

Berlin: jak trudno dziś zbudować lotnisko

2 LISTOPADA 2020

8 MINUT CZYTANIA



Getty Images

Nowy, wielki port lotniczy Berlin Brandenburg jest wreszcie gotowy. Ale fety nie będzie. Powstawał aż 14 lat (9 lat po terminie). Kosztował majątek, ponad 6 mld euro. I dalej będzie potrzebował państwowej kροplówki.



Lech Mazurczyk/Polityka



EPA/PAP

Terminal nowego lotniska.

W sobotę, 30 października 2020 r. na dwóch równoległych pasach startowych mają równocześnie wylądować samoloty linii Lufthansa i easyJet: dwaj najważniejsi użytkownicy berlińskiego portu. To w zasadzie jedyna atrakcja (i to też, jeśli dopisze pogoda) podczas oficjalnego otwarcia nowego lotniska pod Berlinem imienia Willy'ego Brandta. Nowy port rusza z wieloletnim opóźnieniem i zdążył już przejść do historii jako symbol porażek Niemców przy realizacji wielkich projektów infrastrukturalnych.

Tymczasem samo otwarcie nowego terminalu jest paradoksalnie sukcesem, na który w ostatnich latach mało kto liczył. W maju 2012 r., zaledwie kilkanaście dni przed pierwszym planowanym terminem inauguracji, ówczesny burmistrz Berlina Klaus Wowereit oświadczył, że lotnisko zacznie działać z opóźnieniem. W następnych miesiącach na jaw wyszła ogromna liczba usterek i błędów konstrukcyjnych, a kolejni szefowie spółki odpowiedzialnej też za budowę lotniska podawali daty

otwarcia tylko po to, żeby potem się z nich wycofywać. Z czasem zaczęły pojawiać się głosy ekspertów i polityków wzywające do podjęcia radykalnych kroków. Włącznie ze zburzeniem terminalu i budową nowego. Jednak udziałowcy lotniska, czyli Berlin, Brandenburgia i niemiecki rząd federalny, takiego scenariusza za wszelką cenę



DPA/PAP

Tegel, otoczony jest gęstą zabudową i nie mógł być powiększany.



EPA/PAP

Tempelhof, położony jest niemal w centrum miasta.



EPA/PAP

Schönefeld było głównym lotniskiem Berlina wschodniego i Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

starali się uniknąć.

Miało być tanio

Sukces zazwyczaj ma wielu ojców, ale udaną reanimację nowy port zawdzięcza tak naprawdę jednej osobie. To Engelbert Lütke Daldrup, który przejął stery na berlińskich lotniskach w 2017 r. – *Wielu wytykało mu wówczas, że nie ma doświadczenia w budowaniu portów, jest zwykłym urzędnikiem. Jednak wieloletnia kariera urzędnicza, najpierw w Lipsku, a potem w Berlinie, okazała się atutem inżyniera Daldrupa, pomógł też jego charakter. Podszedł do karkołomnego zadania metodycznie, po kolei analizując wszystkie problemy i nie podając nierealistycznych terminów otwarcia. Równocześnie miał dobre kontakty z politykami, co przy tym projekcie było niezbędne* – podkreśla Peter Neumann, dziennikarz „Berliner Zeitung”, od lat opisujący historię budowy portu.

Problemów do rozwiązania Daldrup miał mnóstwo, ale największym technicznym wyzwaniem była przebudowa instalacji oddymiającej, która została niewłaściwie zaprojektowana. Podobnie było z wieloma innymi elementami terminalu.

Gdyby szukać grzechu pierworodnego przy budowie lotniska, trzeba cofnąć się o kilkanaście lat. Wówczas w Berlinie i okolicach funkcjonowały trzy lotniska – Tempelhof i Tegel, jako dawne porty Berlina Zachodniego, oraz Schönefeld, wcześniej główne lotnisko Berlina wschodniego i Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Tempelhof, położony niemal w centrum miasta, był przeznaczony do szybkiego zamknięcia. Tegel, również otoczony gęstą zabudową, nie

mógł być powiększany i w dłuższej perspektywie czekał go podobny los. Berlin i Brandenburgia zdecydowały o budowie nowego lotniska niedaleko starego Schönefeld, który w międzyczasie przekształcił się w port dla tanich przewoźników. Dzięki temu planowano wykorzystać istniejący już pas startowy, a obok niego zbudować drugi.

