

Interview mit Dr.-Ing. Bernd Schulitz

Geschäftsführender Gesellschafter von DBS Ingenieure GmbH, Mülheim a.R.

geführt von Christian Brensing am 8. November 2013 am Flughafen Düsseldorf

Christian Brensing: Wie kamen Sie zur TGA-Planung mit dem Schwerpunkt Klimatisierung und Entrauchung von Flughäfen?

Bernd Schulitz: Das geht zurück auf den Flughafen Frankfurt/Main, als wir – die IGK - zusammen mit den Architekten JSK für das Terminal II direkt vom Bauherrn beauftragt wurden. Am Flughafen Düsseldorf begann es mit einer kleinen Studie für ein Blockheizkraftwerk, dann ereignete sich 1996 der Brand. Auf diese Weise entwickelte sich unsere Kompetenz bis zum *airport 2000 plus* – dem Komplettumbau mit der damals modernsten Entrauchung und Klimatisierung für Terminalgebäude.

Mit diesen Referenzen gingen wir in die öffentliche Ausschreibung in Berlin. Als Büro waren wir mit den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf prädestiniert und in Folge dessen gewannen wir den Wettbewerb. Das gelang uns zusammen mit den Architekten gmp und JSK. Sie waren unsere Partner vor Ort und die Architekten, die die meiste Planungserfahrung mit Flughäfen hatten, Personen vor Ort kannten und natürlich Tegel bzw. Frankfurt T2 geplant hatten. Diesem *Team Generalplanung* wurden wir als TGA-Partner – vorsichtig gesagt – „quasi zwangszugeführt“.

CB: Durch wen?

BS: Durch den Bauherrn, in der Absicht, dass die Architekten einen TGA-Partner fest mit in die Arge übernehmen sollten. Das war die Vorgabe der öffentlichen Ausschreibung. Von daher waren wir über das Verfahren miteinander verbunden...

CB: Was aber nicht als nachteilig zu werten ist?

BS: Vom Grundsatz her sicher nicht, doch im Nachhinein wohl doch. Dem Bauherrn erschien es dagegen vorteilhaft, weil seiner Meinung nach damit die ganzen Schnittstellen interaktiv im *Team Generalplaner* gelöst werden sollten. Nachteilig für uns als TGA-Partner aber war, dass unsere Probleme als Minderheitsbeteiligte im Vergleich zu Architekturthemen immer zweitrangig waren. Ein gutes Beispiel hierfür ist der für die TGA benötigte Raum in den Zwischendecken/Abhangdecken und den begrenzten Flächen für Schächte zur Entrauchung, u. a. durch die Abflughalle.

Es war wie ein Kampf gegen Windmühlen, den ich verloren habe. Leider zog ich daraus nicht die Konsequenzen, die ich eigentlich hätte ziehen müssen, sondern ich war mit meinen Mitarbeitern der Meinung, dass wir es schon irgendwie lösen werden. Unser Fehler im Nachhinein war, nicht konsequent genug gehandelt zu haben. Letztlich ging es um einen Meter, um den die unteren Geschosse hätten höher sein sollen. Statt einem Meter Platz für TGA in den Zwischendecken, wie z. B. in Düsseldorf, hatten wir in Berlin nur noch 50 cm, mit all den damit verbundenen Aufwendungen und Einschränkungen für die Integration der TGA-Anlagen. An dieser Stelle leisteten wir „Uhrmacherarbeit“, um den verbleibenden Platz gut zu koordinieren. Hier liegt ein wesentlicher Grund, warum es für uns in Düsseldorf gut funktionierte und in Berlin schwierig wurde, insbesondere im Hinblick auf die Vielzahl

der Änderungen in den laufenden Planungsprozess hinein, die dadurch schwieriger und zeitlich aufwändiger, bis hin zu nicht lösbaren Aufgaben wurden.

CB: Wie haben sich die TGA-Anforderungen an Flughäfen in den letzten Jahren verändert?

