

Sirkus Berlin Brandenburg: Publikum ble invitert til åpen dag og tivoli på Flughafen Berlin Brandenburg, selv om det noen dager i forveien hadde blitt kjent at flyplassen ikke skulle åpne. FOTO: GÜNTER WICKER

Flyplassfiaskoen

Velkommen til Flughafen Berlin Brandenburg. Du kan forvente store forsinkelser og mulig kansellering. Det bes om forståelse for de enorme utgiftene det vil medføre.

TEKST OG FOTO
PER-IVAR NIKOLAISEN
 per-ivar.nikolaissen@tu.no



Perfekt flyvær. Passasjerene har festet setebeltet. Mannen i hvit skjorte og dress styrer ut på rullebanen. Det brummer i hestekrefter – det går fortere og fortere. Vekk fra den u-formede terminalbygningen – forbi den splitter nye hangaren til Air Berlin på høyre side. Stadig nærmere enden av rullebanen og den lille landsbyen Blankenfelde der fremme. Men denne maskinen kommer aldri til å ta av.

– I legevitenskapen ville man kalt det multiorgansvikt, sier mannen i rød skyggelue over høytaleren om hvordan alt går galt på denne «flyplassen».

Bussen bremses opp. Vi er på det som nå er en populær turistattraksjon – en guidet tur der publikum får se og høre siste nytt fra et av Tysklands mest turbulente byggeprosjekter gjennom tidene. Mannen i rød skyggelue er turlleder på Flughafen Berlin Brandenburg – den evige byggeplassen som har fått omverden til å tvile på tysk ingeniørvitenskap.

DA MUREN FALT

De første bitene av den forhatte muren mellom øst og vest hadde knapt falt til jorden, og Roger Waters hadde ennå ikke spilt sin legendariske The Wall-konsert i ingenmannslandet ved Potsdamer Platz, før flyselskapene begynte å snakke om en felles storflyplass høsten 1989. Stemningen var euforisk og optimistisk. Byggingen skulle begynne i 1995, den skulle hete Berlin International, og i 2005 skulle den ha 30 millioner passasjerer, proklamerte sjefene i vesttyske Lufthansa og østtyske Interflug.

En lang rekke forsinkelser, utredninger, lob-

bykampanjer og berlinske diskusjoner senere ble det første spadetaket tatt 5. september 2006.

De tre mindre flyplassene Tempelhof, Schönefeld og Tegel skulle nå stenges for å gi plass for den kjente arkitekten Meinhard von Gerkans nye mesterverk:

En internasjonal hub med en kapasitet på 27 millioner passasjerer i året. 20.000 kvadratmeter med shopping og restauranter og 10.000 parkeringsplasser. En økonomisk katalysator som skulle bringe nye investeringer og arbeidsplasser til hovedstadsområdet. Alt til en prislapp på «bare» 2,8 milliarder euro.

Byggearbeidet skulle ledes av et eget flyplass-selskap tilhørende delstatene Berlin og Brandenburg, iallfall ikke av det private konsortiet som tidligere hadde gitt et ublu tilbud på over fire milliarder euro. Selvsikre delstatspolitikere fastslo at «dette kunne de gjøre billigere selv», ikke la seg utnytte av private kapitalister.

DA ALT SPRAKK

8. mai i fjor. Invitasjonen til den grandiose åpningen var for lengst sendt ut da flyplasssjef Rainer Schwarz kalte inn til pressekonferanse. Ved sin side hadde han borgermesteren i Berlin, Klaus Wowereit. Få dager i forveien hadde borgermesteren snakket entusiastisk og smilende om bundeskansler Angela Merkel og de 30.000 menneskene som skulle komme på åpningsfesten 24. mai. Denne dagen var han iskald, ingen smil, ingen blikkontakt med sidemannen Schwarz.

– Vi har kalt inn til denne pressekonferansen for å meddele at vi ikke kommer til å rekke åpningen, sa flyplasssjefen, med et kroppsspråk som fortalte at han antagelig ønsket seg en direkteflight langt, langt vekk.

Etter flere krisemøter dagene i forveien hadde ledelsen for flyplassprosjektet kommet frem til at brannsikkerheten ikke var god nok. Flyplassen lot seg rett og slett ikke åpne.

– En ubehagelig overraskelse, sa en innbitt ▶

God stemning: Det var ingenting å si på humøret da daværende Deutsche Bahn-sjef Hartmut Mehdorn, borgermester Klaus Wowereit i Berlin, ministerpresident Matthias Platzeck i Brandenburg og direktør Thomas Weyer i Berlin Brandenburg International tok de første spadestikkene for den nye flyplassen i 2006.

