eigene Faust handelten, aber Kontakte nach Nordafrika unterhalten. Die Spuren führen ins salafistische Milieu. Noch immer halten die Ermittler den gebürtigen Somalier Omar D. für eine zentrale Figur, er ist derzeit der wichtigste Verdächtige. Sein Anwalt weist eine Verbindung seines Mandanten zu dem Anschlagsversuch zurück.

Am Dienstag um 13.30 Uhr hatten Polizisten D. in einem Call-Shop an der Bonner Kölnstraße festgenommen. Ein Zeuge habe ihn „mit hoher Wahrscheinlichkeit als denjenigen wiedererkannt, der die Tasche im Bahnhof Bonn abgelegt haben soll“, heißt es in einem Bericht der Ermittler. Zwei Jugendliche hatten zu Protokoll gegeben, ein dunkelhäutiger Mann habe ihnen die Tasche mit der Bombe vor die Füße geschoben.

In Omar D.s Wohnung fanden die Ermittler „eine hohe Anzahl von Sim-Karten sowie Amphetamine und eine größere Menge Bargeld“, wie die Beamten notierten. D. wurde in Mogadischu geboren und wuchs in Bonn auf, die Behörden stufen ihn als Gefährder ein, seit er im

WOLFGANG KUMM / DPA

Bundesinnenminister Friedrich
„Handlungsbedarf an Bahnhöfen“

September 2008 an der Ausreise Richtung Uganda gehindert wurde. Sein Freund Abdirazak B., der damals gemeinsam mit D. das Land verlassen wollte, soll heute in Somalia in den Reihen der Schabab-Miliz aktiv sein.

Für einen Haftbefehl wegen der Bonner Bombe reichten die Indizien indes nicht, die Angaben der Augenzeugen erschienen als zu wenig belastbar. Allerdings führen einige Spuren in das Milieu um D. – etwa dass ein derzeit in Somalia aktiver deutscher Islamist Ende November ankündigte, es müsse in Europa mal wieder etwas geschehen.

Abdirazak B. unterhält aus Somalia bis heute intensive Kontakte nach Bonn. Die Bundesanwaltschaft wertet die Puzzlestücke als „belastbare Hinweise“, dass D. „über Verbindungen in radikal-islamistische Kreise verfügt“. Neben Omar D. haben die Ermittler mindestens zwei weitere Verdächtige im Blick, darunter auch jenen inzwischen offenbar namentlich bekannten Mann, der die Tasche zeitweilig trug und dabei gefilmt wurde.

Dass den Ermittlern überhaupt Bildmaterial für die Tätersuche vorliegt, haben sie der Fast-Food-Kette McDonald’s zu verdanken. Die Filiale an Gleis 1 des Bahnsteigs hatte anders als die Deutsche Bahn mitgeschnitten. Auf den Videoaufnahmen ist ein hellhäutiger, bärtiger Unbekannter mit Mütze, beigefarbener Jacke und dunkler Hose zu sehen. Er betrat das Schnellrestaurant am Montag um 12.49 Uhr mit jener blauen Sporttasche, in der später die Bombe gefunden wurde. Er schaute nach links, ging in Richtung Speisenausgabe, drehte sich, schaute erneut in dieselbe Richtung und verließ den Raum wieder.

Die neun Sekunden Filmmaterial ergänzen den bislang bekannten lückenhaften Ablauf. Demnach machte gegen 13.03 Uhr ein junger Mann eine Bahn-Mitarbeiterin am Info-Stand auf die Tasche aufmerksam. Wenig später sprachen zwei Jungen, die auf einer Bank an Gleis 1 gesessen hatten, Bundespolizisten an und meldeten die Tasche. Sie sollen darin Drähte gesehen haben.

