

Extrem kurze Wege

In Rekordzeit bauten deutsche Firmen in Moskau den Olympia-Flughafen Scheremetjewe 2. Das Prunkstück wurde jetzt unter Ausschluß der Öffentlichkeit übergeben.

Der stellvertretende sowjetische Außenhandels-Minister Nikolai Komarow ließ seinen beiden Gästen in der mit westlichen Spirituosen gut bestückten Flughafenbar einen Scotch reichen.

Hostessen in schmucken Kostümen begleiteten sodann Komarow, den Bonner Finanz-Staatssekretär Karl Haehser und Ernst Pieper, Chef des Salzgitter-Konzerns, zum „Check-in“ an die Abfertigungsschalter.

Aeroflot-Stewardessen in marineblauen Uniformen wogen dort lächelnd bereitgestellte Koffer. Polizisten, erstaunlich langmähig unter den Käppis, durchleuchteten die Aktentaschen der Gäste. Über einen beweglichen Flugsteig betraten alle dann die bereitstehende Ijuschin, um sie wenig später auf dem gleichen Weg zu verlassen.

Mit dem Probelauf der Prominenz wurde vor gut einer Woche der neue

Moskauer Flughafen Scheremetjewe 2 von den deutschen Erbauern an die Russen übergeben.

Es ging zu, wie es bei Premieren internationaler Airports üblich ist — mit einem bemerkenswerten Unterschied: Zuschauer und Journalisten waren vorletzten Samstag in Scheremetjewe 2 nicht erwünscht.

Vielleicht wollten die Sowjets nicht aller Welt vorführen, daß westliche Ausländer ihnen ihren Olympia-Flughafen bauten. Vielleicht auch mochten sie nicht mitten in der heißen Boykott-Diskussion über Olympia ihren Flughäfen den westlichen Medien präsentieren.

Ganz programmgemäß läuft es bei dem Olympia-Airport sowieso nicht. Im Augenblick ist ziemlich ungewiß, ob noch vor Beginn der Olympischen Spiele am 19. Juli die Flughafenbesatzung — Zöllner und Polizisten, Köche und Kellner, Stewardessen und Gepäckträger — wieder an die Arbeitsplätze zurückkehren.

In dem ansonsten kompletten Bauwerk fehlt nämlich die vollelektronische Steuerungsanlage. Der Schweizer Uhren-Konzern Omega konnte bislang den seit langem bestellten Zentralcomputer nicht liefern.

Amerikanische Firmen hatten quasi in letzter Minute dem mit US-Lizenzen arbeitenden Computerfabrikanten wichtige Systemteile wegen des von Präsident Carter diktierten Technologie-Boykotts gegen Moskau verweigert.

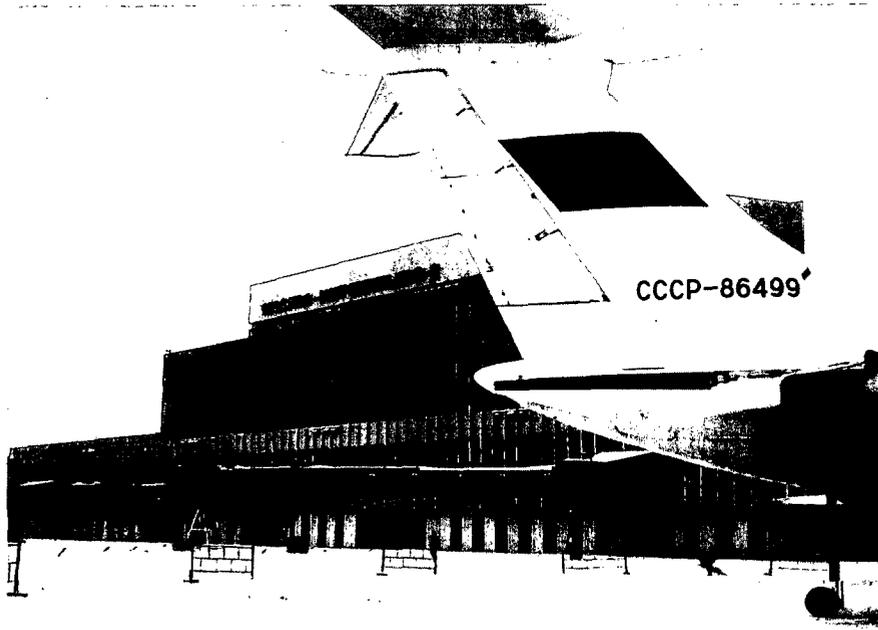
Damit ist Scheremetjewe 2, wo das Heer der Olympioniken und Schlachtenbummler aus dem Ausland abgefertigt werden soll, nur bedingt funktionsfähig. Der für die Abfertigung von 2000 Passagieren pro Stunde ausgelegte Flughafen (zum Vergleich Frankfurt: etwa 4500 pro Stunde) könnte nunmehr nur im Handbetrieb die Olympia-Besucher gruppenweise ein- und auschecken.

