

# Berlin

## Streit am Checkpoint Charlie

Die SPD will Museum des Kalten Krieges, die CDU nicht

Ende Oktober 1961 standen sich in Berlin mehrere Dutzend amerikanische und sowjetische Panzer gegenüber. In keinem Moment war der Kalte Krieg so heiß wie damals am Checkpoint Charlie. Seitdem ist der einstige alliierte Kontrollpunkt in der geteilten Stadt in der ganzen Welt bekannt.

Heute droht an der Friedrichstraße südlich des Stadtzentrums keine dramatische Konfrontation mehr, wohl aber ein politischer Streit. Geht es etwa nach dem Berliner Kulturstaatssekretär André Schmitz und dem Verein Zentrum Kalter Krieg mit dem letzten DDR-Außenminister Markus Meckel (beide SPD) als Sprecher, so soll dort ein Museum des Kalten Krieges entstehen. Den vielen Hunderttausend Touristen, die jedes Jahr an den Checkpoint Charlie kommen auf der Suche nach Geschichte, müsse endlich ein sachgerechtes Informationsangebot gemacht werden. Die kommerzielle Vermarktung des Ortes mit fliegenden Händlern, verkleideten Soldaten und einer Barackennimitation samt benachbarter Eisdielen „Kalter Krieg“ stößt seit Langem auf Unbehagen in der Stadt.

„Die öffentliche Hand hat hier über Jahrzehnte versäumt, für eine qualifizierte historische Information zu sorgen“, räumt der Staatssekretär selbstkritisch ein. Doch die CDU sträubt sich auch wegen der Kosten gegen die Pläne, die bis 2016 ein rund 3 000 Quadratmeter großes Museum auf mehreren Etagen eines geplanten Bürokomplexes vorsieht. Die CDU favorisiert stattdessen eine Verlagerung des bislang am



DPA/CLAUDIA LEVETZOW

Seit Jahren wird über das Gelände am früheren Grenzübergang gestritten.

Stadtrand gelegenen Alliiertenmuseums an den Flughafen Tempelhof. „Zwei Museumsstandorte, die sich mit dem Kalten Krieg beschäftigen, sind nicht erforderlich“, betont der Berliner CDU-Generalsekretär Kai Wegner.

Unterstützung bekommt die Partei von der Union der Opfer kommunistischer Gewaltherrschaft. Ihr Bundesvorsitzender Rainer Wagner fürchtet, dass durch ein solches Museum das Schicksal der DDR-Flüchtlinge und Maueropfer an den Rand gedrängt wird, wie es seit Jahrzehnten das privat betriebene „Haus am Checkpoint Charlie“ dokumentiert. Historiker vermissen in dem von Rainer Hildebrandt aufgebauten Mauermuseum aber die eigentlich notwendige sachgerechte Information.

Selbst wohlmeinende Befürworter eines Museums des Kalten Krieges werden derzeit nicht müde, die Verdienste des verstorbenen Rainer Hildebrandt zu betonen. Alle wissen, ohne dessen politisch bestes vernetzte Witwe Alexandra, der heutigen Chefin des Mauer Museums, tut sich am Checkpoint Charlie wahrscheinlich gar nichts. Wenn aber nichts geschieht, so werde „die Verwahrlosung des Checkpoint Charlie“ weitergehen, fürchtet der Historiker Klaus-Dietmar Henke, der auch dem Beirat der Stiftung Berliner Mauer vorsteht.

Henke, aber auch der langjährige ZDF-Journalist und spätere Gründungsintendant des Deutschlandradio, Ernst Elitz, fordern daher nun einen „Runden Tisch“. Elitz hatte bereits vor Wochen erklärt, der Checkpoint Charlie taugt „nicht für Parteienzank“. (epd)



DAPD/KLAUS-DIETMAR GABBERT

Albtraum oder Glitzerding? Der Flughafen BER ist das größte Pannenprojekt der Region. Trotzdem kann Berlin davon profitieren.

