

KURZ & BÜNDIG

UNVERFROREN
„Der Rundfunkbeitrag muss steigen. Sonst muss die deutsche Film- und TV-Wirtschaft darben. Gespräch mit Cheflobbyist Christoph Palmer“ vom 29. September
Es ist wirklich bemerkenswert, wie unverfroren ein Mensch wie Christoph E. Palmer, der jährlich 150 Millionen verteilen darf und dafür bestimmt ein fünfstelliges Monatsgehalt bezieht, mal eben die Erhöhung der verschämte „Rundfunkbeitrag“ genannten Haushaltssteuer fordert. Ihm wird es bei seinem Einkommen sicher leichtfallen, einen doppelten Rundfunkbeitrag zu zahlen, aber z. B. für viele Rentner, denen regelmäßig in der letzten Monatsdekade das Geld knapp wird, ist der Rundfunkbeitrag bereits heute mehr als hoch genug. Wie wäre es, wenn Herr Palmer statt unsinnigen Forderungen zu erheben mal auf die öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten einwirken würde, sich zu rationalisieren und so feste Kosten einzusparen; diese Ersparnisse könnten dann für die Steigerungen sowohl der Tarifgehälter als auch der vielen überflüssigen Bezüge in der öffentlich-rechtlichen Fernsehlandschaft genutzt werden. Aber soweit hat Herr Palmer sicher noch nicht gedacht.

— Kurt Fuchs, Randowtal

ÜBERFÄLLIGE REFORMEN
„Am Limit. Frankreichs Armeechef de Villiers streitet mit Macron über die Finanzen – und tritt zurück“ vom 20. Juli
Frankreich ist in der „vor-Macron-Ära“ durch verkrustete Strukturen und Staatsgläubigkeit wirtschaftlich zurückgefallen. Doch wurden die nötigen Reformen nicht durchgeführt. Man verschloss die Augen vor der tristen Gegenwart und wandte den Blick in die Vergangenheit, als Frankreich noch bedeutende Kolonialmacht war.
Leute wie der Ex-Generalstabschef Pierre de Villiers spiegeln dieses alte Frankreich wider, das mit den höchsten Militärausgaben aller europäischen Länder gerne weiterhin Weltmacht spielen würde.
Staatspräsident Emmanuel Macron hat nun eine fundamentale Wahrheit erkannt: Wer von der Vergangenheit träumt, verschlüpft die Zukunft. Die Senkung des aufgeblähten Verteidigungsetats und die Durchführung der längst überfälligen Reformen sind der richtige Schritt. Man kann ihm nur den Mut wünschen, diesen Weg auch gegen Widerstände konsequent fortzusetzen.

— Michael Pfeiffer, Neuhausen auf den Fildern

ANGEZETTEL



Christian Köhler hat uns dieses besondere Hinweisschild geschickt. Wie es zu deuten ist, überlassen wir gern Ihnen, aber willkommen scheint man dort nicht zu sein – egal ob mit Hund oder Pferd.

Ethnologische Provenienzforschung

„Humboldt oder Humboldt. Die jüngste Kolonialismusdebatte ist eine Falle. Und eine zündende Idee für das Humboldt Forum steht weiter aus“ vom 28. Juli
Für das Humboldt-Forum wird im Rahmen einer „Kolonialismusdebatte“ der Ruf nach „Provenienzforschung“ immer lauter, wobei so getan wird, als bestünde die zukünftigen Ausstellungen des Ethnologischen Museums nur aus „Beutekunst“. Für die 1999 im Ethnologischen Museum in Dahlem eröffnete Ausstellung „Indianer Nordamerikas“ wurde bereits damals ein umfangreicher Katalog vorgelegt, in dem detailliert beschrieben wird, wie die ca. 30.000 Objekte dieser Sammlung nach Berlin gelangt sind. Damals hat das außer einigen wenigen Experten niemandem interessiert. Kaum wird das Humboldt Forum gebaut, schreien alle nach „Provenienzforschung“ und tun so, als ob es das in der Ethnologie noch nie gegeben hätte!
Der Autor Peter von Becker hat völlig recht, wenn er darauf hinweist, dass alle großen kulturhistorischen Museen der

Welt im Prinzip voller „Beutekunst“ stecken. Der größte Teil davon wäre jedoch nicht erhalten geblieben, wenn er nicht in ein Museum gelangt und dort über die Zeiten hinweg konservatorisch behandelt worden wäre. Diese wichtige kultureltherhaltende Funktion von Museen wird in der ganzen Debatte viel zu wenig berücksichtigt.
Die in jeder Hinsicht „blutriefende“ aztekische Opferblutschale, die in der Altamerika-Ausstellung in Dahlem kaum jemand wahrgenommen hat, wurde von dem Berliner Kunsthistoriker Gustav Friedrich Waagen zusammen mit anderen Kunstwerken für die Königlichen Museen 1844 in Italien erworben. Bis heute weiß niemand, wie dieses herausragende Dokument aztekischer Kultur von Mexiko nach Italien gelangt ist. Das herauszufinden wäre ein wirklich lohnendes Ziel für die von allen Seiten geforderte ethnologische Provenienzforschung!

