

„Da wird ein Plastikdübel gegen einen aus Metall ausgetauscht“

Engelbert Lütke Daldrup hat den wohl härtesten Job Deutschlands: Er muss den Pannenflughafen BER, der schon im Juni 2012 eröffnet werden sollte, endlich an den Start bringen. Im Herbst 2020 könnte es so weit sein – und natürlich ist der 61-Jährige davon überzeugt, dass das auch klappt. Ein Gespräch über Anerkennung, Quertreiber wie CSU-Verkehrsminister Scheuer, die Frage nach einem Abriss des BER und die Zukunft des Fliegens in Berlin

Interview **Claudius Prüßer** und **Bert Schulz**, Foto **Wolfgang Borrs**

taz: Herr Lütke Daldrup, müssen wir mit Ihnen über CSU-Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer reden?
Engelbert Lütke Daldrup: Na ja ... *(überlegt)* Ich kenne ihn schon länger.

Auch mit solchen Aussagen? Am vergangenen Wochenende hat er in einem Interview von der Gefahr gefaselt, dass Berlin, wenn Tegel nicht offen bleibe, Ende 2019 gar keinen funktionierenden Flughafen mehr besitzen könnte.
Ich habe mich ein bisschen gewundert über seine Aussagen, das will ich ganz offen sagen. Ich war bis Ende 2009 beamteter Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium; da kam er gerade in dieses Ministerium. Er kennt also die Materie. Und stellen Sie sich mal vor, in Frankreich oder Großbritannien würde sich der nationale Verkehrsminister so kritisch über den Hauptstadtflughafen äußern, den er noch gar nicht besucht hat!

Sie waren nur überrascht von Scheuers Aussagen, nicht mehr?
Ich glaube, wir werden darüber sehr schnell ins Gespräch kommen. Der Bund – und für den Bund das Verkehrsministerium – nimmt ja seit Jahren die Gesellschafterfunktion für den Flughafen wahr. Das Haus ist also gut informiert und weiß genau, wo wir stehen.

Wo denn?
Wir werden den BER im Oktober 2020 eröffnen. Dieser Termin ist verlässlich, das weiß auch der Bund. Bis dahin werden wir die beiden anderen bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld weiterbetreiben, Schönefeld bis Ende 2025.

Ärgert Sie ein Querschläger wie Scheuer?
Manches in der Politik ist auch Folklore. Insofern finde ich das nicht ärgerlich. Es gehört ein bisschen zum Metier dazu, dass nicht jede Äußerung auf die Waagschale gelegt werden muss.

Sie glauben also, Scheuer weiß es besser und spricht so nur aus politischen Kalkül?
Ich kann das nicht bewerten. Wir haben uns nach seiner Amtsernennung kurz ausgetauscht und Gespräche verabredet.

Wann werden Sie ihn treffen?
Das steht noch nicht fest. Ziemlich bald.

Nicht nur der Bundesverkehrsminister, auch die Lufthansa hat vor Kurzem quergeschossen. Deren Vorstand Thorsten Dirks prophezeite einen Abriss des BER, anders sei die Baustelle nicht in den Griff zu bekommen. Haben Sie die Sache mit ihm auch schon geklärt?
Ich habe unmittelbar danach mit Vorstandschef Carsten Spohr gesprochen. Er hat klargestellt, dass die Lufthansa keineswegs davon ausgeht, dass die BER-Baustelle abgerissen werden müsse, sondern dass man ein großes Interesse habe, dass der Flughafen 2020 an den Start geht. Beide wollen sich jetzt mal den BER anschauen.

Die sagen so was, ohne vor Ort gewesen zu sein?
Herr Dirks kommt Ende Mai, Carsten Spohr im Sommer. Da können wir noch mal sehr konkret den Fortschritt der Bauarbeiten erläutern.

Hätten Sie die Lufthansa-Chefs nicht schon vorher mal einladen können oder sogar sollen? Offenbar haben die ja keine Ahnung.
Mit der Lufthansa und anderen Airlines reden wir oft. Es gibt zudem halbjährliche, sehr intensive Konsultationen mit den Airlines. Die sind also gut informiert.

