

PROBLEMI S NOVOM BERLINSKOM ZRAČNOM LUKOM

Manjkava organizacija i slab stručni nadzor

PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Dugotrajne gradnje ima svuda, ali kada se to dogodi u Njemačkoj koja je uzor pouzdanosti, dobre organizacije i kvalitete, ali i u glavnom gradu Berlinu, to podsjeća na katastrofu, možda i blamažu

Često se događaju problemi sa završetkom nekih velikih i strateških investicija, a najčešći je razlog nedostatak novca. U Zagrebu je najbolji takav primjer nikad dovršena Sveučilišna bolnica, koja se počela graditi prije gotovo tri desetljeća i za koju su svojedobno građani Zagreba bili izglasali samodoprinos, ali ipak nije nikad završena. Još su češći primjeri da se neke građevine dugo grade, a opet je najčešći razlog nedostatak novca. Za to je također u Zagrebu zgodan primjer Koncertna dvorana Vatroslava Lisinskog koja se gradila punih 12 godina i završena je 1973.

Naime, primjera dugotrajne gradnje nekih građevina, posebno javnih, ima posvuda u svijetu, a razlozi mogu biti raznovrsni. No kada se tako nešto događa u Njemačkoj, koja je za cijeli svijet uzor pouzdanosti te dobre organizacije i kvalitete, a kada razlog, barem osnovni, nije nedostatak novca, onda to postaje pravom malom senzacijom. Još kada se radi o novoj zračnoj luci Berlina kao glavnog grada ponovno sjedinjene Njemačke, kojoj su suvlasnici njemačka Vlada, savezna država Brandenburg i Grad Berlin, te kada završetak radova kasni pune dvije godine i kada se još ne zna kada će biti završeni, to gotovo da slični pravoj katastrofi, koju neki mediji, osobito njemački, nazivaju pravom blamažom. Radi se dakako o novoj Zračnoj luci Berlin Brandenburg koja odnedavno nosi i ime *Willy Brandt* (Flughafen Berlin Brandenburg *Willy Brandt*), prema Willyju Brandtu (1913.-1992.), negdašnjem gradonačelniku Berlina i njemačkom kancelaru te dobitniku Nobelove

nagrade za mir 1971. Gradi se od 2006. na jugoistočnom rubu grada, 18 km od središta i pokraj postojećeg aerodroma *Schönefeld*. No cijela priča zahtijeva ponešto duži uvod.

Svi berlinski aerodromi

Berlin se zbog svoga posebnoga povijesnog značaja i desetljetne podijeljenosti nije razvijao poput ostalih velikih svjetskih metropola, a to se posebno očituje u razvoju zračnog prometa. Najstarije je berlinsko i njemačko uzletište odnosno aerodrom *Johannistal* izgrađen 1909., nekoliko tjedana nakon najstarijeg na svijetu u gradu Rheimsu u Francuskoj, a nalazi se nekoliko kilometara sjever-

nije od nove zračne luke u izgradnji. S tog je aerodroma obavljen prvi njemački komercijalni let, a na njemu su stasali mnogi njemački pioniri avijacije. Bio je glavna berlinska zračna luka do gradnje *Tempelhofa*, a 1952. preuzele su ga vojne vlasti ondašnjega DDR-a (Istočna Njemačka) pa je služio za vojnu obuku. Poslije se uz njega razvio i veliki znanstveni i tehnološki centar, a nakon reintegracije postao je glavni gradski razvojni centar *Adlershof*, poseban grad znanosti i tehnologije koji se prostire na 4,2 km².

Berlin se zbog posebnoga povijesnog značaja i desetljetne podijeljenosti nije u zračnom prometu razvijao poput ostalih velikih svjetskih metropola

Drugo je berlinsko uzletište odnosno aerodrom *Staaken* osnovano 1916.,



Prikaz svih berlinskih aerodroma



Zračna luka *Tempelhof* na danu otvorenih vrata 1984.

