

Klaus Harpprecht

## Die Glosse: Das hat der Willy nicht verdient

**Klaus Harpprecht**


(\*1927) ist Mit-Herausgeber der *Neuen Gesellschaft/Frankfurter Hefte*, war u.a. Berater von Willy Brandt. Bei S. Fischer erschien zuletzt: *Arletty und ihr deutscher Offizier*. 2011 erhielt er nach 1966 zum zweiten Mal den Theodor-Wolff-Preis, nun für sein Lebenswerk.

Um es gleich zu sagen: Mich kümmert's keine Kartoffel, wann der sogenannte Großflughafen Berlin die ersten Passagiere abfertigen wird. Nein (ich korrigiere mich): je später, je lieber, am besten gar nicht, solange ich auf Erden wandle und gelegentlich nach Berlin reise. Einfache Rechnung: Zu meinem Hotel braucht's von Tegel mit dem Taxi maximal 20 Minuten und kostet 20 Euro. Von Schönefeld das doppelte an Zeit und Geld. Mit der S-Bahn wäre es preiswerter, würde aber noch länger dauern. Außerdem kann und will ich in meinem Alter und nach einigen Rückenwirbel-Operationen keine Koffer mehr schleppen. Das Humanregime der Deutschen Bahn hat – entgegen aller Schwüre des damaligen Vorstandsvorsitzenden – den Beruf des Gepäckträgers abgeschafft und am Berliner Hauptbahnhof auch noch die Gepäckwägelchen beseitigt, einfach so (und dafür die Preise erhöht). Fürsorge für die Alten, die ja lieber mit der Bahn fahren als fliegen (sofern sie sich eine Reise leisten können).

Wäre es nach mir gegangen, dann hätte es für dieses Riesenspielzeug niemals den Startschuss oder einen »ersten Spatenstich« oder was auch immer gegeben. Nicht nur im Interesse meiner Bequemlichkeit, meiner Gesundheit und meines Geldbeutels, sondern weil ich – nach der Erfahrung von wenigstens einer Million Flugkilometern – rasch zu der Einsicht gelangte, dass es das gigantische Projekt nicht braucht und weil es sich niemals »rechnen« wird.

Die Bundesrepublik verfügt nicht über die Kapazität an Passagieren und Frachtgut, um einen dritten Großumschlaghafen – neben Frankfurt und München – rentabel nutzen zu können –, ein weiteres Zentrum, an dem sich das Gros der Fluglinien niederlassen wird, um ihren Kunden und der Fracht einen schnellen Anschluss an alle Ziele des Erdkreises zu verschaffen. Franz Josef Straußens Monument in Erding (eine gute halbe Stunde und wenigstens 50, eher 60 Euro Taxi-Geld von der Münchner Innenstadt entfernt) hat im vergangenen Jahr, wenn ich recht weiß, zum ersten Mal und mit ein wenig Augenzwinkern ein bisschen Profit gemacht.

Wann soll es in Berlin-Schönefeld so weit sein? Die Schätzungen wurden vermutlich mit derselben Sorgfalt errechnet wie die der Baukosten (die sich mehr als verdoppelt haben und zum Schluss das dreifache der ursprünglichen Planung ausmachen werden). Die Flugziele östlich von Berlin bis zum Pazifik (die ja auch von Frankfurt bedient werden) versprechen kein allzu üppiges Aufkommen. In Tegel hätten sich Mittel und Wege finden lassen, wenigstens eine Startbahn auf die Länge zu strecken, die moderne Großraum-Maschinen verlangen, und in Gottes Namen hätte man halt noch eine Abfertigungshalle für die Langstrecken-Flüge in die Vorortlandschaft gesetzt – dies alles für ein Minimum des Aufwandes, den das Monster von Schönefeld kostet. Was sinnvoller wäre: ein engeres Netz von Kleinflughäfen, das es den Bürgern leichter macht, dem Ruhrgebiet, dem Bayerischen Wald, dem Erzgebirge zu entkommen.

