

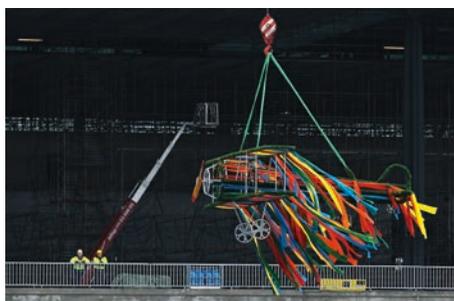
Fast unendlich, diese Geschichte

BAU-CHRONOLOGIE

1991, also schon kurz nach der Wiedervereinigung, entsteht die Idee für einen zentralen Berliner Flughafen. Der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg gründen die Berlin Brandenburg Flughafen Holding. Und wirklich niemand ahnt zu diesem Zeitpunkt, welche Büchse der Pandora damit geöffnet werden wird. Eine Geschichte von Länder- und Bundesinteressen, von Partei-Befindlichkeiten und von staatlichen Eingriffen in unternehmerische Entscheidungen



11. Juni 2008 Flughafenchef Rainer Schwarz sowie Matthias Platzeck und Klaus Wowereit in Feierlaune



7. Mai 2010 Ein geschmücktes Flugzeugmodell weht als Richtkranz über dem BER-Hauptterminal



31. Mai 2011 Die Proteste gegen den Bau des neuen Berliner Hauptstadtflughafens nehmen nicht ab

JANUAR 1992: Beginn der Planungen. Standen zunächst acht Optionen zur Auswahl, bleiben schließlich Sperenberg, Jüterbog und Schönefeld-Süd für eine genauere Eruiierung übrig.

JUNI 1993: Für die finalen Kandidaten wird das Raumordnungsverfahren beantragt. Das politische Tauziehen um den Mega-Airport und die Milliardeninvestitionen beginnt. Der Bund bevorzugt bereits jetzt, ohne das Ergebnis abzuwarten, Schönefeld statt eines Standortes weit in Brandenburg.

1994: Die Planer empfehlen Jüterbog oder Sperenberg.

MAI 1996: Der Bund legt sich trotzdem auf Schönefeld-Süd als neuen Standort fest.

JUNI 1996: Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen (beide CDU) und Brandenburgs Ministerpräsident Manfred Stolpe (SPD) fällen im Namen der Gesellschafter (Bund, Berlin, Brandenburg) den sogenannten Konsensbeschluss und empfehlen der Flughafengesellschaft, eine Standortentscheidung zugunsten von Schönefeld-Süd sowie die Schließung der Berliner Flughäfen Tegel und Tempelhof. Die Eröffnung wird für 2007 avisiert.

1999: Geplant war, den Flughafen komplett unter privater Regie zu bauen und zu betreiben. Dafür bewerben sich 20 Unternehmen und sieben Konsortien. Den Zuschlag erhält ein Konsortium um den Essener Baukonzern Hochtief. Das Brandenburgische Oberlandes-

gericht kassiert den Vergabebescheid wegen Verfahrensfehlern.

NOVEMBER 2000: Die Konsortien Hochtief und IVG schließen sich zu Berlin-Brandenburg International Partner (BBIP) zusammen und legen im September 2001 ein um drei Milliarden Mark über dem bisherigen Angebot der Einzelbieter liegendes Angebot vor, fordern darüber hinaus Einnahme- und Renditegarantien.

IM MAI 2003 scheidet die Privatisierung des Flughafens, damals noch BBI genannt, endgültig. Berlin, Brandenburg und der Bund beschließen daraufhin, den Flughafen selbst zu bauen. Das Projekt muss aus öffentlichen Kassen finanziert werden. Das Bieterkonsortium aus Hochtief und IVG erhält 40 Milli-



5. September 2006 Hartmut Mehdorn (links, damals Chef Deutsche Bahn), Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck beim ersten Spatenstich

der Bieter lagen deutlich über den kalkulierten Kosten von 630 Millionen Euro, Preisabsprachen wurden vermutet. Die Kosten für den Bau des Gesamtflughafens wurden nun mit rund zwei Milliarden Euro kalkuliert. Juli 2008: Baubeginn des Hauptterminals und Rohbaufertigstellung des darunterliegenden Flughafenbahnhofs. Die Kosten steigen weiter. Der Flughafen soll jetzt 2,2 Milliarden Euro kosten, später wird dies auf 2,4 Milliarden Euro korrigiert. Grund für die höheren Kosten: der Bau zweier zusätzlicher Terminalbereiche (Seitenflügel) zur Kapazitätserhöhung.