Von Anfang an ermittelten die Staatsschützer in der radikal-islamischen Szene. Bereits zu Wochenbeginn observierten sie ein Dutzend Personen im Großraum Köln. Im Visier befand sich auch ein zu mehreren Jahren Gefängnis verurteilter Jordanier, der einst ein Gefolgsmann des Qaida-Terroristen Mussab al-Sarkawi war. Parallel dazu verglichen die Ermittler Observationsfotos von Aktivisten der Solinger Salafisten-Szene um die verbotene Gruppe Millatu Ibrahim.

Für einen politischen Hintergrund spricht, dass die Bombe an Gleis 1 zumindest teilweise nach Plänen gebaut worden sein könnte, wie sie im Internet von der Terrororganisation al-Qaida verbreitet werden: Sie enthielt einen Wecker, Butangaskartuschen aus dem Campingbedarf, Batterien, einen Glühdraht und Ammoniumnitrat in einem Rohr.

Nur durch Dilettantismus entging der Bonner Hauptbahnhof einer Katastrophe, wie die Ermittler des Landeskriminalamts Nordrhein-Westfalen rekonstruierten: Schmauchspuren weisen darauf hin, dass der Zünder bereits aktiviert worden war, bevor ein Sprengstoffkommando der Bombe mit einem Wasserstrahl zu Leibe rückte. Dass sie sich nicht entzündete, lag offenbar am zu schwachen Strom aus den Batterien. Hätte die Zündung funktioniert, wäre es wegen eines weiteren Konstruktionsfehlers zwar zu keiner Detonation gekommen – aber zu einer potentiell tödlichen Stichflamme.

Jörg Diehl, Hubert Gude, Fidelius Schmid, Holger Stark

HAUPTSTADT

Staatsgäste bei Easyjet

Erst wurde der neue Großflughafen zur Lachnummer, nun auch der Berliner Regierungsterminal. Nach acht Jahren Planung liegt nicht einmal der Grundstein.

Ein lichter Kiefernhain wird den neuen Sonderterminal für Regierungsflugzeuge am Berliner Großflughafen BER flankieren: Nicht monumental, sondern märkisch bescheiden möchte sich die Bundesrepublik ihren hohen Besuchern präsentieren. Helle Hölzer und viel Glas prägen deshalb das Empfangsgebäude. Könige, Präsidenten und Minister sollen Deutschland schon bei der Landung als „einladend und offen“ sowie „heiter“ erleben.

So jedenfalls ist es in der Projektbeschreibung und in Animationen der Architekten zu erkennen. Mehr gibt es bislang nicht zu sehen, nicht mal der Grundstein wurde bislang gelegt. Dabei sollte die Sonder-Lounge für Staatsgäste und Regierungsmitglieder ursprünglich im November 2011 eröffnet werden – nun ist es frühestens Ende 2016 so weit.

Nach Terminchaos, Planungsmängeln und Kostenexplosionen beim Großflughafen wiederholt sich dasselbe nun beim kleineren, aber protokollarisch wichtigen Regierungsterminal. Doch liegt die Schuld diesmal nicht bei Berliner Provinzpolitikern und überforderten Flughafenchefs. Verantwortlich ist die Bundesregierung.

Vor über zehn Jahren beschloss sie den Bau eines Regierungsterminals neben dem neuen Mammutflughafen. Doch

Modell des Regierungsterminals

während beim BER immerhin die Gebäude stehen, wurde für die Staatsbesucher bislang nur eine Brache als Bauplatz ausgewiesen. Das Empfangsgebäude sowie notwendige Wartungshallen und Tankanlagen existieren nur auf dem Papier.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gibt sich bei dem Thema schmallippig, obwohl er sonst kaum eine Gelegenheit auslässt, das Versagen der SPD-Länderchefs Klaus Wowereit und Matthias Platzeck beim Bau des Hauptstadtflughafens zu geißeln. Denn Bundesministerien und -behörden lieferten sich ein Gezerre um den richtigen Standort und ließen nicht weniger als fünf Varianten prüfen.

