



Steht aus wie eine Baurübe, ist aber das Terminal des Flughafens Berlin-Brandenburg „Willy Brandt“. 2014 soll es eröffnet werden – hoffentlich.

Foto: dapl

Wowis (Ab-) Flughafen

Klaus Wowereit tritt als Chef des Aufsichtsrats der Betreibergesellschaft zurück. Auch Flughafenchef Rainer Schwarz soll gehen. Die Grünen fordern den Kopf des Regierenden Bürgermeisters

BERLIN Noch eine Verschiebung, noch ein paar düstere Andeutungen über verruschte Probleme. Seitdem klar ist, dass Berlins geplantes neuer Flughafen dieses Jahr nicht mehr eröffnet werden kann, werden die Angriffe gegen Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) härter. Gestern trat er von seinem Amt als Vorsitzender der Flughafen-Betreiber-Gesellschaft zurück. Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck soll an seine Stelle treten. Der will im Landtag die Vertrauensfrage stellen. Dort kann er aber mit der Stimmenmehrheit der Rot-Roten-Koalition rechnen.

„Das war's jetzt, Klaus“, hatte zuvor der Fraktionschef der Grünen, Jürgen Trittin gewittert. Er warf Wowereit

„wurstige Unfähigkeit“ vor. Der Sozialdemokrat soll schon vor Weihnachten gewusst haben, dass der Airport nicht, wie bisher versprochen, zum 27. Oktober fertiggestellt werden könne.

In seiner Neujahrsansprache hatte sich Klaus Wowereit noch optimistisch gegeben. „Verantwortung wahrzunehmen bedeutet, die Dinge anzupacken“, sagte er zum Jahresbeginn. „Das gilt besonders für den Flughafen. Deshalb bündeln wir alle Kräfte, um den Eröffnungstermin im Oktober 2013 einzuhalten.“

In einem internen Vermerk einer Baufirma war jedoch schon am 18. Dezember festgehalten worden, dass eine Eröffnung im Jahr 2013 unrealistisch sei.



Berlins Bürgermeister Klaus Wowereit: Was hat Flughafenchef Rainer Schwarz gegen ihn in der Hand?

Foto: dpa

Der Vermerk bezog sich auf eine vertrauliche Besprechung im Besucherzentrum des künftigen Airports, bei der Airport-Technikchef Horst Amann über neue Verzögerungen berichtete. Als Grund soll bei der Besprechung erneut der Brandschutz genannt worden sein. Angeblich fehlen nach wie vor Planungsunterlagen

für die Ent Rauchungsanlage.

Auch von weiteren Mehrkosten ist jetzt die Rede: Noch einmal 250 Millionen Euro. Insgesamt stiegen die Kosten bereits von ursprünglich geplanten zwei auf 4,3 Milliarden Euro. Selbst Wowereits Koalitionspartner geht angesichts der Ungereimtheiten auf Dis-

tanz zu ihm. Der Berliner In-senator und CDU-Chef Frank Henkel sagte: „Ich bin nicht nur fassungslos, sondern auch stinksauer.“

Verschiedene Kritiker forderten Wowereits Rücktritt, doch der kündigte jetzt statt dessen die Ablösung von Flughafenchef Rainer Schwarz an. Der cholesterische Manager gilt als überfordert. Andererseits dürften sich mit seinem Rauschmiss neue Probleme auf-tun. Geht er, gehen mit ihm wichtige Kontakte, Unterlagen, wichtiges Know-How.

Gestern trafen sich Vertreter der drei Flughafen-Gesellschaft Berlin, Brandenburg und Bund, um über die Konsequenzen aus der vierten Verschiebung des Eröffnungstermins zu beraten. Brandenburgs Finanzminister Hel-muth Markov (Linke) legte den Landesanteil für die Finanzierung vorerst auf Eis. Dabei handelt es sich um 120,25 Millionen Euro.