## „Riesige Blamage, einmalige Chance“

Luftfahrtexperte Dieter Schneiderbauer über den Flughafen BER, neue Routen und chinesische Touristen

Die Zitterpartie dauert an. Noch immer steht nicht fest, ob der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) tatsächlich am 17. März 2013 eröffnet werden kann. Noch immer arbeitet die Brandschutztechnik, deren Probleme zur jüngsten Terminverschiebung geführt hatten, nicht perfekt. Eine solche Pannenhäufung gab es bisher nur in Berlin, sagt Dieter Schneiderbauer, der den Luftverkehrsmarkt im Auftrag von Airlines und anderen Akteuren seit Langem beobachtet und analysiert. Trotzdem hält der 53-Jährige Bayer, der mehr als 25 Jahre bei großen Beratungsunternehmen wie Mercer/Oliver Wyman und Booz tätig war, das Großprojekt BER für richtig.

Am heutigen Dienstag wird wieder mal die Brandschutzanlage getestet, möglich, dass dabei erneut etwas schiefgeht. In Berlin kommt der BER fast nur noch als Pleiten-, Pech- und Pannenprojekt vor. Wie wirkt das Debakel auf Nicht-Berliner wie Sie?

Es ist eine Blamage, das steht außer Diskussion. Wenn Manager und Aufsichtsrat eine Minute vor Zwölf die Notbremse ziehen und rund drei Wochen vor dem geplanten Termin die Eröffnung eines neuen großen Flughafens absagen, ist das eine riesige Pleite. Übrigens nicht nur für Berlin, sondern für ganz Deutschland. Das BER-Debakel stellt unsere Fähigkeit infrage, als Technologie-Großprojekte termingerecht und im Kostenrahmen fertigzustellen. Ich kann die Begründung, dass die Verzögerung in Schönefeld ausschließlich mit den Brandschutzvorschriften zu tun habe, nicht ganz nachvollziehen.

Viele haben bis zuletzt damit gerechnet, dass der BER am 3. Juni 2012 öffnet. Sie auch?

Ja, und da bin ich nicht der Einzige. Die Empörung ist ja gerade deshalb so groß, weil die Flughafengesellschaft und die verantwortlichen Politiker die Öffentlichkeit und die Airlines so lange im Glauben gelassen haben, dass der Termin 3. Juni zu halten ist. Wir haben alles im Griff, war ihre Botschaft. Dabei musste der Eröffnungstermin schon einmal verschoben werden – zuvor war von Herbst 2011 die Rede. Aus heutiger Sicht stellt sich die Frage, ob man sich damals deutlich mehr Zeit als die sieben Monate bis Juni 2012 hätte geben sollen. Ob dieser Zeitplan angesichts der Komplexität des Flughafen-Projekts nicht doch viel zu ambitioniert war.

Ist es ungewöhnlich, dass ein Flughafen viel später öffnet als geplant und viel teurer wird?

Der neue Athener Flughafen wurde vom Generalunternehmer Hochtief geplant, finanziert und pünktlich 2001 fertiggestellt, auch die Kosten lagen dort im Plan. Selbst in einem Land wie Griechenland,

das bei uns inzwischen auf grundsätzliche Skepsis stößt, ist das möglich. Ansonsten sind Kostensteigerungen bei Großprojekten normal. Für den BER haben sie allerdings mittlerweile einen sehr hohen Beitrag erreicht, da fällt Berlin europaweit schon aus der Reihe. Es gibt nicht allzu viele Flughafenprojekte auf der Welt, bei denen die ursprünglichen Kostangaben so weit verfehlt wurden. Dass Flughäfen später fertig werden, ist mir vor allem aus Lateinamerika und Asien bekannt. Dass die Eröffnung so kurz vor dem angekündigten Termin abgesagt wird, ist aber bislang einzigartig. Das gab es nur in Berlin.

Anwohnern wurden lange Zeit andere Flugrouten mitgeteilt als jene, die im Januar 2012 festgelegt worden sind. Viele fühlen sich nun hinter Licht geführt, einige klagen. Können Sie den Unmut verstehen?