Das dauerte erstens lange und hatte zweitens abstruse und kostspielige Konsequenzen: So bleiben die Regierungsflieger, anders als ursprünglich geplant, zunächst in Köln-Wahn stationiert. Um die Kanzlerin oder einen Minister zu transportieren, müssen die Jets weiterhin quer durchs Land fliegen, um die Politiker erst einmal abzuholen. Die Leerflüge zwischen Berlin und Köln verschlingen Millionensummen.

Bislang landen die Regierungsjets in Tegel. Doch Tegel wird zugemacht, bevor der Regierungsterminal fertig ist. In der Übergangszeit sollen Staatsgäste im alten Schönefelder Abfertigungsgelände ankommen. Und weil dort bislang Billigtouristen von Easyjet und Chartergesellschaften reisen, wird der provisorische VIP-Terminal für 3,6 Millionen aufgehübscht – obwohl es vermutlich nur drei Jahre im Dienst stehen soll. Für jedes davon soll der Bund mindestens 2,5 Millionen Euro Miete zahlen.

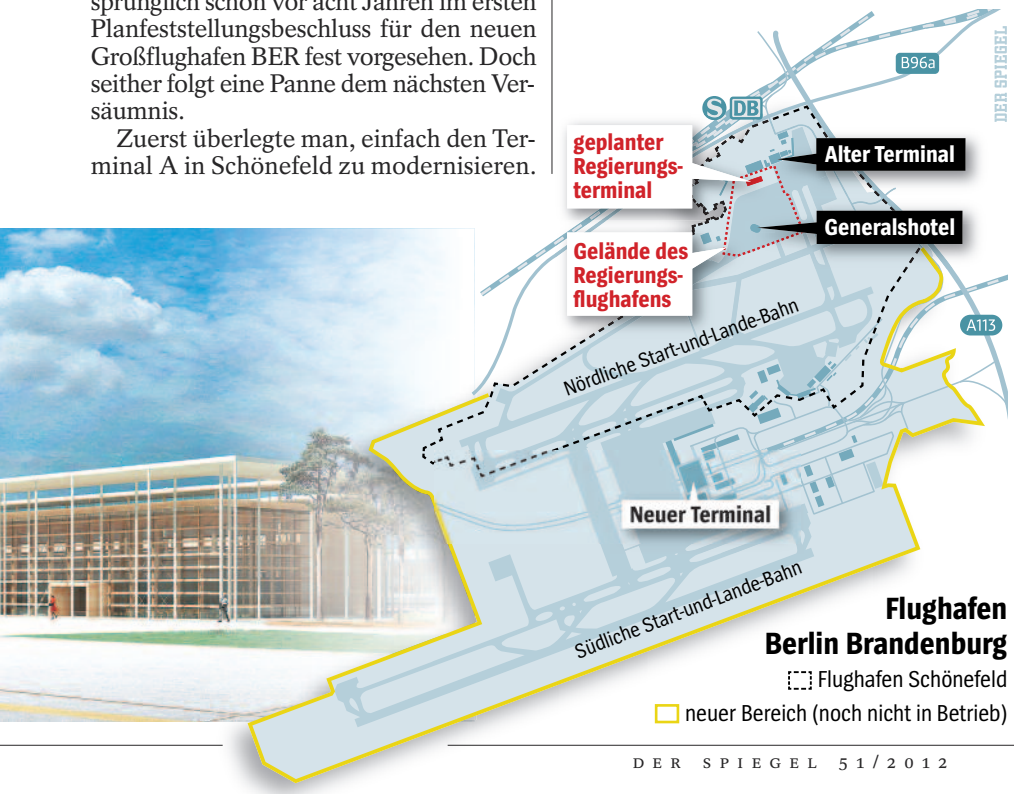
Dabei war der Regierungsterminal ursprünglich schon vor acht Jahren im ersten Planfeststellungsbeschluss für den neuen Großflughafen BER fest vorgesehen. Doch seither folgt eine Panne dem nächsten Versäumnis.

