

# Fuj, BER

Tytuł oryginału: Pu, der BER

Von Cornelius Pollmer

Süddeutsche Zeitung, nr 176 z 1 sierpnia 2012 r.

**Berlin zawsze chętnie wyciąga rękę, ale sam nie jest w stanie dać sobie z niczym rady. Stereotyp? Z powodu odwołania otwarcia nowego lotniska, mnóstwo ludzi zostało z niczym.**

**Berlin.** Pytanie do taksówkarki pierwszej w rzędzie taksówki: Czy mogłaby mnie Pani zawieźć na nowe lotnisko? Ono jest gdzieś tutaj, prawda? Potrząsnęła głową. „To jest obszar zamknięty, nigdzie Pan tam nie wejdzie.“ A więc idę pieszo do punktu informacyjnego na starym lotnisku. Kobieta za ladą, znów zadaję to samo pytanie i otrzymuję nową odpowiedź: „Musisz jechać autobusami.“ Kierowca pierwszego autobusu, linia 163 w kierunku Grünau: „Na lotnisko? O, ho, ho!“ Przesiadam się na Waltersdorfer Straße. Przy wsiadaniu do drugiego pustego autobusu spotykają się spojrzenia moje i kierowcy. Spojrzenie kierowcy mówi: Czego tutaj szukasz?

Lotnisko Berlin-Brandenburg (BER) miało zostać otwarte 3 czerwca 2012 r. To w jaki sposób do tego nie doszło, można śledzić jeszcze przez dwa miesiące później. BER jest najważniejszym przedsięwzięciem w zakresie infrastruktury we wschodnich Niemczech i największym projektem berlińskiego burmistrza Klausa Wowereita oraz brandenburskiego premiera Matthiasa Platzecka. Ma przynieść wiele dobrego Berlinowi oraz gminie Schönefeld: miejsca pracy, potencjał gospodarczy, nowoczesność. Wowereit i Platzeck wielokrotnie obiecywali, że lotnisko stanie się kluczowym węzłem lotniczym i motorem zatrudnienia, wygłaszali wielkie przemówienia. Ale jedyne co na tym lotnisku funkcjonuje to jak na razie linia autobusowa 263 przedsiębiorstwa komunikacyjnego Berlin Brandenburg.

**Proszę zapamiętać drogę. Znaki informacyjne zostały dopiero co przez wiatr przewrócone.**

Co kilka dni otwiera się także drugą drogę ze starego na nowe lotnisko Schönefeld. Punktem spotkań dla wycieczek po placu budowy jest stary *airportworld*, pomarańczowy budynek, który można tylko nazwać brzydkim. Klimatyzacja w autobusie działa tak mocno, jakby musiała oddymić cały terminal. Dlatego tak trudno zrozumieć przewodnika, kiedy ogłasza podczas dojazdu, że należy starać się zapamiętać drogę przez Schönefelder Allee, ponieważ znaki informacyjne zostały kilka dni temu przewrócone przez wiatr. Autobus zatrzymuje się przed zabrudzonym kłosem: Infotower. Wieża informacyjna stoi na terenie nowego lotniska od południa. Z dachu można obserwować maszyny startujące i lądujące na starym lotnisku na północy.

„Ale tutaj akcja się jeszcze nie kończy”, mówi kierownik wycieczki i wysyła grupę na stronę południową wieży.

Ponad cztery miliardy euro kosztowało do tej pory BER i za te pieniądze otrzymano ten gigantyczny kadłub lotniska, który poniewiera się wśród krajobrazu niczym teren po starych targach Expo. Puste

drogi dojazdowe, puste parkingi, puste pasy startowe. Przez większość dni BER wygląda niczym miejsce świeżo po ewakuacji. Na placu budowy leżą zwoje kabli niczym wielkie lukrecjowe żelki, obok porzewiałe rury, zniszczone palety.