Nowe lotnisko dla Berlina i Brandenburgii miało być spektakularne i... tanie. – *To dlatego politycy odrzucili zbyt drogą ich zdaniem ofertę firmy Hochtief, która chciała zbudować port od początku do końca. Zamiast znaleźć jednego dużego wykonawcę, rozpisano wiele odrębnych, drobnych przetargów. W ten sposób skorzystać miały mniejsze, lokalne firmy. Niestety, zabrakło odpowiedniej koordynacji, a do tego w istniejących projektach, nawet po rozpoczęciu budowy, zaczęto dokonywać zmian. Często na życzenie polityków. To było źródłem chaosu, którego efektem stały się poważne wady konstrukcyjne. Na przykład w pewnym momencie przyszedł nakaz przystosowania nowego terminalu do obsługi ogromnego A380. Dziś wiemy, że ten samolot nigdy z nowego lotniska i tak nie odleci, bo jest wycofywany ze służby z powodu wysokich kosztów eksploatacji* – mówi Thomas Bittner, dziennikarz regionalnej telewizji RBB, specjalizujący się w tematyce lotniczej.

Chaos przy planowaniu i budowie da się bardzo konkretnie wycenić. W 2006 r., gdy ruszała konstrukcja przyszłego Terminalu 1, koszt nowego lotniska miał wynieść około 2 mld euro. Dzisiaj wiemy, że przekroczył sześć. Zanim przyszedł Daldrup, wymieniono kilku szefów spółki budującej port. Polityczną cenę zapłacili też zasiadający w radzie nadzorczej burmistrz Berlina Klaus Wowereit oraz premier Brandenburgii Matthias Platzeck. Wowereit był niegdyś typowany nawet na kanclerza, ale popadł w polityczny niebyt. Platzeck, oficjalnie z powodów

zdrowotnych, również wycofał się z wielkiej polityki.

Szereg komisji śledczych próbowało dociec powodów tej wizerunkowej i biznesowej katastrofy. Jednak z marnym skutkiem. – *Nikt nie został dotąd przed sądem ukarany i to się raczej nie zmieni. Winnych było wielu, ale każdy odpowiadał tak naprawdę tylko za fragment projektu, więc mógł zrzucić odpowiedzialność na innych. Politycy nadzorujący budowę lotniska podczas przesłuchań przed komisjami śledczymi przyjęli dwie linie obrony. Jedni twierdzili, że wiedzieli o problemach, ale nie byli za nie odpowiedzialni. A inni przekonywali, że po prostu o niczym nie wiedzieli* – opisuje Peter Neumann. Tymczasem płacić musiał podatnik.

Mimo otwarcia Terminalu 1 wcale się to na razie nie zmieni. Jeśli ktoś wierzy w klątwę wiszącą nad portem, ma kolejny argument. Z powodu pandemii ruch lotniczy załamał się na całym świecie, a w Berlinie konsekwencje tej katastrofy są szczególnie odczuwalne. Jeszcze w ubiegłym roku lotniska Tegel i Schönefeld obsłużyły łącznie ponad 35 mln pasażerów. Teraz ruch zmniejszył się o trzy czwarte. W przyszłym roku nowy port spodziewa się najwyżej 18 mln użytkowników, a to i tak scenariusz optymistyczny. Spółka lotniskowa wystąpiła do swoich właścicieli o kolejne 550 mln euro pomocy. Część tej kwoty ma jeszcze pójść na uregulowanie ostatnich rachunków za budowę, reszta to pokrycie strat pandemicznych. Nikt w Berlinie nawet nie chce spekulować, kiedy lotnisko zacznie na siebie zarabiać.

Pomysł z piekła rodem

To nie koniec. W trakcie bardzo długiej budowy stało się jasne, że nowy terminal, zaprojektowany do obsługi 24 mln pasażerów, będzie za mały z powodu szybko rosnącego ruchu. Podjęto wówczas decyzję o pozostawieniu na razie starego Schönefeld (przemianowanego niedawno na Terminal 5) oraz o budowie nowego Terminalu 2. – *Aby nie popełnić kolejnych błędów, jego konstrukcję zlecono jednej firmie i wybrano bardzo prosty projekt. Terminal 2 powstał rzeczywiście szybko i okazał się stosunkowo tani. Jest gotowy, ale na razie niepotrzebny. To kolejny z długiej listy paradoksów. Z powodu załamania ruchu lotniczego będzie stał pusty, bo Terminal 1 w najbliższych miesiącach w zupełności wystarczy* – mówi Thomas Bittner z RBB.

