

DIE
DURCHSCHLAGS-
KRAFT
DES SEKTORALEN
DISKURSES





Baustelle des Flughafens Berlin-Brandenburg, 2009 © PERI GmbH

Engelbert Lütke Daldrup ist seit 2017 Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und verantwortet die Flughäfen Tegel, Schönefeld, sowie den im Bau befindlichen Flughafen Berlin Brandenburg, der nach jahrelanger Verzögerung 2020 in Betrieb gehen soll. Im Interview mit Philipp Oswalt und Kilian Enders spricht er über Sinn und Unsinn des Normwesens anhand der Großbaustelle BER.

Philipp Oswalt: Sie haben vor einem halben Jahr öffentlich darüber gesprochen, wie schwierig das Bauen in Deutschland aufgrund der Überregulierung geworden ist.

Engelbert Lütke Daldrup: Seit ich in diesem Beruf tätig bin, also seit mehr als 30 Jahren, werden sektorale Interessen immer weiter maximiert. Der ganzheitliche Blick auf ein Bauwerk gerät dabei zunehmend in den Hintergrund. Nehmen wir einmal ein typisches Beispiel wie den dringend benötigten Bau von Schulen. Vor 30 Jahren gab es bei einem Schulbau einen Architekten und eine Statikerin, dann wurde die Schule gebaut. Und die war genauso gut wie die Schule, die heute gebaut wird. Mittlerweile sind daran noch 15 Fachingenieur*innen und Fachgutachter*innen beteiligt. Das regulatorische Umfeld ist extrem gewachsen. Allein die Zahl der Baunormen hat sich in den letzten 20 Jahren vervierfacht. Alle Einzelthemen im Bauwesen – von der Barrierefreiheit über die Energieeffizienz, die Trittschalldämmung, die technischen Anlagen und die Baustoffe – werden in sehr vielen Regeln niedergelegt.

PO: Man könnte von einer Verwissenschaftlichung des Bauens sprechen. Die Energieeffizienz hat deutlich zugenommen, Barrierefreiheit wird heute konsequent eingefordert und die Anforderungen an die Gebäudeperformance sind deutlich gestiegen – bei all dem sprechen wir nicht von der architektonischen Qualität.

ELD: Sicherlich bauen wir heute energieeffizientere Schulen, wir bauen aber auch viel mehr Fläche pro Schüler*in. Das hat zur Konsequenz, dass wir viel mehr technische Ausrüstung einbauen, dass wir in Klassenräumen die Luftqualität messen und dann weitere technische Anlagen einbauen, um die Grenzwerte für Luftreinheit nach Arbeitsschutzgesetzgebung einzuhalten. Offenbar sehen wir Lehrer*innen nicht mehr in der Lage, aus eigener Verantwortung in der Pause zu lüften. Diese extreme Verregelung macht beispielsweise jeden Schulbau um 20 bis 30 Prozent teurer. Da erkenne ich keinen Mehrwert mehr. Und es führt dazu, dass wir technische Anlagen verbauen, die nicht wie die Primärkonstruktionen 30 oder 50 Jahre halten, sondern nach 15 oder 20 Jahren erneuert werden müssen. Es entsteht also ein Nachinvestitionsbedarf. So komme ich zu meinem Gesamturteil, dass der Schulbau dadurch nicht besser geworden ist. Das soll nicht bedeuten, dass vernünftige Energieeffizienzinvestitionen keinen Sinn machen, es muss aber nicht immer eine gigantische technische Gebäude-Ausrüstung (TGA) sein. Es könnte die dickere Wand sein, das bessere Fenster, also einfache, leicht zu wartende Konstruktionen, die nicht nur auf Technik und Verschleißtechnik setzen und die Ambition vertreten, das neueste Industrieprodukt in die Häuser einzubauen. Das ist eine ziemlich fatale Entwicklung für so

eine Standardaufgabe wie den Bau von Schulen, von denen wir in Deutschland Tausende bauen müssen.

