



Dieter Faulenbach da Costa,  
Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)

Seit 30 Jahren als Flughafenplaner weltweit in mehr als 40 Ländern tätig, war in Deutschland als Gutachter an 20 Genehmigungsverfahren für Flughäfen beteiligt.

Ein Gastbeitrag von Dieter Faulenbach da Costa

Von der Beschleunigung über den Sprint zur Systemintegration

Beim Spatenstich 2006 zum Flughafen BER wurden noch Kosten von 1,8 Milliarden Euro für den gesamten ersten Bauabschnitt des Flughafens genannt. Der Flughafen sollte im Herbst 2011 in Betrieb gehen. Weil die Ausschreibung alleine zum Terminalbau für einen Generalunternehmer (GU) schon Kosten von 1,1 Milliarden erbrachte, wurde die GU-Ausschreibung im Herbst 2007 aufgehoben und Planung und Bau des Terminals verblieb in der Hand der Flughafengesellschaft. Man war überzeugt, das Passagierterminal für 620 Millionen Euro zu bauen. Es erfolgte eine neue Planung und Ausschreibung der Bauleistungen in Einzelgewerken. Trotz der eingetretenen Zeitverzögerung hielten alle Beteiligten am Termin der Inbetriebnahme Herbst 2011 fest.

Honorarverträge für solche Großprojekte sind frei verhandelbar. Man sollte deshalb davon ausgehen, dass im neuen Honorarvertrag von Anfang 2008 auch die Zeitachse bis 2011 berücksichtigt war. So kam es, dass Planung, Ausschreibung und Bau parallel stattfinden mussten. Eine Quelle ständiger Änderungen und eine Quelle der Freude für das Nachtragsmanagement einer jeden Baufirma. Da die laufenden Änderungen den Termin 2011 gefährdeten, reichte die Flughafengesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats, ab 2008 ein mehrstelliges Millionen teures Beschleunigungsprogramm aus. So sorgten Nachtragsmanagement und Beschleunigungsprogramm für einen kontinuierlichen, von den Planenden und Bauenden selbst steuerbaren Geldfluss. Nicht begrenzt, nicht kontrollierbar, ein Selbstbedienungsladen!

Das Ergebnis dieser Beschleunigung war die Verschiebung der Inbetriebnahme auf das Jahr 2012. Mit der Beschleunigung einher ging ein stetig wachsendes Chaos auf der Baustelle, so dass schließlich niemand mehr den Überblick hatte und die Mensch-Maschine-Technik als Ausweg helfen sollte. Half aber



nichts. Das Chaos war groß und die Baufehler und -mängel zu schwerwiegend.

Ein kurzzeitiges Intermezzo der Fehleraufnahme in 2012 wurde abgelöst mit der Berufung Hartmut Mehdorns zum Flughafenchef. Nahtlos wurde aus der Beschleunigung der Sprint, dabei kam es dann zu zentrifugalen Kräften mit denen die neuen Sterne am Firmament gleich aus der Umlaufbahn geworfen wurden. Das Prinzip Hoffnung und die offene Kasse bleiben erhalten. Niemand war mehr in der Lage, Reparaturdauer und Kosten zu benennen. Aktionismus, verbunden mit enormen finanziellen Aufwendungen, war die Folge. Horden von Experten sorgten für einen beständigen Fluss an inhaltsleeren Informationen ohne Baufortschritt und enormer Beschleunigung der Ausreichung traumhafter Honorare. Jeder Betrachter verlor die Übersicht. Nur der Betrachter? Offensichtlich nicht. Denn Mehdorn machte aus dem Sprint, bei dem ihm die Puste ausging, die gemächlichere Integration. Da wird dann das zusammengeführt was schon zusammen ist. Von Fertigstellung war immer noch nicht die Rede. Es wird jetzt integriert. Es findet also eine Art Zusammenführung der Funktionen des Probelaufs vor der Inbetriebnahme statt. Die Entrauchung ist immer noch nicht dabei. Einen Realitätsbezug sucht man vergeblich. Schon 2011, noch im Bau, wurde auf „Teufel-komm-raus“ integriert.

Bereits im Mai 2012 habe ich „zu spät, zu klein, zu teuer“ formuliert. Daran hat sich seitdem vieles geändert: Der Flughafen ist noch kleiner, noch teurer und kommt noch später. Dass jetzt die Altanlagen in Schönefeld für 200 Millionen Euro erneuert werden, ohne zusätzliche Kapazitäten zu gewinnen, sollte doch nur ein Scherz sein, der aber die Qualität und den Ideenreichtum der Planer und Kontrolleure beschreibt.

Nun soll ein Masterplan für 5,4 Millionen Euro, die Großlettern in Blattgold, die Pläne als Radierungen, gebunden in feinstem Leder, Goldschnitt und verziert mit Goldfransen, die zukünftige Entwicklung des Großflughafens BER beschreiben. Da fließt kein Sekt mehr, da braucht man Champagner mit Beluga Kaviar zur Präsentation. Beruhigend: Die Nachrichtenlage zum BER wird sich auch im nächsten Jahrzehnt nicht verändern.

Offenbach, den 07. Juli 2014

Dieter Faulenbach da Costa