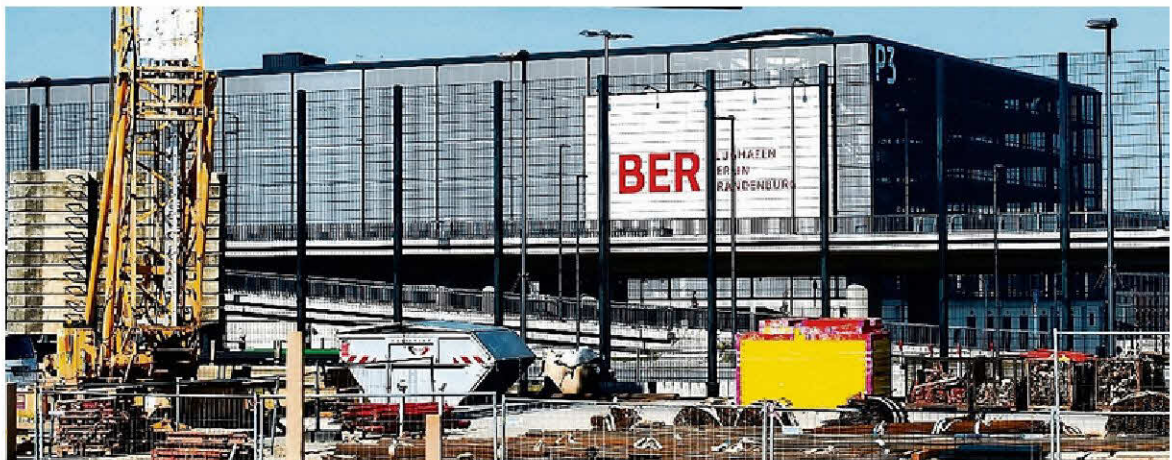


Prognose zum neuen Berliner Flughafen

02.04.2016 09:47 Uhr

## "Der BER kann erst 2019 starten"

Eine Flughafen-Eröffnung 2017 ist unmöglich, sagt Dieter Faulenbach da Costa. Mit seinen Analysen lag der Flughafenplaner schon mehrfach richtig. VON THORSTEN METZNER



Blick auf eine Baustelle am Südpier des neuen Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER). Ein Experte sagt: Er... FOTO: PATRICK PLEUL/DPA

Der **BER** lässt ihn nicht los. **Dieter Faulenbach da Costa**, Jahrgang 1944, Architekt und Ingenieur, Spezialgebiet: Flughäfen. Er war an der Planung und Realisierung von 45 Terminals rund um den Erdball beteiligt, auch am neuen Hauptstadtflughafen in Schönefeld. Früher einmal, im Raumordnungsverfahren und vor der geplatzten Privatisierung, als er für Hochtief die Pläne entwarf.

Inzwischen gilt er als **einer der schärfsten BER-Kritiker**. Er verfolgt permanent, wie es um das Milliardenprojekt steht, nimmt die Flughafen-Verlautbarungen regelmäßig unter die Lupe. Das hat er auch jetzt getan. Am 22. April will der Aufsichtsrat entscheiden, ob die noch für 2017 geplante Eröffnung des BER, an der Flughafenchef Karsten Mühlenfeld und der von Berlins Regierendem Michael Müller (SPD) geführte Aufsichtsrat bislang festhalten, erneut verschoben werden muss. Und Faulenbach?

2017? Da lacht er nur, das ist für ihn längst als illusorisch abgehakt. Bei optimistischen Annahmen, die am BER noch nie eingetreten sind, könne man den Flughafen „vielleicht im vierten Quartal 2018 eröffnen“, lautet seine Prognose. „Realistisch ist, dass der BER im dritten Quartal 2019 in Betrieb gehen kann.“ Er fügt hinzu, „wenn in Berlin endlich einmal konsequent gearbeitet wird“.

### Die Bauarbeiten sind gar nicht das größte Problem

Das könnte man als Schwarzmalerei abtun, wenn er nicht mehrfach richtig gelegen hätte. Als Erster hatte Faulenbach im November 2012 **in einem Gutachten nachgewiesen**, dass die offiziellen Kapazitätsangaben geschönt waren und im BER keine 27 Millionen Passagiere abgefertigt werden können, höchstens 21 Millionen. **2014 kam der Flughafen zum gleichen Ergebnis.**

Nach den aktuellen Plänen schafft das BER-Terminal anfangs 22 Millionen Passagiere. „In einer schlechten Servicequalität“, sagt er. „Die Leute werden länger warten müssen, als sie es jetzt gewohnt sind.“ Oder im Januar 2013, die damals geplante Eröffnung im Oktober des gleichen Jahres war gerade abgesagt worden. Da warnte Faulenbach, „dass der BER nicht vor 2017 eröffnet werden kann.“ So kam es.

Inzwischen ist auch dieser Fahrplan, im Dezember 2014 verkündet, im Dezember 2015 aktualisiert, nach seiner Einschätzung unrealistisch. Und zwar weniger wegen der Bauarbeiten. Die sollten am 15. Juli fertig sein, inzwischen ist von Ende 2016 die Rede. Hauptmanko sei, sagt er, dass viel zu wenig Zeit für das Einregulieren der komplexen Systeme, für Tests und Abnahmen vorgesehen ist. „Allein dafür braucht man neun bis zwölf Monate.“ Und erst danach könne der eigentliche Probetrieb mit den Komparsen beginnen, für den man ebenfalls mindestens neun Monate kalkulieren müsse.

### **Flughafen: Es gilt nach wie vor der Terminplan**

Der Flughafen selbst will das Szenario 2019 nicht kommentieren. „Wir arbeiten hart an der Lösung der Probleme“, sagt Sprecher Daniel Abbou. Es gelte nach wie vor der Terminplan, der vom zweiten Halbjahr 2017 ausgehe. Den BER-Verantwortlichen ist Faulenbachs Analyse bekannt. Er hatte sie bereits am 8. Juli 2015 bei einem Treffen in Schönefeld erläutert, an dem Mühlenfeld, Technikchef Jörg Marks, Berlins Flughafenkoordinator Engelbert Lütke Daldrup, Brandenburgs BER-Staatssekretär Rainer Bretschneider sowie Staatssekretär Rainer Bomba (auch Aufsichtsrat) vom Bundesverkehrsministerium teilnahmen.

Damals übergab er eine „Kurzanalyse“ mit Lösungsvorschlägen, 19 Seiten, wie man es besser machen könne. Er habe übrigens damals auch auf die Probleme mit der Entrauchung zwischen Terminal und Tiefbahnhof hingewiesen, bei der es jetzt die größten Probleme gebe, erzählt er. In seiner Analyse ist dieser „Problembereich“ tatsächlich rot eingekreist.

Er hat seine Expertise angeboten, seinen Rat, aber am 8. August 2015 ein Absageschreiben Mühlenfelds erhalten. Zitat: „Speziell im Rahmen des BER sind wir ausreichend mit kompetenten Planern ausgestattet, die die notwendigen Arbeiten adressieren.“ Kürzlich unternahm Faulenbach einen neuen Anlauf, wandte sich im Februar, dann am 10. März schriftlich an Staatssekretär Rainer Bomba. Eine Antwort bekam er nicht. „Das bin ich in Berlin mittlerweile gewohnt.“