

Kommt nach dem Mythos Tegel nun der Mythos BER?

Tegel, so der Mythos, sei ein kleines Wunderwerk. Für nur 6 Millionen Passagiere pro Jahr geplant, könne es nun fast 20 Millionen Passagiere pro Jahr abfertigen. Äh? Wie das? Über-sieht man, dass die Terminalfläche fast verdoppelt wurde und von Abfertigungsqualität schon lange nicht mehr gesprochen werden kann? Wird versucht BER – weil doch der gleiche Archi-tekst – schon vor der Eröffnung mit historischen Reminiszenzen zu verklären? Der Flughafen ist noch nicht in Betrieb, aber schon wird über eine Erweiterung des Terminals nachgedacht? Offensichtlicher kann eine Fehlplanung nicht dokumentiert werden.

Reminiszenzen des 20. Jahrhunderts

In der Bild am Sonntag (BamS) vom 09. März 2014 äußert sich Flughafen-Chef Mehdorn zur Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Flughafenstandorts Berlin. Seine Aussagen machen die Stichwortgeber – die Architekten von TXL und BER - erkenntlich. Mehdorn arbeitet mit historischen Reminiszenzen des vergangenen Jahrhunderts. 17 Millionen Passagiere pro Jahr bei der Inbetriebnahme? Das waren die Annahmen eines privaten Konsortiums aus dem vergangenen Jahrhundert. Geplant wurde ein Terminal für 33 Mio. Passagiere. Die Inbetriebnahme war für 2006 geplant. Wie die Entwicklung zeigt, hätte die damalige Planung Wachstumsreserven für zehn Jahre gehabt. Nur so ist es möglich während der langen Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeit Wachstum zu verkraften, ohne in dieser Phase beständig die Planung anpassen zu müssen. Diese Anpassungsplanung führt nämlich - wie nachdrücklich am BER unter Beweis gestellt - zu erheblichen Bauzeitverzögerungen und drastischen Mehrkosten.

Würde stimmen, was Mehdorn in Bezug auf Passagierzahlen und Quadratmeter sagt, wäre Fassungslosigkeit die beste Form der Entrüstung. Dann hätte der Architekt nämlich seit 16 Jahren immer zu klein geplant, ohne es zu merken!

Wie wurde geplant?

Der Architekt des Flughafens Tegel (1965 – 1975) und des privaten Konsortiums zur Privatisierung des BER (1998 – 2003) plante ab 2006 für die Flughafengesellschaft. Nun wurden die Passagierzahlen für 2011 als Zeitpunkt der Inbetriebnahme, auf 22 Mio. Passagiere nach oben korrigiert. Am Layout jedoch änderte sich offensichtlich wenig. Man hätte aber nun für 44 Mio. Passagiere pro Jahr planen müssen, um nicht dem Wachstum hinterherzulaufen, tat dies aber nicht. Die wesentlichen Einrichtungen für die Passagierabfertigung blieben unverändert für 17 Mio. Passagiere angelegt. Begründet wurde dies mit dem veränderten Verhalten der Passagiere (reisen ohne Gepäck) und dem Wunsch der Geschäftsführung in der ersten Liga der Umsteigerflughäfen mitzumischen; der BER hat in der Zukunft fast nur noch Umsteiger und keine Originärpassagiere mehr. Im Laufe der Planung merkten Planer und Flughafengesellschaft, dass das Passagierwachstum im Originärmarkt anhielt und zum Zeitpunkt der vermutlichen Inbetriebnahme bereits mit höheren Ein- und Aussteigern in BER gerechnet werden musste, als die Planung berücksichtigte. So kam es in der Bau-phase zu kostenträchtigen Erweiterung des Hauptpiers und dem Bau des Südpiers; also an der falschen Stelle (es wurden Flächen für Umsteiger erweitert, nicht für das steigende Originäraufkommen). Kaum glaublich, aber wahr: Mit der erfolgten Vergrößerung der Terminalfläche von 21 Prozent wurden schließlich Mehrkosten von 77 Prozent begründet. So baute man ein passend dimensioniertes Terminal mit falscher Flächenverteilung. Die Frisur „vorne kurz hinten lang“ (vokuhila) ist eine zutreffende Beschreibung für das errichtete Terminal.

Was macht Mehdorn?