u zapadnom dijelu grada i na rubu gradskog okruga Spandau. Služio je kao baza za cepeline i kao rano sjedište *Lufthanse*. Bio je u uporabi sve do 1948., poslije je dio vojarni pretvoren u bolnicu, a pista je služila kao odlagalište građevnog materijala. Sada je dio piste pretvoren u solarni park. Glavna je berlinska zračna luka dugo bio *Tempelhof* koji je izgrađen 1923., a zatvoren 2008. Nalazio se u središtu Berlina i bio je dugo jedan od najstarijih komercijalnih aerodroma na svijetu pa je svrstavan među tri kulturna aerodroma prije II. svjetskog rata, preostali su bili *Croydon* u Londonu i *Le Bourget* u Parizu. Glavna je značajka aerodroma golema monumentalna prijamna lučna hala od 284.000 m² s terminalom i nadstrešnicom dugom više od kilometra i u blagom luku obuhvaća cijelo polje. Bila je to svojedobno jedna od najvećih zgrada na svijetu, i sada je među najvećima, a projektirao ju je arhitekt Ernst Sagebiel 1934. Zbog rata zgrada je terminala završena tek 1945. Pokrenuta je inicijativa da se upiše na UNESCO-ovu listu svjetske baštine.

Tempelhof je odigrao ključnu ulogu tijekom gospodarske blokade Berlina 1948. i 1949. kada je bio ključno odredište Berlinskoga zračnog mosta. To

je bila glavna zračna luka Zapadnog Berlina i u šezdesetim godinama prošlog stoljeća, ali je zbog nemogućnosti širenja i smještaja u gradskom središtu u sedamdesetima postala američka vojna baza. Poslije su Amerikanci otišli i počeli su problemi koji su kulminirali zatvaranjem. Buduća sudbina golemog kompleksa još nije određena.

Uzletište *Gatow* otvoreno je 1935. u gradskoj četvrti Spandau, pokraj vojnog poligona *Döberitz*. Inače je bio uzletište za vojnu obuku, a od 1945. bio je u britanskoj okupacijskoj zoni. Bio je uključen u Berlinski zračni most, a nakon 1950. služio je samo za pojedinačne ceremonijalne letove. Od 1958. do 1994. bio je sjedište britanskog RAF-a (Royal Air Force). Obližnja je vojarna uglavnom preuređena u Povijesni muzej oružanih snaga, a pista se povremeno rabi kao izložbeni prostor za stare zrakoplove. Zračna luka *Tegel* nalazi se u istoimеноm predjelu u sjeverozapadnome gradskom okrugu *Reinickendorf* i 8 je km udaljena od gradskog središta. Izgrađen je na mjestu gdje se počela razvijati njemačka raketna tehnika i gdje je svojedobno radio i *Wernher von Braun*. Od 1998. aerodrom nosi ime *Otta Lilienthala* (1848.-1896.) njemačkoga zrakoplovnog pionira.

Zračna luka *Tegel* izgrađena je kao provizorna građevina za uspostave Berlinskoga zračnog mosta, ali je imala najdužu uzletno-sletnu stazu u Europi

Izgrađen je u vrijeme blokade i uspostave Berlinskoga zračnog mosta, ponajprije stoga što se shvatilo da *Tempelhof* nije u stanju svojim pistama pratiti razvoj suvremene avijacije. *Tegel* stoga ima dužinu od 2428 m uzletno-sletne staze i bio je tada najduži u Europi iako je građen kao provizorna građevina i s osnovnom infrastrukturom. Kako se nalazio u dijelu Berlina kojim je upravljala Francuska, od početka je imao dobre veze s francuskim komercijalnim kompanijama. No njegov je pravi razvoj započeo u šezdesetim godinama kada su ga prihvatili veći svjetski avioprijevoznici jer je zapadnonjemačkim avioprijevoznicima bio zabranjen pristup *Tempelhofu* i *Tegelu*.



Njemačka poštanska marka posvećena zračnoj luci *Tegel*

U šezdesetim je godinama izgrađena i znamenita zgrada terminala šestokutnog oblika koja okružuje otvorene trgovce što ih putnici uspijevaju svladati nakon tridesetak metara hoda te napustiti zgradu. Glavna je luka Zapadnog Berlina postao 1965., a tu je titulu zadržao i nakon ujedinjenja kada su se na njemu pojavile najveće njemačke kompanije *Lufthansa* i *Air Berlin* koje drže više od 60 posto zračnog prometa. Ujedno je postao i baza čarterskog avioprijevoza. U međuvremenu su mu pridodana još tri terminala, a u 2010. ostvaren je promet veći od 17 milijuna putnika pa je *Tegel* zapravo po putnič-

kom prometu četvrta njemačka zračna luka, nakon Frankfurta, Münchena i Düsseldorfa. Planiralo se da bude završena najkasnije do 2013. kada bude završena zračna luka Berlin Brandenburg. O otvorenju i početku rada nove berlinske zračne luke ovisi i kada će *Tegel* otići u zasluženu mirovinu.

