



**Abtrennung der Anlage 17**

Um die präzise Entrauchung weit entfernter, kleiner Büroräume zu erleichtern, sollen im zweiten und dritten Stockwerk des Hauptgebäudes (gelb unterlegt) Teile von der Anlage 14 abgetrennt werden. Sie würden separat über eigene Ventilatoren und Schornsteine nach oben hin entraucht.

# Der vergessene Schornstein

**Verkehr** Zwei Jahre sind seit dem geplatzen Eröffnungstermin des Berliner Flughafens BER sinnlos verstrichen. Erst jetzt beginnen die Arbeiten am Hauptproblem, dem Brandschutz – mit ungewissem Ausgang.

Es zischt und knistert. Rauch steigt auf. Schwarzgraue Schwaden fressen sich Kubikmeter für Kubikmeter durch den Raum. Nach zwei Minuten und 50 Sekunden ist der Terminal-Pier am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) komplett verraucht, man sieht die Hand vor Augen nicht. Hier gibt es kein Entkommen. Die Katastrophe ist programmiert.

Jochen Großmann klickt das Video des Brandversuchs Nummer 13 weg. In breitem Sächsisch referiert er über das Entrauchungssystem im Keller. „Das Monster“ nennt er es. Es sei zu groß, zu komplex. „Wir können es nicht beherrschen“, erklärt Ingenieur Großmann den Aufsichtsräten der Berliner Flughafengesellschaft an jenem Freitag, dem 11. April. „Die Anlage 14 ist eine Fehlplanung, die niemals funktionstüchtig gewesen wäre.“ Auch das sagt Großmann. Seine Zuhörer schweigen betreten. Manche sind geschockt.

Die Aufsichtsräte wissen: Ohne eine funktionierende Entrauchung wird es nichts mit dem BER, weder im kommenden Jahr noch 2016, wenn in Berlin die Wahl zum Abgeordnetenhaus ansteht. Der Flughafen wäre weder betriebsbereit noch genehmigungsfähig. Daher ruhen jetzt alle Hoffnungen auf Großmann, dem Professor aus Dresden. Er gilt als Retter in der Not, neben der Hochschullehre engagiert er sich in der „Denkfabrik“ der sächsischen CDU und berät Firmen im Bereich Ökologie. Endlich ein Mann mit Überblick, ein Mann fürs Grundsätzliche, der Theorie und Praxis vereint.

Nun soll er das BER-Monster zähmen. Großmann, 55, ist seit einem guten halben

Jahr Projektleiter am Berliner Großflughafen. Er traut sich zu, was bislang keinem gelungen ist: die Anlage umzuplanen, in mehrere Teile zu zerlegen und so die Entrauchung beherrschbar werden zu lassen. Sie ist das Urproblem am BER, erst wenn diese Frage gelöst ist, kommt ein Fahrplan für die Inbetriebnahme in Betracht.

Oder darf sich nur ein weiterer Glücksritter an einer anscheinend unlösbaren Aufgabe versuchen, entsteht ein neues Kapitel in einer unendlichen Geschichte? Nutzt Hartmut Mehdorn, der seit einem Jahr Chef des Flughafens ist und Großmann eingestellt hat, die Erzählung vom Monster, um von eigenen Versäumnissen abzulenken, vom Stillstand am Bau, von der Tatsache, dass bislang sämtliche Terminversprechen gebrochen wurden?

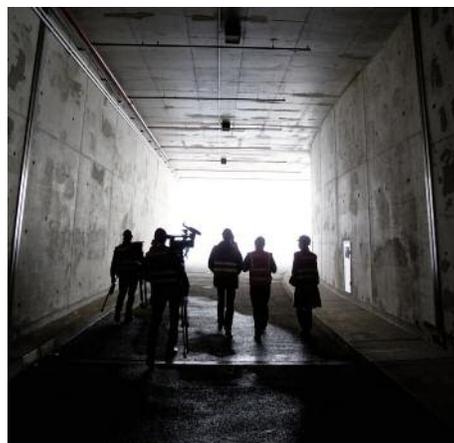
In dieser Woche jährt sich zum zweiten Mal jener Tag, der Klaus Wowereit (SPD) und seinen neuen Airport weltweit zum Gespött machte. Am 8. Mai 2012, knapp vier Wochen vor der geplanten Eröffnung, musste Berlins Regierender Bürgermeister die Party kleinlaut verschieben. „Europas modernster Flughafen“ (Eigenwerbung) wurde zur wahrscheinlich teuersten Baustelle der Republik. Wann er fertig wird, ist immer noch ungewiss.

