



Längst wuchern Gras und Unkraut am unfertigen Flughafen Berlin Brandenburg. Eröffnung soll 2017 sein, was viele Beobachter aber für unwahrscheinlich halten.

FOTO: PATRICK PLEUL

Die Geisterbaustelle

Kritiker behaupten, der Flughafen Berlin Brandenburg werde nie eröffnen – Rundgang über ein milliardenschweres Pannenprojekt

Von Marvin Weber

BERLIN - Ein Septembertag in der Abfertigungshalle des Flughafens Berlin Brandenburg (BER): Es ist Urlaubszeit. Lange Schlangen an den Check-in-Schaltern. Familien mit Kindern hetzen durch das Terminal, um ihr Gepäck abzugeben und den Flieger in den Süden noch zu erreichen. Eine Gruppe junger Männer mit Strohhüten stößt mit Bier auf die bevorstehende Partywoche auf Mallorca an. So oder so ähnlich hätte es sein können, wenn beim Großprojekt Willy-Brandt-Flughafen alles nach Plan gelaufen wäre. Ist es aber nicht. Stattdessen spaziert deshalb an diesem Donnerstagnachmittag eine 25-köpfige Besuchergruppe durch die leeren Hallen des unfertigen Flughafens. „Es sah hier auch schon einmal besser aus“, sagt völlig ohne Ironie Petra Neumann, die seit einigen Jahren Besucher über die Dauerbaustelle führt.

In der Ankunftshalle herrscht beinahe Totenstille. Aus weiter Ferne ist ab und an das Surren einer Säge zu hören. Bis auf ein paar Bauarbeiter in gelben Warnwesten ist das Schmuckstück des BER nahezu ausgestorben – wie eine verlassene Geisterstadt.

Die Reisegruppe läuft über Spanholzplatten zum Haupteingang des Terminals, der Jura-Kalksteinboden soll geschont werden. Die Schalter und Informationsstände in Nussbaum-Optik sorgen für eine leichte Holz-Note in der Luft. Aus den Check-in-Schaltern baumeln Kabel heraus, hinter Bauzäunen ist Material fein säuberlich gestapelt. Neumann erklärt, dass die Elektriker die Verkabelung noch einmal überprüfen müssten. Es seien hitzeanfällige Kabel neben Kabel verlegt worden, die eine große Hitze abstrahlen. Jetzt müsse jedes einzelne Kabel gelesen und dessen Funktion überprüft werden, erläutert die gebürtige Brandenburgerin in tiefstem Berliner Akzent. Beileibe nicht die erste Panne auf der Großbaustelle und wohl auch nicht die letzte.

„Das ist doch der Wahnsinn, dass bei einem so großen Bauvorhaben so viel schiefgehen kann“, kommentiert Carla Mielhardt. Sie ist mit ihren Kollegen vom Bundesfinanzministerium auf der Besichtigungstour. Nicht zum ersten Mal während des Rundgangs kommt Gelächter auf. „Wir bauen auf und reißen nieder, so haben wir Arbeit immer wieder“, ulkt einer der Teilnehmer.

„Wir bauen auf und reißen nieder, so haben wir Arbeit immer wieder.“

Kommentar eines Besuchers der BER-Baustelle

Eine der lautstärksten der Gruppe ist Carla Mielhardt. Sie wohnt mit ihrer Familie in Grünau, zehn Kilometer nordöstlich des Flughafens. 2004 haben sie dort ein altes Haus gekauft, es komplett renoviert. Als die Entscheidung für die Familie fiel, von Marzahn nach Grünau zu ziehen, war der 5800-Einwohner-Ort in der sogenannten Flüsterzone. Heute wird Carla Mielhardt nachts bei offenen Fenstern wach, wenn die großen Maschinen über ihr Haus rauschen. „Seit einem Jahr haben sie anscheinend die Flugrouten geändert, ich

bin gespannt wie es dann mit dem neuen Flughafen irgendwann ist“, sagt Mielhardt. Hoffnungsvoll klingt sie dabei nicht. Wenn sie und ihr Mann vor gut zehn Jahren um all die Umstände gewusst hätten, wären sie wohl nicht nach Grünau gezogen. „Wir sind schließlich aus Marzahn weg, um unsere Ruhe zu haben.“ Jetzt steht sie mit der Reisegruppe unter dem roten Kunstwerk eines kanadischen Jungkünstlers. Führerin Neumann erklärt, dass das Metallkonstrukt unter der Decke des Eingangs einen fliegenden Teppich darstellen soll. Mielhardt entgegnet: „Das symbolisiert wohl eher das Wirrwarr, das hier herrscht.“ Kommentare wie diese muss sich Petra Neumann öfters anhören. Die Reisegruppe an diesem Tag sei aber besonders anstrengend gewesen, sagt sie nach der Tour. Doch Neumann lässt sich von den Kommentaren und Spitzleien nicht ablenken. Mit ihrer Berliner Schnauze und dem ein oder anderen Witz hält sie die Laune aufrecht.