FOTO: REUTERS/ARND WIEGMANN



Visjonært: Arkitekt Meinhardt von Gerkans verk skulle være rent og rettlinjet, og flyplassen skulle kalles opp etter hedersmannen Willy Brandt.



I legevitenskapen ville man kalt det multiorgansvikt.

JOZEPH DOLEZAL, GUIDE PÅ FLUGHAFEN BERLIN BRANDENBURG

Fiaskoturisme: Berlin Brandenburg Airports besøkssenter arrangerer guidede bussturer på «spøkelsesflyplassen», med høydepunkter som kjøring på rullebanen og flere anekdoter om hva som har gått galt.



Dårlig stemning: Flyplassdirektørene Manfred Koertgen (f.v.) og Rainer Schwarz kalte inn til pressekonferanse sammen med borgermester Klaus Wowereit i Berlin, ministerpresident Matthias Platzeck i Brandenburg og pressetalsmann Ralf Kunkel, for å fortelle at de ikke rakk den planlagte åpningen av byens nye hovedflyplass få uker senere.

FOTO: DAVID GANNON



Jeg har blitt ringt ned av internasjonale medier. De spør hva som har skjedd med den tyske ingeniøren.

JOZEF ZIMMERMANN,
PROFESSOR I BYGGELEDELSE

ministerpresident Matthias Platzeck i Brandenburg, delstaten som er eier sammen med Berlin.

FEIL PÅ FEIL

Pressekonferansen ble demningen som brast. «Alt» kom ut. De involverte forsøkte frenetisk, men med lite hell, å overbevise folket om «at de ikke visste». Avisen Frankfurter Allgemeine gikk senere gjennom den «hemmelige» mangel-listen fra det tyske samferdselsdepartementet.

75.000 sprinkelhoder, 16.000 brannvarslere, 3400 ventilasjonsklaffer og 81 vifter skulle hindre en katastrofal brann i terminalbygningen. En datasentral skulle samordne det innflokke systemet. Men feil i programvaren og kablingen gjorde systemet ustyrkelig.

Opplegget for å luften ut farlig røyk fra bygningen fungerte ikke etter intensjonen. Dersom det skulle oppstå en brann, må systemet innen et kvarter danne en røykfri sone i et 2,5 meters sjikt over gulvet. Siden den arkitektonisk vakre terminalbygningen ikke har noen utlufting via det flate taket fordi luftepiper ville ødelagt estetikken, må røyken pumpes og suges ut via kanaler i grunnen. Men datasystemet klarte ikke å åpne og lukke de nødvendige ventilasjonsklaffene til riktig tid.

I tillegg var det tvil om sprinkleranlegget ville startet og om brannen ville blitt automatisk varslet via høytaleranlegget. Mangellisten pekte også på at det var for få branddører.

Den endeløse listen med feil fortsatte fra område til område. For korte rulletrapper. Svak kjøling. Få innsjekkingsskranner. Regnvann i luftkanalene. Tilførselsrørene for drivstoff passet ikke med hverandre. Sprukne gulvfliser. Trær plantet på feil sted. Informasjonstavler manglet. Intet trådløst internett. For mange uferdige servicebygg. Til sammen 20.000 små og store feil.

UTEN KONTROLL

Jozef Zimmermann, sivilingeniør og professor

i byggeledelse ved Det tekniske universitetet i München, var en av de som hadde fått invitasjon til åpningen av flyplassen. Før han begynte som akademiker hadde han 20 år i byggebransjen, blant annet hos anleggsgiganten Hochtief.

– Dette er forferdelig for alle i byggebransjen. Jeg har blitt ringt ned av internasjonale medier. De spør hva som har skjedd med den tyske ingeniøren, sier Zimmermann.

De utenlandske journalistene spør gjerne også om problemene med byggingen av den nye hovedjernbanestasjonen i Stuttgart og konsert-huset i Hamburg, selv om årsakene er vidt forskjellige. Zimmermann understreker at Tyskland fortsatt har en rekke store byggeprosjekter som går etter planen, men at interessen rundt en ny storflyplass i hovedstaden er stor, særlig når det går så galt som i Berlin.

– Teknisk sett er det ikke noe nytt å bygge en flyplass. En rullebane er en rullebane. Et terminalbygg er et terminalbygg. Dette handler ikke om utfordringer med komplisert teknologi, men dårlig prosjektledelse, fastslår Zimmermann.

