

FLUGHÄFEN

Platz für alle

Für 430 Millionen Mark entstand in Berlin-Tegel ein hochmoderner Airport — zugeschnitten auf ständig wachsendes Passagieraufkommen. Doch seit dem Viermächte-Abkommen schrumpft der Flugverkehr.

Ein West-Berliner Fünfjahresplan ist erfüllt: Im kommenden Herbst wird, da ist der Senat ganz sicher, sein jüngstes Prachtstück aus der Taufe gehoben, der 430-Millionen-Airport Tegel. Eines allerdings weiß die Regierung noch nicht so genau — wer fliegt.

Seit 1969 wird im Norden der Stadt auf einem ehemaligen Raketenschießplatz in der Jungfernheide gebaggert und gebaut. Länger noch währt die Un-

wegs abgeneigt. Die gesamten An- und Abflugbedingungen, zumal bei Schlechtwetter, sind in Tegel günstiger als über den Schornsteinen der Tempelhofer Mietskasernen. Doch die US-Flieger sorgen sich ums Busineß ferner ab der City.

Diesmal verlangten die Alliierten selber Berlin-Garantien. „Wir stehen Gewehr bei Fuß“, so Berlins PanAm-Direktor George Gallagher, „wenn uns das keine Mark mehr kostet.“

Die öffentlichen Bauherren Bund und Berlin jedoch sahen am Donnerstag bei der letzten Verhandlung im Hause des Wirtschaftssenators Karl König auf den Pfennig, zumal sie sich schon bei den Gestehungskosten um rund zwei Drittel verkalkuliert haben und womöglich einen „Teglitzer Kreisel“ (Berliner Volksmund) riskieren.

Kein Zweifel andererseits: Der ein halbes Jahrhundert alte Propeller-Horst

Je stärker sich die Transitwege dank der Berlin-Verträge belebten, desto mehr leerten sich die Berlin-Maschinen. Die 69er Passagier-Prognose — 7,5 Millionen Fluggäste 1974 — liegt nach jüngster amtlicher Schätzung um rund drei Millionen zu hoch. Geradezu ein Luftschloß scheint 1972 der damalige Berliner Bundessenator Horst Grabert (SPD) gebaut zu haben, der Tegel zum zentralen Landepunkt einer europäischen Nord-Süd-Verbindung hochjubeln wollte, „kurzfristig“ und unabhängig von den mit der Sowjet-Union und den Alliierten vereinbarten Luftkorridoren.

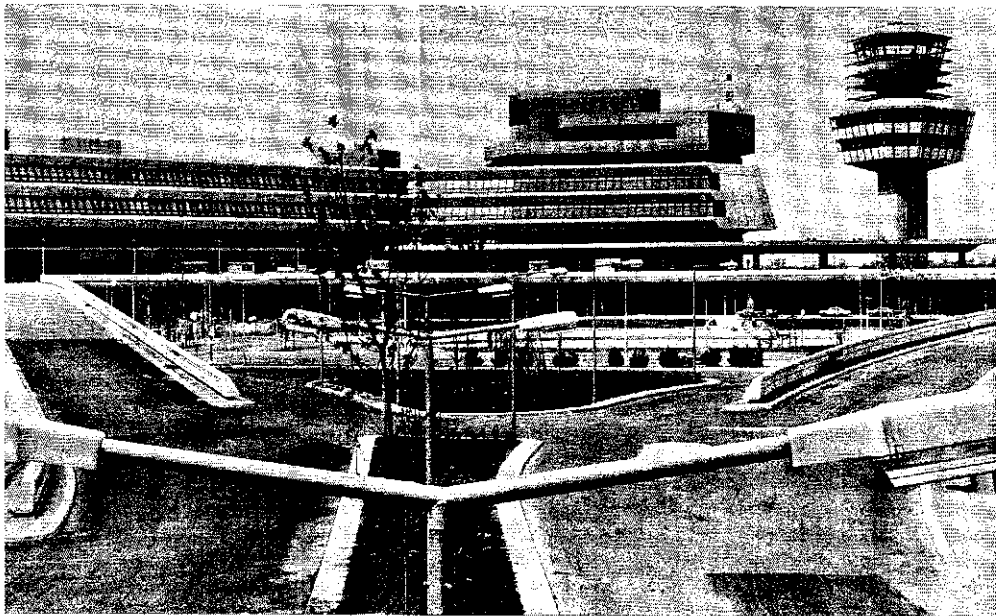
Bislang hat die DDR an einem entsprechenden Luftverkehrs-Abkommen nicht einmal Interesse bekundet. Zwar könnte im Gegengeschäft der DDR-Gesellschaft „Interflug“ womöglich das Anfliegen westdeutscher Landebahnen erlaubt werden. Andererseits würden europäische Fluggesellschaften wie SAS oder KLM, die zur Zeit nur auf dem DDR-Zentralflughafen Schönefeld niedergehen, dann auch Tegel bedienen und mithin Passagiere abziehen.

