

HELT I DET BLÅ FOR BERLIN-BRANDENBURG:



DEN TYSKE

FLYPLASSKANDALEN

I Tyskland blir den kalt etterkrigstidens største byggeskandale: Åpningen av Berlins nye hovedflyplass har blitt utsatt fire ganger allerede, og prosjektet har blitt et milliardsluk. Nå våger ingen lenger å spå når første fly tar av.

AV YNGVE LEONHARSEN
FRILANSJOURNALIST, BERLIN

— Jeg mister munn og mæle, sier Josef Zimmermann. — At man i Tyskland kan gjøre sånne feil, kan jeg bare ikke fatte. Det finnes da nok ingeniører i dette landet som kan disse tingene. Hvorfor er ikke de på denne jobben?

Professoren i prosessstyring for bygg- og anlegg ved det tekniske universitetet i München er ikke nådig i sin dom over hovedstadens nye storflyplass, Berlin-Brandenburg International Willy Brandt (BER). Fagmannen fra Bayern, som selv har overprøvet en rekke større byggeprosjekter, slår kort og godt fast at det ikke er en kunst å bygge en flyplass i vår tid.

— Visst er det et komplekst anlegg, men det er da ikke hokus pokus, sier han om et prosjekt som etter hvert har blitt svært pinlig for tyskerne, og som sammen med andre, avsporede samferdselsprosjekter i offentlig regi, som Stuttgarts underjordiske jernbanestasjon (se Samferdsel nr. xxxxxxxxxxxxxx), eller prestisjebygg som Hamburgs nye filharmonik, skader det tyske ingeniørmiljøets rykte.

Politikk mot ekspertise

Da Berlinmuren delte byen i to, ble Vest-

Berlin betjent av to svært bynære flyplasser, Tempelhof (stengt i 2008, se Samferdsel nr. xxxxxxxxxxxxxx) og Tegel (fortsett åpen i påvente av en ferdigstilt Berlin-Brandenburg), mens Øst-Berlin hadde sin flyplass i byens sydøstlige utkant, Schönefeld (fortsett åpen, skal stenge samtidig med Tegel). I 1996 besluttet delstatene Berlin og Brandenburg, sammen med det tyske samferdselsdepartementet, å bygge en ny single airport for Berlin-regionen.

Lokaliseringsekspertene hadde flere alternativer, men pekte særlig på ett: et tynt befolket område 40 kilometer syd for hovedstaden, hvor russerne i sin tid hadde bygget en stor militær-flyplass. For langt unna, lød den politiske dommen over det Gardermoen-liknende forslaget. Det måtte bli Schönefeld, rett syd for den fortsatt operative flyplassen fra DDR-tiden, stedet ekspertene hadde plassert lengst nede på prioritetslisten. Og akkurat slik ble det.

Stans i prosessen, på'n igjen

Hovedårsaken til det senere byggeplaskkaoset er nettopp å finne i planleggingen, og i anbuds-håndteringen. I 2002 bestemte man seg for å helprivatisere fellesprosjektet og gi hovedansvaret til én entreprenør. Prosessen ble, etter mye fram og tilbake, til slutt stoppet av Berlins borgmester, Klaus Wowereit, og Brandenburgs ministerpresident, Matthias Platzeck. Fasiten ble et erstatningskrav på 40 millioner euro fra entreprenøren som hadde mistet oppdraget, og åpningen av flyplassen som nå skulle bygges i offentlig regi ble justert fra 2007 til 2008.

Prosjektet ble igjen satt ut på anbud, men

da det viste seg at fastprisen fra totalentreprenørene lå langt over budsjettet på 630 millioner euro, stykket byggherrene Berlin og Brandenburg året etter flyplassen opp i syv separate byggeavsnitt og satte disse ut på anbud hver for seg. Samtidig flagget de mistanke om prissamarbeid mellom anbyderne.

— Sånt skjer ikke i anleggsbransjen i Tyskland, sier Zimmermann om anklagen om kartellvirksomhet. — Til det er konkurransen for hard. Nei, man ville ganske enkelt ikke vite prisen.

Eksperten på storsprosjekter mener Berlin og Brandenburg langt fra hadde foretatt en god nok kostnadsberegning. BERs oppsynsmenn har sviktet på flere punkter på Zimmermanns ABC for byggherrer: Ikke forsikret man seg om byggefirmaenes knowhow og leveringskapasitet, ei heller om deres likviditet. På brannsikringssiden gikk firmaet som var ansvarlig for planleggingen konkurs i 2010, noe som førte til byggestopp og utsettelse av åpningen i 2011. — Her har byggherren ganske enkelt ikke gjort jobben sin, konstaterer professoren.

En flyplass i minste laget

Så, fire uker før den høytidelige åpningen av BER skulle finne sted 3. juni 2012 med 40 000 innbudte gjester, ble hele seremonien avlyst. Brannsikkerhetsanlegget og en rekke andre forhold fungerte ikke.