Grundlagen für Scherze bietet die Chronologie des Flughafens genügend: 1574 Tage seit der Nichteröffnung im Juni 2014 zählt der „Tagespiegel“. Seit dem ersten Spatenstich sind mittlerweile zehn Jahre vergangen. Erster Eröffnungstermin: 30. Oktober 2011. Nach der Pleite einer Planungsfirma ist die Premiere auf den 3. Juni 2012 vertagt worden. Für diesen Termin wurden bereits 40 000 Gäste geladen – inklusive der Bundeskanzlerin. Doch die nicht funktionierende Brandschutzanlage lässt die Eröffnung erneut platzen. Es folgen drei weitere Eröffnungstermine: 17. März 2013, 27. Oktober 2013 und Herbst 2017. Eine Liste mit Zehntausenden Mängeln, die über die nicht funktionierende Brandschutzanlage hinausgehen, macht sowohl den für März geplanten Eröffnungstermin als auch einen später anvisierten Termin im Oktober 2013 unmöglich. Für die Eröffnung im Herbst 2017 gibt es bisher ebenfalls keine offizielle Bestätigung.

Die Entfremdung zwischen Kirche und den C-Parteien

Bischöfe kritisieren auf der Vollversammlung in Fulda vor allem die CSU für Äußerungen und Haltung in der Flüchtlingsfrage

Von Ludger Möllers

FULDA - Wie oft mag CSU-Generalsekretär Andreas Scheuer in diesen Tagen wohl sein loses Mundwerk verfluchen? Denn Scheuers flapsige Bemerkung vom „Fußball spielen, ministrierenden Senegalesen“, der als Wirtschaftsflüchtling in Deutschland sei und nie mehr abgeschoben werden könne, verschärft zur Unzeit einen seit Langem schwellenden Konflikt mit den deutschen katholischen Bischöfen. Der Streit hat sich an der Flüchtlingsfrage entzündet und droht, auf andere Themenfelder überzuspringen. Die Oberhirten, die am Donnerstag ihre Herbstvollversammlung in Fulda abgeschlossen haben, fordern die C-Parteien auf, sich auf das „C“ zu besinnen, das spezifisch Christliche in ihren Programmen zu leben. „Die CSU ist hier besonders gefragt“, sagte der Kölner Kardinal Rainer Maria Woelki im Gespräch mit der „Schwäbischen Zeitung“, „sie muss sich mit ihrem Anspruch, christlich-sozial zu

sein, an der christlichen Soziallehre und an der Lehre der Päpste orientieren.“ Ein Jahr vor der Bundestagswahl sind CDU und CSU alarmiert.

Gab es vor 40 oder 50 Jahren noch den festen Schulterschluss zwischen Amtskirche und CDU/CSU, der in eindeutigen Wahlempfehlungen mündete, so wären heute Hirtenbriefe dieses Tenors undenkbar. Zu weit haben sich die Positionen inhaltlich voneinander entfernt.

Orientierung am Papst

Denn mit den Kardinalen Reinhard Marx und Rainer Maria Woelki haben die deutschen Katholiken zwei Frontmänner, die sich weder in heiklen Sachfragen und schon gar nicht durch unsachliche Politikaussagen von ihrer Linie abbringen lassen. Sie orientieren sich an der Aufforderung von Papst Franziskus, barmherzig zu sein: „Ich möchte eine arme Kirche für die Armen.“

An diesem Donnerstag, während der Abschlusspressekonferenz der Herbstvollversammlung der deut-

schon Bischöfe, wird die Entfremdung zwischen Kirche und den C-Parteien erneut an zwei Stellen deutlich. Zunächst zeigt Kardinal Marx die „rote Linie“ im Umgang mit Flüchtlingen auf: Jeder Flüchtling, der an die Grenze komme, müsse menschenwürdig behandelt werden und ein faires Verfahren erhalten. Außerdem dürfe niemand in Krieg und Verfolgung zurückgeschickt werden. Von einer Obergrenze wollen die Bischöfe ebenso wie Kanzlerin Merkel nichts wissen.