Mai 2012 Technikchef Manfred Körtgen muss aufgrund der zahlreich aufgetretenen Baumängel seinen Hut nehmen

onen Euro für bereits erbrachte Leistungen und als Entschädigung für entgangene Aufträge. Der Eröffnungstermin 2007 ist nicht mehr zu halten, die Betreibergesellschaft rechnet jetzt mit 2009.

13. AUGUST 2004: Die Potsdamer Landesregierung erteilt den Planfeststellungsbeschluss und entscheidet: Der Flughafen darf unter Auflagen gebaut werden. Die Kapazität soll etwa 20 Millionen Passagiere im Jahr betragen, der Bau rund 1,7 Milliarden Euro kosten. Das Dorf Diepensee wird abgerissen, die Bewohner von Diepensee und Selchow werden umgesiedelt.

APRIL 2005: Den Eilanträgen mehrerer Anwohner wird durch das zuständige Bundesverwaltungsgericht in Leipzig stattgege-



Mai 2012 Neuer Technikchef wird Horst Amann

ben, ein weitgehender Baustopp bis zu einer endgültigen Entscheidung verhängt. Zulässig sind jetzt nur noch Bauvorbereitungen.

MÄRZ 2006: Mehr als 4000 Klagen gehen gegen den neuen Hauptstadtflughafen ein, doch das Gericht in Leipzig genehmigt in letzter Instanz den Flughafenausbau, allerdings unter Verschärfung der Lärmschutzauflagen.

5. SEPTEMBER 2006: Erster Spatenstich, offizieller Baubeginn des Flughafens. Geplante Eröffnung: 30. Oktober 2011.

9. OKTOBER 2007: Neuausschreibung des Hauptterminals, das Generalunternehmer-Konzept wird verworfen, der Bau auf sieben Baulose aufgeteilt. Grund: Die Angebote

2009: Um die ursprünglich geplante Abfertigungskapazität von 22 bis 25 Millionen Passagieren der tatsächlichen Entwicklung des Flugverkehrs in Berlin anzupassen, werden die Pläne für das Hauptterminal erneut korrigiert. Ein Zwischengeschoss wird geplant und somit die Kapazität auf 27 Millionen Passagiere erhöht. Die Gesamtkosten werden auf 2,5 Milliarden Euro prognostiziert.

APRIL 2010: Richtfest des Hauptterminals.

25. JUNI 2010: Erneute Verschiebung des geplanten Eröffnungstermins. Schuld seien die Pleite eines Planungsbüros, ein extrem kalter Winter und neue EU-Richtlinien für Gepäckkontrollen, die weitere Baumaßnahmen erfordern würden. Neuer geplanter Eröffnungstermin ist nun der 3. Juni 2012. Der Umzug des gesamten Flughafens von SXF und TXL zum BER soll innerhalb einer Nacht, vom 2. auf den 3. Juni 2012 erfolgen, die Stadtautobahn dafür gesperrt werden.

DEZEMBER 2011: Erste erhebliche Mängel der Brandmeldeanlage treten in Erscheinung. Da das reibungslose Zusammenwirken der Systeme nicht gewährleistet ist, verweigert der TÜV die Abnahme.

8. MAI 2012: Nur vier Wochen vor dem geplanten Termin teilt Aufsichtsratschef Klaus Wowereit mit, dass die Eröffnung erneut verschoben werden muss. Als Gründe nennt er vor allem Probleme mit der Brand-
schutzanlage, aber auch zu kurze Roll- →



8. März 2013 Hartmut Mehdorn (Mitte) wird als neuer Berliner Flughafenchef vorgestellt



März 2014 Der Flughafen Schönefeld soll parallel zur Eröffnung doch nicht geschlossen, sondern weiterbetrieben werden



Februar 2015 Karsten Mühlenfeld tritt die Nachfolge Hartmut Mehdorns als Flughafenchef an

treppen, vergessene Kabelschächte, defekte Türsteuerungen, Probleme mit der Gepäckabfertigung, in Summe rund 150 000 Baumängel. Technikchef Manfred Körtgen und das Generalplanungskonsortium „pg bbi“ werden entlassen. Kurz darauf: Bekanntgabe des neuen geplanten Eröffnungstermins 17. März 2013.

