

Der teuerste Bahnhof der Welt – geplant in Zürich

Kostenpunkt 3,9 Milliarden Dollar. Stararchitekt Santiago Calatrava hat am Ground Zero einen Bahnhof der Superlative gebaut



Majestätischer Vogel oder Skelett eines Dinosauriers? Bahnhof am World Trade Center in New York.

Selbst New Yorker, eigentlich ans Gigantomaniache gewöhnt, empfinden das Bauwerk am neuen World Trade Center als protzig.

Sophie Schimansky, New York

Der neue Bahnhof sehe aus wie ein majestätischer Vogel, schwärmen die einen. Am Brustbein in der Mitte schmale, elegante Fenster. Die weissen Stahlspitzen an den Flügeln stechen stolz in den Himmel. Andere sind weniger begeistert. Er erinnere eher an ein gigantisches Skelett, spotten sie. Das Gerippe eines vor langer Zeit gestürzten Dinosauriers.

Der Neubau des Bahnhofs, der bei den Anschlägen im September 2011 zerstört wurde, spaltet die Gemüter wie wenige andere Bauwerke. 2004 wurden die Pläne für den Ort, an dem 11 Subway-Linien zusammenlaufen und der New York und New Jersey verbindet, vorgestellt. Damals wusste noch niemand, dass es der teuerste Bahnhof der Welt werden sollte. 2016, 12 Jahre später, stehen 3,9 Mrd. \$ auf der Rechnung. Das ist fast doppelt so viel wie einst veranschlagt. Nicht enthalten: die Kosten für Material, das während des Hurrikans «Sandy» 2012 vernichtet wurde. Selbst Verantwort-

liche der ausführenden Hafenbehörde Port Authority wie Patrick J. Foye sind genervt. Im Februar nannte dieser das Projekt im Magazin «Politico» ein «Symbol des Exzesses» und weigerte sich, bei der offiziellen Einweihung dabei zu sein. Die fiel dann ganz aus, und Foye hat seinen Posten abgegeben.

Der Bau ist nicht nur teurer geworden, sondern hat sich auch deutlich verzögert. Ursprünglich hätte die Station schon 2009 fertig sein sollen. Jetzt, sieben Jahre später, sind lediglich drei von sechs Gleisen in Betrieb.

Um den Bahnhof herum geht es hektisch zu, auch mittags. Neun steile Rolltreppen führen unter die Erde. Nach offiziellen Angaben strömen hier täglich 250 000 Menschen zur Arbeit und zurück. Überzeugt sind von dem Prunkbau nicht alle.

«Ich finde es schön, dass alles noch so sauber ist – aber vier Milliarden für Stahl und Beton? Das ist Verschwendung!», sagt Kirsten, die jeden Morgen von Hoboken nach New York pendelt. «Uns hätte ein ganz normaler Bahnhof gereicht – an diesem Projekt verdienen doch nur die Falschen»,

sagt Michael, der neben ihr auf seine Verbindung wartet.

Stararchitekt Santiago Calatrava hält im Gespräch dagegen. «Ich habe das Gefühl, dass das Gebäude in einer sehr positiven Art und Weise wahrgenommen wird», sagt er. «Ich bin zuversichtlich, dass dieses Projekt im Laufe der Zeit zu einer Ikone der Stadt wird.» Wie der Bahnhof Grand Central oder die Brooklyn Bridge. Einen Grossteil der Architektur- und Ingenieursarbeiten sowie sämtliche Modelle realisierten Calatrava und sein Team im Büro Zürich (siehe Kasten).

Dabei hat er sich ausgetobt. Stahl und Marmor liess er aus Norditalien importieren. Das Konstrukt musste ohne Pfeiler auskommen, um den Eindruck eines federleichten Vogels zu erhalten. 80 Mio. \$ hat Calatrava selbst verdient. Dafür bot er ambitionierte Ideen: Ursprünglich sollten die beiden Flügel beweglich sein und sich bei Bedarf öffnen lassen.

Angeblich sagte David Steiner, einer der Verantwortlichen bei der Hafenbehörde, bei einer Begehung 2005: «Okay Santiago, du bekommst deine gottverdammten Flügel.» Letztlich schwingen die Flügel zwar nicht. Teuer sind sie trotzdem.

Grund für die Verzögerungen ist eine ganze Serie von Pannen

und Pech. 2012 zerstörte der Hurrikan «Sandy» einen Grossteil des Materials. Im November 2015 regnete es durch das Dach, weswegen die geplante Eröffnung verschoben wurde. Auch Designänderungen Calatravas spielten eine Rolle – und die Kakophonie der beteiligten Behörden.