— Dr. Peter Bolz, Ethnologe, Stahnsdorf

Kindersegen

„Kinder, Kinder“ vom 30. Juli
Nach dem Zweiten Weltkrieg fehlten mehr als sechs Millionen junge Männer und zwei bis drei Millionen waren kriegsversehrt und brauchten Unterstützung. Der Beziehungsmarkt war aus den Fugen. Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage war stark verzerrt. Für alle Frauen war diese Situation beängstigend und demütigend. Als Konsequenz predigten die Frauen ihren Kindern, dass Unabhängigkeit und Beruf das Wichtigste im Leben seien. Enkel waren nicht mehr unbedingt erwünscht, die Unabhängigkeit war wichtiger. „Überlegt es euch gut“, lauteten die besorgten Ratschläge. Um das Elend zu mindern, wurde Sexualität nicht als gute Gabe Gottes gesehen, sondern als notwendiges Übel, von dem man sich erlösen sollte. All das hat sich wunderbar verändert! Wenn ich heute „punkten“ möchte, erzähle ich von meinen Enkeln und nicht mehr von meiner letzten Reise nach Rimini.

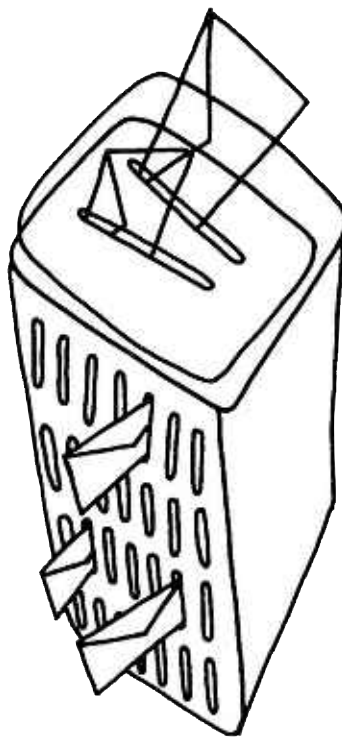
— Dr. Peter Goebel, Berlin-Steglitz

Lieber Konsum als Kultur

„Aus der Deckung“ vom 30. Juli
Dem Kultursenator wird Umtriebigkeit nachgesagt. Als Beispiel wird die Einigung über die Kurfürstendamm-Theater erwähnt, die er mitverhandelt habe. Diese Einigung hat ein hässliches Gesicht. Zwei renommierte auf Max Reinhardt zurückgehende Bühnen, Ku’damm-Theater und Komödie, bestens erhalten und nach wie vor bespielt, werden abgerissen, zugunsten eines Einkaufszentrums. Davon hat Berlin genug und der Ku’damm den unmittelbaren Schaden. Der Verlust der Theater hätte leicht verhindert werden können, leider stellten sich die Sozialdemokraten 2016 einer Lösung entgegen. Lederer hätte die Chance gehabt, sich querzustellen und den Kultur- und Ansehensverlust der Stadt dadurch zu verhindern. Linke und Grüne, 2016 noch Oppositionsfaktionen, waren gegen den Abriss. Heute, in der Regierungsverantwortung, ducken sie sich weg. Politik wird durch diese Körperbewegung nicht glaubhafter.

— Dr. Uwe Lehmann-Brauns, Beobachter

Tegeler Halbwahrheiten



„Berliner Luftbröckel. Der Flughafenchef zeigt, wie marode der Airport Tegel ist. Und verspricht, noch in diesem Jahr einen Eröffnungstermin für BER zu verkünden“ vom 26. Juli

Ein Journalist berichtet über den Besuch von Engelbert Lütke Daldrup, dem Geschäftsführer der Berliner Flughafengesellschaft, im Flughafen Tegel. Der Besuch wurde als Informationsrundgang des „Chefs“ deklariert. Am 25. Juli wurde ein Bericht über diesen Besuch in der Nachrichtensendung „RBB aktuell“ gezeigt. Dies ist nichts Ungewöhnliches, ganz im Gegenteil, der Chef eines Unternehmens sollte nicht nur wissen, für wen er arbeitet, sondern auch, an was er arbeitet. Alle seine Vorgänger haben Besuche im Flughafen Tegel durchgeführt, jedoch ohne einen Tross von Journalisten, die offensichtlich eine andere Aufgabe hatten als Herrn Lütke Daldrups Fachwissen im Bereich Bauen und Planen zu mehren. Herr Lütke Daldrup benutzte diesen Tross dazu, die Öffentlichkeit mit Halbwahrheiten zu versorgen.

auf den Ausfall eines von zwei Hauptstromversorgungssystemen, die völlig veraltet seien. Er erklärt, was passieren würde, wenn die zweite Hauptstromversorgung auch noch ausfallen würde – Stillstand. Er vergisst mitzuteilen, dass es selbstverständlich für die Funktionsaufrechterhaltung der Sicherungssysteme Notstromaggregate gibt. Er suggeriert, dass die Luftfilter der klimatischen Anlagen mittels Aktivkohlefilter völlig überaltert sei. Mehr als die Hälfte aller klimatischen Anlagen in Flughäfen in aller Welt werden mit Aktivkohle betrieben – darunter auch neue Flughäfen. Kurz: Er beschreibt den Flughafen Tegel als Schrotthaufen.

