Kopf des Tages

Retter in der Not? Technik-Chef Horst Amann (59) Foto: dpa

Debakel in Berlin: Kein Ende in Sicht

Horst Amann hadert mit dem Großflughafen

Von Petra Wettlaufer-Pohl

Kaum eine Meldung gestern, in der Horst Amann nicht vorkam. Wann, so die entscheidende Frage, hat der 59-jährige Technik-Chef des neuen Berliner Flughafens die Verantwortlichen darüber informiert, dass aus dem für Oktober 2013 geplanten Eröffnungstermin des Willy-Brandt-Flughafens nun wieder nichts wird? Im Dezember, was die Verantwortlichen zu verschweigen trachteten? Oder doch erst am vergangenen Freitag, wie die Bundes- und die Landesregierung Brandenburg gestern betonten?

Der schnauzbärtige Südhesse, der Fraport im vergangenen Oktober eine Punktlandung mit der Eröffnung der neuen Bahn in Frankfurt bescherte, dürfte sich das ein oder andere Mal zurück gesehnt haben nach seiner hessischen Baustelle. Auch da gäbe es noch etwas zu tun, denn das neue Terminal 3 etwa ist zwar geplant, steht aber noch lange nicht.

Berlin dagegen entwickelt sich zu einem Himmelfahrtskommando für den „Darmstädter Bub". Seit August versucht der als Retter in der Not engagierte Vater von Zwillingen, den Hauptstadt-Flughafen fertig zu stellen. Doch die Fehler, die an der Riesenbaustelle offensichtlich gemacht wurden, kann auch einer wie Amann nicht mal eben korrigieren. Im Gegenteil. Er habe, so heißt es in Berlin, erst einmal alle Arbeiten gestoppt, um sich einen Überblick zu verschaffen. Denn Kompromisse sind nicht seine Art. Und die würden in Berlin wohl auch nur zu neuen Schwierigkeiten führen.

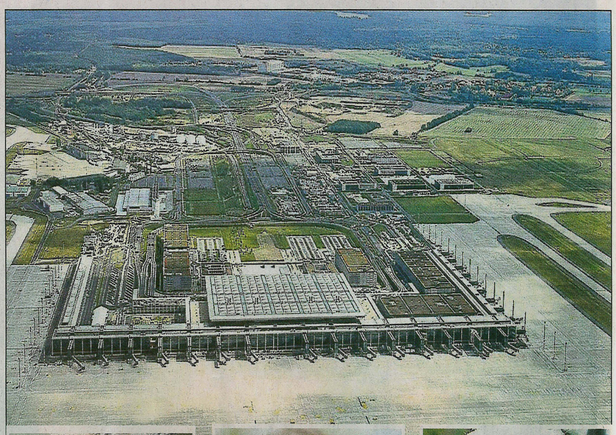
Auch wenn mancher den selbstbewussten Betonbauer Amann als schwierig im Umgang bezeichnet - der Mann hat jede Menge Erfahrung mit Großprojekten: Er hat für die Bahn die ICE-Trasse nach Köln und den Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen geplant bevor er bei Fraport verantwortlich für die Landebahn zeichnete. Der Protest gegen die Betonpiste im Kelsterbacher Wald gehörte für den Bauingenieur zum Tagesgeschäft und traf ihn auch persönlich: Sein Dienstwagen ging vor seinem Haus in Darmstadt in Flammen auf.

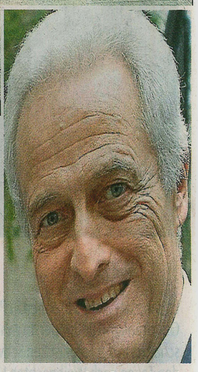
Welche Feuer er in Berlin noch löschen muss, darüber kann man angesichts nicht enden wollender Pannen nur spekulieren. Horst Amann jedenfalls hat einen Fünf-Jahres-Vertrag unterschrieben.