PO: Im Gegensatz dazu hat sich an den Brandschutzregeln in den letzten Jahrzehnten grundsätzlich wenig geändert. Beim Flughafenbau BER aber hat bekanntermaßen gerade der Brandschutz große Schwierigkeiten gemacht. Was war der Grund dafür? Die Kollision der verschiedenen Sektoren?

ELD: Beim BER sind in der Vergangenheit auf der planerischen und baulichen Seite eine Menge Fehler gemacht worden. Man ist mit einem um ein Drittel kleineren Gebäude gestartet. Dann wurde nach Beginn der Bauphase die Größe geändert. Damit wurde alles sehr viel komplexer, vor allem was die technische Gebäudeausrüstung betrifft. Die Integration der Planung hat ab einem bestimmten Punkt nicht mehr richtig funktioniert. Ausführungsfehler und viele andere Punkte sind hinzugekommen, die zu der Baukatastrophe geführt haben, die wir jetzt mühsam in jahrelanger Kleinarbeit beheben.

Wenn man genau hinschaut, was wir bei diesem Flughafen tun, sieht man auch, wie schwierig es ist, heute ein mängelfreies Gebäude herzustellen. Mängelfreiheit orientiert sich nicht nur daran, ob eine Brandschutzanlage wirksam ist und sicher betrieben werden kann, sondern auch daran, ob in jedem Punkt eine Ordnungsmäßigkeit der Anlagen vorliegt.

Das heißt, ob sie in jedem Punkt den existierenden Normenwerken entspricht – bei einem Gebäude mit 360.000 Quadratmeter Fläche ist das eine kaum zu bewältigende Aufgabe. Da stellt sich schon die Frage, ob die hohen Standards der Ordnungsmäßigkeit, die von den Sachverständigen überprüft werden müssen, immer angemessen sind.

PO: Können Sie uns ein Beispiel für das problematische Aufeinandertreffen verschiedener Sektoren nennen?

ELD: Wir haben einen Bahnhof unter dem Flughafen, der nach Eisenbahnrecht funktioniert und einen Flughafen, der nach Bauordnungsrecht funktioniert. Und diese beiden Gebäudeteile stehen übereinander, was eine große Qualität für den Flughafen ist, weil man vom Bahnhof über Rolltreppen direkt zum Check-in kommt. Auf einer Verteilerebene treffen infolgedessen das Brandschutzkonzept des Bahnhofs und das Brandschutzkonzept des Flughafens aufeinander. Dieses Thema hat uns bis in dieses Frühjahr beschäftigt. Wir haben erst im letzten Jahr das Bauordnungsrecht und das Eisenbahnrecht soweit abstimmen und mit kleinen Einbauten die Konflikte regeln können, dass es überhaupt genehmigt werden konnte. Und wir haben erst Anfang dieses Jahres die finale Genehmigung bekommen, den Bahnhof in der vollen Kapazität nutzen zu dürfen. Dazwischen liegen viele Millionen Gutachterkosten und drei Jahre intensive Abstimmung der Regelwerke. Das war unglaublich komplex. Drei Jahre lang ist intensiv und mit vielen Gutachter*innen gearbeitet worden, und es war fast nicht lösbar. Das zeigt die Starrheit und Inflexibilität dieses Systems. Es sind Simulationsrechnungen gemacht worden, die soviel kosten wie zwei Einfamilienhäuser. Und am Ende standen relativ kleine bauliche Maßnahmen aus ein paar Glasschürzen und Glaseinhausungen an den Treppenhäusern.

PO: Die ursprünglichen Probleme des Flughafens sind vielleicht nicht den Normen geschuldet. Trotzdem eignet er sich gut, um die Problematik der Norm zu fassen.