Das „Luftkreuz Berlin“, so früher der Regierende Bürgermeister Klaus Schütz, ist nun zum Kreuz für Berlin gediehen. Ein 430-Millionen-Projekt wie Tegel wäre für Luftreisende nur sinnvoll, wenn alle Berlin-Flüge dort abgewickelt werden könnten. Eben das aber ist bislang umstritten. Bis zur PanAm-Absage beharrten Senat und Berliner Flughafengesellschaft, die sowohl Tempelhof als auch Tegel betreuen, die Kapazität wäre zu gering. PanAm und BEA haben das Gegenteil errechnet.

Die staatliche Flughafengesellschaft müßte zwangsläufig daran interessiert sein, daß Tegel lediglich als Ergänzungs-Airport betrieben wird. Denn geschlossen werden darf Tempelhof, Berlin-Basis der Amerikaner, schon aus politischen Gründen nicht. Folglich bleiben die Unterhaltungslasten „bis hin zu den Schneeräumern und Grasmähern“ (BFG-Direktor Wolfgang Laudien) auch ohne zivilen Flugverkehr nahezu konstant.

Mit dieser Größe (20 Millionen Mark pro Jahr) aber will sich der Senat nun offenbar doch aus seinem Dilemma freikaufen. Seit die Abwerbung der Amerikaner scheiterte, rechnen Luftfahrtreferenten beim Wirtschaftssenator nicht mehr nur mit Mark, sondern mit Kapazitätsschätzungen. Mitte des Monats sollen sie sich mit der Flughafengesellschaft, der BEA und der PanAm abstimmen. Überraschende Stoßrichtung: Tegel biete nun — entgegen früherer Senatserkenntnis — bequem Platz für alle.

Falls diese Version überzeugen sollte, sähen die Briten eine „optimale Lösung für den Fluggast“ (BEA-Direktor Wolfgang Grund) und wären wohl zum gemeinsamen Umzug bereit. Dem zweiten Monopolisten im Berliner Linien-



Flughafen-Neubau Tegel: Luftschloß für 430 Millionen?

gewißheit, ob die beiden bislang im Zentralflughafen Tempelhof angesiedelten Luftfahrtgesellschaften, die britische BEA und die amerikanische Pan Am, nach Tegel umziehen.

Die Engländer, zunächst hofiert, zeigten sich am Alleingang schon vor Jahresfrist desinteressiert. Als dann drängten Berliner Senat und Flughafengesellschaft (BFG) die marktbeherrschende PanAm, ihre seit Blockade-Zeiten angestammte Rollbahn aufzugeben und ab 1. November das Geschäft vom Tempelhofer Hangar an die Tegeler Teleskop-Brücken zu verlagern. Am Donnerstag vor Pfingsten legten sich aber auch die Amerikaner quer. Land und Bund hatten zwar gut acht Millionen Mark Umzugs-Beihilfe angeboten, verweigerten aber die geforderte Ausfallbürgschaft für eventuellen Passagierschwund.

Dabei ist der gebetene US-Düsenriesen im Grunde einem Wechsel keines-

Tempelhof, einst preussisches Exerzierfeld, dann nazistische Start- und Landebasis, später Piste für „Rosinenbomber“, schließlich staatlich subventionierter Jet-Hafen inmitten der Halbstadt, ist so museal geworden wie die Ju 52. Tegel dagegen mutet an wie ein technisch perfektes Aerodrom.

