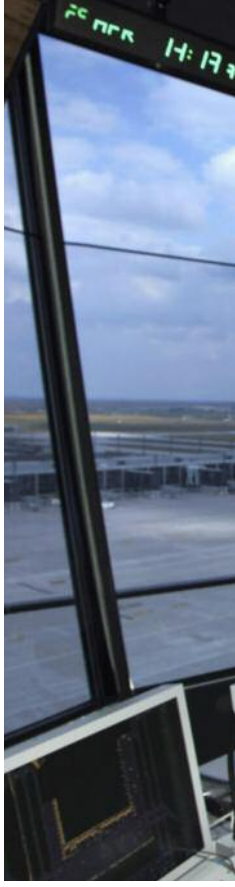

DETLEV SCHILKE

Brandschutzbegutachtung des neuen Airport-Terminals, Bauherr Wowereit im Kontrollturm: *„Ein Beispiel für Provinzpolitik und Inkompetenz*

HAUPTSTADT

„Ein Schlag ins Gesicht“

Mit einem futuristischen Großflughafen wollte Berlin weltweit Punkte machen. Nach der geplatzten Eröffnung beginnt nun die Suche nach den Schuldigen.

Erwartungsfroh besichtigte Klaus Wowereit (SPD) vor einiger Zeit den neuen Tower des Großflughafens Willy Brandt. Mit seinen 72 Metern ist der Turm einen Meter höher als der Tower des bislang wichtigsten deutschen Airports in Frankfurt am Main – ein feines Symbol für das neue Selbstbewusstsein Berlins.

Die gläserne Schaltzentrale bietet einen herrlichen Ausblick. In der Ferne konnte der Regierende Bürgermeister die neuen Hochhäuser seiner boomenden Hauptstadt erkennen und zu seinen Füßen den gläsernen Terminal, es soll der fortschrittlichste in Europa werden. „The future lies in Schoenefeld“, heißt es so stolz wie ungelenk auf der Website der Flughafengesellschaft.

Jedoch: Als Wowereit, 58, genug gesehen hatte und im Aufzug nach unten fahren wollte, blieb dieser stecken. Der brüskierte Bauherr musste samt Entourage heruntergekurbelt werden, per Handbetrieb ging es aus dem Hightech-Turm vorsichtig auf den Boden der Tatsachen zurück.

Seit vorigem Dienstag ist klar, dass der Pannen-Aufzug nicht das einzige Problem von „Europas modernstem Flughafen“ (Eigenwerbung) geblieben ist. Massive Sicherheitsbedenken beschädigen fürs Erste Wowereits „Vision eines starken, international vernetzten Wirtschaftsstandorts, zu dem ein leistungsstarker Flughafen gehört“.

Eröffnung verschoben, Einweihungsparty abgesagt, Zukunftsrhetorik eingepackt: Wieder einmal geht es schief, wenn Berlin mit Großprojekten als Metropole auftrumpfen will. Ganz gleich ob Hauptbahnhof, Airport, Kanzleramt oder Geheimdienstzentrale, jedes Mal soll alles größer, moderner, effizienter werden. Und dann explodieren die Kosten, oder die Wände bröckeln, oder der Brandschutz für die erwarteten 74 000 Passagiere pro Tag versagt.

Niemand kann zurzeit sagen, wann Wowereits „leistungsstarker Flughafen“, der eigentlich am 3. Juni öffnen sollte, ans Netz gehen wird: im Herbst, zu Weihnachten oder erst im kommenden Jahr? Auch die Suche nach Schuldigen ist vorläufig ergebnisoffen. Täuschten die Planer die Politik? Zeigten sich Wowereit und sein brandenburgischer Kollege Matthias Platzeck (SPD) vorige Woche zu Recht überrascht? Oder haben Berlin und Brandenburg als wichtigste Bauherren versagt?

Sicher ist bislang nur der Spott. Der Airport sei „ein Beispiel für die Provinzpolitik und Inkompetenz der Stadt“, lästerte das „Wall Street Journal“. Der britische „Independent“ erwähnte schadenfroh, dass die Behörden erst vor zwei Wochen ein Debakel wie bei der Eröffnung des Londoner Terminals „Heathrow 5“ ausgeschlossen hätten: „Für die legendäre deutsche Effizienz ist das ein Schlag ins Gesicht.“ Und Air-Berlin-Chef Hartmut Mehdorn spricht von einer „Riesenblamage, über die sich die ganze Welt kaputtlacht“ (siehe Interview Seite 81).