Weil die Berliner versagten, kamen Zweifel an der deutschen Ingenieurskunst auf. Eine grundsätzliche Skepsis wuchs, ob Politiker und Manager überhaupt noch in der Lage sind, Großprojekte zu planen, zu finanzieren sowie rechtzeitig und im Budget fertigzustellen. Die Zukunftsfähigkeit des Landes stehe auf dem Spiel, warnte Kanzlerin Angela Merkel.

Das Problem ist nur: Je länger das Debakel in Schönefeld dauert, desto weniger helfen bisherige Erklärungen weiter.

Es ist zwar richtig, dass die Eigentümer des Flughafens – Berlin, Brandenburg und der Bund – in einer unheilvollen Mischung aus Geiz und Großmannssucht mit immer neuen Änderungswünschen statt eines Terminals ein Traumschloss errichteten, auf dem Papier. Es stimmt auch, dass der Aufsichtsrat die Aufsicht vergaß. Und ja, die Flughafengesellschaft als Bauherr hat spektakulär versagt.

Warum aber zwei Jahre nach der geplatzen Eröffnung immer noch kein Fortschritt sichtbar ist, kann nur ein genauer Blick in die Eingeweide des Flughafens zeigen. Kein Problem belastet den Neubau



**Toreinfahrt zur Entrauchungsanlage des BER**  
400 Grad heiße Rauchwalze

## Implosion

Die Ventilatoren saugen Luft durch riesige Kanäle aus Beton, Strecken aus feuerfesten Platten und schließlich Metallrohren. Bei einem Testlauf implodierten einzelne Kanäle, weil der Unterdruck zu groß war. Durch Ritzen dringt außerdem Luft ein, was die Saugkraft verringert.

## Anlage 14

Das Entrauchungssystem besteht aus einer nördlichen und einer südlichen Teilanlage. In Kellerräumen gibt es jeweils vier Ventilatoren mit einer Abaugleistung von je 140 000 m<sup>3</sup> pro Stunde. Der zentrale Entrauchungstunnel erreicht über kleinere Kanäle auch entlegene Gebäudeteile.

