurter Flughafens. Können Sie das erklären?**

Nach der Deutschen Einheit sollten die mythisch überhöhten Westberliner Flughäfen Tegel (TXL), Tempelhof (THF) und der ungeliebte Ostberliner Flughafen Schönefeld (SXF) durch einen Single-Airport ersetzt werden. Ein international konkurrenzfähiges deutsches Drehkreuz sollte entstehen. Die Betriebsaufnahme am Standort Sperenberg, 40 Kilometer südlich von Berlin, war für 2001 geplant. 1996 entschieden die Anteilseigner den Flughafen am Standort Schönefeld zu bauen, genau an dem Standort, den die Gutachter – ich war einer von ihnen – des Raumordnungsverfahrens 1993 als ungeeignet bezeichneten. Berlin würde wachsen, so die Annahme. Der Standort würde dann wieder eine innerstädtische Lage haben und mindestens 150 000 Menschen „verlärmen“; gegenüber den Berliner Flughäfen würde das also nichts verbessern. Ich schließe daraus: Die Standortfehlerscheidung in Berlin nahm die Lufthansa zum Anlass, den Ausbau in Frankfurt zu fordern. Luft-hansa wollte den Standort Sperenberg.

**Thema Privatisierung: Ist das**

**auch eine Pannengeschichte?**

Am 1998 begannen Privatisierungsverfahren beteiligten sich, weil es der falsche Standort war, nur zwei Konsortien; ich habe damals als Gutachter der Firma Hochtief beraten. Nach Turbulenzen scheitert das Verfahren 2004.



**Dieter Faulenbach da Costa (71), Dipl.-Ing. Architekt, plant seit mehr als 30 Jahren weltweit Flughäfen. Der Offenbacher gilt als einer der schärfsten Kritiker des BER. Mit den Berliner Flughäfen ist er in verschiedenen Funktionen seit 1990 befasst. Er verfügt damit über detaillierte Kenntnisse einer 25-jährigen Serie falscher Entscheidungen und Planungsfehler. • Archivbild: bg**

Nun übernahm die FBB die Federführung. 2007 scheiterte die Vergabe des Terminals an einen Generalunternehmer am Angebotspreis. Die FBB wollte das Terminal für 620 Millionen Euro bauen. Dabei wurden aber die flughafenspezifischen Einbauten vergessen; Kostenpunkt: rund 500 Millionen Euro. Die vier vorliegenden Angebote lagen bei 1,1 Milliarden Euro. 2007 habe ich in einem Gutachten für Hochtief einen Baupreis von 1,1 Milliarden Euro ermittelt.

**Die Liste der Fehlentscheidungen ist ja endlos. Was ist denn zum Beispiel bei der Planung aus dem Ruder gelaufen?**

2006 wurde der Bau des Terminals für 22 Millionen Pas-

sagiere beantragt. Dabei wird für Passagiere die Abkürzung PAX benutzt. Damals gab es aber schon 18,5 Millionen PAX. Bei der 2007 erteilten Baugenehmigung waren es bereits über 20 Millionen PAX. Eine Erweiterung wurde nötig und 2009 genehmigt. Nach welchen Plänen seit

burg (LRH) von 2015 ist zu entnehmen, dass es im Juni 2012 – also dem geplanten Eröffnungstermin – eine Baufertigstellung der BER-Terminals von 56,2 Prozent gab. Im Februar 2016 meldete die FBB eine Baufertigstellung von 57 Prozent. Nur 0,8 Prozent Baufortschritt in vier Jahren? Ab 2008 gab es ein Beschleunigungsprogramm. Das half zwar nicht beim Bauen, sorgte aber für die Beschleunigung der Baukosten. Mit dem Programm „Sprint“ ab 2013 wurden die Spuren der Fehler, zum Wohlgefallen der Baufirmen, beseitigt. Der 2015 gestartete „Schluss-spurt“ erfolgt auf ein Ziel, das sich ständig weiter entfernt.

**Und was ist mit der angepeilten Kapazität? Was liegt besonders im Argen?**

„Zu spät, zu klein, zu teuer“, habe ich im Mai 2012 gesagt. Unter Ausbau und Erweiterung wird in Berlin eine teure Reduzierung verstanden. Wie groß aber war das Angebot im Jahr 2006 in Berlin? Dazu die fertigen Anlagen des BER 2016 in Klammern: PAX: 24,5 Millionen (12), Pisten: 6 (2), Flugzeug-Positionen 188 (86), Check-in Counter 246 (116), Gepäckausgabebänder 26 (8). Ein Vergleich mit den Flughäfen Frankfurt, München und Düsseldorf zeigt, welche Nachfrage damit abgefertigt werden kann: Pisten: 580 000 Flugbewegungen (370 000), Flugzeug-Positionen: 290 000 Flugbewegungen (140 000), Check-in Counter 19,7 Millionen. PAX (12,0 Millionen), Gepäckausgabe: 26,5 Millionen PAX (12,0). Die FBB selbst gibt, bei optimistischer Betrachtungsweise, an, dass 2025 eine Unterdeckung der Nachfrage von 30 Prozent erwartet wird. Problemlösungen dafür gibt es nicht.

**Welche Schlüsse ziehen Sie?**

Seit 2008 wissen Planer, FBB und Aufsichtsrat, dass sie hin-

ter dem Bedarf herbauen. Zur „Behebung“ der Probleme wurden Milliarden verpulvert, Verbesserungen nicht erreicht. Alle Erweiterungsmaßnahmen waren Verzweiflungstaten, ohne Auswirkung auf die Kapazität. Bis 2017 werden die Reparaturen, Nachregulierungen plus Probebetrieb am BER nicht abgeschlossen sein. Eine Betriebsgenehmigung ist so nicht erreichbar. Den Betrieb 2017/2018 aufzunehmen, hieß, sehenden Auges in ein neues Desaster zu laufen. Da soll ein Flughafen in Betrieb gehen, bei dem man jedem Passagier nur raten kann, ihn zu meiden. Planungsrechtliche Fragen für notwendige Betriebsweiterungen sind ungeklärt und nehmen Zeiträume jenseits der bisherigen Terminalschiene, über 2019 hinaus, in Anspruch.

**Was empfehlen Sie, wo sollte zuerst angesetzt werden?**

Mein Rat: Entschleunigen, Luftholen, Nachdenken! Wer die Vollendung des Desasters zur „nationalen Aufgabe“ erklärt, muss bereit sein, seinen Beitrag zu leisten. Wichtig ist ein qualitäts- und quantitativ orientiertes Angebot für die Hauptstadt. Nichts davon wurde und soll angeboten werden. Passagiere sollten gehegt und nicht gequält werden. Ohne den Airport Tegel wird dies mit den gebauten Anlagen zum Desaster. Berlin muss seine Pläne für die Nachnutzung von Tegel zurückstellen und zur Bedienung des Luftverkehrsmarktes weiter offenhalten. Danach sind neue strategische und zukunftsorientierte Konzepte für die Zeit nach 2030 zu entwickeln. Andere sich früher aufdrängend Lösungen wurden fahrlässig übergangen. Es wird langsam Zeit, dass Berlin nicht mehr hinter dem Bedarf im Luftverkehr herhechelt, sondern die Zukunft der Hauptstadt im Auge hat. • psh



Blick in die Empfangshalle des Pleiten-, Pech- und Panneflughafens: Zum wiederholten Male gibt es Probleme mit der Entrauchungsanlage. Das Bauordnungsamt in Berlin fordert jetzt weitere Nachweise und Nachbesserungen.