ELD: Schon anhand der Deckenhohlräume und Kabeltrassen zeigt sich, wie kleinteilig wir aufgrund des Normwerks arbeiten

müssen. Wenn eine Trassenaufhängung nach deutscher VdS-Norm 1,50 Meter Aufhängeabstand verlangt, und wir bei 1,53 Meter sind, ist das nicht zulässig. Auch wenn diese Trasse im Brandfall innerhalb von 90 Minuten niemals herunterfallen würde.

PO: Bleiben wir beim Beispiel der Kabel – was wird hier denn alles geregelt?

ELD: Wie viel Lasten auf die Kabeltrassen gelegt werden dürfen, wie die Kabel separiert werden müssen und ob mit Trennstegen, wie sie beschriftet sein müssen. Tragsysteme müssen bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen, die Aufhängung muss einen bestimmten Abstand haben, sobald es eine Schräge in der Kabeltrasse gibt, müssen Sie ein zusätzliches Tragsystem einbauen. Sie müssen Kabelbiegeradien normgerecht ausführen und so weiter.

PO: Welches Ziel wird damit verfolgt?

ELD: Das müssen Sie die Normgeber fragen. Ich vermute, zum Teil soll es den Handwerker*innen eine klare Orientierung geben – nur ist die Baustelle oft nicht so wie es in der Norm steht. Das Normierungswesen hat meines Erachtens auch eine gewisse Interessenskomponente.

PO: Zugunsten der Hersteller?

ELD: Nicht nur, sondern auch von den vielen Freiberufler*innen, die sich mit diesen Normen einen Broterwerb geschaffen haben. Das Sachverständigen- und Fachingenieurwesen hat sich durch Normierungswerke und Regulierungsanforderungen ihre fachliche Existenzberechtigung abgesichert. Bei bestimmten Themen werden die sektoralen Aspekte optimiert und maximiert, und je erfolgreicher das Normungswesen ist, desto mehr Arbeits- und Industrievolumen wird generiert.

Kilian Enders: Normen sind im Gegensatz zu Baugesetzen und Richtlinien im juristischen Sinne keine zwingend einzuhaltenden Regeln, sondern Übereinkünfte von Akteur*innen im Bauprozess über die Art und Weise einer Produktverwendung. Können Prüfer*innen in Zusammenarbeit mit den Planer*innen nicht auch festlegen, dass eine Norm aufgrund besonderer Zwänge nicht eingehalten werden muss?

ELD: Das machen wir teilweise. Manchmal können wir Normen gar nicht einhalten, weil sie sinnlos wären. Aber es bedarf im Einzelfall immer eines ergänzenden Gutachtens, das die Regelkonformität beweist. Der Dokumentationsaufwand bemisst sich in Hunderte von Ordnern. Erschwerend kommt hinzu, dass die brandenburgische Landesbauordnung beim Brandschutz strengere Regeln vorsieht als andere Länder. In Brandenburg müssen Räume ab 20 Quadratmetern mechanisch belüftet und entraucht werden, beim Münchner und Frankfurter Flughafen sind es Räume ab 100 Quadratmetern. Ich glaube die Öffentlichkeit weiß relativ wenig über die extremen finanziellen Folgen solcher Normen. Ich habe für den Städtetag ein Jahr lang in einem Normungsausschuss zugebracht und weiß, wer an den Normen mitwirkt. Diejenigen, die bezahlen müssen, sind eigentlich immer in der Minderheit. Und diejenigen, die ein Interesse an einer möglichst differenzierten Normierung haben, was im Nachhinein ja auch möglichst viele Produkte bedeutet, die auf den Märkten abgesetzt werden, haben logischerweise ein anderes Interesse. Wenn man wirklich alle Regeln eins zu eins auf der Baustelle realisiert, und alle Regelabweichungen mit Einzelgutachten, Sonderzulassungen im Einzelfall entsprechend nachweist, hat man einen gigantischen Aufwand.

PO: Ist das der Grund, wieso die Fertigstellung des Flughafens von 2012 bis 2020 dauert?