Jetzt steigt der Erste aus

Wowereit tritt als Aufsichtsrats-Chef des Berliner Flughafens zurück – Neue Probleme

Von Wolfgang Mulke





Pannen über Pannen: Das Hauptgebäude des neuen Berliner Flughafens ist in Teilen fertig, bei der Brandschutztechnik hapert es weiter. Die Einweihung wird nun ins Jahr 2014 verschoben. Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD/links) trat gestern als Aufsichtsratschef zurück. Sein Nachfolger wird Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD/Mitte). Rechts Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). Fotos: dpa/dapd

BERLIN. Nun ist es raus. Vom neuen Berliner Flughafen wird auch in diesem Jahr kein Flieger abheben. Der für den Oktober geplante Eröffnungstermin kann nicht eingehalten werden, weil die Brandschutzanlage zu guten Teilen neu konzipiert und gebaut werden muss. Die Firma soll an der Baugenehmigung vorbei agiert haben. Damit wird zum vierten Mal eine feste Zusage gebrochen. Nun geraten die in das Projekt eingebundenen Spitzenpolitiker so stark unter Druck, dass sie erstmals Verantwortung für das Desaster übernehmen.

Den Bösewicht gibt vor allem Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit, der als Chef des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft formal die größte Verantwortung trägt und gestern den Posten aufgab. Zweiter im Bunde ist Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck. Beide SPD-Politiker haben die Verantwortung bislang stets anderen zugeschoben. Nun will Platzeck den Vorsitz des Kontrollgremiums übernehmen, zuvor aber im Potsdamer Landtag die Vertrauensfrage stellen.

„Das war's jetzt Klaus"

Diesmal wird auch der Rücktritt von Wowereit als Stadtoberhaupt verlangt. Die Fraktionschefin der Berliner Grünen, Ramona Pop, sieht einen großen Schaden für die Stadt durch dessen Flughafenpolitik. Ihr Parteifreund Jürgen Trittin spricht von „wurstiger Unfähigkeit" und stellt fest: „Das war's jetzt Klaus."

Mit einem Misstrauensvotum könnten die Grünen den langjährigen Senatschef aus dem Amt hieven, wenn dessen Koalitionspartner CDU ihn nicht stützt. Dessen Rückendeckung lässt nach. Auch aus Reihen der Union gibt es erste Rücktrittsforderungen und der Landesvorsitzende ist sauer, weil er als Aufsichtsratsmitglied der Flughafengesellschaft vom jüngsten Flop erst aus der Zeitung erfahren hat. Am Donnerstag soll das Abgeordnetenhaus zu einer Sondersitzung zusammenkommen. Dann wird über den Antrag der Grünen abgestimmt.

Brandenburg ist neben Berlin zweiter großer Anteilseigner am Flughafen. Beide Länder halten je 37,5 Prozent der Anteile und können so faktisch allein über alles entscheiden, müssten also auch für schlechte Beschlüsse gerade stehen. Die beiden Sozialdemokraten haben zum Beispiel trotz der Pannen am Chef der Flughafengesellschaft, Rainer Schwarz, festgehalten. Dessen Tage in diesem Amt dürften gezählt sein. Wowereit erwartet, dass auf der Aufsichtsratssitzung am 16. Januar ein Antrag zur Ablösung von Schwarz gestellt wird.

Schon jetzt belaufen sich die Kosten für den Megaflughafen auf 4,3 Milliarden Euro. Einige Hundert Millionen könnten noch dazu kommen, wenn die notwendigen Baumaßnahmen so umfangreich werden wie viele vermuten und Regressansprüche wegen der Terminverschiebung gestellt werden. Wann genau der Flughafen öffnet, ist unklar – frühester Termin 2014.