BS: Grundsätzlich nur geringfügig, jedoch seit dem Düsseldorfer Brand bezogen auf die Anforderungen an den Brandschutz und insbesondere an die Entrauchung doch sehr massiv. Erst nach dem Brand in Düsseldorf wurden Verfahren entwickelt, die von Abzugstechniken aus der Industrie übernommen wurden. Professor Klingsch definierte diese als Brandschutzgutachter und Professor Detzer hat die meisten Verfahren wesentlich mit entwickelt. Damals geschah dies noch u. a. über Rauchversuche als Modellversuche im Maßstab 1:10/15. Heute muss über mittlerweile verfügbare EDV-technische Methoden der Nachweis einer „Raucharmen Schichtung“ für eine sichere Entfluchtung für einen vorgegebenen Zeitraum nachgewiesen werden. Grundlage dafür war die Erstellung der VDI-Richtlinie 6019, in der über die DIN hinaus gehende Verfahren mittlerweile zu Standardvorgaben wurden. In Berlin entwickelten sich daraus grundlegende Anforderungen an die Genehmigungsfähigkeit, welche um ein Vielfaches höher waren als in Düsseldorf. Die im Jahre 2005 existierenden Normen führten dazu, dass man für die Genehmigung der Entrauchungs-Anlagen die Funktion mit einer EDV-technischen Simulation nachweisen musste.

CB: Zum ersten Mal?

BS: Zumindest für ein Projekt in dieser Größenordnung. Erst mit der zwischen 2001 und 2005 entwickelten Software gab es die Werkzeuge, solche Entrauchungssimulationen realitätsnah durchzuführen. Diese EDV-Simulationen wurden im Rahmen der Genehmigungsplanung durch die IGK erbracht. Auf diese Weise erlangten wir aber auch die erste Baugenehmigung für unsere Anlagen. Aus der Presse habe ich später erfahren, dass die Entrauchungsanlagen ggf. nicht so gebaut wurden, wie sie ursprünglich genehmigt worden waren. Der Punkt ist mir aber erst nach unserem Ausscheiden über die Presse bekannt geworden

CB: ...nicht mehr dabei waren?

BS: Ja, Anfang 2010 schieden wir durch die Insolvenz der IGK aus. Zu dem Zeitpunkt war in Berlin von den TGA-Anlagen noch fast nichts gebaut, denn die Planung war – bedingt durch die vielen Änderungen des Bauherrn – noch nicht fertig. Ein weiteres Erschwernis gegenüber Düsseldorf war, dass in Berlin der Bauherr im laufenden Projekt fortwährend änderte. Das mag bei Flughäfen oder auch im Hotel- oder Shoppingbereich inzwischen normal sein, aber für uns wurde es schwierig, u.a. durch die engen Platzverhältnisse in den Zwischendecken und Schächten. Dadurch gerieten wir mit der Planung in Zeitdruck. Die Firmen standen schon Gewähr bei Fuß, wollten arbeiten und erwarteten unsere Pläne. Aber diese entsprachen nicht mehr dem letzten Stand der Architektur, bedingt durch fortlaufende Änderungen etc. und so schaukelte sich das Ganze hoch. Alles befand sich in dynamischen Prozessen, nur der Endtermin stand mit November 2011 fest!

CB: Die Kardinalfrage ist: wann haben Sie das zum ersten Mal festgestellt?

BS: Leider zu spät! Eindeutig zu spät!

CB: Wann ist Ihnen ein Licht aufgegangen, dass der BER-Eröffnungstermin 2011 nicht zu halten ist?

BS: Ich fand später einen handschriftlichen Zettel, wo ich im Oktober 2009 folgendes aufgezeichnet hatte: Zwei Linien, „Wunsch Geschäftsführung Flughafen 2011“ und einen Kringel „Realität 2013“. Und zwar mit der Vorgabe, den Bauherren jetzt auf die baubetrieblichen Störungen anzusprechen. Wir waren permanent in dem Zwiespalt aus „Wunschdenken 2011“ und der „Realität 2013“.

Im Februar 2010, als wir aus dem Projekt ausgeschieden waren, wurde der Fertigstellungstermin aber immer noch mit Ende November 2011 benannt. Zu dem Zeitpunkt wäre er nur ohne weitere Bauherrenänderungen und mit Hilfe massivster Beschleunigungsmaßnahmen zu halten gewesen.

Sehr schön ersichtlich ist dies an der Punktehäufung [*] bis 2010 – Änderungen zu Hauf! Daher ist es verwunderlich, dass im Mai/Juni 2010, als die erste Verschiebung der Fertigstellung bekannt gegeben wurde, die Geschäftsführung des Flughafens nur den kleinen „Sprung“ machte.