SEPTEMBER 2012: Nach eingehender Analyse durch den neuen Technikchef Horst Amann wird die Eröffnung des BER auf den 27. Oktober 2013 verschoben. Die Kosten steigen inzwischen auf 4,3 Milliarden Euro. Das Berliner Abgeordnetenhaus setzt einen Untersuchungsausschuss ein: Dieser soll Ursachen, Konsequenzen und die Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen beim BER sowie die zahlreichen Baupannen aufklären.

JANUAR 2013: Die für Oktober geplante Eröffnung wird wegen Brandschutzproblemen, speziell an der Entrauchungsanlage, erneut verschoben. Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck übernimmt von Berlins Oberbürgermeister Klaus Wowereit den Aufsichtsratsvorsitz. Rainer Schwarz muss als Geschäftsführer gehen. Ein neuer Eröffnungstermin wird nicht bekannt gegeben.

16. AUGUST 2013: Der Aufsichtsrat stimmt den Plänen einer Teileröffnung Schritt für Schritt ab dem Frühjahr 2014 zu, ein Vorschlag des neuen Flughafenchefs Hartmut Mehdorn.

JANUAR 2014: Mehdorn korrigiert seine Prognose, Ziel sei jetzt ein Betriebsbeginn 2015.

FEBRUAR 2014: In einer Mitteilung an die brandenburgische Landesregierung kündigt Mehdorn nun an, der BER könnte möglicherweise erst 2016 in Betrieb gehen, dies sei bei weiteren unvorhergesehenen Ereignissen zu befürchten.

MÄRZ 2014: Der Weiterbetrieb des bisherigen Flughafens Schönefeld wird beschlossen, um erneut prognostizierte Kapazitätsengpässe des BER zu kompensieren. Der Luftverkehr in Berlin wächst weiterhin überdurchschnittlich.

APRIL 2014: Der Schallschutz für die Anwohner in Schönefeld wird rund 730 Millionen Euro kosten und ist damit deutlich teurer als geplant. Ursprünglich war man von 139 Millionen Euro ausgegangen. Flughafenchef Mehdorn macht für die Mehrkosten allein behördliche Auflagen verantwortlich. Ein Gericht hatte 2013 geurteilt, dass der Schallschutz nachgebessert werden müsse.

MAI 2014: Die Gesellschafterversammlung des BER lehnt die Forderung Brandenburgs nach einer Ausweitung des Nachtflugverbots ab. Der Planfeststellungsbeschluss sieht eine nächtliche Ruhe von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr vor. Das wird erneut bestätigt. Mehdorn fordert weitere 1,1 Milliarden Euro, um den Flughafen fertig zu bauen. Das erhöht den benötigten Finanzrahmen von 4,3 auf 5,4 Milliarden Euro. BER-Technikchef Jochen Großmann gerät unter Korruptionsverdacht. Man wirft ihm vor, mit einer Zulieferfirma Zahlungen in Höhe von 500 000 Euro ausgehandelt zu haben. Er wird daraufhin mit sofortiger Wirkung beurlaubt. (Im Oktober 2014 wird er zu einer Haftstrafe von einem Jahr auf Bewährung und zu einer Geldstrafe von 200 000 Euro verurteilt.)

JUNI 2014: Anfang Mai wurde Ex-Planer Alfredo di Mauro von FBB-Chef Mehdorn entlassen. Nun stellt sich heraus: Er ist kein Ingenieur, sondern technischer Zeichner. Mehdorn kann mit 1,1 Milliarden Euro zusätzlich planen, der Aufsichtsrat gibt grünes Licht für diese zusätzliche Finanzspritze.

AUGUST 2014: Jörg Marks wird neuer Technikchef.

DEZEMBER 2014: Mehdorn nennt einen neuen Eröffnungstermin: zweites Halbjahr 2017.

FEBRUAR 2015: Der Aufsichtsrat macht den ehemaligen Rolls-Royce-Manager Karsten Mühlenfeld zum neuen Flughafenchef. Am 16. März tritt dieser das neue Amt an.

AUGUST 2015: Mühlenfeld räumt ein, die Baufertigstellung werde nicht bis März 2016 gelingen. Grund sei die Insolvenz des Gebäudetechnikerausrüsters Imtech Deutschland. Die Ingenieurgesellschaft Schüssler-Plan wird neuer Generalplaner.

20. FEBRUAR 2016: Ausschreibung eines Zusatzterminals (T2) für zusätzlich acht Millionen Passagiere, um die weiterhin befürchteten Kapazitätsengpässe kompensieren zu können.