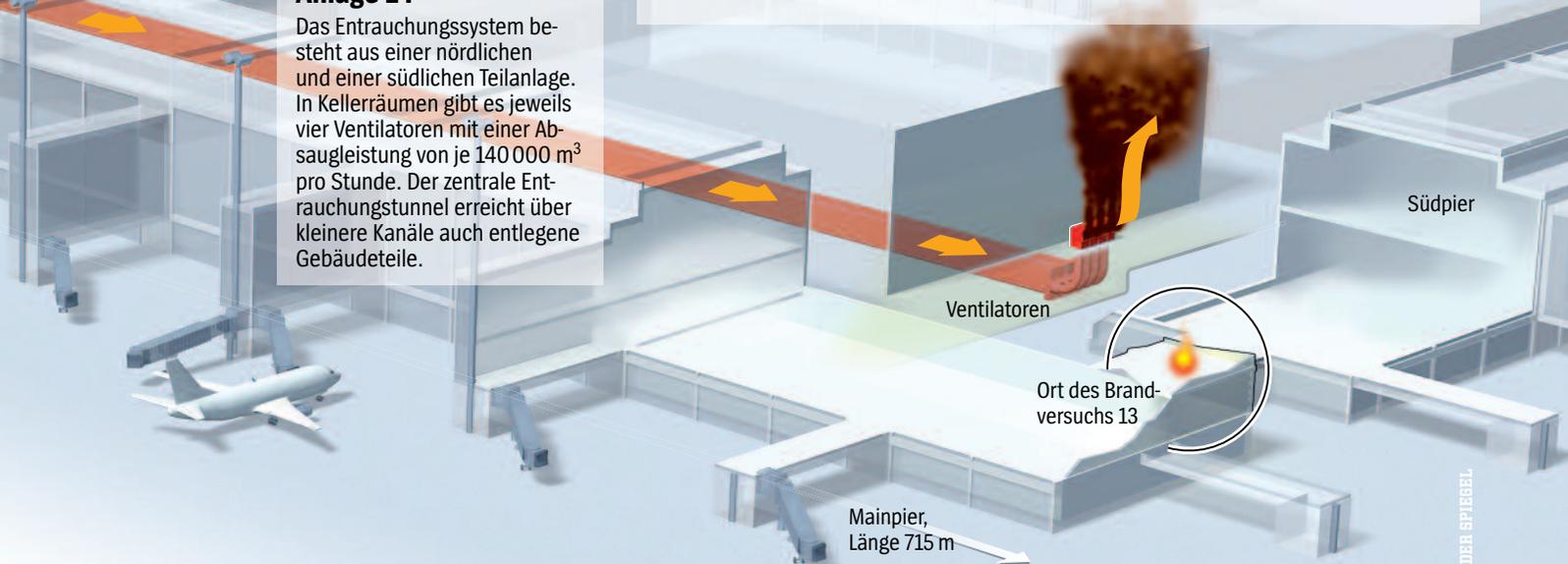
## Kampf mit dem Monster

Das Entrauchungssystem Anlage 14 am neuen Berliner Flughafen BER in Schönefeld



## Brandversuche

Diverse Heißgas-Rauchversuche haben ergeben, dass Teile der Entrauchungsanlage derzeit nicht zuverlässig funktionieren. Beim Brandversuch 13 im März 2013 zum Beispiel verwirbelte der Testrauch durch zwei gleichzeitig geöffnete Fenster: Fluchtwege waren nicht mehr sichtbar.



so sehr wie die Entrauchungsanlage, die schon 2012 als Hauptgrund für die gescheiterte Inbetriebnahme galt. Am Brandschutz entscheidet sich nicht nur, ob und wann der Flughafen eröffnen kann. Sondern eines Tages auch die Frage, wer für das Debakel hauptsächlich verantwortlich ist – Wowereit, Mehdorn und seine Vorgänger im Management oder die Planer und ausführenden Baufirmen der Entrauchung, mit Siemens an erster Stelle.

„Ein Monster? Unsinn“, brüllt Alfredo Di Mauro: „Die Anlage 14 funktioniert!“ Wütend stampft er durch sein Ingenieurbüro unweit der geschäftigen Kantstraße im Westen Berlins mit ihren Billig-Imbissen und Schnäppchenläden. Er rollt das R, redet oft mit den Händen und trinkt starken Espresso.

Wenn Großmann der Retter sein soll, wirkt Di Mauro automatisch wie der Schurke in diesem Drama. Als Subunternehmer hat er die Anlage vor acht Jahren geplant und betreut. Nun steht er am Pranger.

Flughafenpläne in Tischdeckenformat dominieren sein Büro, es gibt Pappkartons voller Aktenordner, Faxes, Protokolle und Briefe. Ständig klingelt das Telefon.

Vor dem Airport-Job hat Di Mauro den Brandschutz für ein fast flughafengroßes Einkaufszentrum am Berliner Alexander-

platz entworfen – Bau, Abnahme und Betrieb verliefen ohne besondere Zwischenfälle. Die BER-Entrauchung war sein wichtigster Auftrag in den vergangenen Jahren.

Am Flughafen hat ein Showdown begonnen. Zwei Männer ringen mit dem Monster. Es kann nur einen Sieger geben. Doch worum genau geht es?

Ortsbesichtigung. Mächtig erhebt sich der Terminal aus der märkischen Ebene, wie eine Fata Morgana. Eine Schnellstraße führt direkt aufs Hauptgebäude zu, eine schimmernde Glaskonstruktion mit scheinbar schwebendem Dach.

Auch werktags wirkt das Gelände verlassen, selten trifft man hier Menschen, meist sind es Leute vom Wachschutz. Check-in-Schalter sind verwaist, die Ticket-Scanner in Plastikfolie gehüllt. Böse Zungen sprechen von einer Flughafenattrappe.

Wer das Monster sucht, geht links vom Hauptgebäude zum Parkhaus. Gähndend führt die riesige Toreinfahrt des Lieferanteneingangs in die Tiefe, dann knickt der Gang rechts ab. Hinter der zweiten Stahltür ist sie: die Anlage 14, mit vier mannhohen Kästen aus feuerfesten Platten, in denen die Ventilatoren laufen. Bricht oben im Gebäude ein Brand aus, springen die Ventilatoren an.