Ich habe durchaus Verständnis für die Empörung. Doch es ist nun einmal so: Flugrouten werden immer erst kurz vor der Inbetriebnahme eines Flughafens festgelegt, und sie können kurzfristig geändert werden. Ich weiß, die Anwohner sehen dieses Thema völlig anders, aber es ist der Normalfall. Andererseits halte ich es für erforderlich, dass Planer und Politiker die Bürger von Anfang an schonungslos darüber aufklären, wie die Genehmigungsverfahren ablaufen und mit welchen Belastungen sie zu rechnen haben. Das ist rund um den BER nicht in ausreichendem Maße geschehen. Die Diskussion muss offen und ernsthaft geführt werden. Wenn dann Gremien und Gerichte entschieden haben, muss der Bau aber auch beginnen, und die Politiker müssen dazu stehen. Es kann nicht sein, dass ein Projekt von einer kleinen Minderheit bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag bekämpft wird.

Gefährden die jetzigen Klagen die Eröffnung des Flughafens?

Davon gehe ich nicht aus.

Hätte es weniger Ärger mit den Anwohnern gegeben, wenn der Flughafen im einsamer gelegenen Sperenberg gebaut worden wäre?

Nein, auch dort wohnen Menschen. Zwar weniger als im Umkreis von Schönefeld, aber sie wären nicht weniger stark von Fluglärm betroffen. Wer den BER lieber in Sperenberg sähe, der argumentiert nach dem Sankt-Florians-Prinzip. Wie heißt es bei uns in Bayern so schön: Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' andere an!

Was haben Sie gegen Sperenberg?

Sperenberg ist doch ein Gespenst von vorgestern, das leider immer wieder auftaucht. Ob dieser Standort der richtige wäre, ist vor Jahren intensiv untersucht und erörtert worden. Am Ende ist nichts



PRIVAT

Dieter Schneiderbauer (53) analysiert als Unternehmensberater seit den 1980er-Jahren den internationalen Luftverkehr.

daraus geworden, und das sollte endlich einmal akzeptiert werden. Im Übrigen hätte ein Flughafen im weit entfernten Sperenberg nur geringen Nutzwert für die Berliner. Dann könnten sie auch gleich nach Leipzig weiterfahren, um in den Urlaub zu fliegen. In Sperenberg würde es viel weniger Kurz- und Mittelstreckenflüge geben, was die Zahl der Langstreckenflüge und die Wirtschaftlichkeit des Flughafens negativ beeinflussen würde. Denn wer erst mal von Berlin anderthalb Stunden anreisen müsste, um einen einstündigen Deutschland-Flug zu absolvieren, wird sich eher für das Auto oder die Bahn entscheiden.

Ist es tragisch für Berlin, dass die Eröffnung des Flughafens so lang auf sich warten lässt?

Für mich steht fest: Trotz der Blamage wird dieser Flughafen eine einmalige Chance für Berlin sein. Und ich frage mich ernsthaft, warum nicht auch die Verantwortlichen in der Politik und der Flughafengesellschaft vehement darauf hinweisen, mehr für den BER werben. Der BER wird auf absehbare Zeit der letzte Flughafen-Neubau in Deutschland sein. Die langfristigen positiven Wirkungen, die er in Berlin und Brandenburg entfalten wird, sind nicht zu unterschätzen. Wenn davon die Rede ist, dass der Flughafen 40 000 Arbeitsplätze schaffen wird, ist das im Vergleich zu anderen Flughäfen durchaus eine realistische Zahl. Der Flughafen wird den Wirtschaftsstandort Berlin stärken und deutlich attraktiver machen.

Wird BER nach Frankfurt und München der dritte Knotenpunkt des Luftverkehrs in Deutschland?

Nein, BER wird kein dritter deutscher Hub, dieses Potenzial hat Berlin mit seiner relativ geringen Wirtschaftskraft definitiv nicht. Doch

der BER wird ein sehr wichtiger europäischer Flughafen sein. Mit mehr Interkontinentalverbindungen als heute, vor allem nach Asien wird es neue Strecken geben. Treiber des Wachstums werden diese Verbindungen aber nicht sein. Das sind und bleiben in Berlin die Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Ihr Wachstum wird sich fortsetzen. Die Zahl der Fluggäste in Berlin wird sehr bald die 30-Millionen-Marke knacken. Die Europaverbindungen nehmen zu, der Geschäftsreiseverkehr, der für die Erlöse der Airlines wichtig ist, wächst ebenfalls.