JANUAR 2017: Mühlenfeld verschiebt die Eröffnung ins Jahr 2018. Auf der Baustelle gibt es immer wieder neue Probleme. Bei rund 80 Prozent der Türen funktioniert die elektronische Ansteuerung nicht – und die Türen sind Bestandteil der Entrauchungsanlage. Weitere Probleme haben sich mit den Sprinkleranlagen ergeben.

FEBRUAR 2017: Technikchef Jörg Marks



Juni 2020 Am BER startet der Probetrieb mit Komparsen



Februar 2017 Technikchef Jörg Marks muss gehen, wird aber einen Monat später vom Mühlenfeld-Nachfolger Engelbert Lütke Daldrup wieder an Bord geholt

muss gehen. Flughafenchef Mühlenfeld macht ihn für die anhaltenden Probleme auf der Baustelle verantwortlich. Nachfolger wird Christoph Bretschneider, bis dahin Projektmanager bei der Deutschen Bahn.

MÄRZ 2017: Nach dem Rauswurf von Marks wird auch Mühlenfeld entlassen.

Nachfolger wird der bisherige Flughafenkoordinator Engelbert Lütke Daldrup. Der will den gefeuerten Technikchef Marks wieder an Bord holen und mit ihm zusammen einen Eröffnungstermin erarbeiten. Neuer Chef des Aufsichtsrats wird Rainer Bretschneider, bis dahin Flughafenkoordinator in Brandenburg.

AUGUST 2017: Berlins Bürgermeister Müller sagt: Eine Eröffnung ist Anfang 2019 möglich.

DEZEMBER 2017: Nach einer erneuten Aufsichtsratsitzung, bei der unter anderem auch Experten vom TÜV gehört wurden, teilen Aufsichtsratschef Rainer Bretschneider und Flughafengeschäftsführer Engelbert Lütke Daldrup mit: Der BER soll im Oktober 2020 eröffnet werden. Dieser neue Termin

sei nun „belastbar“ und „unternehmerisch verantwortlich“.

FEBRUAR 2018: Baurechtliche Abnahme des Süd-Pier. Weitere Erhöhung der Gesamtkosten auf inzwischen 7,3 Milliarden Euro. Der TÜV Rheinland nimmt Sicherheitsbeleuchtung und -verstromung im Hauptterminal weiterhin nicht ab.

APRIL 2018: Jörg Marks, Bereichsleiter Technik und Bau, bittet darum, seinen Vertrag zum Ende des Jahres aufzulösen. Er kann sich mit den aktuellen Umstrukturierungsmaßnahmen nicht arrangieren, wird sofort freigestellt und bekommt sein Gehalt bis zum Jahresende weiter, zusätzlich eine Abfindung.

MAI 2018: Genehmigung des Terminal T2. Es soll bis zur geplanten BER-Eröffnung 2020 fertig sein. Die Planungen sehen ein schlichtes, aber funktionales Bauwerk vor.

APRIL 2019: Der TÜV nimmt die Entrauchungsanlage des Hauptterminals ab. Allerdings werden durch ihn zahlreiche weitere Mängel der Brandmeldeanlage dokumentiert.

SEPTEMBER 2019: Vorzeitiger erfolgreicher Abschluss der Wirk-Prinzip-Prüfung, dem Zusammenspiel aller technischen Anlagen des Hauptterminals.

29. NOVEMBER 2019: Flughafenchef Lütke Daldrup legt sich fest: Eröffnungstermin wird der 31. Oktober 2020.

JANUAR 2020: Freigabe der Brandschutzanlagen an der Schnittstelle Terminal/unterirdischer Bahnhof durch den TÜV.

28. APRIL 2020: Freigabe des Hauptter-

minals durch die Bauaufsichtsbehörde des zuständigen Landkreises Dahme-Spreewald. Der geplanten Eröffnung steht nun nichts mehr im Weg.

8. JUNI 2020: Der BER-Probetrieb mit Komparsen muss den veränderten Corona-Bedingungen angepasst werden. Ein neues Verfahren mit reduzierter Teilnehmerzahl wird eingeführt.

31. JULI 2020: Das neue Dienstgebäude der Bundespolizei am BER wird termingerecht übergeben.

13. AUGUST 2020: Die Sicherheitsdurchsuchung am BER wird abgeschlossen, die zuständige Behörde erteilt die Freigabe zur Einrichtung eines Luftsicherheitsbereichs. ●

Lutz Schönfeld



August 2020 Während der Cleaning-Maßnahme durchsuchen und kontrollieren ausgebildete Hundeführer der FraSec mit ihren Hunden sensible Bereiche des BER auf Sprengstoffe