Pozdě, ale dražší

Týdeník Euro navštívil dva německé projekty, které vyčnívají svou cenou a problémy



Jan Brož
broz@mf.cz

Petr Weikert
weikert@mf.cz

S trochou cynismu se dá říci, že v tom Česko není s tunelem Blanka či dálnicí D8 samo. Řeč je o zpožděných a předražených stavbách. Týdeník Euro navštívil dva gigantické projekty v Německu, kde se utopily miliardy eur, a stále nefungují. Třeba stavba berlínského letiště měla být hotová v roce 2011 a stát dvě miliardy eur. Aktuálně se počítá s více než šesti miliardami a termínem otevření v roce 2020, čemuž však věří jen málokdo. Náklady na obří železniční uzel ve Stuttgartu zase vyskočily z 2,45 miliardy na 8,2 miliardy eur a všichni si drží palce, aby bylo hotovo v roce 2025, šest let po původním plánu.

Skoro přestřižená páska

Důvody, proč se stavby prodražily, jsou obdobné jako v Česku. Před sedmi lety zbývalo do otevření letiště Berlin Brandenburg už jen pár týdnů a nic nenasvědčovalo tomu, že by mělo dojít k prodlení. Pak se však objevily zdánlivě lehce řešitelné problémy s protipožární ochranou a špatným odvodem kouře. Každý pokus nedostatky odstranit ale odhalil desítky dalších chyb. Musely být vyměněny například všechny kabely, což však vedlo k tomu, že bylo nutné o kousek posunout každý požární rozprašovač. Kvůli tomu zase bylo nutné přeložit veškeré potrubí. A to vše v areálu, který bude mít po dokončení velikost 360 tisíc metrů čtverečních.



Populární atrakce. Ani Němci nechápou, proč se výstavba berlínského letiště donekonečna vleče. O organizované prohlídky je tak velký zájem.

Opticky jsou tedy budovy už léta hotové, pod povrchem však v uplynulých letech vznikla úplně nová stavba. Řada prací přitom probíhala metodou pokus–omyl. Nedostačující odvod kouře chtěli projektanti vyřešit navýšením výkonů větráků. Trochu to však přehnali a celé odvětrávání se v podstatě vcuclo samo do sebe.

A aby toho nebylo málo, objevila se i korupce. Před dvěma lety odešel jeden z manažerů Flughafen Berlin Brandenburg od soudu s nepodmíněným trestem. Od jednoho z dodavatelů dostal úplatek 150 tisíc eur, aby příliš nezkoumal požadovanou vratku v milionové výši.

V minulosti také došlo k vtipným nedorozuměním. Když byl bývalý technický šéf letiště Horst Amann tázán na nepřetržitě zapnuté osvětlení v prázdné budově, zavtipkoval, že nikdo nemůže najít vypínač. Německá média vzala ale jeho slova zcela vážně a o titulky v příštích dnech bylo postaráno. Pravou příčinou rozsvícených světel je přitom zákonná povinnost osvětlovat stavby, kterou letiště oficiálně je. Historka však ukazuje, do jaké absurdnosti se celá záležitost dostala a že žádné bizarní vysvětlení už není pro Němce neuvěřitelné.

Chraňte brouka

Projekt s názvem Stuttgart 21 je ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko tak negativně zapsaný, že lidé zainteresovaní na stavbě raději doporučují novinářům používat termín Stuttgart–Ulm, aby se stavba oprostila od neblahé minulosti. Tou minulostí se myslí pravidelné demonstrace, kam chodily desítky tisíc lidí, jimž projekt vadil. Podívejme se, podobně jako u nového letiště, na důvody, které vedly k prodloužení a prodražení stavby. Jen pro představu: Zahrnuje 90stupňové otočení a zakopání nástupišť nádraží ve Stuttgartu, desítky kilometrů nových tunelů a rychlotratí, propojení uzlu s linkou S-Bahn a stavbu celkem čtyř nových nádraží.

První z potíží se jmenuje geologie. Podloží, ve kterém se pracuje, tvoří takzvané anhydrity, tedy horniny, které nesmějí

FOTO: Profimedia.cz



Díra do Stuttgartu. Hlavní část železničního uzlu zahrnuje zahloubení a otočení nádraží ve Stuttgartu o 90 stupňů. Práce mají být dokončeny v roce 2025.

přijít do styku s vodou. Pokud se to stane, nabobtnají a tunely zničí. Stavba je tedy technologicky velmi náročná a řadu věcí projektanti dopředu prostě neodhadli. Roli také hraje cena stavebních prací, která léty roste, a čím déle stavba trvá, tím se už z principu prodražuje.

