

LEITARTIKEL

Das wird eine teure Fehlplanung



Joachim Stoltenberg zu Schadenersatzforderungen wegen des Fehlstarts von BER

Entschuldigungen hin, Sündenböcke her – das wird auf jeden Fall eine teure Blamage. Noch ist weder der Imageschaden für den Standort Berlin und darüber hinaus für den Ruf Deutschlands als Hightech-Land abzuschätzen, noch sind die zu erwartenden Entschädigungsforderungen zu beziffern. Nur so viel scheint klar: Bei den bereits genannten 15 Millionen Euro zusätzlicher Kosten pro Monat wegen der baulichen Bruchlandung in Schönefeld wird es wohl kaum bleiben. Und auch die würden sich, wenn der BER tatsächlich erst zum Winterfahrplan im November an den Start ginge, schon zu der enormen Summe von 75 Millionen Euro auftürmen. Mehrkosten, für die die Flughafengesellschaft mit ihren Eignern Berlin und Brandenburg (je 37 Prozent) sowie dem Bund (26 Prozent) geradestehen muss. Im Notfall also der Steuerzahler – Berliner, Brandenburger und der Rest der Deutschen.

Dennoch sollte sich die Politik hüten, auf einen möglichst frühen dritten Eröffnungstermin zu drängen. Der muss sich allein danach richten, dass einerseits alle baulichen und sicherungsrelevanten Komponenten in Schönefeld das Okay der Aufsichtsbehörden finden. Andererseits sollte er einvernehmlich mit den wichtigsten Airlines datiert werden. Mit dem Ziel, deren Enttäuschung, Ärger und finanzielle Zusatzbürden zu mindern.

Lufthansa und Air Berlin haben der Flughafengesellschaft bereits dicke Rechnungen angekündigt. Wer kann es ihnen verübeln angesichts ihrer großen Pläne und Investitionen am BER sowie der finanziellen Turbulenzen, in die sie ohnehin geraten sind. Aber das sind nur die ganz dicken Brocken. Viele große, mittlere und kleinere kommen hinzu. Von den Gastronomen, Händlern und privaten Bus-Shuttle-Betreibern bis zu Autoverleiher, Transportunternehmen und neuen Mitarbeitern, die vorerst gar nicht gebraucht werden. Wohin man auch schaut – überall für die Betroffenen unverschuldete zusätzliche Kosten.

Die Ankündigung des Regierenden Bürgermeisters, für Härtefallregelungen offen zu sein, wird nicht reichen. Die zu erwartenden Schadenersatzforderungen werden nicht nur das Land Berlin einiges kosten. Auch die bisher so stolze Finanzbilanz der Flughafengesellschaft (die erwarteten Eigenmittel zur Mitfinanzierung der Gesamtbaukosten von rund 2,5 Milliarden Euro liegen mit 531 Millionen Euro um rund 90 Millionen über Plan) wird dicke Dellen bekommen. Da zudem langwierige Rechtsstreitereien zu erwarten sind, verspricht BER-Late allerdings auch noch ein lukratives Arbeitsprogramm für Juristen zu werden. Schadensminimierung ist derzeit allein von einer Verkürzung des Nachtflugverbots in Tegel zu erwarten. Sie sollte – Berlins Zukunft wegen – gewagt werden.

Wo viel Ärger, da darf ein bisschen Spaß nicht fehlen. Heute und morgen können die Berliner schadenfroh bestaunen, was in Schönefeld angeordnet wurde. Und wofür sie irgendwann noch ein bisschen oder auch mehr zahlen werden. Einen Trost immerhin gibt es: Die Luftfahrtausstellung IIa soll, so versichern alle, im September in Schönefeld ihre Tore öffnen. Glauben wir es mal – soweit man in Berlin noch glauben kann ...