Die Anzahl der Änderungen nahm danach bis ins Jahr 2012 noch weiter zu .

[*] Anmerkung CB: Dies bezieht sich auf den „Zeitstrahl der Änderungsexplosion“, abgebildet auf dem Innencover von „Black Box BER, Wie Deutschland seine Zukunft verbaut“, Meinhard von Gerkan, Quadriga, 2013.

CB: Wer hätte das überhaupt ändern, bzw. aufhalten können?

BS: Seit Eröffnung der Insolvenz war ich persönlich nicht mehr involviert. Nur aus der Presse erfuhr ich über den Flughafen. Selbstverständlich behauptet die Geschäftsführung der FBS, die Architekten, sprich die Generalplaner, hätten gesagt, die Eröffnung sei machbar. Umgekehrt behauptet der Generalplaner, dass diese vom Bauherrn politisch vorgegeben war....

Ich erinnere mich, im letzten persönlichen Gespräch mit dem Bauherrn empfohlen zu haben, unsere Insolvenz als Chance zum „großen Sprung“ zu nutzen. Die Karten auf den Tisch zu legen, denn es braucht seine Zeit bis man neue Partner gefunden hat...das hätte man nutzen können.

CB: Das wäre der richtige Moment gewesen?

BS: Ja, der Moment wurde scheinbar verpasst, denn es wurden nur sieben Monate Verlängerung bis Juni 2012 bekannt gegeben!

CB: Sehen Sie in den von Ihnen beschriebenen Entwicklungen Anzeichen für einen Kurswechsel?

BS: Je größer ein Projekt ist, desto wichtiger ist es einen inneren Kreis von Personen zu haben, die aus allen Bereichen, z. B. Bauherr, Architekt und Planer, kommen und ergebnisoffen miteinander kommunizieren. Es sollte dabei keine Rücksicht auf Schuldfragen genommen werden. In einem Großprojekt, in dem ein kleines Rad anfängt, unrund zu laufen und man das nicht offen ansprechen darf, wenn man Angst haben muss, sofort zur Rechenschaft gezogen, in Schadensersatz oder in Regress genommen zu werden, dann versucht man das irgendwie „hinzubiegen“. Damit rollt eine Welle an, die einen überrollt.

Der wesentliche Unterschied zu Düsseldorf war, dass dort alle Probleme innerhalb des Projektteams gelöst wurden und nicht in der Öffentlichkeit oder gar der Presse diskutiert wurden.

Auch in Düsseldorf gab es Bauherrenwünsche, welche offen kommuniziert und gemeinsam gelöst wurden. Der Bauherr engagierte ein kleines Projektteam, das vom Flughafenbetrieb unabhängig war. Ab einem gewissen Zeitpunkt hat es äußere Einflüsse ignoriert und intern zu verstehen gegeben: „Eure Wünsche werden erst nach Fertigstellung umgesetzt“. Der Bauherr akzeptierte dies, was dazu führte, dass sofort nach Inbetriebnahme weitergebaut wurde und bis heute immer noch Tagesgeschäft ist. In Berlin versuchte man viel zu viel in das Projekt hineinzudrängen.

CB: Gibt es Unterschiede zwischen Flughafenprojekten in Deutschland und im Ausland?

BS: Wir haben keine Auslandserfahrung und von daher kann ich in dem Punkt nicht mitreden. Es heißt, im Ausland wäre es einfacher, wobei sich die Technik der TGA fast überall auf der Welt gleicht.

CB: Wie beurteilen sie die Rolle der nicht Planungsbeteiligten, also Auftraggeber, Organisation oder gar die der Politiker?

BS: Berlin war klar von oben nach unten durchstrukturiert. In Düsseldorf hingegen gab es weniger Ebenen und ein kleines Projektteam, das konkret für dieses Projekt installiert worden war. Kein einziges Mitglied der Geschäftsleitung des Flughafens saß im Gremium, sondern ein Externer mit direktem Zugang zur Geschäftsführung. In diesem kleinen Kreis flossen zusammen: die stringente Vergabe an die Firmen, die Beauftragung der Architekten und der TGA – wobei wir in Düsseldorf vom Bauherrn direkt beauftragt wurden und nicht in einer Arge mit den Architekten standen. So konnten wir unsere Probleme partiell über den Bauherrn einbringen, was von Vorteil war. In Berlin hingegen kam man über den Generalplanerstatus nur schwerlich bis zum Bauherrn durch. Es war hauptsächlich das Kommunikative, was den wesentlichen Unterschied zwischen Düsseldorf und Berlin ausmachte. Fazit: nur mit einer aktiven Kommunikation ohne Angst, Repressalien und sonstige Probleme sind solche Projekte noch zu handhaben.