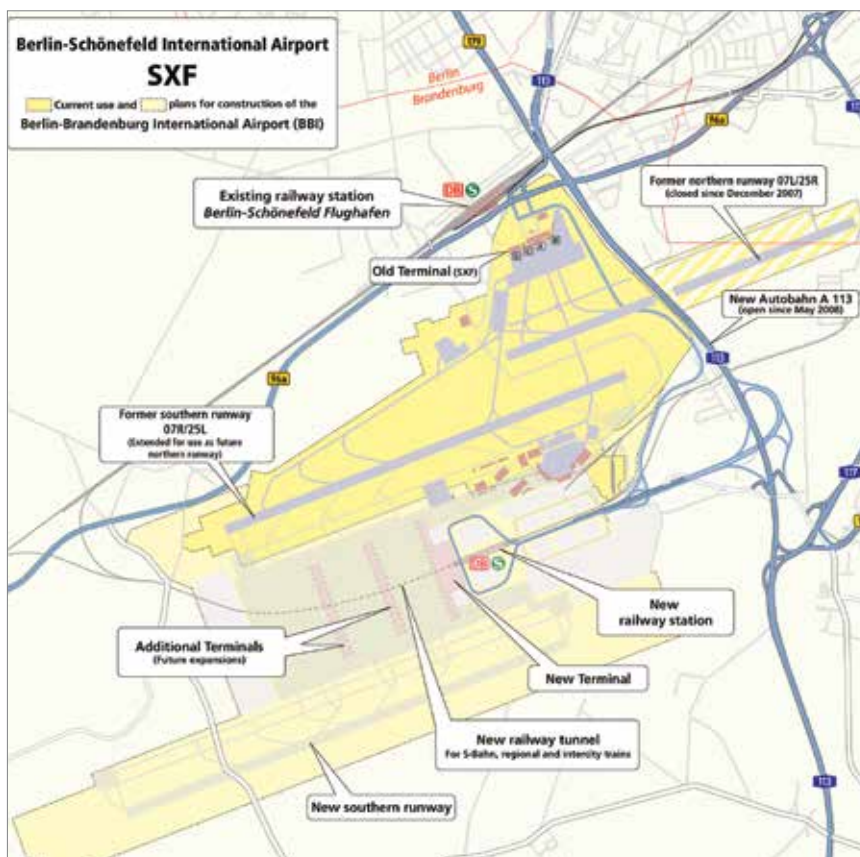
Zračna se luka nakon ujedinjenja (Flughafen Berlin Schönefeld) nalazi pokraj gradića Schönefelda u Brandenburg, uz južnu granicu Berlina i 18 km jugoistočno od njegova središta. *Schönefeld* je bio glavna državna zračna luka Istočne Njemačke i jedina u Istočnom Berlinu. Kako se nalazi izvan grada, ne stvara gradskom stanovništvu probleme zbog buke.

Aerodrom je inače otvoren 1934. i tada se na njemu smjestila tvornica zrakoplova *Henschel* koja je do kraja II. svjetskog rata izgradila više od 14.000 zrakoplova. Kada su ga 1945. zauzeli sovjetski vojnici, svi su zrakoplovi bili rastavljeni, a zgrade minirane. Poslije se vojno i civilno zrakoplovstvo preselilo iz *Johannisthal*, a 1947. započela je gradnja civilne zračne luke. Od 1947. do 1990. naziv se u nekoliko navrata mijenjao. Aerodrom ima dvije piste, asfaltnu od 2710 m i betonsku od 3000 m. Nakon ujedinjenja promet se putnika znatno povećao, posebno zbog niskotarifnih prijevoznika *Easyjeta* i *Germanwingsa*, pa je 2008. bilo 6,6 milijuna putnika. Krajem 2012. *Germanwings* se ipak preselio na *Tegel* zbog kašnjenja radova na novoj zračnoj luci. Kada Berlin Brandenburg konačno bude završen, *Schönefeld* će biti potpuno zatvoren, a jedino što će ih međusobno povezivati bit će jedna zajednička i nešto produžena pista.

