

Německé puntičkářství selhalo

The German punctilious nature failed

Kauza kolem výstavby berlínského letiště (BER) se trochu podobá té s letenskou knihovnou. Jen s rozdílem, že letiště – sice s devítiletým zpožděním a mnohonásobně vyššími náklady – nakonec vzniklo a je od počátku listopadu v provozu.

Letiště, jež mělo být pýchou Německa – symbolem sjednocení Berlína i celé země, se stalo spíš terčem posměchu. Projekt obřího letiště, jež nese jméno bývalého spolkového kancléře Willyho Brandta, měl být dokončen už v říjnu roku 2011. Nakonec jeho výstavba trvala přes 20 let a vážou se k ní kuriózní historky od samotného návrhu přes výstavbu, politické pozadí až po otevření v době pro cestování nejhorší... Proto všechno se letiště stalo symbolem neschopnosti politiků dotahovat velké stavební projekty. Šéf letiště Engelbert Lütke Daldrup už dříve podle magazínu Spiegel utrousil, že Berlín a celému Německu se kvůli tomuto projektu všichni smějí.

SMĚLÉ PLÁNY BUDOUCÍ

Letiště ležící 18 km jižně od německé metropole nahradí zastaralé vzdušné přístavy Tegel na severozápadě Berlína a Schönefeld na jihovýchodě, jehož rozšířením vzniklo. Ze Schönefeldu se stal prozatím Terminál 5 nového letiště. Do budoucna se však počítá s jeho zrušením, a to po výstavbě Terminálu 3, plánované na rok 2030; ten bude přímo napojen na hlavní Terminál 1.

Tegel je uzavřen a zůstane oficiálně ještě do května v provozní pohotovosti. Berlínská radnice chce na jeho místě vybudovat projekt Urban Tech Republic. Nová rezidenční čtvrť ponese název Schumacher Quartier. Budou zde rezidenční objekty i technologické firmy nebo bydlení pro studenty. Plán počítá i s využitím stávající budovy terminálu ve tvaru šestiúhelníku z roku 1974, která se stane hlavním kampusem univerzity Beuth.

KOLIK TO VLASTNĚ OPRAVDU STÁLO?

Leteckou obsluhu německé metropole tak od listopadu plně převzal nový vzdušný přístav. Jde o největší infrastrukturní projekt sjednoceného Německa – náklady na výstavbu dosáhly zhruba 6,5 mld. eur (176 mld. Kč), tedy asi trojnásobku oproti původnímu rozpočtu. A ani zde se všechny odhady neshodují: Podle některých německých



médií činí výsledné náklady více než 7 mld. eur, jiné hovoří dokonce o 10 mld. eur (274 mld. Kč).

Vedení letiště na jaře loňského roku přiznalo, že jen údržba areálu si každý měsíc žádá 10 mil. eur (255 mil. Kč). Přestože totiž letiště nebylo v provozu, musely zde od roku 2012 naprázdno jezdit pohyblivé pásy pro vykládání zavazadel i všechny eskalátory, jejichž zprovoznění by po tak dlouhé odstávce nebylo možné. Fungovalo zde vše – včetně automatů na jízdenky. Ale bez pasažérů. V roce 2018 se muselo ze stejného důvodu vyměnit 750 informačních monitorů pro cestující, které byly po šesti letech od instalace za hranou své životnosti. Jak uvedla některá německá média, kvůli nefungujícímu vypínání světel se v hlavním terminálu také celé dny svítilo, což však vedení letiště popřelo.

KDYŽ SE DAŘÍ...

Terčem vtipů se staly i příliš krátké eskalátory, nedostatečný protipožární systém, přecíslování třetiny z celkem 4 000 dveří, insolvence jedné z klíčových stavebních firem, 90 km špatně položených kabelů, střecha oproti návrhu dvojnásobně těžší aj. Ještě před dvěma lety se s pokervou tvářili žertovalo o tom, že celá dosavadní stavba by mohla být stržena a postavena znovu. Nedostatky v protipožárním zabezpečení pro podezření z korupce dokonce šetřila i policie.

OTEVŘENÍ V DOBĚ PANDEMIE

A přestože je letiště konečně v provozu, problémy se mu nevyhýbají, a také další prognóza je skeptická. Letošní rok cestování obecně nepřeje a státní společnost, pod níž BER spadá, hovoří o ztrátě 157 mil. eur pro letošní rok (nejen kvůli koronavirové krizi); je to o 61 mil. eur více než loni. I když vlastníci plánují poskytnout až 300 mil. eur na vyrovnání ztrát způsobených pandemií, pokryje to jen dvě třetiny ročního obrátu.