Bleibe es dabei, dann wäre dies eine herbe Enttäuschung für die Sowjets, die in dem neuen Airport ein Glanzstück ihres ehrgeizigen Olympia-Bauprogramms sehen.

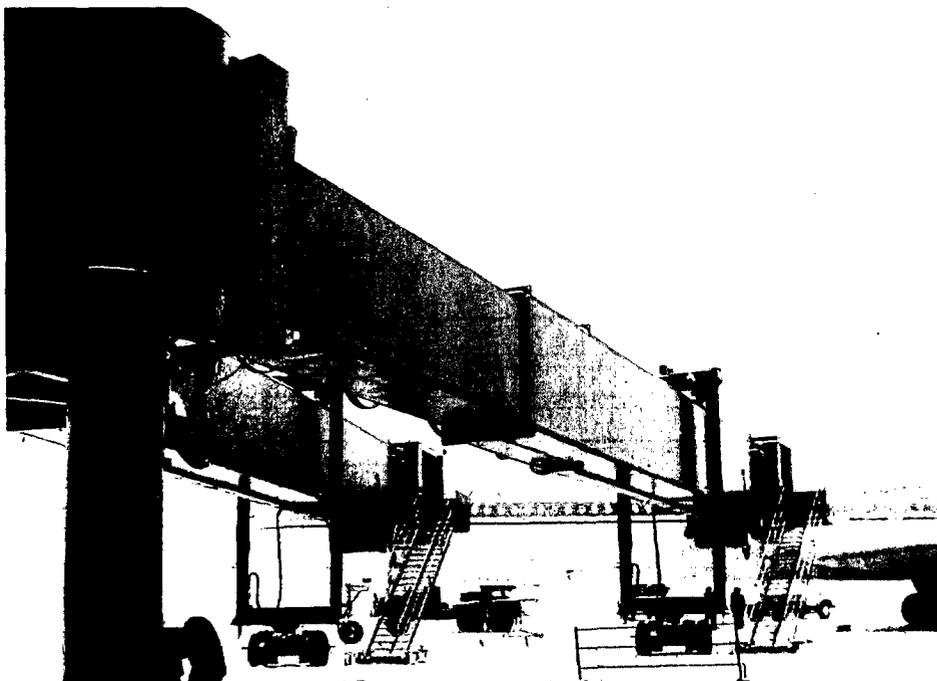
Vor gut zweieinhalb Jahren erst hatten sie den Flughafen-Auftrag an die wegen ihrer Pünktlichkeit gepriesenen Deutschen vergeben. Der bundeseigene Salzgitter-Konzern stach dabei drei deutsche und rund 40 ausländische Mitbewerber aus.

Die Niedersachsen erhielten den Zuschlag, nachdem eine Moskauer Delegation sich auf neuerbauten deutschen Flughäfen umgesehen hatte. Am besten gefiel den Sowjets der Provinz-Airport von Hannover-Langenhagen. Und den hatte die Salzgitter-Tochter Rüterbau aus Hannover entworfen und gebaut.

Schon vor Baubeginn des Moskauer Flughafens, der dreimal größer als Hannover angelegt ist, hatten die Tech-



Neuer Moskauer Flughafen Scheremetjewe 2: Dem Prunkstück aus dem Westen ...



... fehlen amerikanische Computer-Teile: Scheremetjewe-Flugsteig



Aeroflot-Manager in Scheremetjowo 2: Premiere ohne Zuschauer

niker von Salzgitter gegen Widrigkeiten anzukämpfen.

Zunächst einmal mußte der Sumpf, auf dem das Empfangsgebäude errichtet werden sollte, ausgetrocknet und die von den Russen ausgehobene Baugrube mit Beton verstärkt werden. Erst danach konnten die Deutschen mit den eigentlichen Vertragsarbeiten beginnen.

Die Schwierigkeiten blieben. Die einzigen Zulieferungen sowjetischer Kombinate — Sand und Granit, Ziegel und Zement — entsprachen keineswegs immer der deutschen Qualitätsnorm. Salzgitter-Bauleiter Klaus Dieter Lapanske bewahrt noch heute ein corpus delicti aus der Anfangsphase auf seinem Schreibtisch auf — bröckeligen Zement und schiefe Bausteine.

Mangel herrschte zunächst an Wasser. Es war vereinbart, daß die Russen eine Wasserleitung zum Bauplatz legen sollten. Das taten sie auch, doch aus den Zapfsäulen für die Betonmischer kam das Wasser anfangs nur tröpfchenweise.