Der Architekt selbst umschreibt das diplomatisch. «An diesem Projekt waren viele unterschiedliche Organisationen beteiligt, die ihre legitimen Ansichten und Interessen einbrachten», sagt er. «Die Koordinationsarbeit war dementsprechend aufwendig.»

Milliarden-Bahnhof

Was Calatravas Bauwerk so teuer machte

Kosten nach Einzelposten, in Mio. \$

| | |
|----------------------------|-------------|
| Reine Baukosten | 983 |
| Planung/Bauleitung | 665 |
| Stahl (37 000 t) | 474 |
| Architektur/Design | 406 |
| Gebäudetechnik | 400 |
| Umbau Subway-Linie 1 | 355 |
| Schutz 9/11-Memorial | 200 |
| Glasdach Skylight | 32 |
| Materialtransporte | 24 |
| diverse Kosten (Schätzung) | 450 |
| Total | 3989 |

Quelle: The Real Deal

Als die Planungen weit fortgeschritten waren, verschärfte die New Yorker Polizei nach den Anschlägen in Madrid und London die Sicherheitsstandards. Zwischendurch hatten andere Projekte am World Trade Center wie das Memorial höhere Priorität.

Auch daran liegt es, dass die Verantwortlichen inzwischen Durchhalteparolen ausgeben müssen. Noch dieses Jahr soll der Komplex vollständig fertig werden, beteuert die verantwortliche Hafenbehörde von New York und New Jersey. Was nichts daran ändert, dass es mitunter zu Diskussionen zwischen Passanten und Bauarbeitern kommt.

«Wann ist es denn endlich so weit?», wollen viele wissen. Die Bauarbeiter können es nicht mehr hören. «Ich verbringe den ganzen Tag hier, und dieses Projekt scheint einfach nicht fertig zu werden», sagt einer von ihnen.

Die Hoffnungen ruhen jetzt auf der gigantisch grossen Shoppingmall. Selbst Calatrava liess das bei seiner letzten Begehung vor der Eröffnung am 3. März durchblicken. «Dieses Gebäude wird viel Leben und somit viel Umsatz in die Nachbarschaft bringen», sagte er. Es klang fast wie eine Entschuldigung. Denn bis jetzt hat der Bahnhof vor allem Steuergeld verschlungen.

Santiago Calatrava

Meister des Spektakulären

Die Werke des 1951 in Valencia geborenen Stararchitekten, der 1980 nach dem Studium an der ETH sein Hauptbüro in Zürich eingerichtet hat, folgen einer eigenen Formensprache. Seine Bahnhöfe, in Zürich etwa die S-Bahn-Station Stadelhofen, und Brücken, zum Beispiel jene in seiner Geburtsstadt, aber auch die Hochhaus-Projekte weisen einen fast skulpturalen Charakter auf. Das Auditorio de Tenerife, eine Konzerthalle, gilt heute als eines der Wahrzeichen der kanarischen Insel.

Die exzentrischen Entwürfe bringen den Meister und sein Team zuweilen an die Grenzen von Statik und Kostenkontrolle: «Das WTC-Hub-Projekt ist eine der grössten Herausforderungen, mit denen wir je konfrontiert waren», sagt Calatrava. (dst.)

ter auf. Das Auditorio de Tenerife, eine Konzerthalle, gilt heute als eines der Wahrzeichen der kanarischen Insel. Die exzentrischen Entwürfe bringen den Meister und sein Team zuweilen an die Grenzen von Statik und Kostenkontrolle: «Das WTC-Hub-Projekt ist eine der grössten Herausforderungen, mit denen wir je konfrontiert waren», sagt Calatrava. (dst.)

Berlins Flughafen wird frühestens Ende 2019 fertig

Ein Desaster wie in Berlin kenne er nicht einmal aus Entwicklungsländern, sagt ein Flughafenplaner. Die Eröffnung des Pannen-Baus werde sich nochmals um zwei Jahre verzögern.

Susanne Ziegert, Berlin

Die Einladungen zum Einweihungsfest mit 40 000 Gästen waren verschickt, 600 Lastwagen für den Umzug der Airlines und Geschäfte standen bereit. Doch im Mai 2012 wurde die Eröffnung des Berliner Grossflughafens nur 26 Tage vor dem Termin abgesagt. Die Bauaufsicht hatte wegen nicht funktionierender Brandschutzsysteme ihr Veto eingelegt.