Waren Sie schon einmal am BER?

Ja, aber das ist länger her. Da war das Terminal noch ein Rohbau.

Und? Was war Ihr Eindruck?

Von der Struktur her wird der BER ein sehr moderner Flughafen sein. Pluspunkte sind vor allem das zentrale Terminal, dessen Erweiterungsmöglichkeiten, die nahe gelegenen Standorte für Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Tatsache, dass von beiden Bahnen gleichzeitig gestartet werden kann.

Experten sagen, dass das zentrale BER-Terminal schon bald zu klein zu werden droht. Stimmen Sie zu?

Überall hat man die Erfahrung gemacht, dass Flughafenterminals bei anhaltend starkem Wachstum deutlich mehr Passagiere abfertigen können als ursprünglich geplant. Diese zusätzliche Kapazität kann meist durch organisatorische Maßnahmen und kleine Umbauten geschaffen werden. Zudem gibt es die Möglichkeit, den Terminal in kleinen Schritten auszubauen und so die erforderlichen Kapazitäten nach und nach zu schaffen. Insofern sehe ich in den nächsten zehn Jahren für den BER keine Kapazitätsprobleme.

Die Erdölvorräte gehen zur Neige. Wird es den neuen Flughafen auch noch in hundert Jahren geben?

Auf lange Sicht werden wir nicht regenerierbare Energiequellen wie Erdöl nicht mehr zur Verfügung haben. Das ist nicht nur für den Luftverkehr, sondern für unser gesamtes Wirtschaftssystem eine riesige Herausforderung. Doch auch in 100 Jahren wird es Flugreisen und Tourismus geben, sogar mehr als heute. Dann werden sich beispielsweise viel mehr chinesische Touristen als heute auf dem Potsdamer Platz drängen. Ersatztreibstoffe wie Biofuels oder Wasserstoff und noch effizientere Technik werden diese Entwicklung möglich machen.

Nun soll der BER am 17. März 2013 öffnen. Wird es diesmal klappen?

Ich hoffe es. Das wünsche ich Berlin von ganzem Herzen.

Das Gespräch führte Peter Neumann.

## POLIZEIREPORT

**SCHNAPS GESTOHLEN.** Drei Jugendliche im Alter zwischen 13 und 15 Jahren haben am Sonntagmorgen aus einem Kiosk im S-Bahnhof Spindlersfeld mehrere Flaschen Schnaps gestohlen. Bundespolizisten nahmen das Trio fest und stellten die Beute sicher. Eine Streife hatte die beiden Jungen und das Mädchen gegen drei Uhr bemerkt und kontrolliert. Dabei nahmen sie auch den Rucksack des 15-Jährigen in Augenschein und fanden neben vier Flaschen Wodka und zwei Flaschen Wein noch mehr als 40 Feuerzeuge und ein Messer.

**KNEIPENSCHLÄGEREI.** Mehrere ausgeschlagene Zähne, Hämatome und Schnittwunden an den Händen, im Gesicht und an den Armen. Das ist das Ergebnis einer Schlägerei in einer Kneipe in der Boddinstraße in Neukölln in der Nacht zum Montag. Gegen 1.20 Uhr waren vier Gäste des Lokals im Alter zwischen 28 und 57 Jahren in Streit geraten und attackierten sich gegenseitig. Dabei schlugen sie mit Fäusten, Stühlen, Gläsern und Flaschen aufeinander ein. Die Hintergründe des Streits sind unklar.

**MANN NIEDERGESTOCHEN.** In der Seumestraße in Friedrichshain ist am Sonntag ein 22-Jähriger von einem 32-Jährigen niedergestochen worden. Die Hintergründe der Auseinandersetzung kennt die Polizei noch nicht. Der mutmaßliche Täter wurde festgenommen.

