

**Seit einem Jahr leitet er den Pannenflughafen BERHartmut Mehdorn: „Wir haben das hier im Griff“  
In BILD am SONNTAG verspricht der umstrittenste Manager Deutschlands die Fertigstellung bis zum  
Frühjahr 2015, kritisiert das geplante Nachtflugverbot**

<http://www.bild.de/bild-plus/geld/wirtschaft/hartmut-mehdorn/spricht-ueber-flughafen-ber-34988828.bild.html>

**BILD am SONNTAG: Herr Mehdorn, Sie haben vor einem Jahr die Leitung der größten Skandalbaustelle Deutschlands übernommen. Bereuen Sie das stündlich, täglich oder nur einmal pro Woche?**

**HARTMUT MEHDORN:** Warum sollte ich das bereuen? Ich bin hierher gekommen, um den Flughafen fertigzustellen. Und genau das werde ich tun. Einer muss es machen. Aber mit dem ständigen Skandalisieren habe ich es nicht so.

**Gekommen sind Sie 2013 als Retter, heute gelten Sie als Hauptverantwortlicher für ein Desaster, das Ihnen weltweit Hohn und Spott einträgt . . .** Na, das habe ich noch nicht gehört. Aber Schulnoten von Leuten, die meine Leistungen gar nicht beurteilen können, interessieren mich auch nicht.

**Welchen Erfolg können Sie als Flughafenchef vorweisen?** Mir ist wichtig, dass wir alle technischen Probleme gelöst haben, gerade die mit dem Brandschutz. Die ursprünglich dafür geplante Anlage war – sehr vereinfacht – zu klein ausgelegt. Ein Grund dafür war, dass bei Beginn der Planungen von 17 Millionen Passagieren pro Jahr ausgegangen wurde. Vergangenes Jahr hatten wir schon 26 Millionen. Und wenn wir den Flughafen aufmachen, wird er an die 30 Millionen Passagiere haben. Bei dieser Entwicklung hatte man die Brandschutzanlage schlicht vergessen. Jetzt sind wir dabei, gut 90 Kilometer neue Kabel zu verlegen, um alle neuen Brandschutzklappen und -fenster ansteuern zu können.

**Ist ein Großflughafen für eine Hauptstadt mit 3,4 Millionen Einwohnern ein unzeitgemäßer Gigantismus? Was spricht eigentlich dagegen, dass Berlin so wie London, Paris oder Rom auf Dauer zwei Flughäfen hat?**

Wenn eine Hauptstadt nur einen Flughafen hat, dann ist das immer ein Risiko. Tatsache ist, dass der Flughafen Berlin das stärkste Wachstum von allen deutschen Flughäfen aufweist. Deswegen werden wir dem Aufsichtsrat ein Konzept zur Ausweitung unserer Abfertigungskapazitäten vorschlagen. Wir wollen das Abfertigungsgebäude des bisherigen Flughafens Schönefeld modernisieren und als integrierten Bestandteil des BER nach dessen Eröffnung weiter nutzen. Dies würde uns eine zusätzliche Check-in-Kapazität von sieben Millionen Passagieren und zudem Zeit verschaffen, um die erforderlichen Erweiterungen am neuen BER vorzunehmen. Über dieses Konzept werden wir sicher in der nächsten Aufsichtsratssitzung beraten.

**Ihr Vertrag endet im Februar 2016. Hat der BER bis dahin abgehoben oder werden Sie als Rentner die feierliche Eröffnung durch Wowereit im Fernsehen verfolgen?** Ich werde den BER ans Netz bringen. So viel Zeit haben wir, da können Sie sicher sein.

**Wenn Sie schon keinen Termin nennen wollen: Was ist Ihr Ziel?** Wir haben ehrgeizige Ziele und eine klare Terminplanung. Dazu gehört, das Bauende noch in diesem Jahr, spätestens im nächsten Frühjahr zu erreichen. Dann kann man den Flughafen testen und in Betrieb nehmen. Aber Bautätigkeiten wird es danach wie auf allen Flughäfen der Welt auch weiterhin geben. Der Flughafen muss schließlich laufend den steigenden Passagierzahlen angepasst werden. Genehmigt ist er für bis zu 45 Millionen Passagiere.

**Gilt das auch für die ausufernden Kosten?** Wir haben ein genaues Bild davon, wie viel Geld wir bis zur Inbetriebnahme des Flughafens und darüber hinaus benötigen. Aber auch das werde ich Ihnen heute nicht sagen. Grundsätzlich gilt: Seit der ersten Planung haben sich die Zahl der Passagiere und die Zahl der Quadratmeter des Flughafens annähernd verdoppelt. Wen überrascht es, wenn dies auch für die Kosten gilt? Mich nicht! Am Ende wird der BER im internationalen Vergleich ein preiswerter Airport sein.

**Der Aufsichtsratschef Klaus Wowereit hat Ihnen vergangene Woche das Vertrauen ausgesprochen. Wofür eigentlich?**

Ich habe mich darüber gefreut. Das ist okay. Wir haben das hier im Griff.