CB: In Berlin stellt sich zunehmend der Eindruck ein, dass man Dinge erreichen wollte, die man nicht erreichen konnte. Man schließt Tempelhof, beschließt das Ende von Tegel, ohne dass der neue Flughafen eröffnet ist.

BS: Diese Entscheidungen liegen schon so lange zurück, dass ich sie nur im Nachhinein aus der Historie kenne. Natürlich sind das aus heutiger Sicht möglicherweise strategische Fehler. Für mich persönlich war es ein Fehler, Tempelhof zu schließen und das Gleiche gilt für Tegel. Die mögliche Flexibilität von mehreren stadtnahen Flughäfen sieht man jetzt in London. Bei Problemen mit dem einen oder anderen Terminal können die Fluggesellschaften problemlos auf andere ausweichen. Das geht in Berlin verloren! Darüber hinaus ist der neue Flughafen eigentlich schon jetzt zu klein für die Zukunft, was öffentlich bekannt ist. Eigentlich müssten jetzt schon die Planungen für die Erweiterung laufen, wie auch schon von Herrn Faulenbach da Costa öffentlich vorgetragen.

Ich betreute ein TGA-Budget von 250 Millionen Euro. Selbst wenn jetzt 50 oder 60 Millionen Euro hinzukommen, reichen diese Argumente nicht aus, den Kostenanstieg des Flughafens auf veröffentlicht ca. 5 Milliarden zu begründen. Es muss noch andere Themen geben, u. a. den Schallschutz.

Berlin ist sicher durch sein politisches Umfeld schwieriger. Düsseldorf dagegen war fast „familiär“, sowohl von der Zusammenarbeit mit Stadt und Land. Von daher war das Arbeiten am Düsseldorfer Flughafen politisch frei, auch frei von der Presse und darum sind solche Themen erst gar nicht aufgedeckt und veröffentlicht worden. Es ist sicher nicht förderlich, wenn sich die Geschäftsführung mehr mit Pressevertretern und Politikern auseinandersetzen muss, als mit dem Projekt selbst.

CB: Stichwort Vergabe: Wer war dafür verantwortlich?

BS: Letztendlich der Bauherr. Er hat über die Form der Vergaben entschieden. In Düsseldorf wurde einzeln vergeben, d. h. ein Architekt wurde über einen Wettbewerb ermittelt und die TGA-Planung und die Tragwerksplanung wurden getrennt vom Bauherrn vergeben. Wie bei Großprojekten durchaus üblich, beauftragte man einen Generalunternehmer, was in Berlin zuerst auch angedacht war. Aber mit der Entscheidung, nicht einen Generalunternehmer zu beauftragen, wurde das Berliner Projekt schwierig. Bis Anfang 2007 lief alles gut und dann kam das Jahr 2007, als die ersten Angebote eintrafen, die das Budget deutlich überschritten....

CB: ...da begann man sich in die Tasche zu lügen?

BS:nicht ganz. Wir durften gar keine Zahlen veröffentlichen, sondern hatten unser Budget fest vorgegeben. Auch drohten Vertragsstrafen, wenn wir dies nicht einhielten. Natürlich meldeten wir Mehrkosten an. Aber wie das bei Großprojekten oft so ist, hätte man sie nicht ohne die Angabe reeller Zahlen auf den Weg bekommen können.

Letztlich wurden dann auch nicht nur acht GUs, wie noch Anfang 2008 angedacht, beauftragt, sondern man war Ende noch kleinteiliger aufgestellt. Schließlich gab es dreißig oder zweiunddreißig beauftragte Firmen.