ELD: Es ist nicht der Hauptgrund, aber es ist ein Grund, und diesen erleben wir gerade hautnah. Seit einem Jahr werden wir vom TÜV geprüft, und haben wahrscheinlich noch ein weiteres Jahr vor uns. Der TÜV prüft am Ende für die Bauaufsichtsbehörden die Ordnungsmäßigkeit, Zulässigkeit und Wirksamkeit aller technischen Anlagen – und das sind bei uns 786 Stück.

Im Kern ist die technische Gebäudeausrüstung unser einziges Problem. Bei so einem komplexen Projekt wie dem unseren werden heute mehr als 50 Prozent des Budgets dafür ausgegeben. Hochbaulich wird schon seit fünf Jahren am Flughafen nichts mehr gemacht – außer, dass wir Decken wieder in Ordnung bringen, weil wir sie für Änderungen an der Haustechnik aufreißen mussten.

KE: Ursprünglich sind Normen auch eingeführt worden, um Arbeit besser kontrollieren zu können. Man kann Fehler relativ schnell nachweisen.

ELD: Entspricht etwas nicht einer Norm, heißt das nicht, dass es nicht funktioniert. Es entspricht lediglich einer bestimmten Regel nicht, die in einer gewissen Interessenslage aufgestellt worden ist.

Ich gebe Ihnen recht, grundsätzlich ist Normierung im Bauwesen ein Fortschritt gewesen. Aber wie bei vielen Dingen wird aus einer guten Idee, wenn man sie über die Maßen betreibt, am Ende eine schlechte Lösung. Die Energieeffizienz ist sehr wichtig, aber wenn ich am Ende Investitionen tätige, die keinen realen Effizienzgewinn mehr produzieren, sondern nur noch mehr Kosten und mehr Aufwand, dann geht es ins Absurde über. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir zu keinen besseren Lösungen beitragen, wenn sich die Gesellschaft weiterhin so organisiert, dass sie nur sektorale Themen optimiert und maximiert. Es führt zu keinen besseren Häusern, und keiner besseren Architektur. Wir haben vielmehr erreicht, dass wir mehr Spezialist*innen auf den Baustellen beschäftigen und zu viel Geld ausgeben.

PO: Wieso ist es zu dieser Expansion des Normwesens gekommen?

ELD: Weil immer gute Gründe vorgebracht werden. Wer will schon gegen Energieeffizienz argumentieren, wenn wir an die Klimaveränderung denken. Ich habe in Berlin eine Zeit lang den Wohnungsbau als Staatssekretär verantwortet. Wir haben versucht, minimale Veränderungen zu diskutieren, um die Realisierung von Wohnungen zu vereinfachen. Aber der politische Diskurs darüber ist extrem schwierig, weil das Gesamtinteresse in der Regel nicht adäquat vertreten ist. Der Fachzirkel der Energieexpert*innen diskutiert über Normierung und Energieeffizienz, andere Themen werden häufig nicht groß besprochen. Die Durchschlagskraft des sektoralen Diskurses ist ziemlich stark. Der gesamtheitliche Diskurs, ob wir dadurch bessere und bezahlbare Wohnungen bekommen, spielt keine entscheidende Rolle in diesen Prozessen. Ein ganz anderes Beispiel: Wieso sind unsere Straßen so, wie sie sind? Weil Straßenbauingenieur*innen neue Straßenbauingenieur*innen nach bestimmten

technischen Normen ausbilden. Sie wurden in der Landesstraßenbauverwaltung einseitig sozialisiert. Dann gab es vor 20 oder 30 Jahren Proteste und einen gesellschaftlichen Diskurs darüber, dass vielleicht die autogerechte Stadt nicht das Einzige ist, was die Gesellschaft vorantreibt, und so kam Leben in diese Debatte.