Auch bei den Lufthansa-Äußerungen geht es also um Politik in eigener Sache, nicht um kenntnisreiche Einwürfe?
Ich kann das nicht bewerten. Herr Dirks selbst sprach ja von überspitzten Äußerungen. Damit hat sich das Thema für mich erledigt.

Wir gehen mal davon aus, dass Sie als solider BER-Chef die Kosten für einen Abriss selbst durchgerechnet

.....
Engelbert Lütke Daldrup

Der Bauherr Engelbert Lütke Daldrup ist seit März 2017 Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und damit Chef der Flughäfen Tegel, Schönefeld und BER. Zuvor saß der heute 61-Jährige bereits zwei Jahre als Flughafenkoordinator des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafen GmbH. Lütke Daldrup ist studierter Stadtplaner und war unter anderem von 2006 bis Ende 2009 Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium.

Die Baustelle Eigentlich sollte der BER im Juni 2012 eröffnet werden – doch der Termin wurde nur vier Wochen zuvor von Aufsichtsratschef Klaus Wowereit (SPD) abgesagt. Mehrere weitere Eröffnungstermine platzten; seit 2012 mussten mit Rainer Schwarz, Hartmut Mehdorn und Karsten Mühlenfeld drei Geschäftsführer wegen Erfolglosigkeit gehen. Ein Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses beschäftigte sich mit den zahlreichen Pannen, Posen und Peinlichkeiten. Derzeit wird über die Einsetzung eines neuen Untersuchungsausschusses diskutiert.

Der Ausblick Laut Lütke Daldrup wurde 2017 der Umbau des BER weitgehend abgeschlossen, seit einem Dreivierteljahr werde nun getestet, ob alles funktioniert. Diese Prüfungen sollen sich noch bis ins Frühjahr 2019 hinziehen. Im Oktober 2020 soll der Flughafen – dann aber wirklich – eröffnet werden. 2040 können laut den Planungen dort jährlich bis zu 55 Millionen Passagiere abgefertigt werden. *(bis)*
.....

haben. Was würde das denn kosten und bringen?
Ich habe nicht ohne Grund gesagt, dass ein Abriss Unsinn ist. Er wäre auch 2012, nach der ersten abrupten Absage der Eröffnung, Unsinn gewesen. Die Grundstruktur des Gebäudes ist solide, man würde eine Investition von über 2,5 Milliarden Euro schlicht wegwerfen. Inzwischen haben wir die – bei einem Flughafen sehr komplexen – haustechnischen Anlagen komplett umgebaut und erneuert; wir haben nach 2012 mehr investiert, als dort vorher investiert worden war. Die Entrauchungsanlage wurde komplett umgebaut, die Sprinkleranlagen wurden verdoppelt, die Kabeltrassen erneuert. Jetzt geht es vor allem um Mängelbeseitigung.

Das heißt?
Da wird manchmal ein Plastikdübel gegen einen aus Metall ausgetauscht, oder an einer Kabeltrassenaufhängung ein weiterer Arm ergänzt. Also sehr viele kleine Themen, damit wir am Ende eine ordnungsgemäß wirksame und betriebsbereite Anlage in jedem Punkt haben.

Sie haben 2012 erwähnt – damals wurde die Eröffnung nur vier Wochen vor Termin abgesagt. Der Flughafen hätte gar nicht funktioniert, oder?
Er wäre jedenfalls in keinsten Weise den baurechtlichen Standards der Bundesrepublik Deutschland entsprechend gewesen. Man hatte selbst 2014 nicht alle nötigen Baugenehmigungen zusammen. Ich will aber nicht ausschließen, dass in einem anderen Teil der Welt dieser Flughafen vielleicht eröffnet worden wäre.

Haben Sie mal mit dem damaligen Aufsichtsratschef und Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) über die Lage damals gesprochen?
Wir haben oft miteinander gesprochen, ich war ja bis 2009 auch vier Jahre zusammen mit ihm im Aufsichtsrat – allerdings als Vertreter des Bundes und bevor die Probleme so gravierend waren. Die Situation ist damals nicht so eingeschätzt worden, wie sie sich am Ende dargestellt hat.