Derzeit erleben die Berliner ein Déjà-vu. Der neue Flughafenchef Karsten Mühlenfeld, der nach mehreren gescheiterten Vorgängen den «Pannen-Flughafen» fertigstellen soll, verspricht gebetsmühlenartig einen Start im Jahr 2017. «Wir alle glauben, dass



Immerhin: Eine Landebahn ist schon eröffnet. (Berlin, Oktober 2015)

es möglich ist, Ende 2017 den Flugverkehr aufzunehmen», erklärte er am Freitag nach einer Aufsichtsratssitzung. Doch der Plan weckt zunehmend Zweifel.

«Wenn ich optimistisch rechne, ist eine Eröffnung im letzten Quartal 2019 möglich, vorausge-

setzt, von jetzt an wird gut gearbeitet», erklärt der renommierte Flughafenplaner Dieter Faulenbach da Costa, der 46 Terminals in aller Welt geplant hat. Noch fehlt für die besonders kritische Rauchgasanlage ein Teil der Unterlagen für den Bauantrag. Dabei

geht es unter anderem um die Rauchentwicklung zwischen dem Bahntunnel und der darüber gelagerten Etage. «Das ist eine sehr kritische Frage», sagt Faulenbach da Costa. «Bei einem Feuer könnte eine ähnliche Katastrophe entstehen wie beim Bergbahnunglück in Kaprun. Passagiere würden in ihr Unglück flüchten.» Zudem sei der Zeitplan unrealistisch. Die komplexen Anlagen müssten mindestens sechs Monate lang eingestell und justiert werden. Für den notwendigen Probetrieb seien weitere neun Monate notwendig.

Die Kosten werden nach seiner Schätzung zudem deutlich höher ausfallen als die zurzeit veranschlagten 5,6 Mrd. €. Wahrscheinlicher sei eine Summe zwischen 7 und 8 Mrd. €. Ursprünglich waren für das Projekt knapp 2 Mrd. € veranschlagt.

«Eine solche Fehlplanung habe ich in dieser Dramatik noch nicht erlebt, auch nicht in einem Entwicklungsland», so Faulenbach da

Costa. Die Fehler begannen in den neunziger Jahren mit der Standortwahl. Statt den von Fachleuten empfohlenen ehemaligen Militärflughafen Sperenberg auszubauen, wählten die Verantwortlichen den ehemaligen DDR-Flughafen Schönefeld am Rand Berlins. Dörfer mussten umgesiedelt werden.

Nach der Standortwahl sprang die Lufthansa als Partner ab. Die Vergabe an ein privates Konsortium scheiterte ebenfalls. Eine öffentlichrechtliche Planungsgesellschaft übernahm. Das Ziel, 2012 fertig zu werden, führte zu absurden Notlösungen. Weil die Entrauchungsanlage nicht automatisch funktionierte, sollten 700 eigens angestellte Mitarbeiter die Brandschutztüren und Rauchklappen manuell bedienen. Es offenbarten sich über 60 000 Baumängel, an denen auch die nächsten beiden Eröffnungstermine 2013 scheiterten.

Als Krisenmanager wurde Ex-Bahnchef Hartmut Mehdom eingesetzt, der vor allem das über-

regulierte deutsche Baurecht geisselte. Er ordnete den Fortbau in einem «Sprintprogramm» an, das neue Probleme schuf. «Da es vielfach keine Abnahmen gab, gibt es für viele Anlagen auch keine Garantien der Baufirmen oder Hersteller mehr», kritisiert Faulenbach da Costa. Nach 20 Monaten warf Mehdom den Bettel hin.

Dem neuen Chef Karsten Mühlenfeld, einem ehemaligen Manager der Triebwerke-Sparte von Rolls-Royce, fehlen Erfahrungen mit der Planung eines so komplexen Bauvorhabens. In einem Fall zeigte er sich allerdings entscheidungsfreudig. Als sein Pressesprecher Daniel Abbou ein ungewöhnliches Interview gab, liess Mühlenfelds Reaktion nicht lange auf sich warten. «Glauben Sie mir, kein Politiker, kein Flughafen-direktor und kein Mensch, der nicht medikamentenabhängig ist, gibt Ihnen feste Garantien für diesen Flughafen», sagte Abbou. Es war sein letztes Interview als Flughafensprecher.