Er erkennt das Kapazitätsdefizit und sucht Wege aus der Krise. Die Mitbenutzung renovierter Altanlagen von Schönefeld bringt eine zusätzliche Kapazität von sieben Millionen. Bei Berücksichtigung des in der Planfeststellung vorgegebenen IATA-Service-Levels C können im neuen Terminal 17 Mio. Passagiere pro Jahr abgefertigt werden. Damit wird deutlich, dass die Altanlagen von Schönefeld Entspannung, jedoch keinen Weg aus der Krise aufzeigen. Auch dies hat Mehdorn erkannt und spricht

von „erforderlichen Erweiterungen am neuen BER“. Nun will er die „genehmigte“ Kapazität von 45 Mio. Passagieren durch weitere Ausbauten ermöglichen. In welchem Zeitraum und zu welchen Kosten dies geschehen soll, bleibt unklar. Ein weitverbreitetes Vorurteil ist, dass mit der Planfeststellung eine bestimmte Kapazität genehmigt wurde. Mit einer Planfeststellung wird keine Kapazität genehmigt. Genehmigt wird ein Flughafen, für den ein Aufkommen – hier BER - von 33 Mio. Passagieren in den Auswirkungsbetrachtungen unterstellt werde. Dass darüber hinaus mehr möglich ist wird durch Urteile der Obergerichte bestätigt. Für Verkehrsbauwerke gibt es keine „genehmigte“ Kapazität.

Welche Zeit braucht die Fertigstellung des BER noch?

Dazu schweigt Mehdorn, nennt aber eine Bedingung: Abschluss der Bauarbeiten bis zum Jahresende. Diese Bedingung ist schon heute als nicht realistisch anzusehen. Allein die Brand- schutzanlage braucht mehr Zeit für Matrix, Planung und Bau als Mehdorn nun einräumen will. Derzeit wird mit der schrittweisen Fehlerbehebung ein Weg beschritten, Kosten und Zeit aus den Augen zu verlieren.

Wie ist es mit der Beseitigung der Mängel? Der bisher eingeschlagene Weg mag am Ende, wann auch immer das sein wird, zur Fehlerbehebung – zu welchen Kosten auch immer – geführt haben. Aber, führt er auch zu einem funktionalen Terminal?

Die Modernisierung der Altanlagen von Schönefeld dürfte bis 2016 kaum zu schaffen sein, wenn die Erneuerung der Anlagen während des Betriebs und bei zunehmendem Verkehrsaufkommen erfolgen sollte. Noch aber fehlt die Planung, gibt es keinen Bauantrag. Wie aber dann soll Schönefeld zur Eröffnung 2015/2016 die notwendige Entlastung bringen?

Was kostet das?

Dazu schweigt Mehdorn. Das ist auch nachvollziehbar. Der bisher beschrittene Weg der schrittweisen Fehlerbeseitigung ist kostenmäßig nicht kalkulierbar. Würde versucht für diesen Weg die Kosten zu ermitteln, könnte man am Ende davon überzeugt sein, dass der Zufall planbar ist.

Mehdorn und Politik

Zwar wird ihm nachgesagt gute Kontakte zur Politik zu haben, sensibel für solche Fragen aber ist er nicht und dazu falsch informiert. Es wird zwar immer wieder behauptet, dass China Flughäfen wie am Band innerhalb kürzester Zeit baue, um dann wie Mehdorn, über die schwierigen rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland zu rasonieren. Halten wir aber zuerst einmal fest, dass das Desaster am Flughafen BER nicht dem Baurecht geschuldet ist. Verweisen können wir in Deutschland auf eine hohe Dichte an Flughafeninfrastruktur, wie sie kein anderes Land der Welt aufweisen kann. Wofür müssen wir da noch, quasi am Fließband, Flughäfen bauen? Trotzdem hat es seit 2000 in Deutschland 17 Planfeststellungsverfahren gegeben, die auch erfolgreich abgeschlossen wurden. In nur 13 Jahren 19 Flughäfen? Das schafft selbst China nicht. Man sieht, die Wirklichkeit bestimmt die öffentlich geführte Diskussionen nicht.

Die Unfähigkeit, ein Großprojekt erfolgreich zu managen, wird verdrängt und die Ursachen des Desasters in „überbordenden“ Vorschriften gesucht. Tatsächlich weisen alle „zögerlichen“ Verlaufsdaten und Kostensteigerungen bei Flughafenprojekten (auch FRA wurde erst 5 Jahre zeitverzögert mit erheblichen Mehrkosten und dann nur in Teilen in Betrieb genommen) in Deutschland auf fehlerhafte Planung, grob unterschätzte Baukostenschätzungen und fehlerhafte Prognosen hin.

Offenbach, den 12 März 2014

Dieter Faulenbach da Costa