Sie konnten bis 2009, als Staatssekretär und Vertreter des Bundes, auch nicht abschätzen, auf welches Chaos Sie da zulaufen?
Was an Problemen 2011 und 2012 entstanden ist, war zu dem Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Obwohl Sie sagen, dass damals nicht nach bundesrepublikanischem Standard gebaut wurde!
Das ist falsch. Die Baustelle hat darunter gelitten, dass es sehr viele Änderungen im Planungs- und Bauprozess gegeben hat. Es gab Planungsprobleme und Fehlleistungen von ausführenden Firmen. Das war eine Verkettung von sehr vielen Tatbeständen, dazu gab es einen zu großen Zeitdruck, der 2011 zu einer ersten Verschiebung der Eröffnung geführt hat. Schon damals aber hätte man sich deutlich mehr Zeit nehmen müssen, um sicher zum Ergebnis zu kommen. Und natürlich war auch



„Das Monster ist gezähmt worden“, sagt Engelbert Lütke Daldrup, hier vor dem BER-Terminal.

en
t“



und meint damit die Brandschutzanlage

”

Wenn man den BER betritt, sieht man, dass der Flughafen bis auf die geöffneten Decken im Grunde genommen fertig aussieht. Sie werden dort auch heute noch Bauarbeiter treffen, die aber nicht mehr mit dem eigentlichen Bauen beschäftigt sind

die Entscheidung, ohne Generalunternehmer zu bauen, bei der damals relativ schwachen Bauherrenorganisation ein sehr gewagtes Unterfangen.

Haben Sie denn nun den langjährigen Aufsichtsratschef Klaus Wowereit mal gefragt, wie es dazu kommen konnte? Wir haben darüber keine große Exegese betrieben.

Kommen wir zurück zur Lage des BER in der Gegenwart. Kann man auf der Baustelle, wenn man nicht richtig tief in der Materie steckt, überhaupt erkennen, wie der Stand ist? Für einen Laien ist das sicherlich nicht mit bloßem Auge erkennbar. Klar ist: Wenn man den BER betritt, sieht man, dass der Flughafen bis auf die geöffneten Decken im Grunde genommen fertig aussieht. Sie werden dort auch heute noch Bauarbeiter treffen, die aber nicht mehr mit dem eigentlichen Bauen beschäftigt sind. Sondern damit, Mängel abzuarbeiten, die durch Sachverständige festgestellt wurden. Sie werden Sachverständige finden: etwa 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des TÜV sind auf der Baustelle, die die einzelnen Segmente und Anlagen testen. Wir haben es mit 786 Anlagen zu tun, die alle einzeln geprüft werden müssen.

Warum geht es dann noch so lange, bis der BER eröffnet werden könnte? Diese Prüfungen sind langwierig und werden sehr gründlich vorgenommen. Und danach müssen wir ein Programm starten, um den Flughafen operativ in Betrieb zu nehmen. Wir haben dafür genügend Zeit eingeplant, übrigens auch für die Bauabnahme durch die Behörden.

Wie viel Leute arbeiten an einem Werktag wie heute auf der Baustelle? 300 bis 400 Personen. Vom Oberbauer bis zum Ingenieur. Dazu sehr viele gewerbliche Arbeitnehmer.

Das heißt? Mitarbeiter der großen Firmen. ROM, Siemens, Bosch, T-Systems, Hochbauunternehmen. Etwa 30 verschiedene Unternehmen sind hier tätig. Plus Objektüberwacher, die die Arbeitsvorbereitung machen und die Kontrollen, auch was Termine angeht.

Wie oft sind Sie auf der Baustelle? Alle paar Tage.