Projekt si tedy vyžádal změnu přístupu a nové technologie a přišly i nečekané potíže s ochranou přírody. U té se zastavme. Pokud někdo v Česku tvrdí, že se na ni dbá až zbytečně, měl by teď zpozornět. Ve Stuttgartu totiž žije brouk, který se jmenuje Juchtenkäfer, česky poustevník. Má rád starší stromy, které se začínají rozpadat. Pár takových je v trase, kudy měl vést jeden z tunelů, který staví sdružení vedené společností Hochtief. Plán původně byl: Porazíme stromy, seshora vyhrabeme tunel, zasypeme, vysázíme stromy. Jenže ochrana poustevníka a protesty místních si vyžádaly podtunelování oblasti, což je násobně dražší.

Aby těch potíží ještě nebylo málo, v oblasti se nachází i prameniště léčivé vody, která se využívá v lázních v přilehlé části města Bad Cannstatt. Pro tuneláře z Hochtiefu to znamená, že nemohou jít příliš hluboko, aby zdroje neponičili. Jen pár metrů od parku s poustevníky proto museli vymyslet křížení tunelu linky S-Bahn s druhým tunelem, kterým pojedou dálkové vlaky. Nakonec tunely vedou jeden nad druhým a kvůli nedostatku místa do sebe musejí částečně „zarůstat“. V místě musí být navíc podle předpisů ještě postavena úniková chodba. Stále přitom hovoříme jen o velmi malém úseku stavby. Je logické, že když se podobné jednotlivosti nastřádají, součet nákladů na stavbu vyletí vzhůru.

K tomu přidejme ještě jednu nezvyklost: Město Stuttgart bylo za války silně bombardováno, a tak každému hloubení tunelu předchází vrtání sond, které má vyloučit přítomnost válečné munice. Jedna nevybuchlá bomba se už našla.

Samoobslužný odbavovací automat zakrývá plachta. Pravděpodobně aby se nepoškodil při stavebních pracích, i když zde žádné aktuálně neprobíhají. Pod fólií lze zahlédnout červenou barvu a logo Air Berlin.

Drahý výlet

Ale pojďme se projít volným krokem po stavbách. Byla by přece jen škoda nepokochat se, když stály tolik peněz. Takhle vypadá obrázek z Berlína: Samoobslužný odbavovací automat zakrývá plachta. Pravděpodobně aby se nepoškodil při stavebních pracích, i když zde žádné aktuálně neprobíhají. Pod fólií lze zahlédnout červenou barvu a logo Air Berlin.

Žádný zákazník této letecké společnosti se zde však už neodbaví. Automat čekal na spuštění tak dlouho, až aerolinky zkrachovaly. Místo nové reprezentativní „brány“ do hlavního města lze bez velkého přehánění letiště označované zkratkou BER nazvat největší současnou německou ostudou.

Redakce týdeníku Euro chtěla vědět, proč nejsilnější evropská ekonomika už léta není schopná se skandální stavbou pohnout. „*Bohužel vám nemůžeme pomoci,*“ zněla však odpověď na požadavek o umožnění novinářské návštěvy, zaslaná z tiskového oddělení společnosti Flughafen Berlin Brandenburg, která za výstavbu odpovídá.

Paradoxně stejná společnost ovšem umožňuje zájemcům z řad veřejnosti každý čtvrtek „turistickou“ prohlídku, na kterou se může přihlásit každý. Úkolem Richarda Manna z oddělení pro vztah s veřejností ve firmě Flughafen Berlin Brandenburg je pak zhruba čtyřem desítkám zájemců vysvětlit, proč už letiště není dávno v provozu.

Není to jednoduchý džob, což je patrné po vstupu do impozantní 32 metrů vysoké odbavovací haly. Kromě trochy stavebního materiálu před vchodem totiž nic nepřipomíná, že by mělo jít o stavbu. Vše je zde na první pohled úplně hotové. Žádní dělníci v přilbách a reflexních vestách, žádný hluk stavebních strojů, žádný prach a nepořádek.

