

BER und kein Ende?

Der seit vier Jahren betriebene Umbau der sogenannten „Monsteranlage“ am BER wird die Inbetriebnahme des neuen Flughafens verhindern. Davon ist Dieter Faulenbach da Costa überzeugt. Er gilt als kritischer Wegbegleiter dieses Pannenprojekts. Alle seine Prognosen, von den Baukosten, den Kapazitäten und den Terminen zur Inbetriebnahme des neuen Terminals wurden von der Flughafengesellschaft erst bestritten, stellten sich später aber immer als richtig heraus.

Was ist passiert? Im Mai 2012 verschob die Berliner Flughafengesellschaft die für Juni 2012 geplante Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Schönefeld. Die Entrauchungsanlage – später als „Monsteranlage“ bezeichnet – funktioniert nicht. Aus Sicherheitsgründen habe man von der Eröffnung abgesehen. Die Eröffnung werde um wenige Monate verschoben und im Herbst 2012 oder Frühjahr 2013 nachgeholt, so die Flughafengesellschaft im Mai 2012. Dass es mit wenigen Monaten nicht getan war, ist zwischenzeitlich nicht nur durch Zeitablauf, sondern auch dem Bericht des Landesrechnungshof Brandenburg vom 10. Juli 2015, zu entnehmen. Danach war das Passagierterminal im Juni 2012 baulich erst zu 56,2 Prozent fertiggestellt. Mit einem halb fertigen Terminal könne man aber keinen Betrieb aufnehmen, so Faulenbach.

Statt die nicht fertiggestellte Anlagen gemäß der erteilten Baugenehmigung fertigzustellen und zu testen, wurden genehmigungspflichtige Umbauten vorgenommen. Nun sei passiert, was im Bau niemals passieren darf, so Faulenbach: Während für die bereits gebauten Anlagen die Regeln zum Zeitpunkt der Genehmigung von 2007 weiterhin Gültigkeit hatten, mussten die genehmigungspflichtigen Veränderungen den neuen Vorschriften zum Zeitpunkt der Beantragung angepasst werden. Damit aber gebe es bei der umgebauten Entrauchungsanlage keine durchgängige Systemarchitektur. Eine durchgängige Systemarchitektur sei aber eine notwendig Voraussetzung für die Funktionalität solcher Anlagen.

Die problematische Schnittstelle Bahnhof/Terminal sei nicht das einzige Problem der Flughafengesellschaft. Die notwendige Einregulierung der Entrauchungsanlage werde offenbaren, dass

deren Umbau zur Funktionsunfähigkeit geführt habe. Der Umbau der Anlagen habe viel Zeit und Geld gekostet das Terminal der Inbetriebnahme aber nicht näher gebracht. „Schon 2012 – so Dieter Faulenbach – habe ich empfohlen, den Neubau zu entkernen und funktionsfähig neu aufzubauen. Das hätte drei Jahre Zeit und 900 Millionen Euro gekostet. Am Ende aber hätte es einen zukunftsfähigen und funktionalen Flughafen gegeben.“ Was nun in Schönefeld alt und in Verlängerung des Pier Nords gebaut werden sollte, seien funktionsunfähige, nicht zukunftsorientierte und kapazitiv defizitäre Erweiterungen, die dem selbst gesteckten Ziel: „modernster Flughafen in Europa“ zu sein, nicht gerecht werden.

Dieter Faulenbach da Costa