Mieszkańcy Berlina i Brandenburgii już się przyzwyczaili do złych wiadomości, ale prawdziwym szokiem będzie dla nich zamknięcie Tegel. Bo chociaż było przestarzałe i przez lata pozostawało przepełnione, to jednocześnie miało dla nich konkretne zalety. Z wielu dzielnic Berlina można było się do niego szybko dostać, a pasażerowie z racji kompaktowej konstrukcji nazywali je lotniskiem krótkich dróg. Kilka lat temu zorganizowano w Berlinie nawet lokalne referendum, w którym większość głosujących opowiedziało się za pozostawieniem części lotów z tego portu po otwarciu nowego lotniska im. Willy'ego Brandta. Jednak politycy zignorowali wyniki plebiscytu, wskazując, że przestarzały Tegel zakłóca spokój przynajmniej 300 tys. mieszkańców i nie ma racji bytu. Od 31 października do 8 listopada 2020 r. kolejne linie przenosić się więc będą do nowego portu. Jako ostatnia z Tegel odleci maszyna Air France, bo to właśnie ten przewoźnik zainaugurował działalność pasażerskiej części lotniska w 1960 r. Wcześniej Tegel służył tylko wojsku. Na odzyskanym terenie będą prowadzone inwestycje mieszkaniowe, biurowe, a także zbudowany klastr nowych technologii.

Tymczasem otwarcie nowego lotniska to nowe problemy. Co prawda port Brandta nie leży w sercu Berlina, ale znajduje się blisko granic stolicy, w obszarze aglomeracyjnym o dość gęstej zabudowie. To kolejna konsekwencja decyzji podjętej wiele lat temu, gdy Berlin nie chciał się zgodzić, aby nowe lotnisko znalazło się zbyt daleko od miasta. Od lat wielu mieszkańców pobliskich okolic walczyło o zmianę lokalizacji portu, ale bezskutecznie. Na zwiększenie ich ochrony przed hałasem władze musiały przeznaczyć 800 mln euro. Do tego sąsiadom lotniska udało się wywalczyć zakaz nocnych lotów. Niedawno okazało się, że przy wietrze wschodnim jeden z możliwych wariantów startu z nowego portu zakłada wykonanie szybko po oderwaniu się od ziemi ostrego skrętu, aby

zmniejszyć hałas nad obszarami gęsto zabudowanymi. Lokalne media ochrzciły już ten manewr mianem „wymiotnego zakrętu”, bo pasażerowie, zwłaszcza ci wrażliwi, odczują spory dyskomfort.

Wbrew powtarzanej w Polsce tezie nowy port również w normalnych czasach nie byłby śmiertelnym zagrożeniem dla naszych lotnisk. Przede wszystkim dlatego, że Lufthansa nawet przed kryzysem nie zamierzała budować tam swojego trzeciego po Frankfurtzie i Monachium przesiadkowego hubu. Berliński port miał być i będzie przede wszystkim bastionem tanich przewoźników. Jego szefowie mają jednak nadzieję, że zyska też nieco więcej połączeń transkontynentalnych uruchamianych przez lotniczą konkurencję.

Jeśli samolotowy ruch na niebie po pandemii rzeczywiście odżyje, a Berlin będzie przyciągał znowu turystów, to wróci też projekt budowy... kolejnego lotniska w okolicy. Bo chociaż to właśnie otwierane można teoretycznie jeszcze powiększać, to protesty okolicznych mieszkańców z pewnością mocno taki projekt utrudnią.

Po traumatycznych doświadczeniach ostatnich lat dla władz Berlina i Brandenburgii wizja budowy kolejnego portu lotniczego to pomysł z piekła rodem. Nikt zresztą na razie nie wie, jak po pandemii będzie wyglądał globalny ruch lotniczy. A wnioski z niemieckich kosztownych doświadczeń powinni wyciągnąć nie tylko Niemcy, ale wszyscy planujący wielkie inwestycje, chociażby takie jak Centralny Port Komunikacyjny pod Baranowem, ukochane dziecko polityków PiS.

Politycy od takich projektów powinni trzymać się z daleka. Lepiej wybrać niezależnego generalnego wykonawcę, pozostawić mu swobodę i rozliczać z efektów. Nie wolno politykom ingerować w gotowe projekty i destabilizować procesu inwestycyjnego. Brzmi prosto i logicznie, ale trudno uwierzyć, żeby takie standardy obowiązywały przy budowie CPK. Jeszcze zanim wbito pierwszą łopatę, spółka zajmująca się tym projektem jest obsadzona głównie przez działaczy PiS pobierających horrendalne wynagrodzenia, a ostatni fachowcy zdążyli się z niej ewakuować.

Polityka 44.2020 (3285) z dnia 27.10.2020; Rynek; s. 47

Oryginalny tytuł tekstu: "Ciemne niebo nad Berlinem"



Cezary Kowanda

W dziale ekonomicznym „Polityki” od 2006 r. Autor poradników finansowych i tekstów o sektorze bankowym. Próbuje godzić makroekonomiczne pasje z wymogami publicystyki gospodarczej. Z troską pochyla się nad naszymi transportowymi problemami. Pasjonat kolei w wydaniu niemiecko-szwajcarskim i niepoprawny marzyciel o takiejże kolei w wydaniu polskim.