So könnte es ab November funktionieren: kreuzungsfreie Zubringer über die Stadtautobahn bis ins Innere des Flugsteig-Sechsecks zu Parkplätzen nahe den jeweiligen Startpositionen; mit der Taxe gar bis auf 28 Meter an eine der 14 Teleskop-Brücken, jener harmonikaartigen Zugänge zu den Maschinen.

Doch dieser Aufwand geriet in ein besonders krasses Mißverhältnis zum mittlerweile reduzierten Bedarf. In zwei Jahren, von 1971 bis 1973, sank die Gesamtzahl der Flughafen-Benutzer um 1,3 Millionen, von 6,1 auf 4,8 Millionen pro Jahr.

verkehr, der PanAm (Marktanteil 65 Prozent), käme der Wechsel erst recht gelegen, die Gesellschaft beabsichtigt, nicht nur ihren Langstrecken-Verkehr ab Berlin auszubauen. Sie möchte auch im Charter-Geschäft fester Fuß fassen.

Ferienflüge aber rentieren sich zumindest nicht ohne Maschinen von Jumbo-Format, die allein auf der Tegeler 3000-Meter-Piste starten und landen können. Just dieser Vorteil bewog die Air France schon 1960, das Tempelhofer Feld zu räumen und als erste Gesellschaft mit Düsenmaschinen das Tegeler Terrain zu nutzen.

Von dem 1948 in 92 Tagen für 30 Millionen Mark ausgebauten Luftbrücken-Kopf flogen die Franzosen Westdeutschland an. Heute landen sie in der Bundesrepublik nur noch zwischen — auf dem Wege nach Paris.

KRANKENHÄUSER

Vertuschung oder Schluderei

Nach einer Vorführung im Hörsaal starb in Aachen eine marokkanische Patientin. Bei ihren Ermittlungen stellte die Staatsanwaltschaft fest, daß aus der Leiche Organe verschwunden waren.

Professor Martin Reifferscheid freute sich, den „Damen und Herren“ im Hörsaal 1 der Klinischen Anstalten der Technischen Hochschule Aachen „einen akuten Fall von Volvulus“* präsentieren zu können — derweil wand sich das Demonstrationsobjekt, die 27jährige Marokkanerin Jamina Abdeljaliki, vor Schmerzen. Die Patientin stöhnte, schrie und erbrach.

Die Schau im Klinikbau am 21. Mai dauerte genau 31 Minuten: Um 7.56 Uhr maß ein Pfleger den Puls der Kranken und flüsterte mit dem dozierenden Professor. Die Frau wurde eiligst aus dem Hörsaal geschoben. Vier Minuten später war Jamina Abdeljaliki tot.

Der Tod der Marokkanerin löste in Aachen einen Krankenhausskandal aus, der inzwischen auch die Staatsanwaltschaft beschäftigt. Sie ermittelt gegen Professor Reifferscheid, Chefarzt der Chirurgischen Abteilung der Klinischen Anstalten, und eine Ärztin wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung.

Oberstaatsanwalt Eberhard Knipfer ließ die Leiche beschlagnahmen und sie „der Optik wegen“ nicht von Aachener, sondern von Bonner Gerichtsmedizinern obduzieren. Dabei machten die Bonner Ärzte eine Entdeckung, die nun

* Lateinisch für Darmverschlingung.

auch noch mehrere Pathologen des Aachener Klinikums in den Fall hineinzieht: Im Körper der Toten fehlten die Lunge, eine Niere, Därme sowie die inneren Genitalien.