Berlínské letiště by se přitom mělo stát třetím nejvytíženějším letištěm v Německu po Frankfurtu nad Mohanem a Mnichovu, a chce konkurovat i Praze. Podle svého šéfa hodlá usilovat i o nová dálková spojení. Odborníci na leteckou dopravu se ještě před pár lety obávali, že kapacita letiště bude nedostatečná. Kvůli pandemii však stále zůstává přinejmenším do jara mimo provoz nový Terminál 2 a ani další stavební rozvoj není zatím vůbec jistý.

MÍSTO OSLAV PROTESTY

Kromě „ušlého zisku“ potřebuje sám podnik letiště pro následující čtyři roky dalších 792 mil. eur na zaplacení účtů. Asi polovinu zaplatí opět vlastníci, zbytek sám podnik. Šéf letiště Engelbert Lütke Daldrup doufá, že prvního prokazatelného zisku se letiště dočká v roce 2025.

Ač německý ministr dopravy Andreas Scheuer doufá, že obří letiště přiroste Berlíňanům k srdci tak, jako Tegel, před otevřením nového centrálního Terminálu 1 naopak probíhal protest stovek klimatických aktivistů i veřejnosti nespokojené s hlukem letecké dopravy.

KRISTINA VACKOVÁ / FOTO: WIKIMEDIACOMMONS

FAKTA A ZAJÍMAVOSTI:

- Kód nového mezinárodního letiště je BER a celý oficiální název Letiště Willyho Brandta Berlín – Braniborsko (Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt).
- Vlastníky letiště jsou stát Německo (26 %) a spolkové země Berlín (37 %) a Braniborsko (37 %). Bohužel se pro ně letiště a dění kolem něj stalo bitevním polem pro politiky.
- Podle původních plánů měly investice dosáhnout necelých 2 mld. eur a letiště mělo začít fungovat 30. října 2011.
- Přilehlé podzemní vlakové nádraží bylo dokončeno už v roce 2012, a tak do něj zhruba osm let zajížděl prázdný vlak bez pasažérů, aby v tunelu cirkuloval vzduch a netvořila se plíseň.
- Kód letiště Schönefeld SFX se mění na nový kód BER.
- Hlavní terminál má rozlohu 360 000 m², dominantou letiště je 72 m vysoká řídicí věž.
- Letiště by mělo přepravit 40 mil. pasažérů ročně. Pro srovnání, pražské Letiště Václava Havla v roce 2019 odbavilo rekordních 17,8 mil. cestujících. Do roku 2025 a po dostavbě třetího terminálu má kapacita letiště vzrůst na 45 mil. pasažérů ročně a do roku 2040 pak na 55 mil.
- Architekt letiště Meinhard von Gerkan je odpůrcem nakupování, proto v původním projektu potlačil obchodní prostory na minimum. Pronájem obchodních ploch přitom tvoří až polovinu veškerých příjmů provozovatele letiště. Tento muž, zodpovědný za celý protipožární systém letiště, neměl na tento projekt potřebnou kvalifikaci, jelikož je kreslíčem.
- Německý deník Der Tagesspiegel nedávno popsal množící se stížnosti pilotů, kteří jsou v rámci snižování hlučnosti vzletů nuceni k Hoffmanovu úhybu, manévru znamenajícímu ostrý úhyb doprava ve výšce necelých 200 m. Laik si ho lépe představí pod jeho lidovým názvem „zvrací zátáčka“.

The affair regarding the construction of Berlin's airport (BER) is similar to the affair with the library in Letná. But with the difference that the airport was eventually constructed – though with a nine-year delay and much higher costs – and has now been in operation since the beginning of November.

The airport that was to become the pride of Germany – a symbol of the unification of Berlin – has rather become a laughing stock. The project of the huge airport that bears the name of the former federal chancellor Willy Brandt was supposed to be completed in October 2011. In the end, construction took more than 20 years and is connected with peculiar tales, from the actual design via development and political background to opening at the worst times for travelling... That is why the airport became a symbol of politicians' incompetence to bring large building projects to their completion. The head of the airport, Engelbert Lütke Daldrup, has, according to Der Spiegel magazine, already remarked that everyone is laughing at Berlin and the whole of Germany due to this project.

DARING FUTURE PLANS

The airport, situated 18 km south of the German metropolis, will replace the obsolete and outdated Tegel Airport located north-west of Berlin and south-east of Schönefeld, from whose expansion it originated. Schönefeld has, so far, been transformed into Terminal 5 at the new airport. But it is to be closed after the construction of Terminal 3, which is scheduled for 2030; this is to be directly connected to the main Terminal 1.