Ich benutze den Flughafen wöchentlicher und muss als Fachmann feststellen, dass die Gebäude und die Anlagen, in die seit 15 Jahren nur gering investiert worden ist, außerordentlich gut in Schuss sind. Dies deutet auf eine hervorragende Bausubstanz hin.
Ferner setzt Herr Lütke Daldrup Zahlen in die Welt, die den Leser

und Zuschauer beeindrucken sollen – 1,1 Milliarden Euro Sanierungskosten, 1 bis 2 Millionen Euro zusätzliche Betriebskosten pro Jahr. Dies würde bedeuten, dass die Sanierung des Flughafens Tegel dreimal so teuer pro Kubikmeter umgebautem Raum würde wie das denkmalgeschützte Neue Museum, oder zweimal so teuer wie der Neubau des Humboldt Forums. Eine interessante Aussage, die man prüfen könnte, bevor man sie öffentlich behauptet, zumal den Steuerzahler ein Tag Nicht-Inbetriebnahme des FBB bereits eine Million Euro kostet (multipliziert mit 1880 Tagen).

Herr Lütke Daldrup ist seit zweieinhalb Jahren – zuerst zwei Jahre als Flughafenkoordinator des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – für das System BER mitverantwortlich. Aber er kann nach zweieinhalb Jahren intensiver Beschäftigung mit der Causa BER immer noch keinen verbindlichen Eröffnungstermin nennen – „2018 auf keinen Fall“. Der Flughafen Tegel fertigt im Jahr über 20 Millionen Passagiere ab, obwohl er nur für 7 Millionen ausgelegt war. Er wird jedenfalls – wenn auch nur auf Sparflamme – gewartet. Der BER in Schönefeld rottet aufgrund der Nicht-Inbetriebnahme vor sich hin. Wer garantiert uns eigentlich, dass der Flughafen Berlin-Brandenburg 2022 nicht ebenfalls ein Sanierungsfall ist?

Ich kann durchaus nachvollziehen, dass die Berliner Koalition Argumente sucht, um Tegel zu schließen. Das Für und Wider der Offenhaltung von Tegel ist sicherlich unter baulichen, städtebaulichen, politischen, sozialen, ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten, trotz zahlreicher Symposien und Fachkonferenzen noch nicht ausdiskutiert. Ich verstehe auch, dass die regierende Koalition in Berlin und Potsdam den Dobrindts und Czajas Argumente entgegenzusetzen muss. Aber darf es auch weniger plump sein als durch Engelbert Lütke Daldrup vermittelt und durch alle viele Journalisten unreflektiert berichtet?

— Prof. Dr. h.c. Wolfgang Schuster, Vorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin

Biologismus der Neuzeit

„Luthers böse Schriften. Der Reformator war nicht nur Antijudaist, sondern Antisemit. So wurde er auch in der NS-Zeit rezipiert“ vom 18. Juli

In dem Artikel über „Luthers böse Schriften“ behauptet Manfred Gailus, der Reformator sei – wie es im Untertitel heißt – „nicht nur Antijudaist, sondern Antisemit“ gewesen, und so sei er „auch in der NS-Zeit rezipiert“ worden. Dabei erwähnt er in der Erörterung seines Gewährsmanns, des – wie er meint – als Experten der Materie „über jeden Zweifel erhabenen“ Göttinger Kirchenhistoriker Thomas Kaufmann.
Kaufmann hat Luther im Unterschied zum modernen „eliministischen“ einen „protorassistischen“ oder „spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Antisemitismus“ unterstellt. Dieser stimme mit jenem grundsätzlich darin überein, dass er im Unterschied zum vormodernen christlichen Antijudaismus „geradezu biologisch“ argumentiere und eine „geradezu naturhafte Andersartigkeit“, mithin eine grundsätzlich unveränderbare jüdische Eigen- oder Wesensart voraussetze.

nämlich als unterstellter oder vermeintlicher Antisemit, gar nicht „rezipiert“ werden konnte, sondern nolens volens dazu gemacht, unhistorisch vereinnahmt und politisch missbraucht worden ist.
Wer dennoch daran festhalten sollte, möge bedenken, dass er oder sie – gleichfalls nolens volens – ebendiesem Umgang mit der historischen Gestalt des Reformators Martin Luther unter umgekehrtem Vorzeichen fortsetzt und damit zugleich einer unverantwortlichen Verharmlosung der nationalsozialistischen Judenpolitik Vorschub leistet. Auch darf bei der Einengung des Blickwinkels auf Luthers vermeintlichen Antisemitismus nicht außer Acht gelassen werden, dass sein feindseliger Zorn, seine heftige Aggressivität und die maßlose Ausfälligkeit seiner Sprache kein Spezifikum seines Antijudaismus waren, sondern ebenfalls der Ton und der Stil seiner nicht minder groben Polemiken.

