



שלחו להדפסה

גודל פונט

בשולי החדשות

עולם

פולקסווגן לא לבד: שרשרת המחדלים שקברו את "האיכות הגרמנית"

עוד לפני שהתפוצצה פרשת דיזלגייט החלו הגרמנים לפקפק במוניטין שהתעשייה שלהם בנתה במשך עשורים שלמים. מהשוחד בחברות ענק כמו סימנס ובוש ועד לפארסת בניית שדה התעופה החדש בברלין - נראה ש'מייד אין ג'רמני' כבר אינו ערובה לאיכות

איתי להט

12:02, 04.10.15

65 תגובות

החורף של 2013 היה החורף החשוך בתולדות ברלין. בממוצע, בתקופה שבין דצמבר לסוף פברואר, מדדו תחנות ניטור מזג האוויר רק 96 שעות של שמש ישירה במשך שלושת החודשים האפורים שחנו בשמי גרמניה, אבל במקום אחד בברלין זרח אור כאילו יש לו שמש משל עצמו. היה זה בשדה התעופה החדש שהולך ונבנה בשנים האחרונות בעצלתיים. האורות דלקו שם במשך כמעט שבועיים תמימים ללא הפסקה. הסיבה? קשיים טכניים. מהנדסי מערכות החשמל פשוט לא הצליחו לכבות אותם. הנוסעים שהגיעו באותה תקופה לברלין ונחתו בשדה התעופה הישן שונפלד שממוקם בסמיכות לזה שנבנה, ידעו לספר על התלוצצויות של קברניטי המטוס שלהם שהפנו את תשומת ליבם של הנוסעים לפני הנחיתה למחזה הפילאי של אור שלא ניתן לכבות אותו. המבוכה הגרמנית רק התגברה כשבאותו זמן הודיעה הנהלת הפרוייקט על עוד דחייה של שנה בתאריך הפתיחה המקורי שעמד על אוקטובר 2011. נכון להיום, השדה החדש עדיין בתהליך בנייה ואף אחד, אבל אף אחד כבר לא מוכן להתחייב על תאריך פתיחה.

זה לא רק פולקסווגן. מעל האמינות והיעילות הגרמנית נתלה בשנים האחרונות סימן שאלה ענקי, והוא מגיע דווקא מבית. בעוד אדי פרשת זיוף נתוני הפליטה של יצרנית המכוניות הגדולה בעולם מסרבים להתנדף ותעשיית הרכב האירופאית כולה סובלת מריח רע וצלילת מניות חופשית בבורסות, הגרמנים עצמם כבר מביעים סקפטיות בשם שהתעשייה שלהם בנתה לעצמה בעשורים שמאז מלחמת העולם השנייה. "מרצדס זה לא מה שהיה פעם", הוא כבר משפט שגור בפי לא מעט גרמנים. אבל בעידן שבו פולקסווגן מזייפת, סימנס משחדת וברלין מאחרת, האמינות הגרמנית מתרסקת.

הפארסה למשל של שדה התעופה בברלין היא ארוכה ומגוחכת מידי מכדי להאמין שהיא כלל קיימת במקום כמו גרמניה. כשבסתיו 2011 הגיע לשדה צוות פקחים מומחה ממינכן בכדי לבחון את יכולות השדה החדש, הם פשוט לא האמינו למה שהתגלה להם. השדה החדש שנועד לשרת 27 מיליון נוסעים מידי שנה והתקציב המקורי שלו עמד על 600 מיליון יורו והתנפח לסכום שמוערך כיום בין 6 ל-8 מיליארד יורו, פשוט לא הצליח לעמוד בשום מבחן בטיחות. בעיקר היתה מדאיגה בטיחות האש, או אי-יכולת להתמודד עם שריפה. כשצוות הפקחים והמומחים יצר במקום סימולציית אש, המערכות החלו להשתולל. חלקן לא פעלו כלל, אחרות השמיעו אזעקות בחלקים שלא השתתפו בתרגיל. כשטכנאי מבחן האש פשפשו במערכות ההתראה הם גילו שהן בעצמן מהוות סיכון לשריפה. מאוחר יותר התברר בתרגיל כי המערכות שאמונות על שאיבת עשן והזרמה של אוויר פשוט לא עבדו, ובמקרה של אש אמיתית, כך קבעו המומחים, הן עשויות להתפוצץ תחת העומס.