Sie haben vor einiger Zeit angekündigt, mit den großen Unternehmen Pauschalverträge abschließen zu wollen. Hat das geklappt? Wir sind damit intensiv beschäftigt. Denn auch die beteiligten Firmen wie Siemens und Bosch, aber auch ROM und Caverion stehen unter enorm hohem internationalem Wettbewerbsdruck. Mit der Firma Caverion haben wir bereits seit Ende letzten Jahres eine finale Regelung. Das hat sich sehr bewährt, der Fortschritt auf der Baustelle in diesem Gewerk ist sehr positiv. Gleiches verhandeln wir mit anderen Firmen. Im Fall von Bosch gehe ich davon aus, dass wir in wenigen Wochen zu Lösungen kommen.

Welchen Vorteil hat diese Pauschalierung?

Wir haben ein klares Interesse daran, dass wir terminliche Verabredungen vertraglich fixieren, und daran, dass auch Termine mit Bonus- und Malus-Regelungen versehen werden: Wenn man schneller ist, gibt es etwas mehr Geld, wenn man weniger schnell ist, muss man etwas zurückgeben. Wir wollen damit Bürokratie vermeiden: Eine Baustelle, die mit Einzelbeauftragungen läuft, erzeugt viel Aufwand auf beiden Seiten. Der Kern der Pauschalierung besteht darin, dass man sehr

genau prüft, was noch zu tun ist, in welchem Zeitraum und in welcher Abfolge das erledigt wird.

Das klingt danach, dass Ihnen Zeit wichtiger ist als Geld.

Es findet eine unternehmerische Abwägung statt, und natürlich ist Zeit für uns wichtig. Weitere Verzögerungen kosten Geld. Und je schneller wir fertig werden, desto weniger Kosten haben wir auf der Baustelle.

Können Sie ausschließen, dass wir in zwei, drei Jahren auf den heutigen Tag zurückblicken und sagen: „Damals haben wir das Riesenproblem, das uns heute beschäftigt, einfach noch nicht sehen können?“

Man kann das mit großer Sicherheit ausschließen. Wir haben sehr umfassende Risikoanalysen durchgeführt und mit Pier Nord und Pier Süd mittlerweile zwei vergleichbare Bauteile erfolgreich ans Netz gebracht. Drittens haben wir auch schon erhebliche Teile des Hauptgebäudes durchgeprüft. Wir wissen, welche Mängel wir haben und wie wir sie beseitigen müssen.

Die Lage ist völlig anders als 2014?

Ja. Damals hatte Herr Mehdorn keine Baugenehmigung, aber noch 3.000 Planungs- und Umbauprozesse vor sich. Heute liegt das alles hinter uns. Wir haben alle Genehmigungen, wir haben alle Umbauten durchgeführt, wir sind in der Phase der Mängelbeseitigung schon relativ weit fortgeschritten und seit acht, neun Monaten prüft der TÜV auf der Baustelle intensiv die Anlagen. Natürlich gibt es immer wieder kleinere Probleme, die hochplop-

Was an Problemen 2011 und 2012 entstanden ist, war 2009 nicht absehbar

pen, manchmal auch mittlere Themen, keine Frage. Aber wir sind auf sicherem Grund.

Die Brandschutzanlage ist kein Monster mehr?

Nein, die ist ja auch aufgeteilt worden. Sie wird jetzt auch anders gesteuert: Sie können jetzt den Ventilator nicht nur an- und ausschalten, sondern ihn auch langsam runter- und hochdrehen. Die Kanäle können nicht mehr durch zu viel Druck kaputtgehen. Das wird jetzt schön smooth gesteuert.

Ein smoothes Monster.

(lacht) So gesehen ist das Monster gezähmt worden. Aber wir benutzen diesen Begriff ohnehin nicht mehr.

Manche sagen zum Flughafen nur noch „das Ding“. Was sagen Sie? Ich sage immer BER dazu.

Haben Sie eine emotionale Beziehung zu so einem schicksalhaften Gebäude entwickelt? Was ist der BER für Sie?

Er ist ein attraktives Flughafengebäude mit einer gewissermaßen zeitlosen Architektur, die auch in zehn Jahren noch gut funktionieren wird.

Aber Sie ganz persönlich, haben Sie eine Beziehung zu diesem Gebäude?