Unser finanzielles Problem ergab sich aus dem Nachtrag, da wir nun mehrere Firmen zu betreuen hatten und die Verhandlungen sich bis Ende 2009 hinzogen. Der Bauherr hatte auch ein Claim-Management aufgebaut und versuchte, die Nachträge so klein wie möglich zu halten. Aber auch das war aus meiner Sicht zu kurz gesprungen, denn er hätte uns eigentlich als aktive Mannschaft bzw. aktiven Partner gebraucht. Architekten und Ingenieure – also Mittelständler – können auf Grund der begrenzten Liquiditätsreserven nicht über Monate eine Mannschaft von 80–100 Mitarbeitern einschließlich freier Mitarbeiter und Nachunternehmer bezahlen. Irgendwann ist dann Schluss, für uns war das am 8. Februar 2010 der Fall, als die Geschäftsführung der IGK-IGR die Reißleine ziehen musste.

CB: Das Brandschutzproblem war das erste planungsrelevante Problem, das in der Öffentlichkeit benannt wurde und das bis heute die Eröffnung des neuen Berliner Flughafens verhindert.

BS: Das hat mich natürlich persönlich getroffen, weil ich die Anlagen wesentlich mit geplant und konzipiert hatte. Als dann das Thema Mensch-Maschine-Steuerung plötzlich hoch kam, dachte ich, die sind nicht fertig geworden. Was aber genau nicht

fertig war, konnte man als Außenstehender nicht feststellen. Ich kannte von Düsseldorf die grundsätzlichen Schwierigkeiten in dieser Phase, nicht nur ein Gewerk, sondern bis zu zehn Gewerke übereinander zu bringen.

CB: Wenn es eine Verantwortung für die übergeordnete Steuerung gab, bei wem lag sie?

BS: Planerisch bei der IGK-IGR, solange wir im Rennen waren. Die Verantwortung in der Ausführung ist aber bei der Gewerkentrennung aufgeteilt worden. Mit einem GU wäre es noch relativ einfach gewesen – in Düsseldorf existierte darüber ein mehrseitiges Strategiepapier, wie man die Dinge der Reihe nach baut und testet, um alles zusammenzubringen.

In Berlin gab es aber ein Technikgewerk, was die Lüftung und Entrauchung gebaut hat, also die Mechanik (Fa. ImCA Imtech/Caverion). Ferner ein Gewerk für die klassischen Sicherheitsanlagen (Fa. Bosch), z. B. Brandmeldeanlage, Einbruchmeldeanlage usw. Getrennt vergeben wurde außerdem die klassische IT (Fa. T-Systems) und die Fa. Siemens hatte den Auftrag für die Gebäudeautomation erhalten, was die Steuerung der haustechnischen Anlagen umfasste und auch das wesentliche Bindeglied zu Bosch darstellte.

Planungsgrundlage ist, dass ein Brand einen Rauchmelder auslöst und die BMA-Anlage der Fa. Bosch bekommt das Signal und löst auf der Grundlage der Brandsteuermatrix eine Reihe von Schaltungen in verschiedenen Gewerken aus, u. a. Abschalten von Lüftungsanlagen, Einschalten von Entrauchungsanlagen, Öffnen/Schliessen von Entrauchungsklappen, Öffnen von Fenstern und Türen für die Nachströmung usw. Das ist vom Grundsatz her nichts Kompliziertes, nur bei der Größe eines solchen Projektes stellt das eine riesengroße Datei dar. Auf 300.000 m² ist jeder Rauchmelder zu prüfen, ca. alle 40 m² sitzt einer, da kann man sich die Riesenarbeit vorstellen, die mit der Planung, Umsetzung und Überprüfung dieser Interaktionen verbunden ist und den notwendigen Zeitrahmen für eine gewissenhafte und fehlerfreie Ausführung.

CB: Wie kam es zu der getrennten Vergabe an Bosch und Siemens?

BS: Das lag an der Vergabestrategie, nicht an einen, sondern an mehrere GUs zu vergeben. Entgegen unseren Vorgaben hat die Geschäftsführung mit der Projektsteuerung Cronauer (CBP, inzwischen übernommen von der WSP Deutschland AG) alles sehr kleinteilig aufgeteilt. So glaubte man, auf dem Markt bessere Preise zu erzielen. Man hatte gesehen, dass bei einem großen GU die Anzahl der Interessenten gering ist und erkannte die Chance über eine kleinteilige Vergabe auch den Mittelstand mit einzubeziehen. Was nicht bedacht wurde, war, dass das kostet mehr Zeit und produziert viel mehr Schnittstellen. In Berlin gibt es nun zwei Firmen, die sich den Schwarzen Peter gegenseitig zugeschoben haben. Bosch und Siemens ließen aber immer verlauten: „Unsere Anlagen funktionieren.“ Das haben sie sicher auch, allerdings funktionierten ihre jeweiligen Anlagen nur für sich allein, zusammen funktionierten sie wohl nicht.

