

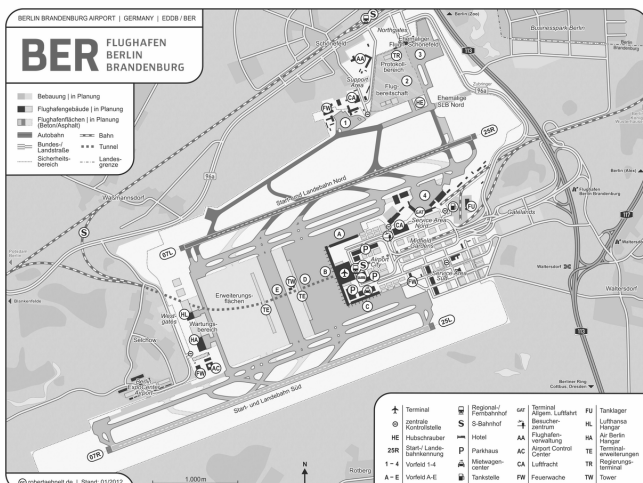
WIE AUS BESCHLEUNIGUNG ENTSCHEUNIGUNG WURDE

Der Flughafen Berlin Brandenburg BER wurde 1990 begonnen zu planen. Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit ergaben sich die ersten Verzögerungen. Die Bauphase begann im Jahr 2006 und ist bis heute nicht beendet. Es häufte sich eine Vielzahl Problemen und Mängel an, die aus einer unvollständigen Planung resultierten. Ist das schnelle Planen, welches hohe Kosten einsparen sollte, fehlgeschlagen oder war die Bauphase zu knapp bemessen?

#ZEITISTGELD #BAUSTOPP #FOLGEKOSTEN

1990 entstand die erste Idee einen neuen Hauptstadtflughafen zu errichten. Er sollte die beiden alten Flughäfen Tempelhof und Tegel ersetzen. Hierzu wurde wie bei Großprojekten üblich eine Planungsgesellschaft gegründet, die 1996 den Bau in Schönefeld beschloss. Die Größe von 1470ha war üblich für ein solches Bauprojekt und die damit verbundene Planungszeit ebenfalls im Rahmen. Zweieinhalb Jahre später wurde schon das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Dies war für das Ausmaß der Planung aufgrund von Umsiedlungen und massiver, infrastruktureller Maßnahmen, enorm früh. Bis zu diesem Zeitpunkt liegt die Planungsgesellschaft in dem sich gesetzten Zeitplan und es treten kaum Komplikationen auf. Die Öffentlichkeit wurde 2001 das erste Mal hinzugezogen. Es wurde eine Anhörung mit allen Interessenten und Anliegern durchgeführt. Aufgrund vieler verschiedener Meinungen kam es zu einer ersten Verzögerung. Es mussten Punkte, wie der Fluglärm in der Einflugschneise, umgeplant werden.

Somit dauerte es länger als gedacht bis man die bauvorbereitenden Maßnahmen einleiten konnte, was erst im Jahr 2003 geschah. Die Planungsphase war 2006 weit genug um mit dem Bau zu beginnen. Zusammenfassend kann man sagen, dass bis zur Beteiligung der Öffentlichkeit die Planung sehr schnell voran schritt, aber nicht komplett durchdacht war. Durch die Beteiligung Dritter entstanden andere Standpunkte und Sichtweisen auf das Projekt. Durch Betrachtung dieser Punkte verlängerte sich die Planung und somit war kein gängiger Zeitablauf mehr möglich. Das Zeitmanagement war nun nicht mehr vergleichbar mit anderen Projekten, weil viele Besonderheiten zu beachten waren. Es wäre besser gewesen, wenn die Öffentlichkeit früher mit eingebunden worden wäre, damit diese nicht auf einen fertigen Plan reagieren, sondern diesen mitgestalten und hätte beeinflussen können. Mit Beginn der Bauphase war die Planung noch nicht abgeschlossen. Es folgten weitere Umplanungen und massive Änderungen, die man in der Anfangsplanung hätte verhindern können. Diese Änderungen waren essentielle Bestandteile des Projektes und waren dadurch unabdingbar. Dadurch folgte ein großer Zeitaufwand, der mit einem enormen Kostenanstieg verbunden war. Die Risiken und Komplikation wurden sehr unterschätzt und dadurch zog sich das Projekt unnötig in die Länge. Die Fehler in der Planung wirkten sich ebenfalls negativ auf die Bauphase aus. Die Bauphase begann 2006 mit dem Spatenstich am 5. September. Sie lief anfangs wie geplant und es gab wenige Komplikationen. Der Rohbau des Terminals wurde 2009 fertiggestellt und es folgte zwei Jahre später die komplette Fertigstellung des Messe- und Kongressgeländes im Jahr 2011. Ab hier war abzusehen, dass durch die unvollständige Planung, unkoordinierte Abläufe und Chaos auf der Baustelle auftreten werden.





ES ENTSTANDEN FOLGEFEHLER UND ES HERRSCHTE PLANLOSIGKEIT ZWISCHEN DER PLANUNGS- UND DEN BAUGESELLSCHAFTERN.

Der wichtigste Faktor war allerdings der baldige Eröffnungstermin im Juni 2012. Je näher dieser rückte, desto hektischer und unkoordinierter wurden die Bauaktivitäten.

Da die Planung aber immer noch nicht abgeschlossen war, konnte in der Bauphase dementsprechend auch das Projekt nicht pünktlich beendet werden und der Termin wurde nicht eingehalten. Diese zurückstehende Planung hatte zur Folge, dass der Flughafen noch nicht eröffnet wurde und noch immer unfertig ist. Es wäre deutlich besser gewesen, wenn man sich für die Planung noch etwas mehr Zeit genommen hätte um diese zu beenden. Der Baufortschritt überholte die Planung letztendlich, woraus resultierte, dass Planunterlagen nicht vorhanden waren und die Gewerke ohne Pläne arbeiteten. Dadurch verzögerte sich der Eröffnungstermin erheblich. Es ist aktuell noch offen, wann der BER in Betrieb genommen wird. Die über 500 maßgeblichen Änderungen, die zwischen 2010 und 2013 vorgenommen wurden und die Sicherheitsbedenken der Gutachter waren der ausschlaggebende Grund für die Verzögerungen und die Mehrkosten im Projekt. Die Kosten pro Tag belaufen sich aktuell

auf 1,34 Mio. Euro. Diese Höhe der Kosten galt es durch schnelles Planen zu verhindern, welches komplett fehlgeschlagen ist. Das Argument „Zeit ist Geld“ ist zwar bei Großprojekten, wie in diesem Fall üblich und auch angemessen, aber die Voraussetzung, dass von Grund auf eine stabile Planung vorhanden ist, muss gegeben sein. Dann ist es möglich, schnell und zielgerichtet zu bauen.

Wie an den oben genannten Punkten erkennbar ist, ist in dem Projekt BER keine stabile Planung vorhanden gewesen, weshalb eine Beschleunigung in der Bauphase negative Auswirkungen auf das Projekt hatte. Die, durch die Beschleunigung erhofften Ersparnisse, blieben somit aus und entwickelten sich zu Mehrkosten. ►■

Lust auf mehr?

Finde auch die anderen Codes!