Schönefeld je bio glavna zračna luka Istočne Njemačke, a nalazi se na mjestu gdje je do kraja II. svjetskog rata bila tvornica zrakoplova *Henschel*

Planovi za gradnju

Iz svega iznesenog uočljivo je da Berlin kao glavni grad ujedinjene Njemačke, onda druge, a sada treće gospodarske



Planovi zračne luke *Schönefeld* i njezina preuređenja te dogradnje u novu zračnu luku Berlin Brandenburg

sile svijeta, u rješavanju svoga zračnog povezivanja sa svijetom i nije imao mnogo izbora. *Tegel* i *Tempelhof* su stare zračne luke koje se nalaze u užem gradskom prostoru i nemaju mnogo mogućnosti za širenje i povećanje prometa, a i buka je za okolne stanare nesnosna. Stoga je praktički jedina mogućnost *Schönefeld*, ali su se spominjale lokacije pokraj gradića Sperenberga ili pak Jüterbog Airfield južno i jugoistočno od grada te znatno udaljenije koje su već i njemačka i sovjetska vojska povremeno rabile kao povremena uzletišta. Odluka o gradnji nove komercijalne zračne luke donesena je odmah nakon ujedinjenja 1990., a odmah se planiralo da se sve ostale zatvore. Sredinom 1991. utemeljen je *Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH* (BBF), koji je desetak godina poslije preimenovan u *Flughafen Berlin Brandenburg GmbH* (FBB) koji je po 37 posto u vlasništvu grada Berlina i savezne države Bran-

denburg, a preostalih je 24 posto u vlasništvu Savezne vlade. Ondašnji gradonačelnik Berlina Eberhard Diepgen bio je predsjednik nadzornog odbora, a sredinom 1993. pokrenuta je rasprava o sve tri moguće lokacije. Što se tiče prostornog planiranja i buke, mnogo su pogodnija za gradnju velike komercijalne luke bila ruralna područja Sperenberga i Jüterboga, ali je s gospodarskog stajališta bilo mnogo isplativije graditi u blizini gradskog središta zbog postojećih cestovnih i željezničkih veza. U 1996. objavljeno je da su se već spomenuti gradonačelnik Berlina te Manfred Stolpe (ministar-predsjednik Brandenburg) i Matthias Wismann (savezni ministar prometa) uspjeli dogovoriti da se nova zračna luka gradi rekonstrukcijom i gradnjom *Schönefelda*, a da se *Tegel* i *Tempelhof* (što je učinjeno 2008.) potpuno zatvore za zračni promet. Oci- jenjeno je naime da je potrebno graditi jednu veliku zračnu luku, u početku za

27 milijuna putnika na godinu, a za 40 milijuna do 2030., ali da ni u Berlinu ni u Brandenburg, državi koja sa svih strana okružuje Berlin i ima sjedište u Potsdamu, dakle na području s gotovo 6 milijuna stanovnika (od čega 3,5 milijuna otpada na Berlin) ne bude ni jedan drugi komercijalni aerodrom. Taj je svojevrsni konsenzus poslije potvrđen na svim zakonodavnim tijelima. Tijekom 1999. podnesen je zahtjev za izdavanje građevinske dozvole od strane *Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH* za novu gradsku luku, a iste je godine potpisan sporazum da se presele mještani okolnih sela Diepensee (335) i Selcow (35) pod socijalno prihvatljivim uvjetima.

Ocijenjeno je da je potrebno graditi jednu veliku zračnu luku, ali da ni u Berlinu ni u Brandenburg ne bude ni jedan drugi komercijalni aerodrom.



Prikaz budućeg izgleda nove berlinske zračne luke

na čelu s *IVG Holdingom* (Zračna luka Beč, *Deutsche Bank AG* i francuska investicijska grupa *Caisse des Depots*) i *Hotchief Airport* (menadžerska grupa sa sjedištem u Essenu koja upravlja zračnim lukama u Ateni, Budimpešti, Düsseldorfu, Hamburgu, Sydneyju i Tirani) s partnerima. I jedan i drugi ponuditelj predložili su otkup dionica, kupnju

okolnog stanovništva, a koncesijski se ugovor temeljio na BOT modelu i bio je predviđen na rok od 99 godina. Tijekom 1999. bilo je objavljeno da je za gradnju i upravljanje izabran *Hotchief Airport* s partnerima, na što je *IMV Holding* podnio tužbu smatrajući da je oštećen, a to je iste godine potvrdio i Viši sud države Brandenburg. Potom su 2002. *BBIP* i *Hotchief Airport* podnijeli zajedničku ponudu, ali su Klaus Wowereit (novi gradonačelnik Berlina i predsjednik nadzornog odbora) i Matthias Platzeck (novoizabrani ministar-predsjednik Brandenburg) i Manfred Stolpe (novi savezni ministar prometa) odlučili da se cijeli proces privatizacije poništi. Štoviše ponuđači su oštećeni s 50 milijuna eura. Opća je ocjena da je *FBB* inače od početka bio protiv privatizacije nove zračne luke.