Tegel is shut down and will, until May, remain in standby operation. The Berlin council wants to build the Urban Tech Republic project in its place. The new residential district will be called Schumacher Quartier and will comprise residential buildings as well as technology companies, or student housing. The plan also accounts with the utilisation of the existing terminal building of a hexagonal shape from 1974. This is to become the main campus of Beuth University.

HOW MUCH DID IT ACTUALLY COST?

A new airport therefore took over total air transportation in the German capital in November. It is the largest infrastructure project of the united Germany – construction costs arrived at approximately EUR 6.5 billion (CZK 176 billion), that is about a tripling of the original budget. And not even here do the estimates meet: According to certain German media, the final costs are higher than EUR 7 billion and some even speak of EUR 10 billion (CZK 274 billion).

The airport management admitted last spring that only the maintenance of the complex will require EUR 10 million (CZK 255 million) a month. Even though the airport wasn't in operation, conveyor belts for luggage and all escalators had to

run here on no usage from 2012 as it wouldn't otherwise be possible to put them into operation after such a long interruption. Everything was in operation – including ticketing machines. But with no passengers though. In 2018, 750 information monitors for passengers had to be replaced for the same reason as they were past their life cycle after six years since installation. As some German media said, the lights in the main terminal were also on all day due to inoperative turn off switches, but the airport clearly denied that.

WHEN THINGS GO WELL ...

The too short escalators, insufficient fire system, renumbering one third of the 4,000 doors, insolvency of one of the key building companies, 90 km of badly or incorrectly laid cables, twice as high roof than was designed and other objects also became a laughing stock. Two years ago, they were still joking with poker faces that the whole of the then construction could be pulled down and built again. Shortcomings and deficiencies in the fire system were even investigated by the police due to a suspicion of corruption.

OPENING IN TIMES OF THE PANDEMIC

And even though the airport finally opened, problems do not elude and the next prognoses is also sceptical. This year generally doesn't favour travelling and the state society, under which the BER comes, speak of a loss of EUR 157 million this year (not only due to the coronavirus crisis); it is EUR 61 million more than last year. Even though the owners are planning to provide up to EUR 300 million to balance out the losses caused by the pandemic, it will only cover two thirds of the annual turnover.

But in fact, Berlin Airport was proposed to become the third busiest airport in Germany, following Frankfurt am Main and Munich, and also wants to compete with Prague. According to its head it also intends to endeavour for new long-haul flights. A few years ago, specialists in air transportation were worried that the capacity of the airport



wouldn't be sufficient. But the new Terminal 2 remains, due to the pandemic, out of order at least till spring and no further development is concrete at the moment.

PROTESTS INSTEAD OF CELEBRATIONS

Apart from 'lost profits', the airport company also needs a further EUR 792 million to pay its bills for the next four years. About half of it will be paid by the owners again and the remainder by the company. The head of the airport, Engelbert Lütke Daldrup, hopes that the airport will not see the first verifiable profit until 2025.

Albeit the fact that the German Minister of Transport, Andreas Scheuer, hopes the huge airport will grow on Berlin residents as did Tegel, a protest with hundreds of climate activists and a public unhappy from the noise the air transport causes was, on the other hand, held prior to the opening of the new Terminal 1.

KRISTINA VACKOVÁ / PHOTO: WIKIMEDIA COMMONS

FACTS AND POINTS OF INTEREST:

- The code for the new international airport is BER and the official name is Berling Brandenburg Airport (Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt).
- The owners of the airport are the state of Germany (26%) and the federal states Berlin (37%) and Brandenburg (37%). Unfortunately, the airport and all the affairs associated with it have become a battlefield for politicians.
- Based on the original plans, investment was supposed to reach almost EUR 2 billion and the airport should have become functional by 30th October 2011.
- The adjacent underground train station was completed in 2012 so an empty train without passengers kept driving inside for about eight years in order to circulate air inside the tunnel and to prevent the formation of mould.
- The code of the Schönefeld Airport, SFX, is being changed to the new code BER.
- The size of the main terminal is 360,000 sq m and the dominant point of the airport is a 72 m high control tower.
- The airport should transport 40 million passengers a year. In contrast, the Václav Havel Airport in Prague checked in the record-breaking number of 17.8 million passengers in 2019. The capacity of the airport is supposed to increase to 45 million passengers a year by 2025 and after completion of the third terminal and to 55 million by 2040.
- The architect of the airport, Meinhard von Gerkan, is anti-shopping so he reduced the level of retail premises in the original project to minimum. However, the leasing of the retail premises makes up half of all the income of the airport's operator. This man, who is responsible for the total fire system at the airport, didn't have necessary qualification for this project as he is a draughtsman.
- The German daily paper Der Tagesspiegel has recently described the increasing complaints of pilots who are forced, due to the noise reduction at take-off, to the Hoffman turn, being the manoeuvre of a sharp right turn at the height of almost 200 m. A layman can imagine it better under its popular name of 'vomit inducing turn'.



