

Ein Kommentar von Dieter Faulenbach da Costa

Ein „großes“ Terminal, eng geplant

Die Mär vom "größeren" Terminal muss erhalten, um 1,1 Milliarden Euro zusätzlich von den Anteilseignern zu erhalten. Damit soll das gebaute Terminal endlich fertiggestellt werden, so Flughafenchef Mehdorn. Dabei ist das Terminal vom 1. Bauantrag von 2007 mit 260.000 m<sup>2</sup>, zum 2. Bauantrag von 2009 und 3. Bauantrag von 2010 auf nur 340.000 m<sup>2</sup> gewachsen. Ein „Wachstum“ von gerade mal 30 Prozent. Theoretisch könnten mit der gebauten Fläche 45 Millionen Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Mit der Flächenverteilung des „vokuhila“ Terminals sind aber nur 20 Millionen Passagiere unter akzeptablen Bedingungen möglich. Die zusätzlich gebauten Flächen sind fast ausschließlich Warteräume, die schon vorher ausreichend vorhanden waren. Hinzukommt, dass die Erweiterung um 80.000 m<sup>2</sup> maximal 150 Mio. € hätte kosten dürfen, tatsächlich aber fast 500 Mio. € kostete!

Die gemachten Planungsfehler wurden beim 2. Bauantrag von 2009 gegenüber der Öffentlichkeit hinter dem Stichwort der gestiegenen Nachfrage versteckt. Wer in der Bau- und Planungsphase eines Passagierterminals auf eine gestiegene Nachfrage reagieren muss, hat einen grundsätzlichen und nicht mehr reparablen Planungsfehler begangen. Ein Fehler, der zu Verzögerungen und Mehrkosten führt. Zur Ablenkung schwafelt man von einem erfolgreichen Flughafen, und das schon vor der Eröffnung.

Beispiel Flughafen München. Das Terminal hatte 1992 bei der Betriebsaufnahme eine Jahreskapazität von 25 Millionen Passagieren und ein Aufkommen von 12 Millionen. Erst zehn Jahre nach der Betriebsaufnahme fing der Flughafen München an, Erweiterungsmaßnahmen zu planen.

So reiht sich am BER ein Desaster an das Nächste, ein Ende ist nicht absehbar. Beschleunigungsprämien für vertraglich vereinbarte und bereits honorierte Leistungen, Traumhafte Stundensätze für studentische Hilfskräfte. Überforderte externe Berater in Sachen Flughafenplanung. Einen Architekten der bis dato nur die Erweiterung – und Tegel als Neubau – unbedeutender Provinzflughäfen geplant hatte. Technikchefs des Flughafens ohne Flughafenexpertise. Politische Aufseher ohne Drang zur Aufklärung.

Da kam der Rauch der nicht funktionierenden Entrauchungsanlage gerade zur rechten Zeit. Der entstandene Nebel verdeckte alle anderen Mängel und enthob die Entscheidungsträger ihrer Verantwortung gerecht zu werden. Ein Ingenieur, der keiner



fdc Airport Consult

war. Von dem aber alle wissen mussten, dass er keiner war, wird als neues Menetekel durchs Dorf getrieben, um ein weiteres Mal von der eigentlichen Misere und der Verantwortung abzulenken. Ungeklärt die Frage, wer die Anträge wegen der fehlenden Bauvorlageberechtigung unterschrieben hat und damit verantwortlich zeichnete?

Es gab einen einsamen Rufer in der Wüste: Drees & Sommer als Projektsteuerer. Die machten Anfang 2008 auf die Fehlentwicklung aufmerksam und wurden, unter dem Beifall des international erfolgreichen Architekten, entlassen. Nun macht sich der Architekt eine schlanken Fuß und erzählt, dass er schon immer auf die Fehlentwicklung verwiesen habe. Opportunistischer kann man sich nicht verhalten.

Offenbach, den 01. Juli 2014

Dieter Faulenbach da Costa