Ich habe dazu eine eher sachliche Beziehung. Meine Aufgabe besteht darin, dieses Gebäude ans Netz zu bringen, und darüber hinaus darin, zwei Bestandsflughäfen zu betreiben, an denen im letzten Jahr über 33 Millionen Fluggäste ein- und ausgestiegen sind. Wir sind in den letzten 15 Jahren viel schneller als die anderen Flughäfen in Deutschland gewachsen. Und die Erfolgsgeschichte, dass die Berli-

ner Flughäfen 20.000 Menschen Arbeit geben, dass wir drei Milliarden Euro Wertschöpfung im Jahr generieren, die muss auch ein bisschen erzählt werden. Das gehört ja auch zu meinen Aufgaben, nicht nur den Kladderatsch am BER in Ordnung zu bringen.

Jetzt klingen Sie ein bisschen gekränkt. Nö.

Aber es ist ja offensichtlich, dass Ihre Arbeit nicht genügend Wertschätzung erfährt. Der Scheuer schenkt Ihnen ein, die Lufthansa schießt quer, und das Wachstum, die positiven Entwicklungen, die werden nicht richtig wahrgenommen.

Ich glaube, die Hauptstadtregion hat allen Grund, selbstbewusst zu sein. Wir sind der aufkommenstärkste Flughafen in Deutschland, hier steigen die meisten Menschen aus und ein, nicht in Frankfurt und nicht in München. Wir sind ein wichtiges ökonomisches Zentrum Europas. Klar ist aber, diese Stadt braucht mehr internationale Konnektivität: Wir müssen uns bemühen, mehr Langstreckenverbindungen in die Stadt zu holen. Und da müssen alle mitarbeiten. Es gibt Airlines und Politiker, die sich sehr engagieren, und andere, die noch ein bisschen mehr tun könnten.

Wenn der BER in Betrieb ist, wollen Sie bei den Nutzungsentgelten anziehen, damit der Betrieb die hohen Investitionskosten einspielen kann. Wird das der spanische oder der US-Tourist merken, wenn er seinen Berlin-Trip bucht?

Wir haben in Berlin bisher sehr günstige Nutzungsentgelte, weil wir eine sehr alte Infrastruktur anbieten. Man kann nicht in Schönefeld-Alt oder in Tegel Entgelte erheben wie in München oder Frankfurt. Wenn der BER eröffnet, werden wir ein Nutzungsentgelt haben, das sich im Rahmen von München bewegt, ein relativ hohes, aber auch nicht das höchste. Auf den einzelnen Ticketpreis bezogen ist das eine Differenz von wenigen Euro. Das wird der Kunde nur wenig wahrnehmen.

Das dämpft nicht das Wachstum?

Es ist nicht der entscheidende Faktor. Natürlich gibt es immer Flüge, die sich im Grenzkostenbereich bewegen, da spielen dann schon drei, vier Euro Differenz eine Rolle, aber nicht in der Masse des Verkehrs.

In Schönefeld wirbt Ryanair mit Flügen für 16,99 Euro. Wird das auch weiterhin möglich sein?

Es gab auch schon Flüge für 99 Cent – das ist ja eine Mischkalkulation. Sie können sich vorstellen, dass Sie für diesen Betrag nicht mal das Kerosin und den Piloten bezahlen können. Wenn Sie wie ich mit Ryanair an Ostern in eine europäische Stadt reisen, zahlen Sie dann auch hin und zurück leicht 200 Euro, es ist also nicht immer extrem billig. Aber es gibt durchaus Situationen, in denen das Taxi nach Schönefeld mehr kostet als das Flugticket.

Absurd, oder?

Es zeigt, dass der Flugmarkt ein sehr kosteneffizienter Markt ist und wir als Flughafen unseren Airlinekunden nicht viel Geld abnehmen.

Welches ist Ihr Lieblings-Großflughafen?

(überlegt) Das ist schon von Berufs wegen der BER (allgemeine Heiterkeit).

Und die Nummer zwei?

Kann ich mich gar nicht so festlegen. Ich war vor einiger Zeit in Madrid und fand das einen sehr schönen Flughafen. Allerdings war der im Bau noch deutlich teurer als der BER.