PO: Wäre es möglich, das Sektorales wieder aufzubrechen und wieder stärker zur ganzheitlichen Betrachtungsweise zurückzukehren?

ELD: Normen müssten befristet werden. Weiter könnte man bestimmte Prüfprozesse in Gesetzgebungs- und Normierungsverfahren einbeziehen, so dass zwangsweise Kosten und Nebenwirkungen aufgezeigt werden müssen. Aber ich bin ehrlich gesagt nicht sehr optimistisch, diese Entbürokratisierungsdiskussion habe ich schon als Staatssekretär auf Bundesebene in der ersten Hälfte der 2000er-Jahre erlebt.

Nur in Extremsituationen ändert sich etwas: Als der Wohnungsbedarf im Zuge der ins Land kommenden Geflüchteten vor zwei Jahren besonders virulent sichtbar wurde, kam die Diskussion auf, ob wir im Baurecht weiterhin so streng vorgehen müssen. Nur in gesellschaftlichen Notlagen entsteht überhaupt erst eine Drucksituation und die Frage, ob es nicht etwas einfacher geht.

KE: Wenn gefragt wird, was man denn einfacher machen könnte, kommt bei Diskussionen interessanterweise immer wenig Substantielles. Wüssten Sie beim Flughafen oder im Wohnungsbau, welche Regeln man lockern könnte?

ELD: Ich hätte einen ganz pragmatischen Vorschlag: Man sollte den niedrigsten Standard aller Bundesländer zum bundesrechtlichen Regelstandard machen. Würde man nur im Baurecht dazu übergehen, 16 Bauordnungen in eine zu legen, hätte man schon Einiges erreicht. Denn ich kann nicht erkennen, wieso die Fluggäste in Frankfurt am Main im Brandfall schlechter geschützt wären als in Berlin oder Brandenburg, obwohl wir unterschiedliche Regeln haben.

PO: In einem Gespräch mit dem Geschäftsführer der Bundesarchitektenkammer, Tillman Prinz, über den Berufsstand der Architekt*innen (siehe Seite 44) stellte sich heraus, dass die

Normenangleichung auf europäischer Ebene und auch auf Ebene der Welthandelsorganisation zu einer Lockerung der deutschen Regeln führt. Deutschland gilt im internationalen Vergleich als stark reguliert, was als Marktbarriere gesehen wird. Könnte die Europäisierung und Internationalisierung bei den Baunormen auch eher darauf hinwirken, dass Regeln vereinfacht werden?

ELD: Die Deutschen hatten in der Vergangenheit oft die Tendenz, bei der Einführung europarechtlicher Anforderungen an ihren traditionellen einheimischen Vorstellungen festzuhalten. Das kommt auch aus der deutschen Rechtstradition, bei der Dinge materiell überprüfbar sein müssen, während in Europa eher die angelsächsische, verfahrensrechtliche Tradition verbreitet ist, die besagt, wenn das Verfahren richtig war, wird auch das Ergebnis richtig sein. Europarechtlich zugelassene Geräte werden in Deutschland nochmals überprüft. Es gibt eine starke Tendenz, dass wir unser „bewährtes“ – „deutsches“ – Rechtssystem weiterpflegen und es eigentlich nur additiv mit europarechtlichen Regelungen aufblähen.

KE: Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) erwiderte auf Ihre Kritik, der zufolge die nicht-planmäßige Fertigstellung des Flughafens unter anderem mit den Normen zusammenhängt, mit der Feststellung, hätte man von Anfang an alle Normen und Richtlinien eingehalten, wäre am Ende auch ein genehmigungsfähiges, funktionierendes Produkt entstanden.

ELD: Vor 20 Jahren hatten wir nur 25 Prozent der Normen, die wir heute haben. Liefere man von diesen die Hälfte weg, wäre es generell einfacher, billiger und effizienter in Deutschland zu bauen. Damit könnten sich die Ausschüsse beschäftigen: ein Normierungsmoratorium. Und dann wäre die spannende Frage an die Expert*innen, ob man auch mit weniger Regeln ein gutes Gebäude bauen kann.