Građevinska je dozvola za novu zračnu luku izdana sredinom 2004. od strane Ministarstva za infrastrukturu i regionalni razvoj Brandenburg, a 2006. Savezni upravni sud u Leipzigu, kao najviše sudsko tijelo, razriješio je desetogodišnji sudski spor koji su pokrenuli okolni stanovnici i općine i dao dozvolu za gradnju buduće zračne luke. Na tu odluku nisu bile moguće nikakve žalbe, ali su postavljena neka ograničenja za noćne letove. Inače su u međuvremenu održavani susreti s građanima u okolici zračne luke na kojima su predstavljeni planovi izgradnje, a rasprave su se održavale i u udrugama, klubovima, crkvama i sl.



Autoceste i ceste uokolo Berlina i položaj zračne luke *Schönefeld*

Valja odmah reći da se od početka planiralo da se nova zračna luka privatizira, a na natječaj su se javila dva ozbiljna investicijska konzorcija – *BBIP* (Berlin-Brandenburg International Partner)

dotadnog zemljišta i izravna ulaganja s tehničkom opremom potrebnom za proširenje zračne luke. Savezna je vlada pristala snositi troškove željezničke i cestovne infrastrukture te preseljenja



Početak radova na novoj zračnoj luci

Obavljena su i nužna arheološka istraživanja, ali i isplaćene naknade stanovnicima koji su se trebali preseliti, a dobili su i nove kuće i stanove u područjima Königs Wusterhausena i Großziethena.

Planovi za gradnju BBI-ja (Berlin Brandenburg *International*) odnosno FBB-a (Flughafen Berlin Brandenburg) kako se sve češće naziva, predviđali su proširenje *Schönefelda* za još 970 ha na ukupnu površini od 1470 ha, što je površina od 2000 nogometnih stadiona. Prvi je rok za početak rada nove zračne luke bio određen za 2000. godinu, ali je to odmah bilo produženo zbog pravnih i financijskih problema. Procijenjena je vrijednost radova u zračnoj luci iznosila 2,83 milijarde eura, a Vlada je dala jamstvo za zajam od 2,4 milijarde. Ipak računalo se da će se za spojne ceste i željezničke veze ukupan iznos povećati na 3,6 milijardi eura, a to je namjeravala namiriti bankovnim depozitom partnera i temeljnim kapitalom *FBB*-a. Međutim troškovi su do kraja 2012. ipak narasli

na 4,3 milijarde eura, a za pretpostaviti je da će i dalje rasti jer je procijenjeno da svaki mjesec odgode otvaranja u prosjeku stoji 15 milijuna eura.

Zračnu luku i zgradu terminala projektirali su *GP* (Generalplanungsgesellschaft) *FBB*-a koji su sačinjavali *Gerkan Marg und Partner (GMP)*, *JSK Architekten und Ingenieure GmbH* i *IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH*. Pripremni su radovi uređenja gradilišta, gradnje prilaznih cesta, postavljanja središnje betonare, premještanja instalacija i priprema natječaja za izvođenje započeli 2006., nakon petnaestak godina planiranja, a završetak je radova zakazan u 2011. godini.

Pripremni su radovi uređenja gradilišta i raspisivanja natječaja za izvođače započeli 2006., a završetak je radova bio zakazan za 2011. godinu

Nedugo potom počela je gradnja željezničkog tunela ispod budućeg terminala i podzemne željezničke stanice, proširenje buduće sjeverne uzletno-sletne staze (a južne *Schönefelda*) te gradnja preostalog dijela A113 (Bundesautobahn 113) za koju je trebalo iskopati sjevernu pistu stare zračne luke. Ukupno je ugrađeno 3,4 milijuna tona betona i izgrađeno 14 km privremenih cesta, 20 km stalnih te čak 19 mostova. Ugovor je za cestograđevne radove povjeren tvrtkama *Porr Deutschland GmbH* i *Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co*. Nova je dionica autoceste otvorena 2008. i u cijelosti povezuje novu zračnu luku s njemačkom mrežom autocesta.