Die Pathologen des Klinikums hatten die Frau bereits kurz nach deren Tod sezziert und die Organe anschließend einfach verbrannt. „Ob Vertuschung oder Schluderei“, so Knipfer, „das ist ein dicker Hund.“

Denn schon die Sektion durch die Aachener Pathologen war laut Oberstaatsanwalt „unrechtmäßig“, weil die Klinik es versäumt hatte, Frau Abdeljaliki ihre Aufnahmebedingungen vorzulegen und zu übersetzen. Und erst die Unterschrift der Patientin unter dieses Formular hätte den Medizinern das Recht zur Leichenöffnung gegeben; außerdem hätte man die zwölfstündige Einspruchsfrist des Ehemannes abwarten müssen. Knipfer erweiterte die Ermittlungen nun auch gegen die Pathologen wegen „unbefugter Wegnahme von Leichenteilen“.



Opfer Jamina Abdeljaliki



Oberstaatsanwalt Knipfer

Gewißheit herrscht bereits jetzt darüber, daß sich Ärzte und Pfleger zumindest Fehler und Versäumnisse leisteten, seit die Ausländerin am 18. Mai, einem Samstag, um 8.30 Uhr morgens zusammen mit ihrem Mann, einem marokkanischen Gastarbeiter, in den Klinischen Anstalten erschien und mangels Deutschkenntnissen per Zeichensprache Bauchschmerzen signalisierte.

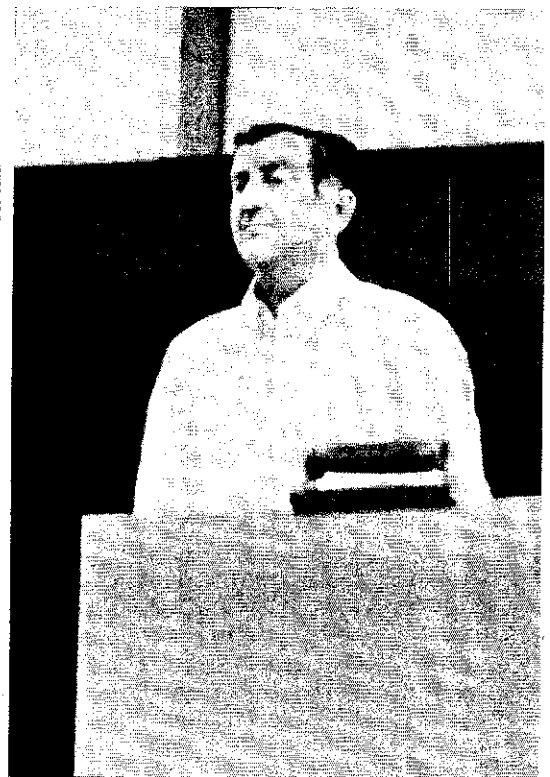
Zwar wurde Frau Abdeljaliki nach einer Untersuchung des diensthabenden Arztes als akuter Notfall aufgenommen und mit Verdacht auf Volvulus in die dritte Etage der Chirurgischen Abteilung, Zimmer 344, gelegt — die Abfassung einer für die Behandlung wichtigen Anamnese (Krankenvorgeschichte) ließen die Ärzte jedoch an Verständigungsschwierigkeiten scheitern.

Als interessanter Fall sollte die Kranke dann am Dienstag, dem 21. Mai, 7.30 Uhr, den Studenten des ersten und zweiten Semesters in einer Vorlesung vorgestellt werden. Die Betroffene selbst wurde dazu freilich nicht, wie allgemein üblich, um Erlaubnis gefragt.

Nachdem die Patientin in der Nacht vor der Vorführung eine schwere Psychose durchlitten hatte und sich ihr Zustand rapide verschlechterte, setzte Professor Reifferscheid die Operation für den nächsten Morgen an — an dem Demonstrationstermin im Hörsaal aber hielt er fest.

Studenten, die auf den bedrohlichen Zustand der Kranken hinwiesen, kanzelte der Professor ab: „Sie haben nicht das nötige Wissen, um den Fall beurteilen zu können.“ Und: „Wir haben die Situation im Griff, ich übernehme die Verantwortung. Außerdem weiß ich, was man der Patientin zumuten kann.“

Er wußte es offenbar nicht. Und bereits zwei Stunden später erkannten Studenten, die in der pathologischen Abteilung an Sektionen teilnahmen,



Chefarzt Reifferscheid

Aachener Krankenhaus-Affäre
Lunge und Niere verschwunden