Następny przystanek: Centrum obsługi pasażera. Fontanna na placu Willy Brandta jest właśnie testowana. Przewodnik mówi, że dzięki temu w Schönefeld ma zagościć nieco weneckiej atmosfery. Chwali ruchomą ścianę centrum obsługi oraz „nowoczesną trybunę dla prasy z pięcioma mikrofonami. Tam będzie także zaraz film promocyjny”. Ale film się nie wyświetla i tym razem nie jest to wina wiatru. Podczas drogi powrotnej do autobusu pewna kobieta bierze swojego męża za rękę: „Ach Detlef, czy my kiedyś będziemy z tego lotniska odlatywać? Jakoś w to nie wierzę.”

W maju spółka zarządzająca lotniskiem musiała ponownie przesunąć jego otwarcie, ponieważ wyszły na jaw ogromne bądź wręcz katastrofalne problemy z jakimiś zabezpieczeniami przeciwpożarowymi. Ale tak dokładnie to tego nikt nie wie. Przesuwając otwarcie lotniska na marzec 2013 roku zarządzający lotniskiem potwierdzili tylko znany stereotyp Berlina jako miasta, które chętnie wyciąga rękę po pieniądze, ale nie jest w stanie dać sobie samo z niczym rady. I cóż można powiedzieć? O lotnisku krąży już teraz mnóstwo niesamowitych anegdot. Na przykład taka, że podziemne perony są już gotowe i że cztery razy w ciągu dnia pusty pociąg przejeżdża przez tunel, aby świeże powietrze dostało się do środka i całość nie zaczęła gnić. Albo ta prześmieszna historia o tym, że lotnisko miało się początkowo nazywać BBI - *Berlin Brandenburg International*. Jednak zapomniano sprawdzić czy skrót BBI nie został już zastrzeżony i, wielkie halo, oczywiście został. Jeżeli Szwajcaria jest Ouagadougou, to Berlin jest Bhubaneswarem we wschodnich Indiach.

Czyż nie jest to śmieszna historia z Berlinem i jego lotniskiem? Marcel Degenkolb prowadzi swoją taksówkę przez zielone pola Schönefeldu i wskazując na zewnątrz mówi: „Kwitające krajobrazy obiecywali nam i zgadza się: szczaw, nawłóć kanadyjska, bylica, proszę spojrzeć, wszystko jest.” Degenkolb śmieje się, ale jest to gorzki śmiech.

Kilka minut później siedzi zadumany w swoim biurze. Nie, to nie jest śmieszna historia. Marcel Degenkolb, 48 lat, urodzony w Zossen jeździ od dwudziestu lat taksówką. Przed dwoma laty jego utarg dzienny wynosił 150 euro, dziś jest to raz 100 euro, czasami tylko 50. Nowe lotnisko leży w jego powiecie, Dahme-Spreewald (LDS). Kiedy podano termin otwarcia lotniska, wszystkie większe zakłady zaopatrzyły się w lokalne licencje. „Obiecywały sobie tutaj bajkowy interes”, mówi Degenkolb. On to potrafi zrozumieć, ponieważ myślał bardzo podobnie. Zebrał pieniądze i usamodzielniał się razem z czterema kolegami. 25 taksówek jeździ od roku dla zarejestrowanej spółdzielni *Airport Taxi BB*.

„Chcieliśmy być gotowi na to, kiedy przyjadą tutaj klienci. Myślałem, że to przecież będzie pewny zarobek, nie muszę się niczego obawiać. Będzie dobrze!”. Ale wtedy towarzysze Platzeck i Wowereit zapowiedzieli opóźnienia i dla spółdzielcy Degenkolba zaczęły się problemy. Jest wiele nowych taksówek, ale nie ma pasażerów.

Degenkolb nie wziął od trzech lat żadnego urlopu, pracuje 12 godzin dziennie, 6-7 dni w tygodniu. „I to po to, żeby egzystować. Nie po to, żeby żyć. Kiedy się tak siedzi i czeka, piątą, szóstą godzinę i boli w krzyżu, to człowiek się pyta: Co ja tutaj w ogóle robię?”