Flyplassen svarte med å gi firmaet som hadde ansvaret for prosjektplanleggingen, sparken på dagen, noe Zimmermann mener var svært uklokt: — Å sparke planansvarlig var ren

aksjonisme. Det er jo de som kan dette og som kan hjelpe en med å komme i mål. Byggefirmaene kan du bytte ut, men ikke planleggerne, og i hvert fall må man ikke ende i en retts sak med dem. Da gir de deg jo ingenting, sier han om den nå fastlåste situasjonen flyplassen har manøvrert seg inn i.

I fjor høst ble det klart at også neste åpning, mars 2013, ikke kom til å holde: 27. oktober 2013, lød den magiske datoen nå. Men like etter viste en ny studie at flyplassen egentlig er altfor liten, og at den allerede i 2014 vil støte på kapasitetsgrensen på 27 millioner passasjerer. Begrunnelsen er for så vidt enkel: I 2012 fløy mer enn 25 millioner passasjerer til og fra Berlin, en by med klart økende besøksfrekvens.

Studien ble etterfulgt av en rapport som advarte mot kapasitetsmangel ved sjekk-inn-området og i bagasjeutleveringen. Det var dråpen som fikk begeret til å renne over for Tysklands samferdselsminister, Peter Ramsauer: «Finværskapteinen» av en flyplasssjef måtte gå, det måtte også styreleder Klaus Wowereit, men han overlevde et mistillitsforslag mot seg som borgermester. I ukene etter kom den ene mangelen etter den andre til overflaten, for eksempel fullstappede kabelsjakter med uisolerte kjøle- og dataledninger om hverandre.

Fra én til mange milliarder euro

Det eneste som tar av på Berlins nye hovedflyplass for tiden, er derfor kostnadene. Endelig prislapp vil man først ha etter at en omfattende gjennomgang av anlegget og reforhandling av kontrakter er ferdig ut på sommeren, og endelig åpningsdato foreligger.

Opprinnelig var prosjektet i sin helhet estimert til 1,2 milliarder euro, senere oppjustert til 2,4 milliarder. Kompliserte rettsforhandlinger om flystøy og flytraseer har alene kostet 600 millioner euro. Ved inngangen til året var samlede kostnader offisielt anslått til 4,3 milliarder, men i tillegg kommer erstatningskravene fra flyselskapene, Deutsche Bahn, entreprenører og hotell-, butikk- og restauranteiere. De tre partnerne Berlin, Brandenburg og samferdselsdepartementet sitter nå i forhandlinger med hverandre og med flyplasselskapet om fordelingen av de stadig økende utgiftene.

Politisk kaos

Til nå har de stått last og brast, Brandenburgs ministerpresident og Berlins borgermester, men



— Tre gamle flyplasser i Berlin skal avløses av én ny. Men når vil den nye stå klar? Illustrasjon: Google Maps/Samferdsel.

han og legger til at BER kan slutte å håpe på nye interkontinentalforbindelser med et slikt forbud.

Begrensningen vil kunne bety 18 000 færre flyvninger. Düsseldorf har innført et flyforbud mellom kl 22 og kl 6 og oppviser klart synkende trafikk.

Teknisk sjef for BER, Horst Amann, sa under en sammenkomst med næringslivsinteresser nylig at det er helt vesentlig å kunne operere frem til midnatt og fra kl 5: — For en globalt opererende flyplass er det ganske enkelt en forutsetning, konstaterte han til unisont bifall fra businessforsamlingen.

Disse interessene representerer også Amanns overordnede, Hartmut Mehdorn, den nye sjefen for BER som tiltrådte i begynnelsen av mars.

Med en lang karriere som næringslivstopp, blant annet som direktør for Deutsche Bahn og Air Berlin, Tysklands nest største flyselskap, kan 70-åringen Mehdorn se frem til pensjonisttilværelsen først om tre år. Innen den tid, våger enkelte å håpe, har han fått Berlins nye hovedflyplass på rett kurs.

En midlertidig nødløsning

Det utvidete rutetilbudet flyselskapene ville drifte fra BER, ble i all hovedsak overført til Tegel, flyplassen som ble bygget på 70-tallet og opprinnelig dimensjonert for 5 millioner passasjerer. Uvissheten rundt BERs framtid har banet vei for en oppgradering av den akutt overbelastede flyplassen, som i fjor betjente rekordmange 18 millioner reisende. Om så de bevilgede 20 millioner euro strekker til for å avhjelpe en flyplassinfrastruktur på randen av kollaps, gjensår å se. For å få den nye flyplassen opp å gå, handler det uansett om langt større beløp:

— Hvis BER skal ha en framtid, er jeg redd vi snakker om ti milliarder euro til slutt, sa Dieter Faulenbach Da Costa, arkitekt og mangeårig flyplassplanlegger, til Mitteldeutscher Rundfunk i januar.

Vel å merke svever hans kostnadsramme for en «fremtidsdyktig» flyplass betraktelig høyere enn andre spekulasjoner, men arkitekten identifiserer også et gammelt problem som er vel så urovekkende for flyplassens framtid som flaskehals i innsjekking og bagasjeutlevering, nemlig valget av sted:

— Berlin kan jo bare vokse i denne retningen, sier han. — Snart er flyplassen midt i byen igjen. ■