Die Entrauchungsanlage wirkt banal, wie jeder Hochhauskeller. Doch ihre schlummernde Wucht wird spürbar hinter der Rückseite des Turbinenraums: Ein gewaltiger Heißlufttunnel, drei Meter breit, sieben Meter hoch, durch den man einen Kleinlaster steuern könnte, führt in Richtung Hauptgebäude. Dies ist der Entrauchungskanal, an dem die Ventilatoren saugen wie an einem Strohhalm.

Wenn die Riesenlunge mit der vollen Wucht von mehr als zwei Millionen Watt einatmet, dann saugt sie rund eine halbe Million Kubikmeter heiße Luft pro Stunde durch diese zentrale Lufttröhre. Handelt es sich um Wasser statt Luft, dann würde im Ernstfall alle 15 Sekunden der Inhalt eines großen Wettkampf-Schwimmbeckens durch die Kanäle gepumpt.

Bisher ist das System zuständig für die Entrauchung der zentralen Areale: Keller, untere Ankunftshalle, Gepäckförderanlage, Gepäckausgabe, Büroriegel in der Haupthalle. Falls nun im Erdgeschoss ein Feuer ausbricht, schlägt einer der 28 000 Brandmelder Alarm, die Ventilatoren laufen an, und der Rauch wird über Röhren an der Decke durch lange Gänge bis hinunter zu den vier Ventilatoren im Untergrund gesaugt – eine Walze aus bis zu 400 Grad Celsius heißem Rauch, die vom



**Brandschutzplaner Di Mauro, Sanierer Großmann:** „Wir können das Monster nicht beherrschen“

Keller aus nach draußen gepustet wird. Es gilt, eine gut zwei Meter hohe raucharme Zone im Terminal zu schaffen, damit man sieht, wo die Notausgänge sind, und flüchten kann.

Genau das aber schaffen die Entrauchungsanlagen nicht. Insgesamt 57 Ventilatoren sind quer über das Gebäude verteilt. Die Besucherhalle mit dem Check-in-Bereich zum Beispiel wird über eigene Ventilatoren am Dach entraucht. Die größte Anlage aber ist jene mit der Nummer 14. Wie die Tentakel eines Kraken ziehen sich die Rohre des Superstaubsaugers viele Hundert Meter lang bis hinauf in den zweiten Stock. Er soll ein Viertel der gesamten Entrauchungsleistung im Gebäude bewältigen.

Diese Größe macht das Monster unbeherrschbar. Der Flughafen ist verwaist, weil das Ungeheuer im Keller ihn in seinen Klauen hält. So stellt es Großmann dar.

Mehdorns Technikleiter suchte sich schon zu DDR-Zeiten gern schier unlösbare Aufgaben aus. Vor der Wende kümmerte sich der promovierte Ingenieur um den Umweltschutz emissionsreicher Kraftwerke im Osten. Danach gründete er reihenweise Beratungs- und Ingenieurfirmen, stets mit sicherem Gespür für profitable Betätigungsfelder, zum Beispiel Biogasanlagen und Windparks. Entrauchungssysteme gehörten bisher nicht zum Portfolio seiner Firmengruppe.

Seinem Ansehen am BER hat das bis jetzt nicht geschadet. Nach zwei Jahren Stillstand und mehreren ebenso komplizierten wie fruchtlosen Fehleranalysen von Großmanns Vorgängern sind die Aufsichtsräte dankbar für jede klare, simple Botschaft, auch wenn sie schmerzt.

„Die Anlage 14 ist viel zu groß“, sagt Großmann. Weil das Labyrinth aus Entrauchungskanälen so weitverzweigt ist, müsse die Anlage mit unglaublicher Wucht saugen. Das führe zu einer großen Ungenauigkeit bei der Steuerung des Saugstroms. Wenn zum Beispiel in einem Nebenraum ein Papierkorb kokelte, würde schon ein einzelner Ventilator pro Minute

das Volumen von mehreren Schwimmbädern an Luft aus dem Raum ziehen.