Część jego czynszu płaci agencja pracy. Pomoc kończy się 17 marca 2013 roku w dniu nowego terminu otwarcia lotniska. Marcel Degenkolb otrzymał właśnie list z banku o podniesieniu odsetek:

16,5%. „Ja ponoszę już tylko straty. Dla mnie jest to kwestia być albo nie być. Jeżeli nowe lotnisko w marcu nie zostanie otwarte, to koniec z moim wymarzonym zawodem taksówkarza”. A wtedy? „Dotarłem do punktu, że jest mi już wszystko jedno. Już się więcej niczego nie boję. Jeżeli go nie otworzą, to trudno, powiem: Hartz IV (zasilek) i dzień należy do ciebie”.

### **Dla reżysera Leandra Haußmanna Wowereit jest nikim więcej niż szefem jakiejś bananowej republiki.**

Sigrid i Klaus-Peter Held mogą opowiedzieć jak to jest, kiedy dzień należy do nich. Jak może być pięknie w Berlinie na 1000 metrach kwadratowych działki, z różami w ogrodzie i karpiami koi w stawie. Klaus-Peter Held był strażakiem, Sigrid Held pracowała u Reemtsma, od jakiegoś czasu oboje są na emeryturze. Mają szopy pracze i czaple siwe nad kanałem, niedaleko od ich domu; miejsce, którym można się pochwalić. Ale kiedy dzwoni się do Heldów, aby umówić się na spotkanie, to słychać nagły szum w przewodach. „Proszę poczekać, właśnie nadlatuje znów jeden”, krzyczy Klaus-Peter Held. Szumi coraz silniej jak podczas nalotów. Chwilę później znów totalna cisza. Witamy w Tegel.

Państwo Held mieszkają w korytarzu wlotowym. Nie mają nawet tego szczęścia, by podczas lądowania widzieć swój domek. Zawsze leży dokładnie pod brzuchem maszyny. „Mieszkamy tutaj już od 30 lat i zdążyliśmy się już przyzwyczaić.”, mówi Sigrid Held. Jej mąż przerywa prace przy pieleniu chwastów i opowiada o izolacji styropianowej, wełnie mineralnej, oknach dźwiękoszczelnych. Cegły sprawiają mu problemy. Sześć razy spadły już z dachu. Heidelberska dachówka, jedna waży pięć kilo. „Kiedy maszyny zbliżają się do lądowania, to jest to tak, jakby ktoś grał na pianinie na dachu: to działa jak wyciągarka.” Drugiego czerwca Sigrid i Klaus-Peter Held urządzili małą uroczystość z grillem, piwem, muzyką. 13 ludzi przyszło, wisiał wielki portret Klausa Wowereita. To miał być ostatni wieczór lotniska w Tegel. Otwarcie BER miało zostać co prawda przesunięte, jednak imprezy nie przesuwają się tak po prostu, to nie wypada. Dlatego wszyscy mimo to przyszli i świętowali. Świętowali, chociaż od czerwca, od kiedy Tegel przejął obsługę ambitnego rozkładu lotów lotniska BER, jeszcze więcej samolotów grzmi nad domem Heldów. Świętowali, chociaż ich brzoskwinie nie są jeszcze dojrzałe, ponieważ spaliny silników lotniczych osadzają się na ich skórcie. Chociaż na stawie z karpami pojawiły się smugi oleju.

„Nasz senat nie potrafi nic zrobić, budowniczy lotniska także. Wszystko to nieudacznicy.”, mówi Klaus-Peter Held.