Selbst Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) schimpfte über die Berliner, obwohl sein Haus als Gesellschafter des Airports eine Mitverantwortung trägt. „Durch das Missmanagement des Flughafens steht die Hauptstadtregion nun blamiert da.“ Gemeinsam mit der Luftverkehrswirtschaft, sagt er, „kämpfen wir jetzt mit den Folgen und betreiben Schadensbegrenzung“.

Dass die ehrgeizigen Zeitpläne für den neuen Flughafen nicht zu halten waren, zeichnete sich bereits vor zwei Jahren ab, als Wowereit die Eröffnung vom Herbst 2011 auf Juni 2012 verschob.

In einem Brandbrief beklagte die Flughafengesellschaft, die den Ländern Berlin, Brandenburg und dem Bund gehört, be-

ANDREAS RENTZ / GETTY IMAGES

der Stadt“

reits damals einen „enormen Performanceabfall der Bautätigkeiten … qualitative Ausführungsmängel (Brandschutz)“ hätten die „Bautätigkeit nahezu zum Erliegen gebracht“. Am Ende drohten die öffentlichen Bauherren der Planungsgruppe „bei einer Verzögerung der vereinbarten Fertigstellungstermine Schadensersatzansprüche in Höhe von 500 000 bis 1 000 000 Euro pro Verzugstag“ an.

Je näher der Öffnungstermin rückte, desto mehr häuften sich die Probleme. Zum Beispiel beim Check-in: Bei Tests mit mehreren hundert Komparsen fielen mal die Gepäckbänder aus, mal versagte die komplette Technik. Auch die Kapazitätsplanung war offenbar zu optimistisch. „Man ging davon aus“, so ein Insider, „dass immer mehr Passagiere online einchecken.“ Ein einziger Schalter sollte 60 Passagiere pro Stunde abfertigen. Im Probebetrieb schaffte das Personal in dieser Zeit aber nur die Hälfte.

Schnell zeigte sich, dass die Zahl der Check-in-Schalter im Terminal nicht reichen würde. Das Management improvisierte. „Alternativterminals in Zeltbauweise“, so heißt es in einem internen Protokollentwurf zum Baufortschritt vom 26. April, „werden zur Eröffnung funktionsfähig sein.“

Abfertigung im Zelt? Das sorgte für gewaltigen Ärger mit den Fluglinien. Die Planer versuchten zu beschwichtigen: „Der Flughafen versichert den drei großen Luftverkehrsgesellschaften (Air Berlin, Lufthansa, Easyjet), keine Abfertigungen in diesen Terminals zu planen.“ Für andere dagegen schienen die Zelte offenbar gut genug: Dort, so der Protokollentwurf, sollen „hauptsächlich Türkeiverkehre (touristisch wie auch ethnisch) abgewickelt werden“.

Eine „ethnische“ Zwei-Klassen-Abfertigung am Willy-Brandt-Flughafen? Allein die Formulierung zeigt, dass die Manager offenbar gänzlich ihr Koordinatensystem verloren haben.

Um das Chaos in den Griff zu bekommen, hatten die Planer und Ingenieure rund um Meinhard von Gerkans Architekturbüro gmp schon vor längerem ein Ampelsystem eingeführt. Ihre Berichte an die Flughafengesellschaft und deren Aufsichtsrat trugen fortan drei Farben. Rot bedeutete: Der Eröffnungstermin ist nicht zu halten. Gelb: Er ist gefährdet. Grün: Es gibt keine Probleme.

Anfang Dezember zeigte die Ampel bei den Entrauchungsanlagen auf Gelb. Die Ingenieure hatten festgestellt, dass Brandschutzklappen ohne Zulassung verbaut wurden. Wenn es brennt, so die Sorge, könnten sich die Klappen womöglich nicht öffnen – giftiger Rauch bliebe im Terminal gefangen, während sich dort unter Umständen Tausende Passagiere aufhalten. Eine Horrorvision, die an die tödliche Brandkatastrophe im Düsseldorfer Flughafen 1996 erinnert.

Wowereit und seine Kollegen im Aufsichtsrat waren perplex. Bei einer Sitzung am 9. Dezember wollten sie wissen, wieso Klappen ohne amtliches Siegel verbaut wurden. Doch die Experten der Flughafengesellschaft beruhigten sie.

Die gefundene Lösung sei „technisch richtig“, versicherte ein Mitarbeiter von Technik-Geschäftsführer Manfred Körtgen, die Klappen müssten nur noch von der Baubehörde zugelassen werden – eine Formsache. Der Techniker räumte allerdings auch ein, dass die „rechtzeitige Erteilung der Genehmigung für die termingerechte Inbetriebnahme des Flughafens erforderlich“ sei. Spätestens an diesem Tag waren die wichtigsten Politiker vorgewarnt: Wowereit, Platzeck und der Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat, Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba (CDU).