KE: Es sind eben messbarere Häuser. Mit der Normierung von Behaglichkeit etwa lässt sich diese quantifizieren. Heute kann man zum Beispiel Arbeitgeber*innen verklagen oder nach Hause gehen, wenn der Arbeitsplatz nicht der Norm entspricht.

ELD: Wir steuern aber keine gute Entwicklung an, wenn die Baufirmen im Wesentlichen nur noch aus Rechtsabteilungen bestehen und wir Konflikte

in Unternehmen nur noch mit Rechtsanwält*innen, Normierungsparametern und Messstationen regeln. Wir sollten Konflikte im direkten Gespräch regeln. Alles ist in einem bestimmten Maß sinnvoll, aber mit den Normen sind wir in meiner Wahrnehmung über das vernünftige Maß hinausgegangen. Es wird kontraproduktiv. Wir fesseln uns durch ein regulatorisches Korsett und werden dadurch immer unbeweglicher.

KE: Wissen Sie, wie viele von den Baukosten des BER mittlerweile Gutachter- und Juristenkosten sind?

ELD: In den letzten Jahren ist auf der BER-Baustelle nicht viel mehr materiell verbaut worden als in jene Bereiche floss, in denen diese materiellen Verbauungen organisiert werden. Wir nähern uns also, etwas übertrieben gesagt, der unglaublichen Relation an, dass wir fast so viel aufwenden, um die Prozesse zu organisieren, gutachterlich begleiten zu lassen, zu überwachen und prüfen, wie für das eigentliche Bauen. Auch das ist ein Indiz dafür, dass etwas aus dem Lot geraten ist.

KE: Wie kommt es überhaupt zu den Konflikten? Wie der VDI sagt, weiß man es ja vorher und müsste danach auch transparent planen und ausführen können? Warum funktioniert das nicht?

ELD: Keine Baustelle ist perfekt. Die Bauindustrie hat sehr große Schwierigkeiten, Fachpersonal zu finden, viele Subunternehmen mit ausländischen Arbeitskräften sind der Kern der Bau-teams. Auch die Planung ist oft mangelhaft, manche Situationen auf der Baustelle lassen sich trotz BIM nicht vorhersagen. Man kann nicht erwarten, dass alles, was in der Theorie aufgeschrieben und in den Normausschüssen diskutiert wird, eins zu eins auf den Baustellen dieser Republik umsetzbar ist – das ist ein bisschen ein Leben in einer anderen Welt. Und je komplexer die Gebäude werden, umso mehr geraten die Welten auseinander.

Ein Fenster, das nach früherer Bauordnung dicht war, ist es heute nach wie vor. Mittlerweile können wir aber Sturm, die Durchdringung von Wind, Konvektionen, und Strömungen berechnen. Wir haben so viele Instrumente und gutachterliche Möglichkeiten, die neue

Komplexitäten in ein Projekt einbringen, wo man praktisch kaum noch bauen kann oder nicht mehr hundertprozentig normgerecht.

PO: Sie meinen also, dass diese Regulationsregimes aus einem relativ theoretischen Blickwinkel ohne Praxiserfahrung stammen, denen in der Praxis gar nicht entsprochen werden kann.

ELD: Die Leute, die sich diese Normen und Regeln in der Studierstube ausdenken, sollen einmal auf die Baustelle gehen und selbst versuchen, diese mit den heutigen Strukturen der europäischen Bauwirtschaft zu realisieren.

PO: Wo dann die europäische Ausschreibungsnorm und der europäische Arbeitsmarkt mit hineinspielt.

ELD: Selbst wenn Sie für ein Gewerk ein großes TGA-Unternehmen haben, arbeitet da nicht nur das Fachpersonal dieser Firma, sondern oft zehn Subunternehmen. Und mit dieser Struktur umzusetzen, was man sich theoretisch erdacht hat, ist einigermaßen kompliziert.