— Reimar Hansen, Berlin-Rudow

Manfred Gailus' Behauptung, Luther sei ein Antisemit gewesen, ist ein irreführendes Klischee. Irreführend insofern, als es im Antisemitismus um ein rassistisches Phänomen geht und Rassismus ein Vorurteil ist, das Luther und seinen Zeitgenossen völlig fremd war. Die Vorstellung, dass die Juden einer minderwertigen Rasse angehören, ist ein Produkt des materialistischen Biologismus der Neuzeit. Mit solch einem rassistisch motivierten Antisemitismus, wie er vor allem in der Hitlerzeit propagiert wurde, hatte Luther absolut nichts zu tun. „Für den entsetzlichen Missbrauch, der mit Luthers Judenschriften später getrieben worden ist, kann man ihn zweifellos nicht verantwortlich machen. Luther hat aus religiösen, nicht aus rassistischen Gründen geschrieben.“ Das aber heißt, dass der eigentliche Grund für Luthers Schriften gegen die Juden in der Tatsache lag, dass sie Jesus Christus als den ihnen verheißenen Messias ablehnten. Freilich sind Luthers antijüdische Aussagen kritisch zu hinterfragen. Aber es ist falsch, ihn als Antisemiten im rassistischen Sinne zu bezeichnen.

— Pfarrer Reinhard Sadecki, Berlin-Steglitz

Überwachung

„Biometrische Gesichtserkennung“ vom 2. August

Die Gesichtserkennung wird vor allem Opfer hervorbringen. Menschen, die zu Unrecht beschuldigt werden, weil die Technik zwar genau ist, aber nicht haargenau. Wir verlassen uns zu sehr auf den Fortschritt, billigen ihm unverbildet und offenerherzig zu, den Nachweis einer unverrückbaren Täterschaft zu erbringen, obwohl wir genau wissen, dass ein einziger Fehler für einen Menschen einen riesigen Einschnitt in sein Leben, in seine Reputation, in Karriere und Freiheit bringen kann. Wollen wir solch eine Unsicherheit zulassen, wenn es darum geht, über die Schuld zu entscheiden, die zwar auch bislang unter Vorbehalt zugesprochen wurde. Denn die Anfälligkeit für Ungenauheiten ist bei menschlichen Aussagen, bei Spurensicherung und -auswertung noch größer als bei der Gesichtserkennung. Der Unterschied ist aber: Wir haben diese Hilfsmittel eine entsprechende Skepsis entgegengebracht. Damit war es nötig, die Verantwortung für ein Verbrechen anhand vieler anderer Beweise zu bestätigen. Wenn wir dieser Tage nahezu blind in das vertrauen, was uns Unternehmen, Wissenschaftler und Forscher durch die Gesichtserkennung versprechen, verlieren wir unsere notwendigen Zweifel an Ergebnissen und Erkenntnissen. Und jeder Fall von Ungenauigkeit ist fatal. So werden auch wir schuldig, wenn wir uns unkritisch auf alles einlassen, was möglich ist, ohne zu hinterfragen, ob es sinnvoll sein kann.

— Dennis Riehl, Konstanz

Ich teile den freizeitlichen Reflex, Überwachung nur zu akzeptieren, wenn sie sachlich begründet, streng kontrolliert und im Ausmaß angemessen ist – so viel wie nötig, so wenig wie möglich. Gewaltkriminalität, schwere und massenhafte Vermögensdelikte und Terrorismus bedrohen unseren Rechtsstaat und seine Bürger massiv. Daher ist es vertretbar, dass technische Hilfsmittel erprobt und angewendet werden, die Straftaten verhindern oder deren Aufklärung befördern können. Jedes dieser Mittel muss selbstverständlich einer strengen verfassungsrechtlichen Kontrolle standhalten.

— Prof. Dr. Wolf-Rüdiger Heilmann, Berlin-Schöneberg

Lug und Trug

Zum Diesel-Skandal
Es wird ja immer besser! Die Autoindustrie hat Verbraucher und den Staat jahrelang belogen und betrogen, parallel dazu hat sie unter anderem mit dieser Methode Milliarden-Gewinne eingefahren, speziell was den Diesel betrifft. Und nun soll sie auch noch Förderungen für die von ihr selbst verbockten Miseren bekommen. Aber auch hier werden ihr die Lobbyisten in Politik und Wirtschaft entgegenkommen. Die Kumpanei muss endlich aufhören. Egal wie diese Schildbürgeri ausgeht, der Gelackmeierte bleibt zum Schluss wieder einmal der Bürger. So funktioniert nun einmal leider unser System.

