



Brücken für Omsk?

Text: Sebastian Redecke

Die Architekten des Großflughafens Berlin-Brandenburg Willy Brandt, gmp und JSK, sind schon lange nicht mehr am Projekt beteiligt und wehren sich gegen die Anschuldigung der Flughafengesellschaft, unzureichende Pläne geliefert zu haben. Wann erfahren wir endlich, wer für die falsch konzipierte Entrauchungsanlage und die Vertuschungen zur Verantwortung gezogen wird? Eine Kontrolle gab es nicht, und die zuständigen Politiker sitzen beharrlich alles aus.

Spuren im Schnee auf dem Rollfeld des ungenutzten Flughafens Berlin-Brandenburg Willy Brandt

Foto: dpa/Patrick Pleul

Als wir am 1. Juni letzten Jahres mit „Noch lange kein Check-in“ den Großflughafen Berlin-Brandenburg Willy Brandt vorstellten (Bauwelt 22.12), konnten wir das ganze Ausmaß der Planungsspanne noch nicht erahnen. Auch heute bleiben die genauen Gründe, warum das Brandschutzkonzept falsch war, weiter ungeklärt, genauso wie die Binnenstruktur der Planer und Baumanager der Flughafengesellschaft undurchsichtig bleibt. So sind auch acht Monate später die Verantwortlichen für die nicht zu steuernde Entrauchung und das desaströse Controlling nicht heraus zu kommen. Ganz offensichtlich deckt man sich gegenseitig, da bei den Politikern und der Flughafengesellschaft Warnungen ignoriert wurden. Vielleicht sind auch längst Dokumente geschreddert, um auf den sicherlich gigantischen Rechtsstreit vorbereitet zu sein. Alles zieht sich in die Länge. Zunächst einmal befasst sich der Untersuchungsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses mit dem Thema. Das Prüfergebnis wird aber erst für 2014 erwartet! Parallel zu dieser Geschichte ist immer wieder zu hören, dass es auf der Baustelle im vergangenen halben Jahr nicht voranging. Es stellt sich die Frage, woran eigentlich, abgesehen von der Neuordnung der Kanäle und der Kabel beim Brandschutz, noch alles gebaut werden muss, wo doch zum 3. Juni letzten Jahres fast alles fertig war?

Vielleicht ist dies aber nicht mehr wichtig, denn neue Nachrichten lassen inzwischen am Gesamtkonzept des Flughafens zweifeln. Dabei dringt vor allem an die Öffentlichkeit, dass er für die rasant wachsende Zahl von Passagieren in Berlin zu klein geplant sei. Unter anderem seien die Abfertigungsschalter und Gepäckausgabebänder viel zu knapp bemessen. Doch würde man einen der zwei möglichen Satelliten für das Gebäude bauen, dauerte alles noch viel länger. Außerdem fehlt die Anbindung. Der Tunnel zum Satelliten unter dem Rollfeld wurde während der Planungen eingespart! Stattdessen gab es Umbauten für zwei Andockstationen des Airbus A380, die der Flughafen bis auf weiteres gar nicht braucht. Mit diesen schlechten Nachrichten der falsch berechneten Dimensionierung und dem Gerücht, dass der Eröffnungstermin sogar 2014 noch nicht sicher ist, schwindet die Hoffnung, dass der Flughafen je in Betrieb gehen wird. Wenn man nicht in der Lage ist, das Brandschutzkonzept innerhalb eines Jahres neu zu planen und dann in einem halben Jahr einzubauen – das neue soll nicht mehr zu kompliziert sein – muss etwas nicht stimmen. Doch noch immer rückt man mit der ganzen Wahrheit nicht heraus. Dieser stümperhafte Umgang mit den Mängeln ist nicht zu begreifen. Weltweit werden große Flughäfen – unter Mitwirkung deutscher Büros – realisiert, die sich oft bei viel schwierigeren äußeren Bedingungen architektonisch weitaus imposanter präsentieren, ohne dass Probleme auftauchen.

Da beim BER nur noch hingehalten wird, ist meiner Meinung nach folgendes Szenario denkbar: Der Flughafen wird so wie er ist verkauft und zu einem international bedeutenden Entertainment- und Freizeitpark in der Größe von Disneyland Eu-

rope Paris umgenutzt. Gleichzeitig wird ein neuer Flughafen für die Hauptstadt – nach gründlich geprüfter Planung – weiter südlich, nahe dem brandenburgischen Dorf Sperenberg, wo er 1996 einmal im Gespräch war, errichtet. Von Vorteil ist, dass damit nicht nur die per Gerichtsbeschluss durchgesetzten extrem teuren Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner, sondern auch das Hin und Her um Flugrouten und das Nachtflugverbot vom Tisch sind.

Wie ist bei diesem Prozedere vorzugehen? Zunächst wird der weit über vier Milliarden Euro teure Flughafen in Teilen rückgebaut. Die insgesamt 25 Andock-Brücken zum Erreichen der Flugzeuge können problemlos in Einzelteile zerlegt und abtransportiert werden. Käufer sind leicht zu finden. Flughäfen von Millionen-Städten wie Omsk, Tscheljabinsk und Magnitogorsk sind sicherlich bereitwillige Abnehmer. Der Rubel muss rollen, denn wegen der Eröffnungsverschiebungen stellen eine Reihe von Unternehmen, vor allem Air Berlin, bereits hohe Schadensersatzforderungen an die Flughafengesellschaft. Beim anschließenden Umbau des großen Terminals zum Freizeitpark wird die 27 Meter hohe Glasfassade zur Vitrine für die Shows. Diese Fassade bereitet ohnehin Sorgen. Im Herbst war zu lesen, dass Singdrosseln, Rotkehlchen und Blau- und Kohlmeisen gegen die Scheiben flogen, weil sich Landschaft und Himmel im Glas spiegeln. Man könnte entsprechend dem Thema des Parks, zum Beispiel ein Spektakel rund um den Tyrannosaurus Rex und andere Urzeitriesen, die Glasflächen farblich interessant bekleben. Die Check-in-Inseln der Abflughalle sind zu edel und kantig für den neuen Park. Demontiert ließen sich die schönen Nussbaumholz-Paneele für das Interieur ei-

Beim Umbau zum großen Freizeitpark wird die 27 Meter hohe Glasfassade zur bunten Vitrine für die Shows

ner Hotelanlage in Asien oder am Golf nutzen. Auch die bereits getestete zentrale Gepäckverteilanlage findet sicherlich sofort einen Abnehmer. Das komplette Ausweiden der Flughafengebäude für die neue Nutzung ist also zu bewerkstelligen, bis auf den „Marktplatz“ mit Food-Court und Shops, der, etwas lebendiger und vor allem lustiger gestaltet, vom neuen Nutzer komplett übernommen wird. Der Umbau zur Freizeitoase mit bester Infrastruktur drum herum ist für Brandenburg wirtschaftlich interessant und eigentlich nichts Neues. Im Landkreis Dahme-Spreewald, in dem der BER liegt, wurde vor sieben Jahren, nach der Pleite der „CargoLifter“-Idee, die Halle für Luftschiffe – das größte freitragende Gebäude der Welt – mit einer Investition von 23 Millionen Euro aus Kuala Lumpur zum tropischen Freizeitpark „Tropical Islands“ umgebaut. Inzwischen ein voller Erfolg! ■