

Zvi Hecker*

O LOTNISKACH BERLINA

Detal architektoniczny jest jednym z elementów decydujących o charakterze budynku, jeżeli go usuniemy, charakter ten ulegnie zmianie. Niniejszy artykuł stawia pytanie o to, jakie mogą być skutki podobnego działania w większej skali: skali miasta – miasta, z którego postanowiono usunąć jeden z elementów. Przykład berlińskich lotnisk może posłużyć za pretekst do dalszych rozważań nad „skalą detalu” jako elementu odpowiadającego za – w tym przypadku traktowaną dosłownie – całą sieć powiązań.

Słowa kluczowe: Berlin – lotnisko – transport lotniczy – rozwój zrównoważony – zarządzanie miastem

Jest taka historia o królu, który nie cierpiał małych rzeczy, zarządził więc, żeby w jego małym królestwie budować największe budynki na świecie. Ponieważ budynki były bardzo wysokie, część ludzi mieszkała nad, a część pod chmurami. Ci szczęśliwcy, którzy mieszkali wyżej, zaczęli stawiać nowe domy na chmurach. Należał do nich król. Jego pałac zbudowano na największej chmurze, a później drogi i mosty łączące go z pozostałymi chmurami i pozostałymi domami. Z czasem zaczęto budować sklepy, aż wreszcie dolne miasto opustoszało, ponieważ nikt nie chciał mieszkać w cieniu górnego miasta.

Historia ta ilustruje sposób myślenia i działania władz Berlina w kontekście infrastruktury lotniczej. Berlin zajmuje wśród europejskich stolic zasłużone miejsce obok Paryża i Londynu. Jest miejscem chętnie odwiedzanym przez turystów i potrzebuje bardziej wydajnego transportu lotniczego.

Berlin Zachodni miał dwa lotniska: Tegel i Tempelhof, usytuowane niemal centralnie w obrębie miasta. Po upadku muru dodano trzecie lotnisko – Schoenefeld. Aktualnie rozbudowywane będzie docelowo jedynym lotniskiem Berlina – dwa pozostałe już zamknięto. Wydaje się to dość dziwną decyzją, po-

nieważ obecnie wszystkie duże miasta na świecie ze wszystkich sił próbują równocześnie decentralizować zarówno ruch lotniczy, jak i połączenia z samym lotniskiem, aby uniknąć korków. Nie wszystkie loty są lotami dalekiego zasięgu, większość to połączenia krajowe albo loty w granicach Europy.

W ostatnich latach zdecydowanie utrzymuje się tendencja do decentralizacji, fragmentacji i konkurencyjności. Nowe linie *low-cost* z powodzeniem konkurują z dużymi, krajowymi przewoźnikami. Ich działania i potrzeby wciąż rosną, wiadomo jednak, że ich przewagą i równocześnie korzyścią dla mieszkańców Berlina oraz turystów, jest bliskość centrum miasta. Loty są obsługiwane przez relatywnie małe samoloty, latające tylko w dzień, skoro nie muszą pokonywać wielu stref czasowych, a zatem ich negatywny wpływ na środowisko jest znikomy. Dając wybranym samolotom przywilej korzystania z centralnie usytuowanych lotnisk można wymagać i egzekwować koncesje dotyczące emisji dwutlenku węgla i redukcji poziomu natężenia hałasu.

Nowoczesna technologia, ogólnie rzecz biorąc, rozwija się w dwóch przeciwnych, ale równocześnie uzupełniających się kierunkach. Z jednej strony

* Hecker Zvi, prof. arch., Berlin.

produkty technologiczne stają się coraz większe, z drugiej – coraz mniejsze. Jumbo jety i prywatne odrzutowce; coraz większe statki pasażerskie i małe jachty wyposażone tak komfortowo, jak wielkie okręty; telefony; komputery... wszystko według jednego schematu. Nie wiemy jak w przyszłości będzie wyglądał transport lotniczy; może będzie to prywatny pojazd, który obejdzie się bez dużego lotniska? Tak

czy inaczej, zamykanie czegoś, co inne miasta ze wszystkich sił starają się otwierać, nie wydaje się mądrą decyzją.

Trzeba zawsze pamiętać, jakim szczęściem było dla Paryża odrzucenie żądań intelektualistów domagających się zburzenia „bezużytecznej” wieży Eiffla. W krótkim czasie, po tym jak Marconi wynalazł radio, stała się najpotężniejszą anteną na świecie.

Zvi Hecker*

BERLIN NEEDS ITS AIRPORTS

Architectural detail is an element defining the character of a building – once removed, the character changes. This paper investigates the possible effects of the same acting in a slightly different scale – the scale of a city; the city an element of which is to be removed. The Berlin airports case may be considered a starting point for questioning the “scale” of detail, minding that a detail is an element – literally, in this case – responsible for connections.

Keywords: Berlin – airport – air transport – sustainable development – city management

There is a nice story about a king who detested small things and demanded that his small kingdom must build the largest buildings in the world. Because the buildings were built very high, some people lived above the clouds and some below. Those fortunate who lived above the clouds expanded their houses and built over the clouds. Among them was the King. His palace was built over the largest cloud, and a road had to be built to connect with other clouds and houses. Shops had to be built as well, and eventually the lower city was abandoned because no one wanted to live overshadowed by the upper city.

This story illustrates the thinking and acting of the Berlin Administration in regards to the air infrastructure.

Berlin has taken its rightful place as European capital next to Paris and London.

It has become a tourist destination and it certainly needs better air transport facilities.

West Berlin previously had two airports, Tegel and Tempelhof, quite centrally located in the city. With the fall of the Wall, a third airport was added – Schoenefeld. Now enlarged, it will become the only airport of Berlin, the other two are already closed.

This seems to be a very strange decision. All the large cities of the world are desperately trying to decentralize their air traffic while allowing access to the airports from as many as possible destinations to overcome traffic jams to and from one airport. Not all flights are long distance; the majority of flights today are domestic or within Europe.

The trend in recent years is definitely a movement towards decentralization, fragmentation and competition. New low-cost airlines are competing very successfully with national carriers. Their operation and needs are still developing, but one is certain that their advantage and the advantage to Berliners and tourists visiting the city is their proximity to the centre of the city.

The flights are operated by relatively small airplanes, never at night since the time zones are not very different, and therefore their environmental impact is negligible.

Giving some airlines the privilege of flying from centrally located airports, one can demand and obtain concessions on carbon emissions and sound noise reduction.

Generally speaking modern technology is developing in two opposing but also complimentary

* Hecker Zvi, prof. arch., Berlin.

directions. On one hand, technological products are becoming ever larger, on the other hand, becoming smaller. Jumbo jets versus private jets; ever larger passenger ships and small yachts equipped with the comforts of large ships; telephones; computers... they follow the same pattern.

We don't know what the air transport of the future will look like; will it be in the form of a more personal vehicle that does not require the facilities of

large airports? In any case, it is not a wise decision to close options which other cities are desperately trying to open.

One should always bear in mind how fortunate Paris was to not listen to their intellectuals who demanded the destruction of the "useless" Eiffel Tower. After a short time, with Marconi's invention of the radio, it became a most powerful antenna in the world.