Und Marx hat konkrete Zahlen mitgebracht: Von Januar bis Ende Juli hätten die 27 (Erz-)Bistümer insgesamt mindestens 79,5 Millionen Euro für Flüchtlinge aufgebracht. Dabei flossen rund 52,2 Millionen Euro in Projekte in Deutschland und rund 27,3 Millionen Euro in Maßnahmen in den Krisenregionen. Im gesamten Jahr 2015 hatten die finanziellen Sondermittel insgesamt mindestens 112 Millionen Euro betragen, davon rund 70,8 Millionen Euro im Inland. Neben finanziellen Mitteln gebe es

weitere Hilfen, betont der Erzbischof: „Derzeit haben in mindestens 1381 kirchlichen Gebäuden rund 28 000 Flüchtlinge eine Bleibe gefunden“, sagt er. Die Zahl der Hauptamtlichen in der Flüchtlingshilfe wurde von 5100 auf 5900 aufgestockt: Sie bieten etwa Rechtsberatung und Gesundheitsfürsorge für Flüchtlinge



Von einer Obergrenze für Flüchtlinge will Kardinal Marx genauso wie Kanzlerin Merkel nichts wissen.

FOTO: DPA

des Flughafens. Der ist bereits seit 2011 fertig. Mehrmals wöchentlich fährt dort eine S-Bahn durch, damit kein Schimmel entsteht. Nach ein paar Schnappschüssen auf den letzten der 715 Meter des Hauptterminals geht es für die Reisegruppe wieder ins Freie. Der Ostwind sorgt an diesem heißen Septembertag für Erfrischung. Schnell noch ein Foto von der gläsernen Außenfassade und dann steigen alle wieder in den klimatisierten Bus. Vorbei an der Feuerwache Ost und der Flughafensicherheit geht es zum Nordpier. Hier sollen Passagiere von Billig-Airlines wie Ryanair oder Easyjet einmal an Bord gehen. Hier sei brandschutztechnisch alles abgenommen,

„Das ist doch der Wahnsinn, dass bei einem so großen Bauvorhaben so viel schief gehen kann.“

Carla Mielhardt, die im Umfeld der BER-Baustelle wohnt

eigentlich könnte das Terminal bereits genutzt werden. Momentan werden dort Partys gefeiert, erklärt Neumann, ohne die Fremdnutzung näher zu erläutern. Der Bus fährt weiter Richtung Hauptpier. An den 16 Fluggastbrücken blinken rote Leuchten. Zumindest von außen betrachtet, macht alles den Anschein, als ob nur noch die Flugzeuge und Passagiere fehlen. Claudia Neumann erzählt von weiteren Hindernissen, die die Planung des Großprojekts ins Stocken gebracht haben: Archäologi-

sche Funde einer Kirche und eines Friedhofs aus dem Mittelalter oder die Umsiedlung der Knoblauchkröte sorgten für Verzögerungen.

Momentan sind nach Angaben des BER-Pressesprechers Lars Wagner täglich mehrere Hundert Bauarbeiter in den Hallen des Flughafens tätig, um den Eröffnungstermin im Herbst 2017 zu ermöglichen. „Unser Ziel ist weiterhin die Inbetriebnahme Ende 2017. Dazu besteht nach wie vor die Chance“, sagt Wagner. Flughafenplaner Dieter Faulenbach da Costa hält sogar einen Eröffnungstermin im Jahr 2018 für unrealistisch. Faulenbach da Costa gilt als einer der größten Kritiker des Projekts. Er war bis 1999 an der Planung des Flughafens beteiligt. Mittlerweile arbeitet er für die „Gegenseite“ als Berater der umliegenden Kommunen und Bürgerinitiativen. Der 72-jährige glaubt beim aktuellen Stand der Bauarbeiten gar nicht mehr daran, dass am BER überhaupt einmal Flugzeuge starten oder landen werden. „Wenn die Flughafengesellschaft, die Planer und die Baufirmen so weitermachen, fahren die das Ding gegen die Wand“, sagt er. Bereits vor der Eröffnung sei die Zukunftsfähigkeit des Flughafens nicht mehr gegeben, er sei für viel zu wenig Passagiere geplant worden, kritisiert der Stadtplaner. Aufgrund immer weiter steigender Baukosten gehe dem Projekt bald das Geld aus und die EU werde irgendwann den Geldhahn zudrehen, prognostiziert Faulenbach da Costa.

Nach gut einhalb Stunden ist die Tour zu Ende. Der Bus ist wieder am Schönefelder Flughafen angekommen. Carla Mielhardt steigt aus und stellt ernüchtert fest: „Die werden hier nie im Leben bis 2017 fertig.“