Han tegner et bilde av en ledelse som ikke klarte å administrere prosjektet, som ikke fant de riktige folkene, som ikke klarte å få folk til å jobbe sammen og som manglet kvalitetskontroll. Selv anerkjente selskaper som Bosch og Siemens ble dratt med i dragsuget.

– Mangelen på kontroll kan illustreres ved at avslutningen av åpningsfesten kommer like før åpningen. Selvfølgelig skal du se dette tidligere – minst ett år i forveien – hvis du har kontroll.

SOM ET RÅTTENT EGG

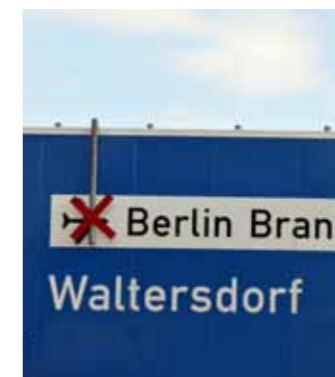
Egentlig ser Flughafen Berlin Brandenburg ganske ferdig ut. Vi passerer 25 moderne jettbroer med lamper som blinker rødt. Kjører forbi parkeringshus der det lyser «Frei». Inne i terminalen skimter vi møbler kledd i plast. Der inne henger også «The magic carpet» av den amerikanske



Feiltesting: De innovative innsjekkingsøyene skal hindre kødannelse i terminalen, men denne testingen vinteren 2012 tydet på at det er for få av dem. FOTO: GÜNTER WICKER



Tapssluk: Hotell Steigenberger ved inngangen til terminalbygningen holder ventilasjonsanlegget i gang, i påvente av at flyplassen en gang skal åpne. FOTO: PER-IVAR NIKOLAISEN



Feil vei: Ved avkjørslene til flyplassen har man måttet sette røde kryss over flyplassmerket.

kunstneren Pae White. Vi møter brannbiler som øver. Når mørket faller på, lyser flyplassen opp som et gigantisk romskip i det flate landskapet.

Man får liksom en følelse av at det bare er å fjerne sperregjerdene, samle kabeltromlene og bygningsmaterialene som ligger spredd ved enden av nordpiren og låse opp dørene.

Etter utsettelsen i fjor har ledelsen forsøkt seg på å sette nye åpningsdatoer, men til slutt gitt opp. Nå tør ingen å si når det vil bli. Arkitekten er sparket. Den gamle ledelsen er sparket. Flere av leverandørene har sagt opp kontraktene.

– Hver eneste måned kommer det nye opplysninger om noe som er feil, sier David Winkelmann. Han jobber til daglig som flytekniker i Lufthansa på gamleflyplassen Schönefeld, men har tatt med faren Andreas Winkelmann og kjæresten Wiebke Bohr på guidet søndagstur på flyplassen. De tar bilder av hverandre på den tomme plassen mellom terminalen og flytårnet.

– Den kommer nok ikke til å være helt ferdig før i 2020, tror Winkelmann.

POLITIKERNES ANSVAR

Det er ikke bare tidsskjemaet som ryker. Prislappen er ikke lenger 2,8 milliarder euro. Den når snart det dobbelte – langt over det i politikernes øyne «ublu» tilbudet fra de private selskapene.

– Folk ser Tyskland fra utsiden og tenker at tyskere er effektive. Og siden dette er i hovedstaden, må jo tyskerne være enda mer effektive her. Men dette er ikke tilfellet for Berlin, sier professor i luftrett ved det tekniske universitetet i byen, Elmar Giemulla.

Han mener beslutningene i hovedstaden er preget av en vestberlinsk mentalitet fra den kalde krigens dager – da innbyggerne i den strategiske vestlige utposten i det kommunistiske Øst-Tyskland fikk alt de måtte ønske og slapp å ta ansvar for egen utvikling, eller for den sakskyld egne handlinger. Han gir politikerne og

◀ spesielt borgermester Klaus Wowereit skylden.
 – Politikerne lover og lover, den måtte jo bli fin for at de skulle bli gjenvalgt. De kom stadig med nye ønsker, og prosjektledelsen var ikke sterk nok til å si nei, sier Giemulla, som selv er fra det tidligere Vest-Tyskland.

Han hevder at selskaper som Bosch og Siemens skal ha forklart for flyplassjefene at det ikke var mulig å oppfylle de mange ønskene og samtidig oppfylle kravene til hvordan en flyplass skal fungere, uten at det ble lyttet til. Problemerkene hopet seg opp foran øynene deres.