Zuerst überlegte man, einfach den Terminal A in Schönefeld zu modernisieren. Allerdings schien das heruntergekommene Gebäude, zu DDR-Zeiten als „Zentralflughafen“ bekannt, dem Bund auf Dauer nicht repräsentativ genug. Der Terminal hätte „entkernt und auf den Rohbauzustand zurückgeführt“ werden müssen, argumentierte die Bundesregierung. Dieser Aufwand erschien ihr zu hoch.

Später kam ein Neubau im Südwesten des BER-Geländes ins Gespräch – aus Sicherheitsgründen gefiel das dem Verteidigungsministerium nicht. Und dann stritten verschiedene Ministerien auch noch über den Standort eines angemessenen „Protokollbereichs“, auf dem die Bundeswehr zum Empfang von Staatsbesuchern aufmarschieren könnte.

So verging Zeit, während der die Bundesregierung in ihren Flugbetrieb investierte, andernorts. Für vier Millionen Euro wurde noch Ende der neunziger Jahre der militärische Teil des Flughafens Tegel modernisiert, wo die Regierungsflieger bislang Minister und Kanzler an Bord nehmen. Auch nach Köln-Wahn flossen weitere Millionen für die Flugbereitschaft.

Vor vier Jahren schließlich war endlich ein Standort für den neuen Polit-VIP-Terminal gefunden, ein 27 Hektar großes Gelände westlich des alten Flughafenterminals Schönefeld, nördlich vom BER (siehe Grafik). Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) untersteht, schrieb einen Wettbewerb für den Regierungsterminal aus und entschied sich für den grünen „Gesamtansatz aus Landschaft und Architektur“ des Berliner Architektenbüros Busmann und Haberer.



MICHAEL KAPPELER / DPA

Kanzlerin Merkel in Berlin-Tegel
Gezerre um den richtigen Standort

Nur gebaut werden konnte der ökologisch-nachhaltige Polit-Airport immer noch nicht. Das Verfahren schleppte sich auch deswegen hin, weil Bund und Flughafengesellschaft Antragsunterlagen wie Pläne und Gutachten – etwa zum Brandschutz – monatelang nicht vorlegten. Die notwendigen Genehmigungen erteilte das Land Brandenburg erst im September 2011. Bis dahin hatten sich die veranschlagten Kosten mehr als verdoppelt, von 125 Millionen auf 310 Millionen Euro.

Und bevor der Grundstein gelegt werden kann, muss noch der alte Regierungsterminal der DDR weichen. Das pompöse, zurzeit von der Bundespolizei genutzte sogenannte Generalshotel wurde nach dem Krieg errichtet. Von 1961 an empfing das Ost-Berliner Regime dort Staatsgäste wie Fidel Castro aus Kuba. In holzvertäfelten Salons stimmten sich SED-Politbüromitglieder auf die Reise zu den Genossen nach Moskau ein.

Die zuständige Brandenburger Behörde hält den Bau für kulturhistorisch bedeutsam, sie stellte ihn unter Denkmalschutz. Schäubles Immobilienexperten legten aber fest, „dass eine Integration des Generalshotels nicht möglich ist, da ein Verbleib des Gebäudes mit den Betriebsabläufen des Regierungsflughafens nicht vereinbar ist“. Also soll es abgerissen werden, Denkmalschutz hin oder her. Vorher muss das Haus nun komplett dokumentiert werden, einige bedeutende Teile wie die tropfenförmigen Fenster der Telefonkabinen sollen ausgebaut und gerettet werden.

Erst wenn diese Aufgabe für die Nachwelt erledigt ist, will die Bundesrepublik den Bau ihres Empfangsgebäudes für Staatsgäste beginnen, voraussichtlich im Jahr 2014. Dann soll immerhin der Berliner Großflughafen für die Regierten in Betrieb sein – zumindest wenn die Eröffnung wegen baulicher Mängel nicht ein viertes Mal verschoben werden muss.

Andreas Wassermann