Postojeća je južna pista duga 3000 m produžena na 3600 m i izgrađena potpuno nova od 4000 m koja se pruža paralelno sa starom te okružuje zgradu terminala. Širina je jedne i druge piste 60 m, a opremljene su sustavom ranog upozorenja za led koji pruža sigurnost



Radovi tijekom 2008. godine



Detalj radova u 2009. godini



Intenzivni radovi na prilaznim cestama i tunelima 2010. godine

u lošim vremenskim uvjetima. Piste su međusobno udaljene 1900 m, što će im omogućiti neovisan rad bez eventualnih turbulencija. Ispod terminala izgrađena je za potrebe nove zračne luke od strane *Deutsche Bahna* željeznička stanica pruge velikih brzina (duga 405 m i široka 60 m) sa šest platformi. U gradnju su bile uključene tvrtke *Schälerbau Berlin GmbH*, *Berger Bau GmbH*, *Bleck & Söhne Hoch- und Tiefbau GmbH & Co. KG* i *Ingenieurgesellschaft mbH*. Brzi vlak može prevoziti putnike u središte grada za samo 20 minuta, a za to će trebati 30 minuta automobilom ili autobusom. Vjeruje se stoga da će Berlin za razliku od drugih europskih gradova imati najmanju udaljenost od međunarodne zračne luke.

Ukupna je površina terminala i pristaništa 280.000 m², a površina je krova 49.000 m². Ukupna je duljina terminala 220 m, širina 180 m i visina 32 m. Na terminalu su četiri javno dostupne razine. Planirano je mnogo prostora za čekiranje, ali i uređaja s kojima će se putnici sami prijavljivati. Predviđeno je i bezbroj pokretnih mostova za avione, a mnogo je pozornosti povjereno sigurnosti i zaštiti putnika. Valja svakako dodati da će postojati posebno ulazi i izlazi za putnike sa šengenskim uvjetima za granične prijelaze i bez njih. U sklopu nove berlinske luke izgrađen je 72 m visok toranj za kontrolore leta koji je projektirao njemački arhitekt Franz Ondra, ali i jedan manji provizorni za promatrače gradnje koji je ujedno i informativni



Pogled i zraka na novu berlinski zračnu luku (slika iz prošle godine)

punkt i najvjerojatnije će ostati nakon otvaranja aerodroma. Ne treba posebno isticati da su za novu zračnu luku predviđena najsuvremenija tehnička i tehnološka rješenja i najveći mogući standardi zaštite okoliša.

Vjeruje se da je na gradnji nove berlinske zračne luke istodobno bilo angažirano 12 velikih građevinskih kompanija kao i 360 manjih poduzetnika. Valja istaknuti da je kao podizvođač tvrtke *Max Bögl Bauunternehmung GmbH & Co. KG* radio i zagrebački *Viadukt*, zapravo tvrtka kći *Ingra Viadukt* u Njemačkoj, koja je za 3 milijuna eura gradila parkiralište te prostore za iznajmljivanje automobila. Štoviše jedna od rijetkih tvrtki čiju kvalitetu radova i ispunjavanje rokova svi hvale.

Rokovi i kvaliteta građenja

Prvi je rok za otvaranje nove berlinske zračne luke bio predviđen za 30. listopada 2011., ali već je sredinom 2010. objavljeno da to neće biti ostvareno. To i nije bilo veliko iznenađenje jer je odgađanje otvaranja kod tako složenih građevina i u svijetu raširena pojava. Tada je svečano otvorenje najavljeno za 3. lipnja 2012. Krajem studenoga 2011. u sigurnosnu je provjeru te simulaciju prijave, ukrcaja i preuzimanja prtljage bilo uključeno 12.000 volontera, a čak je 15.000 komada prtljage upotrijebljeno

za ispitivanje automatiziranog sustava za obradu. Ispitivane su i noćne situacije, ali i nepredviđeni događaji.

No već je 8. svibnja 2012. bilo svima jasno da predviđeni datum neće biti ispunjen, ponajprije zbog propusta u sustavu zaštite od požara, pa su svi pokuši prekinuti i dosad nisu nastavljeni. Neslužbeno se doznalo da ne funkcioniraju automatski uređaji koji u slučaju potrebe zatvaraju protupožarna vrata u raznim dijelovima aerodromske zgrade i zbog toga nije dobivena uporabna dozvola. Objavljeno je, iako nije vjerojatno, da je uprava ponudila vlastima da uposli 700 radnika koji će ručno otvarati vrata dok se sustav ne osposobi, što dakako nije prihvaćeno. Navodno ne funkcionira ni sustav za prihvat prtljage.