Die Berliner Regenten (und ihre noch ärmeren Vettern in Brandenburg) hätten sich den Vorwurf erspart, dass in der Bundeshauptstadt seit der Beförderung zur mitteleuropäischen Kommando-Zentrale so

vieles wieder zu wilhelminischer Großtuerei hoch wuchern werde. Man hat, mit Glück, manches Unheil vermieden, das drohte, als uns zum Beispiel der Machtarchitekt Unger (der die Botschafter-Residenz in Washington als ein Albert Speer sen.-Memorial kreiert hatte) seine gigantische Version des Bundeskanzleramtes beschenken wollte. Sie wurde (obwohl von der Jury als Nummer eins ausgelobt) von Kanzler Kohl gerade noch rechtzeitig vom Tisch gewischt. Die heutige postmoderne Anlage ist groß, angeberisch-banal und darum schmerzhaft genug – wie ein Seitenblick auf das bescheidene Weiße Haus oder das Palais d’Elysée oder zurück auf das Bonner Schaumburg-Schlösschen deutlich macht. Doch an den Kompromiss, der so fad ist wie die Reden der Kanzlerin, haben wir uns gewöhnt, immer wieder abgelenkt vom Reichstag, der noch immer mit dem japanischen Reichstag um den Ruhm des hässlichsten Parlamentes in dieser Welt wetteifert.

### **Die Rädchen greifen nicht mehr ineinander**

Der Großflughafen (an dem auch das Bundesverkehrsministerium beteiligt ist, das auch nichts gemerkt hat) gefährdet obendrein den Ruf der Deutschen, sie seien – trotz ihres Talentes, Kriege anzufangen und zu verlieren – nach wie vor die Weltmeister der Organisation, die der staunenden Menschheit vorexerzierten, wie ein Riesenrad ins andere und das kleinste Rädchen ins noch kleinere greift. Wer wagt es, dies nach den Superpleiten der Superprojekte »Stuttgart 21« oder Hamburger »Elbphilharmonie« noch zu behaupten? Meister im Erfinden von Ausreden freilich und in der Flucht vor der Verantwortung – das sind wir schon gewohnt.

Doch warum räumte Klaus Wowereit nur die Position des Vorsitzenden der sogenannten Aufsichtsräte? Ist der Flughafen nicht zuerst und zuletzt ein politisches Pro-

jekt? Sollte er den Berliner Wählern und dem Rest der Bundesbürger nicht mit aller Wucht demonstrieren, dass eine Bundeshauptstadt, die etwas auf sich hält, ohne einen Großflughafen nicht glaubwürdig ist (»arm aber sexy«)? Muss sie nicht mit aufheulenden Triebwerken beweisen, dass wir wieder wer sind? Genügte ein deutscher Papst nicht?

Der nicht-existente Flughafen wurde einst nach Willy Brandt benannt. Hat dieser bedeutendste unserer Sozialdemokraten seit Lassalle (und den womöglich inklusive) seine Größe nicht unter anderem durch seinen Rücktritt bewiesen – weil er die Verantwortung für einen personellen Skandal übernahm, der recht besehen vor allem für den Bundesinnenminister Genscher der Anlass hätte sein müssen, seinen Hut zu nehmen – aber der tat einen Teufel.

Apropos Brandt: der Schönefelder Aufsichtsrat, die hauptstädtische SPD, die Große Koalition, die zum Teil in altberliner Cliqueseligkeit vor sich hin regiert, der Parteivorstand im W.B.-Haus – Wer immer den einstigen Bürgermeister und ersten sozialdemokratischen Bundeskanzler in Ehren halten will, sollte veranlassen, dass Willy Brandts Name von dem Schandmal gelöst wird. Der hätte vermutlich von Beginn an gesagt: »Hätten Sie’s nicht ne Nummer kleiner?«. Nichts war ihm fremder als Großkotzigkeit. Nichts ärgerte ihn mehr als Schlamperei. Er würde – wie bei ihm üblich – vor Zorn erstarren, wenn er wüßte, dass sein Name mit einem Unternehmen verbunden würde, dem die kritischen Zeitgenossen schon längst alle Seriosität absprechen. Das hat er nicht verdient. Es werden sich andere, bessere Anlässe finden, an ihn zu erinnern.

Und Tegel? Was wollen die Entscheider – wenn es tatsächlich zur Schließung kommen sollte – damit anfangen? Da schon Tempelhof, das zu Recht unter Denkmalschutz steht, vor sich hin gammelt, leider. Schönefeld als Bauruine stehen zu lassen, wäre übrigens billiger als ein Abriss. ■