Budoucnost berlínského letiště TXL

Future of Berlin Airport TXL

Na místě bývalého letiště Berlín-Tegel začne v květnu příštího roku vznikat výzkumný a průmyslový park pro městské technologie, Berlín TXL – Urban Tech Republic.

A reál využije existujících staveb, zejména hlavní budovy letiště, jež byla v loňském roce prohlášena historickou památkou. Architektonickým srdcem lokality zůstane ústřední budova terminálu se vstupní halou a věží, která bude studiem gmp Architekten přeměněna na startupové a inovační centrum.

Na novém konceptu budovy se pracovalo již od roku 2008, kdy Meinhard von Gerkan přišel s nápadem energetického centra. Pod vedením Stephana Schütze vzniklo několik studií na využití stávajících terminálů i nových budov, aby řešení bylo co nejlepší a energeticky nejhodnější.

V roce 2019 byli gmp Architekten pověřeni rekonstrukcí a přestavbou bývalé hlavní budovy, nádvoří a věže, jež jsou dominantou letiště již pět desetiletí. V novém projektu startupového a inovačního centra bude šestihraná hlavní budova tvořit fórum budoucího výzkumného a průmyslového parku pro městské technologie. Kromě dalších firem je plá-

nováno, že zde bude mít sídlo právě společnost Tegel Projekt GmbH, pověřená spolkovou zemí Berlín developmemem této lokality.

Koncepční design kombinuje vylepšení energetické účinnosti budov s dispozicí místností v rámci charakteristické trojúhelníkové struktury. Nové trasy pak spojují budovu s budoucími veřejně přístupnými oblastmi bývalého letiště: Přízemní prostory jsou určeny pro konferenční místnosti, showroomy, workshopy a studia. Kolem bývalé lobby jsou plánovány veřejné prostory a konferenční centrum, na místě bývalého Terminálu A vzniknou veřejně přístupné prostory Beuthovy univerzity. Nezapomnělo se ani na aktivní využití střešní plochy, jež bude určena gastronomii a veřejné zeleni. Ve druhém až čtvrtém patře vzniknou menší i větší kanceláře propojené centrálním točitým schodištěm. Charakteristický vnější tvar budov zůstane zachován. Energeticky účinná budova bude splňovat současné standardy a chce získat DGNB Platinum.

KRISTINA VACKOVÁ

A development of the new research and industrial park for urban technologies, Berlin TXL – Urban Tech Republic will commence next May in the place of the former Berlin Tegel Airport.

The complex will make use of the existing buildings, especially the main airport building, which was proclaimed a historic monument last year. The architectural heart of the location is the central terminal building with an entrance hall and tower, which will be converted to a start-up and innovation centre by the gmp Architekten Studio.

The new concept of the building has been worked on since 2008 when Meinhard von Gerkan came up with the idea of an energy centre. Several studies for the utilization of

the existing terminals and new buildings came under the lead of Stephan Schütze with the aim to produce the best possible and energy sufficient solution.

In 2019, gmp Architekten were entrusted with the reconstruction of the former main building, courtyard and towers that have been a dominant point of the airport for five decades. As for the new project of the start-up and innovation centre, the hexagon-shaped main building will form a forum of future research and industrial park for urban technologies. The plan is that, apart from other companies, Tegel Projekt GmbH, a company authorized by the federal state of Berlin for the development of this location, will also have their address there.

The conceptual design combines improved efficiency of buildings with layouts within the framework of a characteristic triangular structure. The new routes then connect the building with future areas of the former airport that are open to the general public: Underground premises are intended for conference rooms, showrooms, workshops and studios. Apart from the former lobby, there is also a plan for public areas and a conference centre and premises of the Beuth University that are open to the public are to be emerged in the place of the former Terminal A. The project also remembers the active utilisation of the roof area, which is to be utilised by both gastronomy and public greenery. On the second to fourth floors, there will be both small and larger offices interconnected with a central spiral staircase. The outer characteristic shape of the buildings will be retained. The energy efficient building will meet current trends and also wants to achieve the DGNB Platinum Certificate.

KRISTINA VACKOVÁ

Zdroj / Source:

<https://www.gmp.de/en/aktuelles/41/press/8957/the-future-of-berlin-txl-concepts-for-the-urban-tech-republic>