הפתרון שהציעה החברה המבצעת האמונה על הפרוייקט בכדי לפתוח את השדה בזמן,

היה מבריק במיוחד. ריינר שוורץ, מנכ"ל הפרוייקט (שפוטר ב-2013), הציע לוועדה המאשרת את הפתיחה להקים צוות של 800 עובדים בשכר מינימום חמושים בטלפונים ניידים שיוצבו ברחבי השדה כמגלי עשן אנושיים. הפתרון שזכה לכינוי "התכנית האידיוטית" בפרלמנט של ברלין, הביא לסיום כהונתו של שוורץ, אבל לא לפני שקיבל פיצויים בסך 1.2 מיליון יורו והמשיך לתפקיד חדש כמנכ"ל שדה התעופה החדש שנבנה ברוסטוק.

מאז הבדיקה הראשונית הזו נדחתה הפתיחה של BER מספר פעמים והליקויים רק הולכים ומצטברים. כך למשל, רק לפני שנה התברר כי האיש שהיה אמון על תכנון מערכת בקרת האש, לא היה כלל מהנדס. שנה קודם לכן פורסם דו"ח בקרה נוסף שמצא 66 אלף ליקויים שצריך לתקן בשדה. במקביל מצא בית המשפט בברלין את יוכן גרוסמן (Jochen Großmann), מי שהיה המנהל הטכני בשדה, אשם בשחיתות וגריפת חצי מיליון יורו מקבלנים לכיסו. ואילו הצטרפו השנה סימנס, בוש ודויטשה טלקום, שמגינות על עצמן בבתי משפט כנגד האשמות של הונאה וניפוח חשבונות במהלך הפרוייקט.

שלושת המנכ"לים שכבר החולפו במהלך בניית הפרוייקט היו גם עדים להשלכת מסמכים סודיים של תכנון השדה שהתגלו בפחי אשפה ציבוריים, לכליאי ברקים חסרים, גנרטורים מקולקלים, ורק השבוע התבשרו משלמי המיסים בגרמניה כי 600 קירות במבנה החדש יוחלפו בקירות חדשים כי גם הם לא עומדים עדיין בתקנות האש. זאת לאחר שבתחילת החודש הופסקו כל העבודות באתר מחשש שהגג יקרוס אחרי שהתגלו בו פגמי תכנון.

אבל הדובדבן בקצפת המחדלים הזו הוא החשבון החודשי של תפעול השדה (תחזוקה, ניקיון ועוד). הוא עומד על 16 מיליון יורו לחודש מכספי משלם המיסים על פרוייקט שאין לו סוף. והסירופ שמעל הוא הניתוח של הכלכלן הגרמני פרידריך ת'יסן (Friederich Thießen) שמראה כי השדה יפסיד 150 מיליון יורו מידי שנה. בהתחשב בעובדה שממשלת גרמניה ועיריית ברלין הם בעלי המניות הגדולים, את הגירעון הזה ימשיך לכסות הציבור.

ברלין ושדה התעופה שלה הם לא הנציגות היחידה לשלומיאליות גרמנית עכשווית. הפרוייקט מצטרף לשני מפעלי ענק נוספים שחורגים שנים ממסגרת הזמן שלהם ומאות מיליונים מהתקציב שלהם. שטוטגרט 21, פרוייקט של תחבורת רכבת אורבנית ובין עירונית שכבר חורג מתקציבו ב-2 מיליארד יורו ומאחר בשנה את תאריך הסיום מבלי צפי נראה לעין לסיום העבודות. ואולם הקונצרטים החדש של הפילהרמונית בהמבורג שכנראה יפתח לקהל ב-2017, אבל יצליח לעשות זאת רק בשל חריגה בתקציב של פי עשרה מהסכום המקורי. במקום 77 מיליון יורו הוא יעלה 789 מיליון יורו. עוד כתם שחור על המוניטין הגרמני לסדר, יעילות ועליונות הנדסית.