— Carola Strauch, Berlin

Man muss sich nur einmal vorstellen, dass in der BSE-Krise auch nur ein Mensch in Deutschland zu Tode gekommen wäre. Beim Diesel-Skandal werden immerhin 38 000 Tote hochgerechnet. Das Gesundheitsministerium fühlt sich nicht zuständig, ein prominenter Vertreter der Opposition fordert, dass die Krankenkassen den Schaden bezahlen, der Verkehrsminister verlugnet die Risiken zugunsten der (noch kurzfristigen) Profite der Automobilindustrie. Der deutsche Autofahrer mag seine heilige Diesel-Kuh auch noch nicht schlachten. Wo sind wir nur angekommen. Dieser Diesel-Skandal schlägt doch alle Rekorde. Am Ende haben doch alle das Nachsehen, Autofahrer und Steuerzahler bezahlen. Die Verantwortlichen machen sich mal wieder einen schlanken Fuß. Da sollte man in die USA schauen, wo bereits Strafverfahren laufen. Moderne Technologie wird in Japan und den USA entwickelt. Deutsche Autos werden dann nicht mehr verkauft werden können. Wie dumm sind wir eigentlich? Die führende Industrienation ist auf allen Augen blind. Und die Politiker, die uns das Ganze mit eingebrockt haben, werden auch höchstwahrscheinlich noch wiedergewählt.

— PD Dr. med. Gerhard Heinemeyer, Berlin-Lankwitz

Interessant ist neben dem mehr als mageren Ergebnis des „Diesel-Gipfels“ und der Chuzpe der betroffenen Konzernchefs die Tatsache, dass über Kleinlaster und Lkws überhaupt nichts zu hören war. Bei immer rasanterem Online-Kauf und dem damit verbundenen Lieferverkehr z. B. in Berlin – DHL-Fahrzeuge mit BN-Kennzeichen zahlen Kfz-Steuer in Bonn, aber machen unsere Straßen kaputt – hätte man erwarten dürfen, dass auch über diese Abgas- und Lärm-Emission mal ein Wort verloren würde.

— Kristjan Nordén, z. Zt. Berlin-Wilmersdorf

Vor zwei Jahren habe ich mir einen gebrauchten VW T5 gekauft mit nagelneuem Wohnmobilausbau. Natürlich einen Diesel wegen der Sparsamkeit und der langen Lebensdauer, da die Jahreskilometerleistung relativ gering ist: Das Fahrzeug steht in München in der Innenstadt und wird nur am Wochenende oder in den Ferien benutzt. Und jetzt soll ich plötzlich mit dem Auto nicht mehr zum Beladen an die Wohnung fahren können. Das ist doch absurd! Der Wert des Fahrzeugs sinkt dramatisch – eine Enteignung auf kaltem Wege!
Die Zeche für das Fehlverhalten der Politik und der Industrie zahlt sicher wieder der kleine Mann, während die Schlitten mit großem Hubraum, die unsinnigen Diesel-Lkw und die unzähligen Kleintransporter, die die „Amazon“-Produkte bringen, sicher wieder ungeschoren davon kommen! Von Verlagerung des Frachtverkehrs auf die Schiene ist keine Rede mehr, der Flugverkehr mit seinen schädlichen Abgasen wächst unbegrenzt (Tegel soll offen bleiben!), im Deutschland der industriellen Revolution 4.0 sind in den Städten nicht einmal „Grüne Wellen“ realisiert usw.
Aber ein Fahrverbot für mein kleines Wohnmobil, das im Jahr in der Stadt vielleicht 500 Kilometer fährt, soll kommen!

— Gebhard Moritz, Berlin-Charlottenburg

ADRESSE

VERLAG DER TAGESSPIEGEL
Leserbriefe
10876 Berlin
TEL(030) 29021-1444
PER E-MAIL erreichen Sie uns unter:
leserbrieftagesspiegel.de
leserbilder@tagesspiegel.de
Bitte vermerken Sie auch bei E-Mails Ihre vollständige Anschrift. Die Redaktion behält sich Kürzungen der eingesandten Briefe vor.
Weitere Lesermeinungen finden Sie unter www.tagesspiegel.de unter den jeweiligen Artikeln.

Berliner Luftbröckel

Der Flughafenchef zeigt, wie marode der Airport Tegel ist. Und verspricht, noch in diesem Jahr einen Eröffnungstermin für BER zu verkünden

VON STEFAN JACOBS

Wo am Fuße des Towers der Sicherheitsbereich des Flughafens Tegel beginnt, türmen sich die Koffer in einer Halle und auf mindestens einem Dutzend Anhänger oder auch daneben, mit Planen vor dem Regen geschützt oder auch nicht. „Wir werden wahrscheinlich im Keller ein bisschen Wasser vorfinden“, stellt Engelbert Lütke Daldrup in Aussicht. Der Flughafenchef, zuständig für die Fertigstellung des BER und die lebenserhaltenden Maßnahmen für Schönefeld und Tegel, hat an diesem Dienstag zu einer Besichtigungstour nach Tegel geladen, um einen Eindruck vom Zustand jenes Flughafens zu vermitteln, dem bei der Volksabstimmung im September voraussichtlich hunderttausende Berliner zum ewigen Leben verhelfen wollen. Die unausgesprochene Botschaft dieses Morgens soll allerdings lauten: Tegel befindet sich längst am Rande des Infarkts.

