

Frankfurter Rundschau

BERLINER FLUGHAFEN

Wirtschaft - 22.09.2015

Baustopp wegen Einsturzgefahr der Decke

Von Steven Geyer



Saftiger Rasen wie auf dem Golfplatz:
Terminal des Hauptstadtflughafens Willy
Brandt in Schönefeld.
Foto: dpa

Am neuen Berliner Flughafen ist das Dach einsturzgefährdet. Der daraus resultierende Baustopp bringt erneut alle Planungen durcheinander. Ein Rundgang.

Die Sonne scheint vom hellblauen Himmel, ein leichter Wind weht über das weitläufige sandsteinerne Pflaster, in den Glasfassaden ringsum spiegeln sich Baumreihen und saftiger Golfplatzrasen – und alles, von den Flanierzonen unter riesigen Sandsteinpfeilern bis zu den gigantischen Holzbänken am Rande, ist so gut wie menschenleer.

Der Willy-Brandt-Platz vor dem neuen Terminal des Hauptstadtflughafens Berlin-Brandenburg, BER, ist an diesem Dienstagvormittag der wahrscheinlich ruhigste urbane Platz Berlins. Nur die Flugzeuge, die ein paar Hundert Meter entfernt am alten DDR-Zentralflughafen Schönefeld starten und landen, donnern gelegentlich in die Idylle.

Doch hinter dem Bauzaun, vor dem der Weg von den breiten Treppen in Richtung neues BER-Terminal derzeit endet, herrscht nun ebenfalls Stille: Baustopp wegen Einsturzgefahr der Decke – die neueste Katastrophe in der nicht endenden Skandal- und Pannengeschichte jener Dauerbaustelle, die eines Tages zum drittgrößten Flughafen der Republik werden soll, nach Frankfurt und München. Die größte Blamage für den Ingenieurstandort Deutschland ist sie längst.

Die Nachricht, dass alle Arbeiten am BER nun erstmals seit der geplatzten Eröffnung vom 3. Juni 2012 wieder für unbefristete Zeit stillstehen, kam ausgerechnet, als in Griechenland eine neue Regierung gewählt wurde. Als würden der Betrug bei Volkswagen, die vergeigte Lokalwahl in Köln und die Uli-Hoeneß-Affäre in Bayern nicht genug daran erinnern, dass in Deutschland ebenfalls manipuliert, geschlampt und geschmiert wird, meldete sich auch noch der Dauerskandal BER zurück.

Pfusch mit Ventilatoren

Seit 2012 war peu à peu aufgedeckt worden, dass es Schlamperei, Korruption und Manipulation auch am Airport-Bau in der öffentlichen Hand von Berlin, Brandenburg und dem Bund gegeben hatte – in der Hauptstadt der vermeintlichen Organisations- und Technik-Vorzeige-Nation.

Und nun das: Gerade hatte die Flughafengesellschaft erfolgreich die Durchhalteparole verbreitet, dass trotz Baurückstand und Insolvenz der zentralen Gebäudetechnikfirma Imtech der aktuelle Eröffnungstermin im Herbst 2017 zu halten sei. Sogar einen neuen Generalplaner für das Milliardenprojekt hatte man nach dreijähriger Suche endlich gefunden.

Doch dann entdeckte am Freitag ein Statikbüro, das den Einbau von Schornsteinen für die berüchtigte Entrauchungsanlage vorbereitete, hinter den getönten Glaswänden des BER-Terminals zufällig den nächsten lebensgefährlichen Pfusch: Im Dach des Hauptgebäudes haben Techniker an drei Stellen Rauchgasventilatoren eingebaut, die runde 4000 Kilogramm wiegen. Erlaubt ist die Hälfte. Diagnose: Einsturzgefahr.

Die Flughafengesellschaft sperrte sofort die betroffenen Bereiche; am Montagmorgen sprach die Bauaufsicht des zuständigen Brandenburger Landkreises Dahme-Spreewald gegenüber BER-Technikchef Jörg Marks mündlich einen sofortigen Baustopp für alle Flächen unterhalb des gesamten Terminaldaches aus.

Der Weiterbau der komplexen Entrauchungsanlage und die Sanierung der Kabeltrassen sind damit bis auf Weiteres eingestellt – und damit die wichtigsten Arbeiten auf dem Weg zur Eröffnung.

Ohnehin war der Zeitplan entlang inzwischen festgelegter „Meilensteine“ längst ins Wanken geraten – und damit der vierte Starttermin seit dem ersten vom Oktober 2011: Erst vor wenigen Wochen hatte Flughafenchef Karsten Mühlenfeld einräumen müssen, dass die BER-Gebäude nicht wie geplant im März 2016 fertig werden. So sei der vorgesehene Puffer fast aufgebraucht, der bis zu einem BER-Start 2017 angedacht war.

Nun dürften die Arbeiten erst wieder aufgenommen werden, wenn ein Prüfenieur die Standsicherheit nachweise, teilte die Bauaufsicht des Landkreises mit. Den wollen die Bauherren nun umgehend beschaffen, teilten sie mit. Was immer das heißt.