FLUGHAFEN BER Lufthansa-Vorstand Carsten Spohr sieht hohe Kosten auf Betreibergesellschaft zukommen. Opposition

„Nicht einmal unsere eigene Lounge wäre fertig geworden“



bleibt vorerst geschlossen Das Terminal des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER). Nach der geplatzten Eröffnung des Flughafens blühen die Spekulationen um einen neuen Termin

Seine Reise nach Berlin hatte sich Lufthansa-Vorstand Carsten Spohr anders vorgestellt. Er wollte am neuen Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) die „Jürgen-Schumann-Allee“ einweihen. Jürgen Schumann war Pilot der „Landshtut“, die 1977 von palästinensischen Terroristen entführt wurde. Die Feierstunde in Schönefeld fand zwar auch statt. Spohr würdigte Schumann „für sein mutiges und engagiertes Eintreten für das Leben von Passagieren und Besatzung“, das er mit dem eigenen Leben bezahlte. Doch da die geplante Eröffnung des Flughafens BER kurzfristig abgesagt wurde, hat Spohr, der bei der Lufthansa im Vorstand den Bereich Passage verantwortet, nun eine ganze Reihe von Problemen zu lösen. Darüber sprach er mit Ernst August Gintin und Viktoria Unterreiner.

aus, dass der Flughafen die Probleme noch in den Griff bekommt.

Sie hatten bereits Zweifel?

Unsere Experten haben in den vergangenen Wochen schon gewarnt, dass es noch viel zu tun gibt, und eine Eröffnung zum 3. Juni deswegen knapp geworden wäre. Die Verschiebung des Starttermins bereitet uns jetzt zwar viele Probleme, aber sie ist richtig. Denn der Zustand des Flughafens hätte am 3. Juni nicht unseren Qualitätsansprüchen genügt.

Woran hakt es vor allem?

Die IT funktioniert nicht richtig, und es gibt zu wenige Check-in-Schalter. Und: Nicht einmal unsere eigene Lounge wäre fertig geworden.

Wussten Sie von den Mängeln im Sicherheitsbereich?

Nein, die waren uns nicht bekannt. Wir wussten von den Verzögerungen am Bau. Aber nicht, dass auch erhebliche Mängel beim Brandschutz bestehen.

Wann, glauben Sie, kann der Flughafen eröffnen?

Ich halte das frühestens zum Beginn des Winterflugplans für machbar, also Anfang November. Wenn es nach uns geht, kann der Termin auch noch weiter nach hinten gelegt werden. Wichtig ist jetzt, dass dann bei der Eröffnung alles einwandfrei funktioniert.

Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit und Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck wür-



CHRISTIAN KEILMANN

Zur Person

Carsten Spohr ist Chef der Lufthansa Passage, also der Fluggesellschaft, und Mitglied im Konzernvorstand. Der studierte Wirtschaftsingenieur hat eine Berufspiloten-Lizenz und war drei Jahre ein enger Mitarbeiter des heutigen Lufthansa-Aufsichtsratschefs Jürgen Weber. Vor seiner Berufung in den Vorstand führte Spohr die Frachtfluggesellschaft Lufthansa Cargo und lieferte dort immer wieder Re-kordergebnisse ab. Der 45-Jährige lebt in München, ist verheiratet und hat zwei Kinder.

unser Bedenken. Wir haben auch mit Herrn Schwarz, dem Chef der Flughafengesellschaft, gesprochen.

Hätte man den Termin dann schon viel früher absagen müssen?

Hier will ich mir kein Urteil anmaßen. Der Bau des Flughafens ist ein hoch komplexes Vorhaben. Über die Verschiebung kann letztlich nur derjenige entscheiden, der die Zügel in der Hand hält. Allerdings gibt es viele Beteiligte, die nun froh sind, dass sie mehr Zeit für ihre jeweilige Aufgabe haben.

Was bedeutet die Verzögerung für den Standort Berlin?

Die Situation ist nicht nur für den Standort Berlin, sondern für ganz

Deutschland eine Blamage. Es muss geklärt werden, wer schuld ist an der Verzögerung, und dann müssen die entsprechenden Konsequenzen gezogen werden. Dennoch sollten wir dieses großartige Infrastrukturprojekt nicht kaputtreden. Hier entsteht sehr wahrscheinlich letztendlich in Deutschland ein neuer Großflughafen, auf den wir uns freuen und den Berlin auch dringend braucht.