Eine kurze Busfahrt vorbei an den von Insidern als „vereinigte Hüttenwerke“ bezeichneten Anbauten führt zur Leitstelle, in der die Störungsmeldungen einlaufen. Ein fensterloser flacher Raum mit vereinzelt roten Leuchtdioden auf Schaltplänen, Tintennadelseismografen und zwei nachträglich installierten PC-Arbeitsplätzen. Mehr als 18 000 pro Jahr, Tendenz klar zunehmend, sagt Technikchef Ralph Struck. Oft ist nur eine Glühlampe kaputt, aber auch die Ver- und Entsorgungsleitungen würden zunehmend gebrechlich. Und beim ersten Monsun Ende Juni war plötzlich eine der beiden Hauptstromleitungen – ein porös gewordenes Seekabel, Baujahr 1974 wie der ganze Flughafen – unterbrochen. Zwei Wochen dauerte die Reparatur. Wäre das andere Kabel während dieser Zeit ebenfalls ausgefallen, wäre wohl nur noch geblieben, den Flughafen mit seinen täglich rund 60 000 Passagieren per Batteriebetrieb geordnet herunterzufahren.

Investitionen in Höhe von einer Milliarde wären nötig

Eine Etage tiefer steckt eine Sprinklerzentrale. Von den zwei Lkw-großen Tanks ist zumindest einer recht neu. 4000 Sprinklerköpfe hat der Flughafen. Am BER waren es 48 000, aus denen inzwischen fast 80 000 wurden. Ist Tegel angesichts so bescheidener Brandschutztechnik überhaupt sicher? „Sicher nach den Normen, die damals Bestand hatten“, sagt Lütke Daldrup. „Wenn wir es grundhaft sanieren müssten, würden ganz andere Vorschriften gelten. Wir müssten technisch massiv aufrüsten.“ In Zahlen: eine Milliarde Euro Investitionen über etwa acht Jahre. Die Hälfte davon für die Gebäude, der Rest für Verkehrswege und Infrastruktur. Die Gebäudesubstanz sei intakt, wie man bei Untersuchungen für den geplanten Einzug der Beuth-Hochschule festgestellt habe. Aber sämtliche Technik „haben wir wegen der Schließungsperspektive auf Verschleiß gefahren“. Fünf bis zehn Millionen Euro habe die Flughafengesellschaft in den vergangenen Jahren jeweils in Tegel investiert, nur 2013 und 2015 etwas mehr. Anderswo seien 50 bis 70 Millionen Euro im Jahr üblich. Auch deshalb sei der alte Flughafen derart profitabel. Jetzt aber müssten die Terminals A und B, also das sechseckige Herz des Flughafens, bis zum Rohbau entkernt werden – also auch mindestens in Teilen gesperrt. Terminal C sei baulich nur als Provisorium genehmigt und nicht zu sanieren. „Irgendwann werden die Behörden sagen, es geht nicht mehr“, orakelt der Flughafenchef. Ob die Behörden den Daumen für Terminal C schon vor der BER-Eröffnung senken? „Glaube ich nicht“, sagt Lütke Daldrup. „Wir eröffnen ja bald.“ Er lässt das erst mal so stehen, sagt aber später noch: „Wir werden in diesem Jahr ei-



Ein Mann, ein Ort. Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup in der Lüftungszentrale des Flughafens Tegel. 250 000 Kubikmeter Luft werden hier pro Stunde gefiltert (kleines Bild) und befeuchtet. Die Lage des Flughafens ist praktisch für Reisende, aber die Technik alt und der Platz zu knapp, um das Gepäck aus großen Maschinen umzuschlagen. Fotos: Sabine Beikler



nen Termin nennen.“ Vorher seien noch Gespräche mit den Baufirmen nötig. Experten halten 2018, wie berichtet, für aussichtslos und 2019 für ambitioniert. Mit modernerer Haustechnik wäre Tegel noch profitabler als die 119 Millionen Euro, die der Flughafen im vergangenen Jahr erwirtschaftet hat. Beim Parallelbetrieb dagegen kämen laut Flughafenchef auf die von Berlin, Brandenburg und dem Bund gehaltene Betreiber-Gesellschaft jährliche 100 bis 200 Millionen Euro zusätzliche Betriebskosten zu, weil etwa Feuerwehr und Technik doppelt vorgehalten werden müssten. Alles in allem würden 500 Menschen mehr gebraucht, sagt Lütke Daldrup. Und fügt hinzu, dass dann ein Zuschuss der Gesellschafter nötig wäre, die er als SPD-Senatsvertreter bis vor Kurzem selbst repräsentiert hat. Wie viele zusätzliche Passagiere andersseits gewonnen werden könnten, wenn der bekanntlich unterdimensionierte BER nicht allein wäre, sagt er nicht.