Kommentar

Vierfaches Desaster

Peter Klebe über neue Verzögerungen beim Berliner Flughafen

Nun also 2014. Die Eröffnung des Berliner Großflughafens verschiebt sich weiter und weiter, die Kosten steigen und steigen. Das ist längst keine Posse zum Schmunzeln mehr, das ist ein echtes Desaster in vierfacher Hinsicht. Für die Hauptstadt, die nun in diesem Jahr keinen Flughafen mehr bekommt und unter zunehmendem Chaos am Himmel leidet. Für künftige Betreiber von Geschäften im neuen Airport, die investiert und geplant haben und auf ihren Kosten sitzen bleiben. Für die Steuerzahler, die für Milliarden-Mehrausgaben aufkommen müssen. Und nicht zuletzt für den Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratschef Klaus Wowereit.

Die Grünen fordern erstmals seinen Rücktritt und planen ein Misstrauensvotum. Auch wenn es nicht Wowereits persönliche Schuld ist, dass die für den Brandschutz zuständige Firma versagte, so trägt er doch die politische Verantwortung. Es ist richtig, dass er gestern als Aufsichtsratsvorsitzender zurücktrat. Doch er sollte weitere Konsequenzen ziehen, bevor er im Bundestagswahljahr für seine gesamte Partei zur Belastung wird. Das Flughafen-Chaos hat dem einst angesehenen Politiker schon genug Sympathiewerte gekostet.

Ein Abgang Wowereits allein wird die Probleme nicht lösen. Jetzt muss konsequent auf die Arbeit von Planern und Firmen gesehen werden. Eine Erfolgsgeschichte wie einst prophezeit wird der Flughafen aber nie mehr werden.

kle@hna.de

„Probleme bei Zusammenspiel der Firmen"

Experte Lothar Hügin: Hoher Kosten- und Zeitdruck bei Großprojekten führt zu Fehlern

Von Peter Klebe

Verzögerungen beim Bau von Brandschutzanlagen sind bei Großprojekten häufig mit der hohen Komplexität der Gebäude verbunden. Jede beteiligte Firma achte dabei besonders auf ihren eigenen Bereich, beim Zusammenspiel der gesamten Anlagen, der so genannten Brandfallmatrix, komme es aber immer wieder zu Problemen. Das erklärte gestern der Brandschutzexperte Lothar Hügin im Gespräch mit unserer Zeitung.

Inzwischen seien der Kosten- und der Zeitdruck auf Baustellen so groß geworden, dass die Planer und auch die ausführenden Firmen notgedrungen Fehler machten. Bei einem Riesenkomplex wie dem Flughafen Berlin-Brandenburg mit tausenden Schaltvorgängen sei es dann schwer, einen Fehler in einem Schaltkreis einzukreisen. Das führe zu zeitlichen Problemen.

Eine Fehlerquelle seien oft auch falsche Absprachen und Missverständnisse. Es könne aber auch passieren, dass während der Bauphase neue Kundenwünsche berücksichtigt werden müssten. Diese müssten bewertet werden, oftmals gebe es dann auch andere brandschutztechnische Anforderungen. Hinzu komme leider, dass die Qualität von Fachfirmen nachgelassen habe. Um die Preise halten zu können, würden oft Billigfirmen eingesetzt. In den letzten Jahren habe, so Hügin, bei vielen Projekten die Bauqualiät nachgelassen, was oft zu Lasten der Sicherheit gehe.

Sieht Kostendruck als Fehlerquelle: Lothar Hügin

Für alle Bereiche gebe es bauaufsichtlich zugelassene Sachverständige. Diese schreiben Berichte an die Bauaufsicht, Sachverständige stellten dann fest, ob eine Anlage funktionstüchtig sei.

Zur Person

Lothar Hügin (48) ist der geschäftsführende Direktor der Firma Hügin Group International in Kassel. Der Diplom-Ingenieur war schon an der Planung von vielen großen Brandschutzanlagen beteiligt und ist darüber hinaus Lehrbeauftragter für vorbeugenden Brandschutz an der Universität Kassel.