Um die Eröffnung im Juni noch zu retten, holte sich die Flughafengesellschaft zusätzliche Hilfe. Anfang des Jahres beauftragte sie Siemens, die gesamte Entrauchungsanlage krisensicher hochzurüsten. Die Mitarbeiter des Elektronikkonzerns müssen sich über die Berliner Verhältnisse gewundert haben: Pläne wiesen Lücken auf, die exakten Standorte für Brandmelder waren nicht verzeichnet. Ohne diese Informationen konnten die Ingenieure nicht mit der Programmierung beginnen, die allein bis zu zwölf Wochen dauert.

Am 20. März wurden die schlimmsten Befürchtungen bestätigt. „Zur Inbetriebnahme am 03.06.2012 ist kein vollautomatischer Betrieb der Entrauchungsanlage möglich“, hieß es in einem Controlling-Bericht der Flughafengesellschaft.

In ihrer Not entschlossen sich Cheftechniker Körtgen und seine Kollegen zu unkonventionellen Maßnahmen. So erwogen sie, 700 Hilfskräfte einzustellen. Überall wo die Technik versagte, sollten Menschen einspringen, auch als Brandwachen. Beim „modernsten Flughafen Europas“ würden nach diesem Plan Laien Alarm geben oder Türen öffnen, damit im Brandfall der Rauch abziehen kann. Intern wurde die Notlösung als „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ bezeichnet.

Von den Aufsichtsräten Wowereit, Platzeck und deren Kollegen ließen sich die Airport-Manager dafür bis zu sieben Millionen Euro bewilligen. „Hoffentlich erfährt al-Qaida nichts von dem Plan“, soll einer der Kontrolleure gestöhnt haben. Dass Hunderte Billiglöhner etwa aus der Berliner Türsteherszene in einem Hochsicherheitstrakt wie dem neuen Flughafen auf die Schnelle als unbedenklich eingestuft würden, erschien nicht allen Beteiligten plausibel.

Nun bekamen es die ehrgeizigen Flughafenmanager mit Vertretern des Landkreises Dahme-Spreewald zu tun, die in der Kleinstadt Lübben in einem barocken Ständehaus über die Einhaltung der Bauvorschriften wachen.

Die Beamten ließen keine Zweifel daran, dass sie ein Milliardenprojekt am Berliner Stadtrand ebenso gründlich prüfen wollten wie einen Gurkenimbiss im Nachbardorf.

Anfang April teilte ein Beamter des Landratsamts den Airport-Planern mit,

was von der Idee mit den Türstehern zu halten sei: nichts. Die „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ werde nur dann genehmigt, hieß es, wenn ein „100-prozentiger Brandschutz“ gewährleistet sei. Dies müsste der TÜV bescheinigen. Den Nachweis konnte die Flughafengesellschaft bis heute nicht erbringen.

Spätestens vor vier Wochen war der Umzugstermin Anfang Juni damit so gut wie erledigt. Trotzdem ließ die Flughafengeschäftsleitung den Aufsichtsrat noch am 20. April im Vagen. Man sei, soll Körtgen laut Teilnehmern erklärt haben, mit den Behörden im Gespräch über Alternativkonzepte beim Brandschutz. Der Eröffnungstermin sei ein ehrgeiziges Ziel, aber noch zu schaffen. Dabei war intern Ende April klar, „dass die Bauarbeiten etwa zwei Monate im Rückstand“ seien. Das größte Problem, heißt es im Protokollentwurf von 26. April, seien die „behördlich auferlegten Schutzmaßnahmen (Brandmelder und Entrauchung)“.

Ans Aufgeben dachten die Manager trotzdem nicht. Erst am 15. Mai wollten sie alle Unterlagen für das Genehmigungsverfahren einreichen. Für Abnahme, TÜV-Bescheid und Genehmigung kalkulierten die Manager damit gerade mal zwei Wochen ein.

Und nun? Immerhin dürfen die Berliner, die durch den notorischen Ausfall ihrer S-Bahn leidgeprüft sind, auch etwas Glück im Unglück erfahren: Wenigstens scheint der Luftverkehr am City-Airport Tegel einigermaßen gesichert.

Eigentlich sollte dort der zentrale Kerosintank schon an diesem Montag mit Sand gefüllt werden – als Teil eines monatelangen Stilllegungsprogramms. Einige kleinere Spritdepots, so das Kalkül, würden ausreichen, um die letzten in Tegel startenden Jets zu betanken. Der Abbauplan wurde gestoppt, quasi in letzter Minute.