Andererseits gibt es genügend Projekte, die mit dieser Art der Vergabe funktionieren. Am Frankfurter Flughafen arbeiteten wir auch mit gewerkeweiser Vergabe. Es muss nicht immer ein GU sein, es kann auch über eine Einzelvergabe funktionieren. Wenn man aber eine enge Zeitschiene hat, ist die Vergabe an einen GU durchaus sinnvoll.

Berlin verlor aber fast ein Jahr, weil man nicht an einen GU vergeben hatte. Bis zur neuen Vergabe der Ausführungsplanung vergingen schon über sechs Monate und bis zur Vergabe an die schließlich ca. 30 Gewerke-GU's verging noch viel mehr Zeit, ohne dass dies Konsequenzen auf den Endtermin November 2011 hatte.

Im Nachhinein ist es sicher immer einfacher, so etwas festzustellen, aber zu der Zeit hatten wir Beteiligten alle das Gefühl, das kriegen wir irgendwie hin. Im Nachhinein muss ich leider sagen, dass wir damit gemeinsam komplett falsch lagen!

CB: Wurden zwei inkompatible Systeme verkoppelt?

BS: Technisch gibt es keine unüberwindbaren Schnittstellen, für alle Systeme gibt es Übersetzer, das ist heute kein Hindernis mehr, denn die klassische Schnittstelle wird über sogenannte potentialfreie Steuerkoppler realisiert, die eine Kopplung verschiedener Bus-Systeme ermöglicht.

CB: Unlängst kam die Ankündigung, dass nur noch Siemens allein ohne Bosch die Nachströmung von Frischluft im Brandfall ansteuert. Wie steht Bosch jetzt da?

BS: Aus der „Ferne“ betrachtet, ohne Kenntnis der realen Situation vor Ort in Berlin, war das System der Fa. Bosch ggf. nicht in der Lage diese steuernden Aufgaben zu übernehmen oder die permanenten Änderungen haben so große Defizite zwischen Planung- und Ausführung „produziert“, dass die notwendigen Interaktionen der Brandsteuermatrix nicht mehr zu den genehmigten Vorgaben passte, u. a. wurden die falschen Fenster/Türen für die Nachströmung geöffnet etc.

Das alles ist letztendlich ein Ergebnis des zu schnellen Bauens bzw. der fehlenden Zeit für die notwendigen Anpassungen der Planung an die Änderungen.

CB: In Berlin ist es fast schon systematisch zu Verzerrungen und Entstellungen im Planungsprozess gekommen.

BS: Wenn etwas nicht funktioniert, dann kommt schnell die Schuldfrage. Das eigentliche Funktionieren eines Gebäudes ist wesentlich technikrelevant und wenn in Berlin die Technik funktioniert hätte, wäre der Flughafen sicher in Betrieb gegangen.

Zwangsläufig ist die Haustechnik also erst einmal immer der Hauptschuldige, wenn etwas nicht funktioniert. Warum aber etwas nicht funktioniert, wird sehr ungern ausgesprochen, weil z. B. die Zeit für die Technikplanung nicht ausreichend war. Wenn erst zweieinhalb Jahre vor der Fertigstellung die TGA-Ausführungsplanung beginnen kann, weiß jeder TGA-Erfahrene, dass das eigentlich nicht funktionieren kann. Oder eben nur unter massivem Druck mit Beschleunigung, was in der Erfahrung zu immer mehr Fehlern führt. Es ist bekannt, dass ein Zweischichtbetrieb schon eine hohe Fehlerhäufigkeit produziert, ein Dreischichtbetrieb verbessert das Ergebnis erst recht nicht.

Dazu kommt, dass man aber auch zeitnah die finanziellen Mittel für die notwendigen Umplanungen bereit stellen muss, ohne die ein Mittelstandsunternehmen, wie die IGK-IGR, keine Überlebenschance hat.