**Können Sie ein grundsätzliches Scheitern des Projekts hier und jetzt ausschließen?** Ja, absolut.

**BER, Stuttgart 21, Elbphilharmonie – hat Deutschland seine Fähigkeiten, Großprojekte zuverlässig und pünktlich umzusetzen, verloren?** Gegenfrage: Warum können deutsche Ingenieure, die weltweit bei Großprojekten wie in Asien herangezogen werden, dies nicht in Deutschland? Die Antwort ist ganz einfach: In einer Diktatur wie China geht alles ganz schnell, Budgets werden nicht demokratisch kontrolliert. In Deutschland hingegen haben Sie eine große Nebelwand. Denn bei uns sind die Spielregeln nicht mehr klar, weil das Baurecht von niemandem mehr überblickt wird. Wenn man das Baurecht mit einem Klavier vergleicht, dann bräuchte der Pianist Arme von 2,50 Meter Länge, um alles zu erfassen. Die hat aber kein Klavierspieler.

**Brandenburg will offenkundig wegen der kommenden Landtagswahl das Nachtflugverbot deutlich ausweiten. Was würde das für den künftigen Airport bedeuten?** Ein Hauptstadt-Airport sollte nach meiner Überzeugung überhaupt keinerlei zeitlichen Einschränkungen unterliegen, 24 Stunden offen sein. So ist es auf der ganzen Welt. Aber natürlich haben wir als Management eine Verantwortung dafür, die Lärmbelästigung der Anwohner zu minimieren. Deswegen gibt es hier schon lange einen sorgsam austarierten und sehr anwohnerfreundlichen Kompromiss bei den Flugzeiten. Und deswegen haben wir hier Lärmschutzmaßnahmen ergriffen, die es in diesem Ausmaß und dieser Qualität nirgendwo auf der Welt gibt. Unser Gespräch hier im Büro macht mehr Lärm, als die Landung eines Flugzeugs im Hausinneren in der Flughafenumgebung machen darf. Eine Ausweitung des nächtlichen Flugverbots halten wir daher nicht für erforderlich. Sollte es dennoch dazu kommen, dann hätte man diesen Flughafen gar nicht bauen müssen. Dann wird der BER nicht mehr zu einem internationalen Umsteige Flughafen. Die Flughäfen weltweit richten sich nicht nach einem Nachtflugverbot in Berlin. Wenn sie einen Slot haben, muss eine Landung in Berlin möglich sein.

**Ist dies nicht erneut ein Beweis dafür, wie sehr das Projekt BER Spielball der Politik von Berlin, Brandenburg und Bund ist?** Wir leben in einer Wohlstandsgesellschaft und wollen stets pünktlich nach Mallorca kommen. Doch den Lärm sollen andere haben. Das geht nicht. Ein anderes Beispiel: Um die Nordbahn in diesem Jahr sanieren zu können, hätten wir einen Teil des Verkehrs vorübergehend auf die Südbahn verlegen müssen. Neu ist allerdings, dass die vorübergehende Freigabe der Südbahn sechs Monate Vorlauf braucht. Das bedeutet: Die Maßnahme verzögert sich bis ins nächste Jahr. Auch der Schallschutz. Dazu sage ich: Wenn wir dauernd die Spielregeln ändern, werden wir nie fertig. Das macht mir zu schaffen.

**Kritiker sagen, Ihr Rambo-Führungsstil passe nicht zu komplexen Management-Aufgaben...** Woher wissen die das, die das schreiben? Glauben Sie, ich hätte mein ganzes Arbeitsleben lang komplexe Großprojekte gemacht, wenn das stimmen würde? Eine klare Sprache ist kein „Rambo-Stil“. Ich war 28 Jahre bei Airbus, zehn Jahre bei der Bahn. Fragen Sie doch mal meine Kollegen, die mit mir arbeiten oder gearbeitet haben. Ich habe kein Problem damit zu sagen, dass wir hier am BER nicht so schnell sind, wie wir gehofft haben. Denn dafür gibt es Gründe.

**Was macht einen guten Manager aus?** Er hört zu. Er entscheidet. Er ist ein guter Teamleader. Er muss kritikfähig sein. Und er darf kein Weichei sein.

**Herr Mehdorn, wenn Sie bei der berühmten Fee einen Wunsch frei hätten, welcher wäre das?** Ich bin ein wunschlos glücklicher Mensch. Den Rest regelt meine Frau.

**Der Berliner Pannen-Flughafen sollte schon seit 2012 in Betrieb sein** Es klingt wie die unendliche Geschichte: In der Planung seit mehr als zehn Jahren sollte der Berliner Großflughafen BER „Willy Brandt“ 2012 eröffnet werden. Aufgrund von technischen Problemen und Planungsfehlern vor allem beim Brandschutz wurde daraus bis heute nichts. Wann der Flugbetrieb in Schönefeld tatsächlich eröffnet wird, weiß zurzeit kein Mensch. Berichten zufolge kann es bis 2016 dauern.

**Die geplanten Kosten des Projekts stiegen von ursprünglich 1,7 Milliarden Euro (2004) bis Ende 2014 auf 5 Milliarden Euro!** Seit genau einem Jahr ist Hartmut Mehdorn Vorsitzender der Geschäftsführung des weltweit mit Hohn und Spott bedachten Flughafens Berlin Brandenburg. Mehdorn war von 1974 bis 1977 Programmleiter für das erste Airbus-Modell A 300. Bekannt wurde er vor allem als Vorstandschef der Deutschen Bahn (1999–2009). Von 2011 bis Januar 2013 leitete Mehdorn die Fluglinie Air Berlin.