PO: Und es gibt überhaupt keine Fehlertoleranz, es mangelt an einer Kultur, mit der Praxis und der daraus entstehenden Abweichung operieren zu können.

ELD: Da sind wir Deutschen sehr genau, die Regeln müssen eins zu eins umgesetzt werden. Was aufgeschrieben ist, muss auch hundertprozentig gemacht werden.

KE: Aus Sicht der Theorie hat das den Vorteil, dass die Firma, die mit ihrem zehnten Subunternehmer die falschen Befestigungsanker benutzt hat, verklagt werden kann und es klar ist, dass der Mangel an deren Ausführung liegt, weil laut DIN ein spezieller Anker eingebaut werden muss. Sie müssten es wieder neu machen, was natürlich seine Zeit dauert und die ganze Baustelle durcheinanderbringt. Das ist in dieser Norm allerdings nicht berücksichtigt.

ELD: Ja, bauwirtschaftliche und baubetriebliche Probleme sind nicht hinreichend berücksichtigt. Und gerade bei einer so großen Baustelle kann man sich vorstellen, dass es nicht wie bei einem Einfamilienhaus zugeht. Es geht um Überschaubarkeit: Was kann eine Oberbauleitung noch leisten, was können Objektüberwacher, Projektsteuerer und Bauleiter leisten? Wir haben

ja schon hochkomplexe Steuerungsstrukturen, und trotzdem sind wir mit diesen ganzen Instrumenten offenbar kaum noch in der Lage, solche Projekte zu realisieren. Und da geht es nicht nur um Berlin – fast alle Großprojekte in Deutschland haben mehr oder weniger starke Probleme und die Anzahl der Großprojekte, die zeitgerecht und im Budget umgesetzt werden, kann man an wenigen Fingern abzählen.

PO: Sie haben anfangs angesprochen, dass es auch die Möglichkeit jenseits der Norm gibt, was aber einen unglaublichen Prüf- und Nachweisaufwand nach sich zieht. Ist die Bereitschaft, Risiko in Kauf zu nehmen und Verantwortung zu übernehmen, gesunken?

ELD: Wenn Sie früher 100 Regeln hatten und heute 1.000, wird es komplizierter und die Genehmigungsbehörde hat viel mehr Arbeit. Und wenn sie diese nicht leisten kann, muss sie sich unabhängiger öffentlich bestellter Sachverständiger bedienen, die diese Arbeit für sie übernehmen. Der ganze Apparat wird größer.

PO: Ändert man diese Kultur nicht, kann man Gebäude wie den Flughafen nicht mehr bauen. Dann kommen Sie zu standardisierten, vereinfachten Gebäuden, die Normkultur bringt dann ihre Normbauten hervor. Oder was ist Ihre Konsequenz daraus?

ELD: Das ist eine Notwehrmaßnahme. Bauherren, die sich mit sehr komplexen Gebäuden beschäftigen, haben ihre Erfahrungen gemacht. Und diese führen dazu, dass ihre Bereitschaft sinkt, sich mit diesen komplexen Strukturen beschäftigen zu wollen. Ein komplexes Gebäude wie den Flughafenterminal 1 kann ich nicht noch einmal bauen, weil mir die Risiken viel zu hoch sind. Und aus diesem Grund werden wir, genau wie Sie sagen, auf eher modulare, wesentlich einfachere technische Konzepte zurückgreifen wie bei unserem neuen Terminal 2. Wir werden uns an standardisierte Lösungen halten, wie oft im Industriebau verwendet, damit wir solche Projekte mit größerer Sicherheit termin- und budgetgerecht abwickeln können. Das ist sozusagen die Gegenreaktion, die man damit produziert. Mehr Normierung führt dann aber nicht zu besserer Architektur. Ganz im Gegenteil.