CB: Als der zweite Eröffnungstermin platzte, wurde zunächst der Architekt gefeuert.

BS: Ja, weil er der Generalplaner war. Von daher mussten die Architekten das Thema ganzheitlich betreuen, und so waren sie damit die hauptsächlich Angegriffenen. Ich gehe davon aus, dass gmp sich zum Thema Entrauchung auf neue Fachleute verlassen musste. Scheinbar war die Sachlage aber so schwierig, dass nach dem Ausscheiden der PGBBI, auch der Bauherr unter zu Hilfenahme von Herrn Amann ein Jahr brauchte, um zu sagen: „Ich weiß jetzt, was nicht funktioniert!“ Es ist schon erstaunlich, dass man dafür ein Jahr brauchte.

CB: Liegt das an der Komplexität der Aufgabe?

BS: Immer wieder las man in der Zeitung von der „größten Entrauchungsanlage der Welt“, die so komplex ist, dass man sie eigentlich nicht bedienen kann. Sie mag eine der Größten sein, aber das hängt mit der Architektur zusammen. Schon von Anfang an entrauchten wir die unteren Geschosse nach unten, also zur Seite raus. Zusätzlich hängten wir das Erdgeschoss noch mit dran, auch schon über Kanäle nach unten saugend über einen Entrauchungskanal bis zu den rechts und links des Terminalgebäudes liegenden Entrauchungszentralen, weil der Architekt in der Abflughalle keine Entrauchungstürme tolerierte. Das ist verständlich und soweit auch technisch realisierbar und für diese Planung gab es auch eine Baugenehmigung. Aber dann kamen die Veränderungen in der Abflughalle und die „Suche“ nach zusätzlichen Flächen für das sogenannte Retailgeschäft. Bis dahin sollten alle Flächen ab der Abflugebene über das Dach entraucht werden. Während der weiteren planerischen Optimierung gingen Schachtf Flächen für die Entrauchung „verloren“ mit dem Ergebnis, dass auch die Flächen in den aufsteigenden Gebäuden in der Abflughalle nun an die Entrauchungsanlage nach unten „angehängen“ wurden. Das ist der berühmte Fall, als man öffentlich die Entrauchung nach unten, als eine Umkehrung der physikalischen Kräfte diskutierte.

CB: Der Bauherr nahm aber auch Nutzungsänderungen vor...

BS: Ja, das war z. B. das „Hinausziehen“ der Sicherheitskontrollen in die Abflughalle und die zusätzliche Verlegung von „Walk-through-shops“ in diesen Bereich. Von der Technik her hätte all dies funktioniert. Der Rauch kann auch in Kanälen nach unten abgesaugt werden. Das ist jeder Zeit nachrechenbar, aber es ist immer einfacher, den Rauch frei nach oben steigen zu lassen – unterstützt durch einen Ventilator. Das aber beeinträchtigt die Architektur, denn es wären zusätzliche Schachtf Flächen erforderlich gewesen und auf dem Dach nicht nur vier runde Ablufttürme, sondern ggf. acht oder zwölf sichtbar gewesen.

CB: Mit anderen Worten, es war eine ingenieurtechnische Herausforderung?

BS: Auf jeden Fall, allein durch die Größe. Ähnliche Anlagen gibt es auch im Münchner Terminal II. Sie sind nicht ganz so groß, aber auch mit verschiedenen Funktionsbereichen, die unterschiedlichst angesteuert werden. Daher ist das Thema Entrauchungsklappen in unterschiedlichen Bereichen, die getrennt angesteuert werden, nicht neu. In Berlin hätte man etwas mehr Zeit gebraucht, um das ordentlich durchzuplanen und zu testen, aber die Zeit war nicht da.

CB: Einige in Berlin wollen schon viel früher von der Nichtmachbarkeit des zweiten Eröffnungstermins gewusst haben und hätten den Bauherrn (un)bewusst in die Falle tappen lassen.

BS: Ich hatte schon Ende 2011 das Gefühl, jetzt müsste bald das Signal kommen, dass das mit Juni 2012 nichts wird.