Im Info-Tower, den die Flughafengesellschaft an den Rand des neuen Airports gesetzt hat, ist die Stimmung am Dienstag nach der Horrornachricht dennoch entspannt. Eine Schülergruppe macht auf einer Bustour über den künftigen Flughafen, die die Betreiber anbieten, Halt im dortigen Info-Büro. Ein Rentner und privater Flugzeugfan, unterwegs zu einem nahegelegenen Möbelhaus, hat für zwei Euro Eintritt den Aussichtsturm erstiegen und lugt nun in 30 Meter Höhe nach den Starts und Landungen am alten Schönefeld. Weil gerade dessen zweite Landebahn saniert wird, nutzen die Flieger schon einmal die BER-Süd-Bahn. „Das klappt schon mal“, sagt er. „Hoffen wir mal, dass es drinnen im Gebäude auch mal vorangeht.“

Baustelle im Dornröschenschlaf

Tatsächlich ist von außen nicht erkennbar, was sich drinnen so lange hinzieht seit dem Mai 2012. Damals war es dieselbe kleine Kreisbehörde, die die Notbremse gezogen und eine handbetriebene Behelfslösung für die Entrauchungsanlage am BER untersagt hatte, die sich die drei staatlichen Bauherren ausgeknobelt hatten. Wie sich später unter anderem in einem Untersuchungsausschuss zeigte, war so schon seit Anfang 2012 auf der gesamten Baustelle improvisiert und geschludert worden, um den seinerzeit zweiten Starttermin einzuhalten – in dieser Zeit wurden auch die viel zu schweren Deckenventilatoren montiert, ohne sie korrekt auszuweisen.

Damals musste die vier Wochen später geplante Eröffnung abgesagt werden, obwohl der neue Flugplan ebenso feststand wie die Gästeliste der Promi-Party auf einer Hotel-Dachterrasse mit Rollfeldblick. Aus Wut, Ohnmacht oder Aktionismus begingen die Bauherren unter dem Aufsichtsratschef und damaligen Regierenden Bürgermeister Berlins, Klaus Wowereit, den wohl größten Fehler der BER-Misere: Sie feuerten das Generalplanungsbüro PG BBI fristlos – und verloren so die Einzigen, die zumindest einen groben Überblick über das Bauchaos hatten.

Der Dornröschenschlaf, in den die Baustelle in den Wochen und Monaten danach fiel, ist inzwischen überwunden. Flug- und Cargofirmen sitzen schon auf dem BER-Gelände, sogar eine Zahnarztpraxis gibt es – und eine gut gefüllte Kantine für alle, die auf dem menschenleeren Terrain zur Arbeit gehen. An den leeren Parkplätzen werkeln drei Männer einer Spezialfirma an den Parkscheinautomaten herum, die bereits funktionstüchtig vor sich hin warten.

Wie es nun weitergeht, will der Aufsichtsrat am Freitag beraten, das Berliner Parlament tagt bereits am Donnerstag. Externe Experten erklären, von simplen Nachrüstungen bis zur wiederum kompletten Neuplanung sei jede Konsequenz für die Bauarbeiten denkbar. Die Opposition rechnet schon jetzt nicht mehr mit der Einhaltung der Zeitpläne; Martin Delius, Piraten-Fraktionschef und als Vorsitzender des BER-Untersuchungsausschusses ein führender Experte, spricht davon, „dass der BER längst ein gescheitertes Projekt ist“ und man von den Gesellschaftern „ein realistisches Ausstiegsszenario“ erwarte.

Schon jetzt leidet Berlin freilich an etlichen Ecken und Enden unter dem BER-Chaos. Finanziell sowieso, denn allein die Baustelle verschlingt mehrere Millionen Euro pro Monat. Aber zugleich nehmen die Passagierzahlen an den derzeitigen Behelfsflughäfen Tegel und Schönefeld Jahr für Jahr zu, zuletzt auf den Rekordwert von 2,7 Millionen Fluggästen allein im August. Unter dem Tegel-Dauerlärm, der die Grenzwerte ununterbrochen verletzt, leidet die Einwohnerzahl einer mittleren deutschen Großstadt: Über 300 000 Berliner in der Flugschneise, die meisten ohne jeden gesetzlichen Lärmschutz, donnern mehr als 300 Flieger pro Tag. Ungeklärt sind auch die unzähligen Regressansprüche in Millionenhöhe, die zahlreiche Unternehmen am BER-Standort haben dürften. Sie warten ab.

All das ist fern auf der grünen Wiese vor dem BER-Terminal. Einmal pro Stunde kommt ein Bus und bringt zwei, drei Leute an den alten Schönefeld-Airport. Immerhin, nicht alle Arbeiten stehen still: Zwei Rasenmäher schnarren. Die Wiese um das Geisterterminal ist kurz und saftig, seit mehr als drei Jahren nun schon.

Artikel URL: <http://www.fr-online.de/wirtschaft/berliner-flughafen-baustopp-wegen-einsturzgefahr-der-decke,1472780,31874504.html>

Copyright © 2015 Frankfurter Rundschau