Jednym brakuje nowego lotniska, innych denerwuje stare. Ale w tej historii jest dużo więcej przegranych. Z jednej strony są politycy i administratorzy lotniska, którzy z niezwykłą głupotą, arogancją i ignorancją w stosunku do mieszkańców sterowali w kierunku tej katastrofy. Z drugiej strony są ludzie, którzy pragnąc przenieść się na nowe lotnisko, wymówili swoje dotychczasowe mieszkania i miejsca pracy, a teraz nie wiedzą, co będzie dalej. Handlarze, którzy każdego dnia ponoszą straty. Jedyne co wszystkim pozostaje, to nadzieja, że nowe lotnisko jest *too big to fail*. Ile by się jeszcze nie zdarzyło błędów, BER jest tak duże i drogie, że musi zostać w końcu ukończone. Jakoś. W to czy będzie to faktycznie marzec 2013 wątpi już nie tylko Sigrid Held. Kiedy się zapyta rzecznika lotniska, Ralfa Kunkela, to mówi: „Potwierdzenie terminu leży w kompetencji nowego kierownika technicznego”.

Nowy kierownik techniczny rozpoczyna pracę w tą środę. Nazywa się Horst Amann i ma opinię twardziela. Ostatnio budował we Frankfurcie kontrowersyjną, nową północno-wschodnią drogę startową. Ktoś taki, z reputacją spycharki, może się w Berlinie dobrze przydać.

Przeciwko BER wniesiono mnóstwo pozwów, chodzi przede wszystkim o trasy przelotów. Przed kilkoma dniami poinformowano, że i sama spółka zarządzająca lotniskiem zamierza się procesować. Spółka podała, że z powodu błędów przy planowaniu powstały szkody w wysokości 80 milionów euro. Wniesiony został dlatego w sądzie krajowym w Poczdamie pozew przeciwko projektantom.

Leander Haußmann wypija piwo Berliner Weisse w przyśpieszonym trybie. „Nie wiem, od czego mam zacząć w mojej skromnej mowie, która da oczywiście upust gniewowi. Rzecznik lotniska, poproszony o umożliwienie zwiedzenia placu budowy oraz o rozmowę z dyrektorem obu prośbom odmówił, co dobrze pasuje do obrazu, jaki Leander Haußmann ma na temat lotniska: „Tak na ludzki rozum, to tutaj coś śmierdzi.”

Friedrichshagen to spokojne miejsce, szczególnie na tarasie restauracji „Weisse Villa”. Chciałoby się tutaj siedzieć i przyglądać drobnym falom płynącym ku brzegu. W tym cichym miejscu Leander Haußmann czuje się jak u siebie w domu. Jego pradziadkowie są pochowani na cmentarzu w Friedrichshagen. Ponieważ chciałby, aby w tym miejscu nic się nie zmieniło, brał udział w poprzednim roku w manifestacji inicjatywy obywatelskiej przeciwko korytarzowi powietrznemu nad Müggelsee.

Haußmannowi i inicjatywie obywatelskiej jest na rękę, że otwarcie zostało ponownie przesunięte. Dla nich każdy dzień, w którym lotnisko pozostaje zamknięte jest zyskiem. Rzecznik lotniska Kunkel stwierdził, że debata na temat tras lotniczych jest „dyskusją wynikającą z czystego dobrobytu”. I faktycznie. Gdy o ile dla taksówkarza Degenkolba chodzi o byt, to mieszkańcom Friedrichshagen przede wszystkim o jakość życia. Ale także o zasadę. Wowereit zaprosił inicjatywę obywatelską na rozmowę. Haußmann kwituje to następująco: „Król, udzielny książę dzielnicowy zaprosił na audiencję”. Jemu samemu zabroniono udziału. Miał się niewłaściwie wyrażać. I znów się to prawdopodobnie powtórzy, ponieważ Haußmann pochwylił już ton swojej oskarżycielskiej mowy.