– Da det nærmet seg åpningen forsøkte de å ignorere alt sammen. De visste det, men hadde gitt opp å forklare det for politikerne. De forsøkte bare å beholde jobben så lenge som mulig, tror Giemulla.

STORE TAP

Langs motorveien inn til terminalbygningen presiserer en plak at Shell-stasjonen vi kjører forbi «faktisk er åpen». Den ligger imidlertid ved siden av en uåpnet Burger King-restaurant. Det skandaløse flyplassprosjektet er blitt et pengesluk for ikke bare byggherren, men også for en rekke små og store selskaper som skulle vært involvert i driften. Restauranter og butikker, parkeringsselskaper og sikkerhetselskapet taper store penger. Flere av dem har varslet søksmål.

For det fasjonable Steigenberger-hotellet ved inngangen til terminalen er det spesielt. Ikke bare mister de inntekter på at de ikke har gjester på sine 322 rom. Hotellet må i tillegg kjøre ven-

tilasjonsanlegg, heiser og diverse kjøkkenmaskiner daglig fordi en stillstand vil skade utstyret. Tomme tog fra Deutsche Bahn kjører også den nye banestrekningen frem til terminalen for at skinnegangen ikke skal forringes.

Det fra før hardt prøvde flyselskapet Air Berlin har satset enorme summer opp mot åpningen av flyplassen og har tapt millioner av euro.

KAOSSET OG «SPRINT»

Mandag 15. april i år ligger tåka tett på Gardermoen. Oslo Lufthavn har innført lavsiktoperasjoner med større avstand mellom flyene. Et Norwegian-fly til Schönefeld i Berlin er blant de mange forsinkede avgangene. På den eldre flyplassen sør for den tyske hovedstaden venter nordmenn på flyet som skal fly dem hjem til Gardermoen. Problemet er at også et fly til London er forsinket. Mer skal det ikke til før kaoset er komplett. Ventende passasjerer klumper seg sammen i den lille terminalen. Noen har funnet en stol, andre ligger på gulvet. Køene foran de to åpne spisestedene hopper seg opp.

Siden det skulle komme en ny storflyplass, har ingen brydd seg om å oppgradere de to eksisterende flyplassene Tegel og Schönefeld – det var jo en forutsetning at disse skulle stenges umiddelbart. Den legendariske sentrumsflyplassen Tempelhof er for lengst lagt ned. Berlin er ikke i stand til å takle det økende passasjertallet.

Den nye direktøren for prosjektet, Hartmud Mehdorn, har opprettet aksjon «Sprint».

– Det gjenstående arbeidet vil bli delt opp i



De kom stadig med nye ønsker, og prosjektledelsen var ikke sterk nok til å si nei.

ELMAR GIEMULLA, PROFESSOR I LUFTRETT



Lekeplass: Et av de få lufthansaflyene som har fått boltre seg på Flughafen Berlin Brandenburg, under publikumsdagen i fjor. FOTO: GÜNTER WICKER



Klossete: Mediene har harselert med at det foreløpig bare er legoutgaven av den nye hovedflyplassen som er klar, her på Lego Discovery Center ved Potsdamer Platz i Berlin.

20 til 30 moduler [...] Vi vil snakke med alle som kan bidra positivt til en rask åpning, sa den 70 år gamle ryddegutt som kom fra jobben som direktør i Air Berlin.

Blant annet vil han jobbe for å få inn den sparskede arkitekten, Meinhard von Gerkans.

– Sparkingen av arkitekten var en av de største tabbene som ble gjort da skandalen sprakk. Det gjorde at ingeniørene sa opp kontraktene. Kunnskapen om prosjektet ligger hos designeren, og man vil kanskje ikke få det ferdig uten ham, sier professor Jozef Zimmermann ved Det tekniske universitetet i München.

Usikkerheten er fortsatt stor om von Gerkans vil komme tilbake i prosjektet.

Alt tyder på at turbussene kan boltre seg på Flughafen Berlin Brandenburg en god stund til, foruten når løpegjengen i Berlin Läuft arrangerer halvmaraton på rullebanen den siste helgen i april. De mest pessimistiske tror det aldri vil bli noen åpning, at bygningen vil bli liggende som et monument over et vanstyrt byggeprosjekt. Flyplasshotellet Steigenberger våget seg imidlertid nylig på å oppdatere hjemmesidene sine:

«Just landed and already at home. Opening estimated Autumn 2015.» ●

Nødløsning: Mens man venter på at den nye storflyplassen skal bli klar, må flyselskapene og de reisende nøye seg med den gammeldagse og underdimensjonerte flyplassen Schönefeld, samt lille Tegel nord for Berlin.