Početkom rujna 2012. najavljen je novi datum otvaranja za 27. listopada 2013. No mediji i stručnjaci su i u to s pravom sumnjali jer je već 6. siječnja 2013. obznanjeno da će zračna luka dodatno kasniti, čak do 2014., iako datum nije naveden. I konačno je u veljači 2013. novi tehnički direktor aerodroma Horst

vio da unatoč nedostacima zračna luka predstavlja grandiozno djelo.

Čini se da su svim problemima kumulirali nelikvidnost i problemi GP-a FBB-a jer su uočeni brojni nedostaci zbog neodgovarajućeg nadzora i nedostatka dokumentacije. Tome je dakako pridonijelo i razrješenje GMP Architekten

tetno obavljani, posebno oni vezani uz opremu. Pojavilo se jedno izvješće da su se instalacije ugrađivale u neprijemljivim kombinacijama (telefonske linije pokraj visokonaponskih kabela). Navodno je čak 60 km cijevi za hlađenje ugrađeno bez odgovarajuće toplinske izolacije, a ventilacijski otvori locirani na neprikladnim mjestima jer kroz njih probija kišnica i sl.



Novi toranj za kontrolu leta

Amann, koji je zamijenio smijenjenoga Manfreda Körtgena, izjavio da će zračna luka početi s radom tek 2015., devet godina nakon početka građenja i pune tri godine nakon najavljenoga svečanog otvaranja. To posebno zbunjuje jer je zračna luka *Tegel*, koja samo čeka početak rada novog aerodroma da bi prestala s radom, izgrađena za samo 90 dana. Smijenjeni Manfred Körtgen navodno je tijekom radova pisao doktorat, umjesto da se bavi poslom koji mu je povjeren.

Smijenjen je izvršni direktor FBB-a Rainer Schwartz, a potom je objavljeno da će ga zamijeniti Hartmut Mehdorn, negdašnji direktor *Deutsche Bahna* i *Air Berlina*. Očekivale su se i političke posljedice koje su, barem zasad, izostale, ali je berlinski gradonačelnik Klaus Wowereit podnio ostavku na mjesto predsjednika Nadzornog odbora, a zamijenio ga je dotadašnji zamjenik Matthias Paltzack. Ipak gradonačelnik je prošle godine na jednom skupu u novoj zračnoj luci pred 50.000 znatiželjnika izviždan i ismijan, kada je izja-



Toranj za promatranje i informiranje

koje se i djelomično optužuje za mnoge probleme. Mnogi su radovi nekvali-

Mnogi su radovi nekvalitetno obavljani pa su se navodno instalacije ugrađivale nestručno, a čak je 60 km cijevi za hlađenje nema odgovarajuće izolacije

Ovaj će neobičan slučaj, koji mnogi mediji, kako smo već rekli, nazivaju blamažom i sramotom, donijeti i dodatne troškove jer su avioprijevoznici poneseni njemačkom temeljitošću tiskali planove leta vezane uz novu zračnu luku, ali i otkazali prostorije na drugim aerodromima. Stoga se očekuju brojne tužbe za naknadu troškova i izgubljenu dobit, a tome će se pridružiti vlasnici mnogih lokala i restorana koji su otkazali najmove na drugim aerodromima, posebno na *Tegelu*. Kako jedna nesreća nikad ne dolazi sama, objavljeno je da su njemačka Savezna vlada i Grad Berlin dio novca namijenjen izgradnji zračne luke plasirali na tržište kapitala, na tzv. Rollercoaster Swaps, i na tome u 2010. izgubili 106 milijuna, a 2011. 214 milijuna eura.

Umjesto zaključka

Gradnju zračne luke Berlin Brandenburg *Willy Brandt* predstavili smo ne da bismo se "naslađivali" tuđim nesrećama, već samo zbog toga da pokažemo kako nedostatak pravog nadzora i upravljanja projektom može biti osobito poguban kod najsloženijih građevina. Osim toga htjeli smo i na njemačkom primjeru pokazati koliko državno vlasništvo može biti neučinkovito.

Izvori teksta i slika: brojni internetski portali