Vor allem bei den kleinen Verwaltungsbüros im Gebäude ist der Luftstrom des Monsters kaum zu bändigen, unter anderem, weil er durch lange Kanäle aus feuerfesten Platten geleitet wird, die nicht allzu dicht sind. Diese Kanäle haben dem gewaltigen Unterdruck bei Tests nicht immer standgehalten, sie sind teilweise implodiert. Im Ernstfall würde der Rauch unkontrolliert entweichen.

„Wir sind fast verzweifelt“, sagt Großmann. Um das Problem zu lösen, habe man sich um einen Frequenzumformer gekümmert, der die Leistung der Ventilatoren auf bis zu 40 Prozent herunterregeln kann – ähnlich wie ein Dimmer für die Wohnzimmerlampe. Wenn es in nur einem Büro brennt, muss nicht die ganz große Saugkraft angeworfen werden.

Dieser Dimmer steht schon seit zwei Jahren neben den Ventilatoren. Nur fehlte bis vor Kurzem die Genehmigung für den Betrieb. Das wirkt nicht wie ein Planungsfehler von Di Mauro. Sondern eher wie ein Versäumnis der Flughafengesellschaft.

„Das Ganze ist keine Zauberei“, verspricht Großmann: Er werde die überdimensionierte Anlage 14 kleiner machen. Manche Gebäudeteile sollen mit kleinen Ventilatoren über zwei neue Schornsteine auf dem Dach entraucht werden, über die sogenannte Anlage 17. Diese Verkleinerung wird von vielen Experten begrüßt.

Allerdings ist die Idee nicht ganz neu: „Das ist eine Variante meiner Planung, die ich schon vor mehr als einem Jahr vorgeschlagen habe“, sagt Di Mauro. Doch seine Ideen seien damals abgetan worden. Er hält auch nichts von der Annahme, seine Entrauchungskanäle könnten bei voller Saugleistung implodieren. „Unsinn“, sagt Di Mauro: „Bei der Inbetriebnahme wurde eine falsche Absaugmenge eingestellt, die war rund doppelt so groß wie vorgesehen, die hatten einen viel zu hohen Unterdruck. Das wurde nicht kontrolliert.“

Wenn man die Perspektive von Di Mauro einnimmt, hat der Ärger mit der Ent-

rauchung einen anderen Grund. Nicht das Brandschutz-Design wäre demnach das Problem, sondern das Management der Flughafengesellschaft. Dass die Anlage 14 angepasst und optimiert werden müsste, ist schließlich seit Langem bekannt.

Als Di Mauro vor etwa einem Jahr seine Vorschläge machte, hatte Mehdorn gerade seinen Job als Flughafenchef angetreten und begonnen, sich auch mit dem Brandschutz vertraut zu machen. Bei einem SPIEGEL-Gespräch im vergangenen Sommer zeichnete er mit wenigen Strichen das Terminalgebäude in Frontalansicht auf ein Blatt Papier. Oben aufs Dach malte er einen Schornstein. „Den hat der Architekt vergessen“, sagte Mehdorn. Kein großes Drama, signalisierte er.

Dann konzentrierte er seine Energie unter anderem auf eine schnelle Teileröffnung des Flughafens, um endlich Erfolge vorweisen zu können. Schon im vergangenen November sollten am BER die ersten Flieger abheben; daraus wurde nichts. Zugleich führte er einen Machtkampf, wer das Sagen am Flughafen hat: er oder sein damaliger Technikchef Horst Amann, der ihm immer neue Baumängel vorrechnete.

Erst als Amann kaltgestellt war, abgeschoben zu einem unbedeutenden Tochterunternehmen der Flughafengesellschaft, rückte die Anlage 14 wieder in den Fokus. Nicht Di Mauro, der Anlagenplaner, sondern Großmann wurde beauftragt, das Entrauchungsproblem zu lösen.

Der Professor aus Dresden rechnet noch mal alles durch und präsentierte Anfang des Jahres seine Vorschläge. Mehdorn stimmte zu. Di Mauro erfuhr von der Flughafengesellschaft, seine Pläne würden nicht mehr gebraucht, sie würden „der Entsorgung zugeführt“. Inzwischen wurden er und sein Planungsbüro fristlos gefeuert. Das Vertrauensverhältnis sei „nunmehr endgültig zerrüttet“, teilte ihm die Flughafengesellschaft Ende April schriftlich mit.