Wowereit? „To dla mnie władca bananowej republiki. Ale nie należy kopać leżącego, a Wowereit już leży. Tylko nie wiem, czy już to zauważył, ale to może być dla niego ciężkie.” Postępowanie zarządzających przy budowie lotniska? „Bez szacunku. Być może to wszystko jest nawet i zgodne z prawem. Ale z pewnością nie jest to moralne. Tylko dlatego, że ktoś zna przepisy i sztuczki, to to jeszcze długo nie oznacza, że to, co robi, jest etyczne. Tutaj trzeba rozróżniać.” Samo lotnisko? „Miliardy, których nie mamy są pompowane w próżnię.” Chciały wiedzieć, jak to możliwe, że ludzie, którzy w sposób oczywisty nie są w stanie wykonać projektu budowy lotniska, dostali takie zamówienie. Jak było to możliwe, że błędy przy planowaniu tras przelotu oraz poważne usterki budowlane stały się widoczne dopiero na krótko przed otwarciem lotniska? Haußmann spogląda nieco nieprzytomnym wzrokiem w niebo i mówi: „wrrruuum...”. Jakby samoloty na tym niebie już latały.

Martin Delius przychodzi do berlińskiej izby deputowanych pieszo. Ledwo co zdążyłem powiedzieć mu dzień dobry, a już szumi mi w głowie. „Czy wie Pan, że 4,4 miliardy euro to 15% produktu krajowego brutto Saary w 2010 roku?” pyta Delius. To suma, którą obecnie będzie kosztowało lotnisko. Przeliczanie i ukazywanie wszystkiego w kontekście saarlandzkiego budżetu to oczywiście dość dziwaczna rozrywka, ale jak tylko Dibelius będzie miał więcej czasu, to chce stworzyć stronę

internetową, gdzie na przykład stałe fundusze Europejskiego Systemu Stabilizacyjnego przeliczone będą na liczbę porcji jedzenia w stołówkach szkolnych. Ma chodzić o przejrzystość i zrozumiałość.

### **Ile będzie jeszcze tego typu projektów, które trzeba będzie realizować niezależnie od ogromu kosztów?**

Członek partii Piratów, Delius, 28 lat, będzie najprawdopodobniej przewodniczącym komisji śledczej w sprawie lotniska. Dla stworzenia strony internetowej nie zostanie mu więc wiele czasu, ponieważ „ilość błędów i usterek jest ogromna. Struktura tego całego projektu jest po prostu w jakiś sposób chora.” Dla Dibeliusa cała sprawa lotniska jest lekcją poglądową na temat kultury politycznej, która nie pasuje już do obecnych czasów: „Decyzje polityczne poddawane są szalonej presji. Muszą przynosić konkretne wyniki. Przy budowie lotniska znaczy to, że stworzona została ogromna presja czasowa i finansowa w stosunku do projektantów oraz realizatorów. W ten sposób ryzyko, że dojdzie do jakiś błędów ogromnie wzrosło.”

Jest przepaść między wypowiedziami, których oczekuje opinia publiczna, a takimi, które by były fachowe. Projekty takie jak lotnisko w stolicy są: „tak skomplikowane, że politycy nawet nie próbują tłumaczyć ich opinii publicznej. Chętnie zajmują się polemikami. I tak też stało się i tym razem. Tym razem jednak Wowereit wyłożył się na obie łopatki.”

Nawet Delius nie czuje się w pełni o sytuacji poinformowany, ani przez senat, ani przez spółkę. Sądzi jednak, że Wowereit mógłby się z wszystkich zarzutów oczyścić, gdyby w dniu ogłoszenia decyzji o przesunięciu otwarcia dokładnie wszystko wyjaśnił i przedstawił. „Ale powstaje wrażenie, że oni będą dalej tak samo postępować jak dotychczas i że tam jest więcej nieprawidłowości niż dotarło to do opinii publicznej. To jest także moje wrażenie.”

Rzadko możemy w życiu liczyć na sprawiedliwość w stosunku do jednostki, z pewnością nie przy takim przedsięwzięciu jak BER. I z pewnością nie wobec tych, którzy szczególnie zostali dotknięci jak taksówkarz Degenkolb. Także nie wobec tych, którzy wyjdą z tego cało, choć najwięcej narozrabiali.

*Tłumaczenie: Zofia Nowak.*