Das angekündigte Wasser im Keller gibt es dann doch nicht zu sehen. Dafür gewährt der Chef einen Blick in die Gepäcksortieranlage, die für das Kofferchaos der letzten Zeit berühmt geworden ist. „Sehr alt und sehr dezentral“ sei die Technik rund um die Bänder, um die sich

in halb offenen Hallen die Transporter mit den Anhängern schlängeln, auf denen die nächsten Gepäckstücke warten. Für Maschinen mit 300 Passagieren – eine typische Größe auf Langstrecken – seien die Anlagen nicht dimensioniert. „Die Probleme, die mit dem Gepäck gelegentlich entstehen, hängen auch mit unserer Infrastruktur zusammen und nicht nur mit der Performance unserer Bodendienstleister“, sagt Lütke Daldrup. „Die Infrastruktur muss eine Last tragen, für die sie nie ausgelegt worden ist.“ Für sieben Millionen Passagiere sei Tegel einst konzipiert worden, gut 21 Millionen flogen hier im vergangenen Jahr. Mehr gehe nicht, sagt Lütke Daldrup, der auf der Tour erfolgreich einen Flughafen präsentiert hat, der aus dem letzten Loch pfeift. Zur Debatte um den Weiterbetrieb hat er seine Argumente präsentiert und hält sich ansonsten heraus. Alles Sache der Gesellschafter, nicht seine. Nur so viel: Ohne Grundsanierung gehe es nicht, und eine Grundsanierung erzwingt eine neue Planfeststellung. Mit Berücksichtigung aller jetzt geltenden Normen, Anhörung von Lärmbetroffenen und Klagemöglichkeit über zwei Instanzen. „Insofern ist die Diskussion, die geführt wird, meines Erachtens theoretisch.“

BER ups and downs



1880
Tage seit Nichteröffnung*

*Der Flugbetrieb sollte ursprünglich am 3. Juni 2012 starten

**Zuletzt war noch Ende 2017 geplant. Das ist nicht zu halten. Wir rechnen plus X bis zum nächstmöglichen Termin.



158 + X
Tage bis zur Eröffnung**

OPER ups and downs

1391
Tage seit Nichteröffnung*

*Der Betrieb an der Staatsoper sollte ursprünglich am 3. Oktober 2013 starten.

**Offiziell wird am Termin 3. Oktober 2017 festgehalten, der „Regelbetrieb“ beginnt aber erst am 7. Dezember; also plus 65.

in halb offenen Hallen die Transporter mit den Anhängern schlängeln, auf denen die nächsten Gepäckstücke warten. Für Maschinen mit 300 Passagieren – eine typische Größe auf Langstrecken – seien die Anlagen nicht dimensioniert. „Die Probleme, die mit dem Gepäck gelegentlich entstehen, hängen auch mit unserer Infrastruktur zusammen und nicht nur mit der Performance unserer Bodendienstleister“, sagt Lütke Daldrup. „Die Infrastruktur muss eine Last tragen, für die sie nie ausgelegt worden ist.“ Für sieben Millionen Passagiere sei Tegel einst konzipiert worden, gut 21 Millionen flogen hier im vergangenen Jahr. Mehr gehe nicht, sagt Lütke Daldrup, der auf der Tour erfolgreich einen Flughafen präsentiert hat, der aus dem letzten Loch pfeift. Zur Debatte um den Weiterbetrieb hat er seine Argumente präsentiert und hält sich ansonsten heraus. Alles Sache der Gesellschafter, nicht seine. Nur so viel: Ohne Grundsanierung gehe es nicht, und eine Grundsanierung erzwingt eine neue Planfeststellung. Mit Berücksichtigung aller jetzt geltenden Normen, Anhörung von Lärmbetroffenen und Klagemöglichkeit über zwei Instanzen. „Insofern ist die Diskussion, die geführt wird, meines Erachtens theoretisch.“

NACHRICHTEN

Opposition besteht auf Sondersitzung zu Koppers
CDU, FDP und AfD fordern erneut während der Sommerpause eine Sondersitzung des Rechtsausschusses, um über die umstrittene Personalentscheidung von Margarete Koppers als künftige Generalstaatsanwältin zu debattieren. Parlamentspräsident Ralf Wieland (SPD) hatte eine Sitzung abgelehnt, weil er keine Dringlichkeit sieht. Der Vorsitzende des Rechtsausschusses, Holger Krestel (FDP) schrieb ebenso wie AfD-Rechtspolitiker Marc Vallendar erneut an Wieland und insistierten auf eine Sondersitzung. Beide Fraktionen erwägen im Fall einer erneuten Absage eine Klage vor dem Landesverfassungsgericht. Auch die CDU behält sich die Prüfung einer Klage vor. Derzeit hat CDU-Rechtspolitiker Sven Rissmann am Dienstag Akteneinsicht bei der Justizverwaltung beantragt. Ob die unterlegene Abteilungsleiterin im Brandenburger Justizministerium, Susanne Hoffmann, eine Konkurrentenklage einreicht, ist weiterhin offen. sib

Bezirksamt Pankow verliert Rechtsstreit gegen Airbnb
Im Rechtsstreit zwischen Airbnb und dem Bezirksamt Pankow hat das Verwaltungsgericht Berlin entschieden, dass das Ferienwohnungsportal vorerst keine Auskunft zu seinen Online-Inseraten geben muss. Das Bezirksamt hatte Informationen zu einer auf der Plattform angebotenen Zweiraumwohnung in Prenzlauer Berg verlangt. Konkret sollte der Name des Gastgebers sowie die abgerechneten Gebühren zu Gästen genannt werden. Als niedergelassene Dienstleisterin sei die Plattform zur Auskunft verpflichtet, argumentierte das Bezirksamt. Die deutsche Niederlassung von Airbnb hatte hingegen vorläufigen Rechtsschutz beantragt. Das Gericht entschied nun, dass die Behörde zwar im Sinne des Zweckentfremdungsverbotes Auskunft verlangen darf – jedoch nicht von der deutschen Niederlassung der Plattform. Richtiger Adressat für eine Datenauskunft sei die irische Muttergesellschaft. ltho