Zeitweilig stockte dann der Nachschub. Die Bauteile wurden per Lkw-Fuhren, 3000 insgesamt, aus dem kapitalistischen Westen nach Moskau gekarrt. Je zur Hälfte engagierten die Salzgitter-Manager für den Transport deutsche und russische Lastzüge. Die Sowjets brauchten für die West-Ost-Tour im Schnitt 17 Tage, die deutschen Fahrer kamen mit vier Tagen aus. Folge: Mitunter mußten bis zu 700 Bauwerker, davon 500 aus der Bundesrepublik, der Rest aus Polen, Ungarn und

der Sowjet-Union, auf das Material warten.

Die Widrigkeiten machten erfindereich. Im Januar 1979 stand das Barometer wochenlang unter minus 40 Grad. Schweißen, das nur bei Temperaturen bis minus fünf Grad geht, war unmöglich. Um dennoch die aus Deutschland angeschleppten Stahlträger miteinander verbinden zu können, tüftelten die deutschen Ingenieure ein kompliziertes Schraubsystem aus, mit dem die Monteure die Träger aneinanderfügten.

An dem neunstöckigen, 310 Meter langen und 150 Meter breiten Beton-, Glas- und Aluminiumpalast werkelten neben den Technikern des Generalunternehmers Salzgitter die Experten von rund 100 Unterlieferanten: Mit Scheremetjowo 2 hatte der Bundeskonzern einer ganzen Armada von mittelständischen Firmen, vornehmlich aus Niedersachsen, zu dicken Ost-Aufträgen verholfen.

Der Hannoveraner Designer Heinz Wilcke etwa hatte für die Wartehallen modern stilisierte Lampenkränze mit jeweils neun weißen Glaskuppeln entworfen.

Die Hildesheimer Teppich-Weberei Klemke beeindruckte die Auftraggeber mit ihrer rötlich getönten Auslegeware. Und die Kelheimer Großschlerei Lotter täfelte die Wände in der „Präsidenten-Suite“ mit Mahagoni. Selbst die Möbel für den Kinderhort ließen die Deutschen aus der Bundesrepublik heranschaffen.

Auch Großkonzerne arbeiteten für den Airport im Osten. Der Düsseldorf-

fer Stahl-Trust Thyssen baute die 19 roten Teleskop-Rampen, durch die alle Passagiere vom Gebäude direkt in die Maschinen gelangen. Auftragswert: 12 Millionen Mark.

Die Firma Kessler + Luch aus Gießen, ein Tochter-Unternehmen des Essener Steag-Konzerns, installierte für 40 Millionen Mark die Klimaanlage, Siemens lieferte Münzfernsprecher mit Plastikkuppeln.

Die offenen Fernsprecher weisen eine Neuigkeit auf: Sie sind von einem Spiegel eingerahmt. „Da kann man mit einem Blick sehen“, witzelte ein zur Einweihung geladener westlicher Besucher, „wer hinter einem steht.“ Und das ist in Moskau vielleicht noch wichtiger als anderswo.

Auf Sonderwünsche der Sowjets gingen die Deutschen Konzerne bereitwillig ein. Nachdem die Techniker-Trupps von Siemens rund 700 Kilometer Kabel für die 14 000 Leuchten und 1400 Lautsprecher, für die Fernsehanlage und das Telefonsystem verlegt hatten, mußten die aus kleinen Aluminium-Zylindern bestehenden Decken wieder aufgerissen werden.

Auf Wunsch der Russen verlegten die Siemens-Monteure zusätzliche Kabelstränge, die jedoch nicht an Steckdosen oder Schaltern enden. An die Kabel sollen, so vermuten die deutschen Mechaniker, Wanzen angeschlossen werden. Und die bauen die Russen nach Abzug der Deutschen schon lieber selber ein.

Für derlei Abschlußarbeiten hätten die Auftraggeber jetzt genügend Zeit. Seit gut vier Wochen räumen die Salzgitter-Leute die Baustelle um Scheremetjowo 2.

Sie sind stolz darauf, in Rekordzeit einen Flughafen gebaut zu haben, der „in seiner Konzeption allen anderen um mindestens drei Jahre voraus ist“ (Salzgitter-Chef Pieper).

Im Gegensatz zu vergleichbaren Flughafen-Neubauten, wo, wie in Frankfurt oft lange Fußmärsche durch ein Gewühl von Passagieren zu absolvieren sind, haben die Rüterbau-Architekten Scheremetjowo 2 für extrem kurze Wege ausgelegt. Als erster Flughafen der Welt bietet Scheremetjowo 2 statt der üblichen zwei Ebenen für Ankommende und Abfliegende noch ein Oberdeck für wartende Transitgäste.

Das Prunkstück aus dem Westen hat für die Erbauer allerdings auch Nachteile: Die Ausstattungsfinessen sind nicht unbedingt auf sowjetisches Niveau abgestimmt.

In den Waschräumen und Toiletten etwa bauten die Westdeutschen, wie in der Bundesrepublik und anderswo üblich, Spender für flüssige Seife ein. Nur: Flüssigseife gibt es in der Sowjet-Union noch nicht. ◆