„Dauert doppelt so lang, wird doppelt so teuer“

Baugroßprojekte der öffentlichen Hand stehen unter keinem guten Stern – warum?

BERLIN Großprojekte wie Berlin-Schönefeld laufen oft aus dem Ruder: Kosten explodieren, Termine werden nicht eingehalten.

Der Start des Hauptstadtflughafens ist zum vierten Mal verschoben – was ist da los? Bei Prestige-projekten der Politik werden gerne noch nachträgliche Extras eingebaut, sagt Alain Thierstein, Professor für Raumentwicklung an der TU München. Der Hauptstadtflughafen sei im Nachhinein für den Riesen-Airbus A380 passend gemacht worden, obwohl das weder die Lufthansa noch Air Berlin verlangt hätten.

Josef Zimmermann, Ordinarius des Lehrstuhls für Bauprozessmanagement und Immobilienentwicklung an der TU München, weist auf ein weiteres Problem im Fall des Berliner Flughafens hin: Die Politik entschied sich dagegen, einen Generalunternehmer zu beauftragen, um Kosten zu sparen. Das bedeutet jedoch, dass die öffentliche Hand jetzt Hunderte von Unternehmen kontrollieren und deren Arbeit koordinieren muss.

Dabei passieren offensichtlich grobe Fehler: Einem Planungsbüro wurde wegen Meinungsverschiedenheiten gekündigt – ein zweifelhafter Schritt, weil Ansprechpartner und wichtige Informationen verloren gehen. Eine andere Firma, die für die Brandschutzplanung verantwortlich war, ging

pleite – möglicherweise war ihre Solidität nicht ausreichend geprüft wurden.

Dann ist also wirklich der Brandschutz schuld? Dass es nur am Brandschutz liegt, kann nicht sein, sagen sowohl Josef Zimmermann als auch Alain Thierstein. Es sei zumindest ungewöhnlich, dass gravierende Mängel angeblich erst wenige Tage vor der Genehmigung bemerkt würden. Wahrscheinlicher sei, dass es an vielen Ecken hake, und dass der Brandschutz vorgeschoben werde.

Sind die Vorschriften in Deutschland zu streng? Bauprojekte sind in den letzten Jahrzehnten technisch immer aufwendiger geworden, sagt Josef Zimmermann. Gleichzeitig werde erwartet, dass sie in relativ kurzer Zeit fertigge-

stellt würden – und sich auch noch zügig rentieren. Das klappt manchmal – aber eben nicht immer.

Was muss passieren, um grobe Fehler wie in Berlin zu vermeiden? Die Fehler beginnen oft schon zu Beginn der Arbeiten, sagt Josef Zimmermann. Die Anweisungen an die wichtigsten Gewerke sind in vielen Fällen unvollständig, mangelhaft oder entsprechen nicht den gesetzlichen Vorgaben. Nach und nach werden die Lücken in der Planung offenbar, und es wird nachjustiert – wenn's gut läuft, mit Erfolg, andernfalls wird das Chaos immer schlimmer.

Projektsteuerung, also die Aufsicht über das Zusammenspiel zwischen den einzelnen Auftragnehmern, ist keine Aufgabe für Amateure,

sagt Zimmermann. Wenn die Kosten plötzlich weit über die ursprünglich veranschlagten Beträge hinausgehen, liegt dies oft an mangelnden Kompetenzen in der Planung.

Sind private Unternehmen die besseren Organisatoren von Großprojekten? Kann man generell nicht sagen: Ein beeindruckendes Beispiel dafür, wie Gelder in den Sand gesetzt werden können, ist das Stahlwerk von Thyssen-Krupp in Brasilien. Der Konzern wollte in dem südamerikanischen Wirtschaftswunderland fünf Millionen Tonnen Stahl pro Jahr produzieren. Schlampe-rei und Inkompetenz führten dazu, dass statt dessen acht Milliarden Euro verschleudert wurden.

Jörg Riehl/sun