Noch schlimmer wäre es gekommen, hätten sich die Manager der Flughafengesellschaft mit einer anderen Idee durchgesetzt. Anfang des Jahres hatten sie bei der Berliner Luftfahrtbehörde beantragt, aus der Betriebspflicht für Tegel bereits zur Eröffnung des neuen Willy-Brandt-Airports entlassen zu werden. Die Manager wollten Kosten sparen: Denn solange Tegel eine Betriebspflicht hat, müssen dort Feuerwehr und andere Einrichtungen erhalten werden – auch wenn dort keine Jets mehr starten oder landen.

Die skeptischen Beamten lehnten ab. Sie entschieden, dass erst ein halbes Jahr nachdem der neue Airport eröffnet wird, die Genehmigung für Tegel erlischt. Geradezu prophetisch wird in der Verfügung kein fester Termin genannt.

Dinah Deckstein, Markus Deggerich, Frank Hornig, Peter Müller, Sven Röbel, Andreas Wassermann

TOBIAS KLEINSCHMIDT / DPA

Ressortchefin Leutheusser-Schnarrenberger: *Jeanne d’Arc der Bürgerrechte*

FDP

Die störrische Heilige

FDP-Chef Philipp Rösler möchte endlich beweisen, dass seine Partei harmonisch mit der Union regieren kann. Leider gibt es da noch die Bundesjustizministerin.

Die Frau auf dem Podium hat die Hände artig zusammengefaltet, sie lächelt bescheiden. Wer sie nicht kennt, könnte den Eindruck gewinnen, ihr sei so viel Lob unangenehm. „Sabine Leutheusser-Schnarrenberger ist unsere Jeanne d’Arc der Bürgerrechte“, ruft Fraktionschef Rainer Brüderle. Der Saal tobt. Endlich hat die Partei eine Heilige. Gegen die Bundesjustizministerin, so viel ist auf dem FDP-Bundesparteitag in Karlsruhe klar, kommt bei den Liberalen keiner an.

Drei Wochen und zwei Landtagswahlen später liegt genau hier das Problem. Die FDP hat durch den unerwarteten Erfolg in Schleswig-Holstein neues Selbstbewusstsein gewonnen. Den zarten Aufwärtstrend will Parteichef Philipp Rösler jetzt in der Bundespolitik fortsetzen. Nach zweieinhalb Rumpeljahren soll seine Partei endlich beweisen, dass sie regieren kann. Das größte Hindernis dafür ist die Justizministerin.

Die ist für ihre starre Haltung bei der Vorratsdatenspeicherung in Karlsruhe gefeiert worden. Die Union will alle Telekommunikationsverbindungsdaten sechs Monate speichern, um Verbrechen besser aufklären zu können. Leutheusser-Schnarrenberger hält das für einen zu gravierenden Eingriff in die Bürgerrechte.

Dass sie sich damit über europäisches Recht hinwegsetzt und die EU-Kommission beim Europäischen Gerichtshof gegen Deutschland klagen will, störte die Delegierten nicht. Das hat die Ministerin in ihrem Vorsatz bestärkt, der Union zu trotzen. Ihr wäre es recht, wenn es in der Koalition keine Einigung gäbe.

Nach einer Sitzung des Innenausschusses im Bundestag, an der der zuständige EU-Beamte Rainer Priebe teilnahm, hieß es auf einmal in Medienberichten, es werde in dieser Legislaturperiode kein Gesetz zur Vorratsdatenspeicherung mehr geben. „Zwei Jahre Verschnaufpause“ titelte die „Süddeutsche Zeitung“. Der Grund dafür soll sein, dass die Strafzahlungen, die Deutschland von Seiten der EU drohen, nicht so hoch ausfielen wie befürchtet.

Nicht nur im CSU-geführten Innenministerium sieht man das anders. „Die Vorratsdatenspeicherung bleibt nach wie vor ein Thema“, heißt es dort. Auch in der FDP-Spitze hält man nichts von einer Verschleppung des Problems, nur weil diese jetzt billiger zu haben wäre.

Rösler wünscht sich einen Kompromiss mit dem Koalitionspartner, damit das Thema vom Tisch ist. „Wir müssen die Sache jetzt klären“, heißt es in seiner Umgebung. Der Parteichef will das Thema beim nächsten Koalitionsausschuss zur Sprache bringen – am liebsten zum letzten Mal.

Der FDP-Chef ist davon überzeugt, dass seine Partei nur dauerhaft aus dem Tief kommt, wenn die Regierung in wich-