Der Showdown ist auch ein Krieg der Ideologien. Großmann will einen gewalti-

gen Befreiungsschlag: Bestandsaufnahme, Tabula rasa, Neuanfang.

Di Mauro dagegen setzte auf kleine, organische Schritte: Planen, Bauen, Messen, Fehleranalyse, Korrektur, Neumessung und so weiter.

Ähnlich sahen es auch die Verantwortlichen, als sie seine Pläne bewilligten. 2008 bekam Di Mauro die Baugenehmigung für seine Anlage. Allerdings mit der Auflage, die Planung müsse „fortgeschrieben“ werden. Genau hier hakte es. Reinhard Eberl-Pacan, dessen Büro in Berlin Brandschutzkonzepte für Gebäude entwickelt, sagt: „Wer hier spart, zahlt später meist doppelt und dreifach.“

So geschah es dann auch. Politik und Management kamen mit immer neuen Wünschen, die Gebäudefläche verdoppelte sich. Aber die Kabelstränge, die Entrauchung, die Steuerung wurden nicht angepasst. Zuletzt stimmten auf den diversen, sich widersprechenden Plänen nicht einmal mehr die Raumnummern überein.

Auf den ersten Blick erscheint das Nummernchaos als Petitesse. Für den Brandschutz allerdings ist die korrekte Erfassung der Räume essenziell. Seit 2011 ist Siemens für die Steuerung der Anlage zuständig. Je nachdem, welcher Brandmelder anschlägt, müssen bis zu 4000 Entrauchungs-

klappen bewegt werden. Außerdem müssen Fenster und Türen automatisch geschlossen oder geöffnet werden, damit ein Luftzug entsteht, mit dem der Rauch abziehen kann.

## Die Anlage 14 hat sich auch als Ablenkungsmanöver bewährt, wenn andere Fehler zu verdecken waren.

klappen bewegt werden. Außerdem müssen Fenster und Türen automatisch geschlossen oder geöffnet werden, damit ein Luftzug entsteht, mit dem der Rauch abziehen kann.

Doch Siemens wartet immer noch auf die sogenannten Matrix-Unterlagen. Darin ist für jedes einzelne Brandszenario ein anderes Wunschverhalten eingetragen: fast eine Million Einträge. Erst zwei von neun Matrix-Plänen liegen vor.

Allein für die Anlage 14 müssen 150 Matrizen erstellt werden. Wenn etwa im Büroriegel E2 ein Brandmelder aufheult, weil er das Schmauchen eines Kabelbrands erschnüffelt, muss der richtige Ventilator anspringen, die richtigen mechanischen Klappen in den Entrauchungskanälen müssen auf- und zugehen, die richtigen Türen aufschwingen, um Frischluft einzulassen. Für zahllose denkbare Brandherde gibt es in den Matrix-Plänen eigene Szenarien: Was

solll geschehen, wenn es hier brennt, was, wenn es da raucht, was, wenn dort eine Bombe hochgeht?

„Wenn ich aus Versehen zwei Fenster falsch ansteuere, funktioniert das ganze Szenario nicht mehr“, sagt Großmann. Vor etwa einem halben Jahr beschwerte sich Siemens bei der Flughafengesellschaft, dass die Unterlagen „durchweg mangelhaft“, weil „fehlerhaft und teilweise unvollständig“ seien. Deshalb stocken auch die Bauarbeiten.

Neue Kabelstränge müssen noch verlegt, Deckenplatten geöffnet, Türprofile aufgebohrt werden. Und zwar auf einer Gesamtlänge von 35 Kilometern. Das schätzt die Flughafengesellschaft. Siemens dagegen rechnet schon heute mit dem Dreifachen.

Zusätzliche Verwirrung entstand am 21. März 2013 bei einem Heißgas-Rauchversuch. Fachleute sprühten Discorauch über eine heiße Flamme, um die Ausbreitung zu verfolgen: Wie verhält sich der Rauch, wie lässt er sich absaugen?

Man stellte fest: Wenn die Fenster geöffnet sind, verwirbelt der Rauch, die Sicht geht gegen null, die Absauganlage ist dagegen hilflos. Die Flughafentechniker hatten offenbar jahrelang außer Acht gelassen, welchen Einfluss Windstärke und Wind-

richtung auf den Rauchabzug haben. Lediglich am Computer wurde simuliert, wie einzelne Wetterlagen die Entrauchung beeinflussen. Je nach Witterung muss die Anlage aber anders reagieren.

