

Der BER und Christian Gräff – ein Kommentar

Eigentlich ist es müßig über den BER Flughafen auch nur noch ein Wort zu verlieren. Dass die Eröffnung überhaupt noch statt finden wird, daran dürfen wohl nur noch die Wenigsten glauben. Doch auch jene, die die Hoffnung noch nicht aufgegeben haben ereilt dieser Tage eine neue Hiobsbotschaft. Selbst wenn der Flughafen eines Tages eröffnet werden sollte, würde laut Christian Gräff „dessen Kapazität, egal wie man rechnet, schon bei der Eröffnung weitestgehend erschöpft sein“. Doch so neu ist diese Erkenntnis nicht. Im Kreuzberger hatte ich bereits [am 19. Februar 2013 in einem Artikel](#) auf das zu erwartende Desaster mit der mangelnden Kapazität hingewiesen.

Um das Problem mit der Kapazität beizulegen, schlägt der *Landesvorsitzende der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU-Berlin und Mitglied der CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus vor, sich nach einem Standort in „mittlerer“ Entfernung umzuschauen um dort einen neuen Großflughafen zu errichten. Des weiteren sieht er Herrn Prof. Dr. Lütke Daldrup, zunehmend als Teil des Problems und nicht mehr Teil der Lösung. Und über Rainer Schwarz schreibt Gräff in seinem Gastbeitrag im Tagesspiegel vom 2.1.2018, dass dieser zu seiner Zeit als Flughafenchef das operative Geschäft zu Gunsten von*

Veranstaltungen vernachlässigte. Zum guten Schluss sieht Gräff, dass der Flughafen Tegel in zehn Jahren als solcher nicht mehr existent sein wird.

Spätestens

jetzt kommt jeder klar denkende Geist, den Aussagen gegenüber, in Schwierigkeiten. Natürlich, das mit der unzureichenden Kapazität des Flughafens hätte bereits vor Jahren jeder Grundschüler anhand der vorliegenden Zahlen errechnen können. Warum konnten unsere Volksvertreter dies nicht obwohl sie nachweislich hunderte von Millionen an Euros in Berater gesteckt haben? War keiner dieser Berater in der Lage, einfachste Grundrechenaufgaben zu lösen und somit das Problem zu benennen?

Das

Gräff als CDUler es sich nicht nehmen lässt die Arbeit der SPD in Frage zu stellen und ganz nebenbei noch den ehemaligen Flughafenchef abwatscht sei ihm gegönnt. Dass er jedoch als Berliner Urgestein immer noch der Hoffnung erliegt, dass die Regierung in der Lage ist, innerhalb von zehn Jahren einen neuen Flughafen Standort zu finden, den Bau zu planen und fristgerecht umzusetzen, lässt, freundlich ausgedrückt, arg an seiner Kompetenz und Realitätssinn zweifeln.

Ganz zu schweigen von der Fertigstellung der Zufahrtswege in Form von Gleisen und Straßen.

Der BER ist mittlerweile ein Projekt, so scheint es, zu dem jeder mal was sagen beziehungsweise schreiben darf. Ungeachtet des sensiblen Gemütszustands der Bevölkerung. Somit schließe ich mich dieser Praxis an und wage eine erneute Prognose. Eigentlich sind es zwei.

Prognose

1: Der Flughafen BER wird irgendwann eröffnet. Der Flughafen Tegel bleibt solange erhalten bis der neue Flughafen mit ausreichender Kapazität irgendwo in „mittlerer“ Entfernung – vermutlich wie zunächst angedacht – in Sperenberg fertiggestellt ist. Im Zuge der Neueröffnung wird Tegel geschlossen und der BER in bequemer Stadtnähe, wird zum Regierungsflughafen und zudem von privilegierten privaten Flugzeugbesitzern genutzt.

Prognose

2: Die Flughäfen Schönefeld und Tegel werden weiterhin gemeinsam das Flugaufkommen bewältigen bis der neue Flughafen mit ausreichender Kapazität irgendwo in „mittlerer“ Entfernung – vermutlich wie zunächst angedacht – in Sperenberg fertiggestellt ist. Nach der Neueröffnung wird Tegel geschlossen und der BER-Flughafen wird mit staatlichen Ehren Eröffnet und im Zuge

*dessen
zum Regierungs- und Privatflughafen erklärt.*