Am 8. Mai erfolgte aber erst die Absage der Eröffnung am 3. Juni 2012. Noch Anfang 2012 hatte ich Kontakt mit dem Brandschutzgutachter, der unsere Entrauchungs-Simulation weitergeführt hatte. Er war zwar nicht euphorisch, sah aber im Januar 2012 noch eine Chance, das hinzubekommen. Im März gab der Flughafen dann auch noch Millionen für die Werbung für die Inbetriebnahme aus...

Jetzt im Nachhinein sagen alle Beteiligten, sie hätten ab Ende 2011 gewusst, dass es nicht klappt?!

CB: ...inklusive der Bauherr?

BS: Herr von Gerkan schreibt in seinem Buch „Black Box BER“: die Ampeln waren seit Oktober/November 2011 auf rot. Über den Aufsichtsrat wurden sie auf gelb geschaltet. Wer auch immer gelb geschaltet hat, der Projektsteurer oder der Bauherr selbst, weiß man nicht. Das ist ja der Hauptstreit, der zwischen den beiden jetzt läuft.

CB: Wie erklären Sie diese Verhaltensweise, dass man an etwas glaubt, was gar nicht mehr eintreten kann?

BS: Ich habe im Nachhinein so etwas auch an mir festgestellt und muss es als persönliche Mitverantwortung eingestehen. Wenn man sich selbst nicht eine gewisse Mitverantwortung eingesteht, kommt man damit nicht klar. Einen einzigen Schuldigen wird es bei so einem komplexen Sachverhalt sicher nie geben. Alle aktiv Beteiligten, meine Person eingeschlossen, geraten in einen Tunnel, sind abgeschottet und ganz auf diese Aufgabe fokussiert. Alles rechts und links von dem Ziel, auch Wahrheiten, werden verdrängt.

Ohne die Insolvenz, die mich persönlich stoppte, wäre ich sicher weitergelaufen und hätte auch freiwillig nicht das Handtuch geworfen.

CB: Hätte Berlin eröffnet werden können, wie in München Terminal II?

BS: ...wo auch erst zwei Jahre später die letzten Fehler in der Brandsteuermatrix erledigt wurden!

CB: Hat man sich in Berlin verrückt machen lassen?

BS: Einerseits sicher ja, da es in einem modernen Flughafen keine großen Brandlasten mehr gibt und ein Großbrand wie in Düsseldorf 1996 ausgeschlossen ist. Wo sind also die Risiken, dass ein Großbrand überhaupt entstehen kann? Alles was fest eingebaut wird, ist nicht brennbares A-Material oder maximal schwer entflammbares B1-Material. Vielleicht fängt die Kleidung in den Boutiquen Feuer, auch ein Paierkorb kann Feuer fangen, das Terminalgebäude ist aber auch rauchfreie Zone, also auch Zigaretten als Brandherd gibt es nicht, überall sind Feuerlöscher, es gibt eine flächendeckende Sprinkleranlage für eine Sofortlöschung von Kleinbränden.

Das Terminal in Berlin hätte ggf. in Betrieb gehen können, wenn ein Expertenteam aus Bauherrnvertreter und Genehmigungsbehörde die formalen und realen Risiken gemeinsam miteinander besprochen und gewichtet hätten. Ob dies aber wirklich möglich war, kann ohne die Kenntnisse zum genauen Stand des Gebauten aus der „Ferne“ nicht wirklich beurteilt werden.

Auf der obersten Ebene der Genehmigungsbehörden war man vielleicht zu lange zu euphorisch bzw. hat sich auf die Aussagen des Bauherren verlassen, allerdings hatte man wohl vergessen, die genehmigungsrelevanten Personen, die letztendlich die Unterschrift zu leisten haben, „mit ins Boot zu holen“, um ein noch nicht fertiges Gebäude ggf. doch in Betrieb nehmen zu können.

Aus der Presse ist bekannt, dass auch der vorlageberechtigte Antragsteller des Bauantrages, Architekt Herr Paap (gmp) letztendlich die Unterschrift „verweigert“ hat bzw. die damit verbundene Verantwortung nicht übernehmen konnte.

Selbst wenn das Problem „Brandschutz/Entrauchung“ irgend wann einmal gelöst ist, werden wohl bald weitere Probleme auftauchen, u. a. dass die Abflughalle zu klein ist, Kapazitätsengpässe zu langen Schlangen an den Check-in-Schaltern führen ...

CB: ...aber das ist dann ein anderes Problem! Ich danke Ihnen.

ENDE