Naopak díky spoustě mramoru a ořechového dřeva by BER opravdu mohl být tím dopravním uzlem, za který by se bující evropská metropole nemusela stydět. To je rozdíl od blízkého letiště Schönefeld, které už léta kapacitně ani morálně nedostačuje a jehož rozšířením BER v podstatě je.

8,2 mld. eur

bude stát vybudování železničního uzlu ve Stuttgartu. Podílí se na něm zemská vláda, Deutsche Bahn a město Stuttgart. Podle propočtů ze začátku 90. let měl projekt stát necelé 2,5 miliardy eur. Stavba už běží osmým rokem a potrvá přinejmenším do roku 2025.

Tabule v hale fungují a upozorňují nepřítomné cestující na odlety, přílety a zpoždění. Stejně tak monitory nad neobsazenými přepážkami informují, který spoj by se zde právě mohl odbavovat. Pokud by se totiž přístroje pravidelně nezapínaly, nesplachovaly toalety, nepouštěla na chvíli voda a celé letiště v podstatě neudržovalo v běžném provozu, materiál by zastaral a vše by bylo potřeba zase minimálně rok seřizovat. „*Od roku 2011 se tady v podstatě nic nezměnilo,*“ říká přitom Mann.

Sám se nicméně z průšvihu nepoučil a návštěvníkům s vážnou tváří vysvětluje, že přes 80 metrů vysoká řídicí věž nemá výtah, protože už na něj nezbyly peníze. Letoví dispečeři, kteří z věže řídí provoz na sousedním Schönefeldu, tak prý musejí každý den do schodů pěšky. Absence jakékoli reakce na tvářích návštěvníku ho přiměla raději rychle dodat, že se samozřejmě jedná o vtip.

BER zaspal dobu

Nekonečná prodleva pochopitelně něco stojí a nejde jen o náklady na stavební materiál a práci. Udržování prázdného letiště v chodu přijde měsíčně na deset milionů eur. K tomu je potřeba připočíst ušlý zisk. BER během let přišel o miliardy na letištních poplatcích a nájmu ze 150 restaurací a obchodů, jejichž nájemníci byli před sedmi lety už připraveni zavézt prodejny sortimentem.

Prázdnotou zeje i letištní hotel o 422 pokojích naproti odbavovací hale. Jeho provozovatel, hotelová skupina Steinberger, začne platit až poté, co se tam ubytují první hosté. Malým zadostiučiněním může být, že si hotel zahrál před dvěma lety v kriminálním seriálu Místo činu. Diváci série, která je v Německu považována za kultovní, se tak mohli těšit pohledem na kompletně vybavené pokoje i s ustlanými postelemi. I zde je samozřejmě nutné pravidelně splachovat a spouštět veškerou techniku.

Na neustále se odkládající zprovoznění letiště nečekala ani letecká doprava. Ta se radikálně změnila od plánovaného otevření v roce 2011, natož od roku 2006, kdy se zahájily stavební práce, nebo dokonce od 90. let, kdy se začal celý projekt plánovat. Pokud se za dva roky BER skutečně otevře, bude to do úplně jiné reality, než s jakou se původně počítalo.

Letiště má mít kapacitu 22 milionů pasažérů ročně a původně mělo nahradit



Protesty, kam se podíváš. Ke koloritu patří v Německu stejně jako v Česku protesty aktivistů. Ti němečtí topili symbolicky eura v Labi.

FOTO: Profimedia.cz, Shutterstock.com

legendární Tempelhof, který ukončil provoz v roce 2008, ale také Schönefeld a na severozápadě Berlína ležící Tegel. Jenže obě zastaralá funkční letiště dohromady už dnes odbaví 33 milionů cestujících ročně, a je tedy jisté, že nové BER nebude potřebám Berlína ani zdaleka stačit. Schönefeld tak oproti plánu zůstane nadále v provozu, zatímco BER se bude po otevření rozrůstat tak, aby byl schopen odbavit až 55 milionů lidí.

K nelibosti mnoha Berlíňanů je naopak rozhodnuto o oblíbeném Tegelu. Jde o letiště starého typu, kdy cestování letadlem mělo ještě nádech jisté exkluzivnosti a let byl pro mnohé neobvyklým a příjemným zážitkem. Z hlavního nádraží v centru trvá autobusem cesta na Tegel necelých dvacet minut, což ocení každý, kdo se někdy pokoušel dostat přeplněnou linkou 119 na pražskou Ruzyni. Cesta od vstupu do haly k letadlu je pak dlouhá jen pár desítek metrů, tahání kufrů nekonečnými chodbami a čekání ve frontách na odbavení, pasovou a osobní kontrolu v Tegelu nezažijete.