Der alarmierende Discorauch-Versuch betraf zwar nicht die Anlage 14, sondern ein kleineres Entrauchungssystem. Trotzdem nutzte Großmann das dabei entstandene Video bei seinem Auftritt vor dem Aufsichtsrat Mitte April. Seine Zuhörer mussten glauben, beim vorgespielten Clip gehe es um das Monster.

Und das kann derzeit gar nicht bedrohlich genug sein. Mehdorn muss schließlich seinem Aufsichtsrat stichhaltige Gründe liefern, warum der BER noch mehr Zeit und neues Geld braucht. Zuletzt waren die Kosten von ursprünglich 2 Milliarden Euro auf 5,4 Milliarden Euro gestiegen. Ein Eröffnungstermin wird auf keinen Fall vor 2016 liegen.

Erst vor wenigen Wochen hat die Flughafengesellschaft die „Planungsrestleistungen“ am Fluggastterminal ausgeschrieben, fast unbemerkt von der Öffentlichkeit. Aber das Fachpublikum staunte. Denn die ausgeschrieben Leistungen reichen weit über den Brandschutz hinaus.

Die zu erledigenden Aufgaben beginnen mit statischen Arbeiten an der Dachkonstruktion, sie betreffen Wasser-, Wärme- und Kälteversorgungsanlagen, ebenso Starkstrom- und Datenleitungen. Ferner sollen Gutachten zum Betriebskonzept vorbereitet werden. Und das ist nur ein Teil der Job-Beschreibung.

Kurz: Es ist eine lange Liste für ein Gebäude, das vor zwei Jahren – abgesehen vom Brandschutz – angeblich eröffnungsfähig war. Am Flughafen bleibt ganz offensichtlich auch jenseits der Entrauchung noch jede Menge zu tun. Doch davon sprechen Mehdorn und sein Projektleiter öffentlich kaum.

Die Anlage 14 bleibt das zentrale Problem am BER. Aber sie hat sich auch für Ablenkungsmanöver bewährt, wenn andere Fehler zu verdecken waren.

Als Airport-Architekt Meinhard von Gerkan im Mai 2012 gefeuert wurde, kritisierten Geschäftsführer und Aufsichtsräte der Flughafengesellschaft die Entrauchungsanlage als „unnötig komplex“ und „kaum beherrschbar“. Vier Wochen später hingegen versicherte ein Technikmanager der Staatsfirma dem Bundesverkehrsministerium, es gebe keine unlösbaren Probleme. Damals war gerade der März 2013 als neuer Eröffnungstermin verkündet worden.

Mehdorn hielt anfangs die Diskussion um Entrauchungsprobleme für Panikmache. Er wolle schnell „Gummi auf die Piste“, erklärte er im Juni 2013. Unter Hinweis auf die hohe Dichte von Sprinkleranlagen im Terminal sagte er: „Hier kann gar nichts brennen, die Gefahr des Ertrinkens ist größer.“

Wurde das Ungeheuer der Anlage 14 womöglich nur aufgebaut, um nach Bedarf Aufsichtsräte, Politiker und das Publikum zu erschrecken?

Zweifellos ist der Brandschutz am Flughafen BER ohne tiefgreifende Umbauten nicht zu beherrschen. Dass diese Erkenntnis erst im Frühjahr 2014 zu echten Konsequenzen führt, zeigt, wo das wahre Monster von Schönefeld steckt.

Hilmar Schmudt, Andreas Wassermann

## Berliner Luftnummer

**5. September**  
Erster Spatenstich für den neuen Hauptstadtflughafen

**7. Mai**  
Richtfest für den Terminalrohbau

**25. Juni**  
**Erste Verschiebung** des Eröffnungstermins vom 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012

**8. Mai**  
**Absage** des Eröffnungstermins, u. a. wegen gravierender Brandschutzmängel

**16. Mai**  
**Neuer Eröffnungstermin** geplant für den 17. März 2013

**7. September**  
**Verschiebung** auf den 27. Oktober 2013 wegen weiterhin nicht funktionierenden Brandschutzes

**7. Januar**  
**Absage** des neuen Eröffnungstermins. Ein weiterer Termin wird nicht genannt.

2006

2010

2012

2013