**GRAFFITI-SPRAYER GEFASST.** Ein 34-jähriger Graffiti-Sprayer wurde am Sonntagabend in Friedrichshain von Bahn-Mitarbeitern auf frischer Tat ertappt. Die alarmierte Bundespolizei stellte umfangreiches Beweismaterial sowie eine geringe Menge Drogen sicher. Ein Strafverfahren wurde eingeleitet. (Is.)

## SERVICE

### VERKEHR

**S-Bahn: S 1, S 7:** Bis voraussichtlich 4. November, 7 Uhr: S 1 fährt nicht Wannsee – Nikolassee; S 7 Gleisänderungen in Wannsee.  
**S 2:** Bis 6. August, 1.30 Uhr: Züge fahren nicht Lichtenrade – Marienfelde.  
**S 8:** Schienenersatzverkehr mit Bussen (SEV) zwischen Blankenburg und Mühlenbeck-Mönchmühle (durchgehend bis 30. 7. 2012).

**Straßen: Invalidenstr.** (Mitte): Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Ost beginnt bereits ab Luisenstraße. Gleichzeitig wird die Einmündung Invalidenstraße/Hessische Straße voll gesperrt und die Hessische Straße damit zur Sackgasse (ab 24. 7. bis voraussichtlich bis Mitte 2013).  
**A 100/A 111:** Von AS Jakob-Kaiser-Platz bzw. AS Heckerdamm bis AS Hohenzollerndamm Vollsperrung der Fahrtrichtung Süd. Alle Ein- und Ausfahrten sind in diesem Bereich gesperrt (vom 25. 7., 22 Uhr, bis 26. 7., 5 Uhr).

Aktuelle Stauwarnungen im Internet unter:  
[www.vnz-info.de](http://www.vnz-info.de)

### LOTTO-QUOTEN

Lotto: 4-24-26-31-38-40, Zz. 27, Sz. 0

**QUOTEN**  
**Klasse 1:** 1 x 12 348 039,90 Euro  
**Klasse 2:** 8 x 241 345,40 Euro  
**Klasse 3:** 17 x 70 983,90 Euro  
**Klasse 4:** 1 716 x 1 828,30 Euro  
**Klasse 5:** 3 282 x 147,00 Euro  
**Klasse 6:** 82 310 x 29,30 Euro  
**Klasse 7:** 93 878 x 20,50 Euro  
**Klasse 8:** 1 282 938 x 8,20 Euro

Alle Angaben ohne Gewähr!

### KENO-ZAHLEN

1, 4, 5, 8, 9, 25, 27, 29, 32, 38, 39, 41, 43, 49, 52, 61, 62, 63, 65, 70  
plus 5-Gewinnzahl: 0 0 1 0 6

Alle Angaben ohne Gewähr!

### NOTRUF

Polizei: 110; Feuerwehr: 112  
einheitliche Behördenrufnummer: 115  
Bürgertelefon der Polizei: 46 64 46 64  
Kassenärztl. Bereitschaftsdienst: 31 00 31  
Zahnärztl. Notdienst: 89 00 43 33  
Tierärztl. Notdienst: 83 22 90 00 und 83 22 90 58  
Giftnotruf: 192 40  
Apothekennotdienst: 0800-002 28 33  
Telefon-Auskunft: 11833  
Telefonseelsorge: 0800-111 01 11 und 0800-111 02 22 (kirchlich)  
Kindernotdienst: 61 00 61  
Jugendnotdienst: 61 00 62  
Berliner Krisendienst: 390 63-10 (-20,-30 bis -90)  
Krisen- und Beratungscenter für vergewaltigte Frauen: 216 88 88  
Opfer-Hilfe: 395 28 67  
Aids-Hilfe: 194 11; Schwulen-Hilfe: 194 46  
Drogennotruf: 192 37  
Anonyme Alkoholkoliker: 192 95  
Schuldnerberatung: 0180-575 02 50  
Bahn-Auskunft: 0800-1507090 (kostenlos)  
Straßenbeleuchtung: 0800-110 20 10 (kostenlos)  
Vattenfall-Notruf: 0180-211 25 25  
Gasag-Notruf: 78 72 72  
Wasserbetriebe-Notruf: 0800-292 75 87