Loni na podzim si proto Berlíňané v referendu konaném spolu s parlamentními volbami odhlasovali, že chtějí Tegel zachovat. Navzdory tomu se však město rozhodlo výsledek ignorovat. Nemá totiž ani jinou možnost. Důvodem je právě ona příjemná zastaralost. Tegel nesplňuje současné bezpečnostní ani hlukové normy. Především by však paralelní existence Tegelu a BER vrhla Berlín i okolní Braniborsko do právního chaosu. Zjednodušeně řečeno výstavba BER byla v minulosti schválená jen s podmínkou, že se Tegel zavře. Obě letiště tak podle zákona nemohou fungovat současně.

„*Tegel se zavře, to už je rozhodnuto*," zdůrazňuje proto Mann. Přesto fanoušci Tegelu nemusejí zoufat. Pokud se termín otevření BER bude s železnou pravidelností každoročně posouvat jako doposud, mohou si své oblíbené letiště užívat ještě hodně dlouho.

Nezastavujeme, máme zpoždění

Ve Stuttgartu zvolili podobnou taktiku. Návštěvnickým centrem prošly prý už statisíce lidí, kteří dostávají informace o gigantické stavbě. Pro investory, jimiž jsou Deutsche Bahn, stát Bádensko-Württembersko a město Stuttgart, je to důležité. Života místních se totiž stavba bezprostředně dotýká. Řeč není pouze o zatížení města dopravou a prašností, ale třeba i zavření místního populárního podzemního klubu Die Röhre. Protesty, které stavba vyvolala, byly dokonce tak silné, že v jinak tradiční pravicové baště vyhráli zemské volby Zelení. Vylepšit obraz stavby znamená v tomto případě vrátit život do starých kolejí, i když to není jednoduché.



Drahé tóny. K dalším předraženým stavbám v Německu patří Labská filharmonie v Hamburku. Sice už funguje, prodražila se ale desetkrát a stála 789 milionů eur.

Investoři tedy spíše hovoří o přednostech uzlu, aby vášně uklidnili. Na dotaz, zda je účet za projekt konečný, odpovídají opatrně, že mají ještě pro jistotu započítaný finanční polštář půl miliardy eur pro všechny případy.

Ambice jsou ale obrovské. Nová rychlotrať a tunely nahradí bývalou klikatou železnici mezi Stuttgartem a Ulmem. Nádraží ve Stuttgartu, kam vlaky zajížděly a odkud vyjížděly podobně jako na pražském Masarykově nádraží, bude nově průjezdné, zahloubené do země a natočené tak, aby tam mohly zastavovat jak vozy S-Bahn, tak regionální doprava a rychlovlaky.

6 mld. eur

jsou aktuální odhady nákladů na vybudování nového berlínského letiště. Stavba stále pokračuje, ač měla být hotova v roce 2011 a vyjít na dvě miliardy.

Teď je to zatím jen obrovské staveniště. Kope se na nádraží, kope se na okrajích města. Až ale bude hotovo, do Mnichova to odtud bude hodina a půl jízdy a do Frankfurtu hodina. Už nebude časově výhodnější používat letecké spojení. A i kdyby, na letiště to bude z centra osm minut. Stuttgart se projektem zapíše na transevropskou vlakovou trasu mezi Paříží a Budapeští, která měří 1500 kilometrů a žije kolem ní 35 milionů obyvatel. Navíc ve městě samotném se díky zahloubení kolejí uvolní nové plochy o rozloze 100 hektarů pro výstavbu bytů. Ale místní seniory spíš zajímá, proč budou mít na nádraží ve Stuttgartu nejkratší interval na nástup do vlaku pouze dvě a půl minuty.

Jako české dálnice

Poučení na závěr. „*Co proboha děláte s vašimi dálnicemi?*" ptal se mě před časem Werner Lange, novinář televizní stanice MDR se zaměřením na střední a východní Evropu, který do Česka rád a často jezdí. Nekonečná a nikam se neposunující výstavba tuzemských dálnic je však pro něj nepochopitelnou záhadou. Tehdy jsem mu nebyl schopen dát rychlou odpověď, která by vlekoucí se projekty srozumitelně osvětlila. Dnes už se sama nabízí: „*To samé, co vy děláte s letištěm a nádražím.*" ●