LEUTE-NEWSLETTER

Ärger um Tegeler Bad und Neuköllner Schulen

Aus **REINICKENDORF** berichtet **Gerd Appenzeller**: +++ Die Zukunft des Strandbades Tegel bleibt ungewiss +++ Bäderbetriebe wollen es über ein Erbbaurecht vergeben +++ Künftiger Betreiber muss zum Start eine 1,4 Millionen-Investition stemmen +++

Maden Haarbach meldet aus **NEUKÖLLN**: +++ Extremismusklausel light? +++ BVV will keine teilprivatisierte Schulsanierung +++ Brunnengalerie bleibt vorerst erhalten +++ Unwetter in Neukölln +++ Debatte um Schließung eines jüdischen Buchladens +++

Bezirksnewsletter „Leute“
kostenlos bestellen unter:
www.tagesspiegel.de/leute

ANZEIGE

Klick-Tipps der Woche

Wohnen

kusian Einrichtungshaus
Das Einrichtungshaus für gehobene Ansprüche
Besuchen Sie unseren virtuellen Rundgang:
www.kusian.de

KETTLER PREMIUM PARTNER
Hochwertige Gartenmöbel auf über 500 m² Ausstellungsfläche
Oskar Matthäi Inh. W. Lang Rhenaniestr. 35, 13599 Berlin-Spandau / Haselhorst
www.gartenmoebel-lang.de

Gesundheit

Optiker Schäfers Söhne
WIR SCHÄRFEN IHRE SINNE!
Erleben Sie Qualität, Beratung und Service bei Optiker Schäfers Söhne KG, Blissestraße 20a, 10713 Berlin-Wilmersdorf, Tel. 030/822 68 60
www.schaefers-soehne.de

Optiker Wittig
IHR SPEZIALIST FÜR GLEITSICHTKONTAKTLINSEN
www.optiker-wittig.berlin · Kaiserdamm 29 · 14057 Berlin

WOHLFÜHLZAHNARZTPRAXIS
Wir bieten Ihnen ein komplettes Leistungsspektrum von der Implantologie über Funktionstherapie bis zur Vollkeramik.
www.zahnarzt-hohenwald.de

CAFÉ RESTAURANT ENGLERS
Eine anspruchsvolle Küche, die französisch-mediterran inspiriert ist, kombiniert mit freundlicher Gastlichkeit und stilvollem Ambiente.
www.restaurant-englers.de

Mode

PELZ - HOPPE
PELZ HOPPE
Anfertigung und Reparatur von Pelz und Lederbekleidung
Reinigung von Pelz und Leder, Pelzkonservierung.
www.pelzhoppe.de

OSKA
NEUE KOLLEKTION
Besuchen Sie uns in unserem neuen Shop in der Oranienburger Str. 9-10 oder online:
www.oska.com

10 Jahre yogastore & ecowear
www.yoga10g.de
Bismarckstr. 39 · 10627 Berlin · Tel: 34092868

mia mai made in germany
MIA MAI MADE IN GERMANY
MIA MAI steht für puristischen Strick mit raffinierten Strickbindungen wie z.B. 3D-Effekten oder aufwendigen Intarsien.
www.mia-mai-germany.de

Antiquitäten

KUNSTHANDEL SEIDEL UND SOHN
Antiquitäten und Militaria
Möbel, Silber, Kunsthandwerk
Blankwaffen, Orden, Helme / Nahe KaDeWe
www.seidel-und-sohn.de

JOACHIM A. SCHRÖDER
Antiquitäten seit 1973
Exklusives feines Englisches Silber
18./19. Jahrhundert
www.antik-jaschroeder.berlin

Sonstiges

STELLEN SICH VOR!
Präsentieren Sie hier Ihren Webauftritt.
Anzeigenschluss: Freitag, 10 Uhr

Genuss

Über 40 Jahre Ihr Fachberater
Arnim Schneider
Ihr Berliner Liegenspezialist
Bei uns finden Sie eine große Auswahl an Betten, Boxspringbetten und Schlafsofas. Gerne beraten wir Sie hierzu.
www.betten-schneider-berlin.de

PFLANZZEIT
Alles rund um Garten, Balkon und Raumdekoration. Erfahrung seit 40 Jahren. Stadtweiter Lieferservice.
www.gartencenter-deutscher.de

RESTAURANTKNEIPE GIRAFFE
... mit großem Biergarten im grünen Zentrum von Berlin. Aktuelle Speise- und Wochenkarte im Internet; Businesslunch bis 17 h.
www.giraffe-berlin.de



Berliner Unternehmen auf einen Klick finden Sie hier: <http://sehrzuempfehlen.tagesspiegel.de>