Wie wollen Sie mit dem Provisorium in Tegel klarkommen?

Wir werden alle unserer Flüge von Tegel aus durchführen können. Das hat uns der Flughafen zugesichert. Und darauf verlassen wir uns.

Muss Tegel dann länger offen bleiben?

Die täglichen Betriebszeiten in Tegel müssen sicherlich verlängert werden.

Um wie viel?

Der Flughafen muss sehen, was notwendig ist, um alle Flugbewegungen abzuwickeln.

Fürchten Sie dann nicht einen Sturmlauf der Anwohner?

Nein, ich gehe davon aus, dass sowohl die Behörden, wie auch die Bevölkerung uns in dieser besonderen Situation unterstützen werden. Jetzt müssen alle zusammenrücken.

Werden Sie dann auch Kulanz gegenüber Ihren Kunden zeigen – wenn diese zum Beispiel nicht drei Stunden später starten wollen als gebucht?

Natürlich werden wir uns bei Umbu-

ZITAT DES TAGES

Die Verantwortlichen müssen ihre bisherige Verschleierungstaktik aufgeben

Oliver Höfinghoff, Verkehrsexperte der Piratenfraktion, zum BER-Skandal

KOPFNOTEN



Man kann Klaus Wowereit im Umgang mit dem Flughafen BER sicherlich einiges vorwerfen. So spricht die Opposition von schlampiger Kontrolle im Aufsichtsrat.

Aber immerhin ist der Regierende Bürgermeister auch dann vor Ort, wenn es eigentlich gar keinen Grund zum Feiern gibt. Wowereit wird an diesem Wochenende die Publikumstage am BER besuchen. Für diesen Einsatz bekommt er: Note 3+



In die Reihe derjenigen, die schon lange gewusst haben, dass der neue Großflughafen BER nicht rechtzeitig fertig wird, reiht sich jetzt auch der Brandenburger SPD-Bundestagsabgeordnete Peter Danckert ein. Seit zwei Jahren gebe es Hinweise darauf, dass es Probleme mit dem geplanten Eröffnungstermin gebe, sagte er. Offen bleibt, warum er sich nicht früher gemeldet hat. Hinterher sind alle schlauer. Daher Note: 5

„Nachts muss Ruhe sein“

Flugverbot in Tegel soll verkürzt werden. Anwohner wehren sich

VON EVA LINDNER

Eigentlich hatte Werner Weber sich so auf den Sommer gefreut. Er wollte endlich die Fenster in der Spandauer Wohnung aufreißen und das hören, worauf er sich seit zwei Jahren freut: nichts. Doch nun kommt alles anders, der Flughafen in Tegel, in dessen Einflugschneise der 57-Jährige wohnt, bleibt erst einmal bestehen. Die Nachricht allein würde Weber schon reichen, aber nun will auch noch Hartmut Mehdorn das Nachtflugverbot für seine Air Berlin lockern. Bisher herrscht in Tegel zwischen 23 Uhr und sechs Uhr Ruhe, Mehdorn findet, von Mitternacht bis fünf Uhr morgens reicht auch. Diese Zeiten sollen künftig auch für den Großflughafen gelten.

Müller (SPD) geht davon aus, dass alle Flüge in Tegel zu den bisher geltenden Flugzeiten durchgeführt werden können. „Tegel platzt aus allen Nähten“, sagt er.

In seinem Brief verspricht Mehdorn, die Nachtstunden nicht „exzessiv zu nutzen, sondern auf die notwendigen Flugbewegungen zu beschränken“. Werner Weber glaubt nicht daran. Schon jetzt spricht der Anwohner von Stoßzeiten jeweils kurz vor und kurz nach der Nachtruhe. Mehdorn kündigt in dem Schreiben auch einen „notwendigen Dialog“ über Mehrkosten an, die Air Berlin durch die Verschiebung des Eröffnungstermins entstehen.

Bevor sich in Tegel aber irgendetwas an den Flugzeiten ändert, muss Mehdorns Antrag erst einmal offiziell geprüft werden. Dann gäbe es zwei Möglichkeiten erklärt Petra Roland, Sprecherin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Erstens: ein Verfahren zur generellen Aufhebung der Betriebsbeschränkungen. Das sei aber viel zu zeitaufwendig und in diesem Fall nicht machbar.

Die zweite Option für Air Berlin besteht in Einzelgenehmigungen, die die Airline zusammen mit einer Begründung bei der Luftfahrtbehörde für jeden Flug beantragen müsste, der außerhalb der bisher gültigen Zeiten liegt. Man warte nun ab, wie viele sol-

den am liebsten schon im August starten. Ich kann verstehen, dass sie die Eröffnung so früh wie möglich wollen. Aber wir sollten hier nichts überstürzen.

Können Sie bei der Datumsfindung mitreden?

Ich hoffe sehr, dass unsere Experten miteinbezogen werden. Wir sollten uns hier auch Zeit lassen und nicht schon kommende Woche einen neuen Termin nennen. Die Blamage ist ohnehin da. Jetzt können wir uns auch die Zeit nehmen, um gründlich nach einem realistischen Termin suchen.

Warum haben Sie nicht vorher Alarm geschlagen?

Die Flughafengeschäftsführung kannte

Flughafengesellschaft bittet die Berliner zum Airport BER

Auch wenn Berliner und Brandenburger den neuen Hauptstadtflughafen Willy Brandt in Schönefeld vorläufig nicht nutzen können – besichtigen dürfen sie ihn. Wie seit längerer Zeit geplant lädt die Flughafengesellschaft am heutigen Sonnabend (10 bis 19 Uhr) und am Sonntag (10 bis 18 Uhr) zu Publikumstagen auf das Gelände des BER. Auch Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) hat sich trotz des Debakels um den verschobenen Eröffnungstermin für Sonnabend um 13 Uhr auf dem Besuchertag in Schönefeld angekündigt. Berlin werde den neuen Flughafen jetzt nicht verstecken, sagte er.

Das Herzstück des neuen Airports, das rund 40.000 Quadratmeter große Terminalgebäude, bleibt zu den Besuchertagen allerdings geschlossen. Bei einem Rundgang um den Glasbau können Neugierige lediglich einen

Blick auf die Arbeit der Bauleute erhaschen.

Auf dem Vorfeld des Flughafens erwartet die Gäste ein Familienfest. Flughafentechnik, vom Schlepper bis zur Enteisungsmaschine, ist ausgestellt. Flugzeuge, darunter ein Airbus 320 und eine DC-3, können besichtigt werden. Der Air Service Berlin bietet Hubschrauberrundflüge über das BER-Gelände an. Für Kinder gibt es eine Flieger-Rallye, Seifenkistenrennen und ein Riesenrampolin. Viele Vereine, darunter Alba, Hertha BSC und der 1. FC Union, haben sportliche Aktionen vorbereitet. Auch die Berliner Morgenpost ist vor Ort und lädt in einen Chill-out-Bereich.

Auf zwei Bühnen werden DJs und Bands Partystimmung verbreiten. Zu den Hauptattraktionen dürfte die Präsentation der Bundespolizei gehören, die die Arbeit ihrer Entschärfgruppe, der Diensthundestaffel und ihrer Eliteinheit GSG 9 demonstrieren wird. Die Flughafengesellschaft rechnet mit 100.000 Besuchern. Die An- und Abfahrt zu den Publikumstagen ist ausschließlich über kostenlose Shuttle-Busse möglich, die an beiden Tagen von 9.30 Uhr an zwischen dem Airportgelände und den S-Bahnhöfen Schönefeld, Altglienicke, Grünau, dem U-Bahnhof Rudow sowie dem Parkplatz im Businesspark am Flughafen Schönefeld pendeln. Der letzte Shuttle verlässt eine Stunde nach Veranstaltungsschluss das Flughafenareal. hel



Zu besichtigen Ein Löschfahrzeug vom Typ Panther 7