

## **Offener Brief an Landrat LK Dahme Spreewald, Loge (SPD) seine Baubehörde ist für die Betriebsgenehmigung BER zuständig**

### **Aus 5 mach 4 und fertig ist der BER...**

Sehr geehrter Herr Landrat,

im Zusammenhang mit den Planungen der Flughafengesellschaft (FBB) zum Bau des neuen Terminals (D 1) als Kapazitätserweiterung für „Schönefeld-Alt“ (SXF) und zur Planung des Billigfliegerterminals (LCC Terminal T2), zur Kapazitätserweiterung des BER Terminals hatten wir schon Kontakt. Auf meine Fragen zur Notwendigkeit von Planergänzungsanträgen als eine Genehmigungsvoraussetzung zur Baugenehmigung für beide Terminals bekam ich von Ihnen Antworten die lediglich eine Bestätigung von Behauptungen waren, die ich in dieser Sache von der gemeinsamen Luftfahrtbehörde (LuBB) vorab bekam. Planergänzungen seien angeblich nicht notwendig, weil die geplanten Bauten durch fiktive Planfeststellung aus 1990 (Einigungsvertrag) gedeckt seien. Wenn ich nun richtig informiert bin, hatte diese Behauptung, zumindest für das LCC Terminal (Terminal T2) nur eine Halbwertszeit von 4 Wochen gehabt. Jetzt sind Sie und LuBB der Meinung, für T2 ist die Planergänzung unerlässlich. Mal sehen, ob es gewagt wird, und welche Rechtsfolgen kommen, wenn die „Winkeladvokat“- Auslegung, unter Berufung auf die fiktive Planfeststellung zu D1 durchgesetzt werden soll.

Am 27.Juni 2016 haben Sie, und andere Protagonisten, an einem „Spitzentreffen“ auf Einladung des Regierenden Bürgermeisters, Müller (SPD), teilgenommen. Mit dem Ziel durch Krisenmanagement die BER Inbetriebnahme für die zweite Hälfte 2017 sicherzustellen haben auch Sie einer Regelung zugestimmt die mit einer Betriebsgenehmigung durch Ihre Baugenehmigungsbehörde, nach Einreichung entsprechender Unterlagen durch die FBB, bewerkstelligt werden soll.

Schwerpunkt der Regulierung sollen die nach wie vor offenen Probleme sein für den Terminalbahnhof im Havariefall die Entrauchung sicherzustellen. Im Kern, auf Vortrag des Berliner Flughafenbeauftragten, Staatssekretär Lütke Daldrup (SPD), soll dies nun möglich sein indem die planfestgestellten Anforderungen an die Entrauchung auf vier, anstatt fünf einführende Züge reduziert werden. Anders: Machen wir aus fünf Zügen vier die einfahren, und der BER ist fertig. Grundlage dieser von allen anwesenden „Krisenmanagern“ zugestimmten Regelung waren Rechenkunststücke des Lütke Daldrup die erkennbar dummes Zeug sind.

Der Witz ist, dass vier gleichzeitig einführende Züge anders beurteilt werden als fünf gleichzeitig einführende Züge (d.h. 5 Gleise sind alle Gleise ohne das S-Bahngleis). Für die Variante für fünf Züge hat die Planfeststellung seit eh und je einen Nachweis gefordert. Der sogenannte „Kompromiss“, dem Sie wie auch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zugestimmt haben war also ... aus 5 mach 4...!

Zu dieser Zauberformel stellen sich Fragen auf deren Beantwortung die Öffentlichkeit einen Anspruch hat, und die ich darum stellen will:

Die Ausgangserklärung von Lütke Daldrup ist die Behauptung, nach der urplötzlich der Terminalbahnhof eine Kapazität angebliche von 90 Mio. Bahn-Reisenden/Jahr hätte. Wenn aber gemäß Planfeststellungsbeschluss 30 Mio. Flugpassagiere/Jahr am zukünftigen BER abgefertigt werden, wieso hat dann der gemäß Modal Split von 50:50 für ca. 15 Mio. Bahn-Reisende/Jahr planfestgestellte BER-Flughafenbahnhof (mit 6 Gleisen) plötzlich eine *Maximalkapazität von 90 Mio. Bahn-Reisenden /Jahr ??*

Der Flughafenkoordinator Prof. Dr. Lütke-Daldrup, die anwesenden Lauscher, und auch Sie, träumten hier wohl von einem Megaflughafen. Beispiel Frankfurt/Main (FRAPOR) hat bei über 60 Mio. Flugpassagieren/Jahr ein Aufkommen von 29 Mio. Bahn-Reisenden /Jahr im dortigen Flughafenbahnhof (mit 7 Gleisen). Das entspricht einem Modal Split von 50:50. Zur Information: Es ist kein anderer Internationaler Flughafen bekannt der mit Schienenanbindung einen so hervorragenden Modalsplit wie Frankfurt/ (FRAPORT) hat.

Der gefeierte "Kompromiss" ist also reiner Selbstbetrug. Der BER-Flughafenbahnhof wurde nur für 15 Mio. Bahnreisende/Jahr bedarfsgerecht planfestgestellt, und wurde auch gemäß den Festsetzungen aus der Planfeststellung so errichtet. Die anderen 15 Mio. Passagiere für den zukünftigen BER sollen gemäß Modal Split auf der Straße zu den Terminals SXF, D1, BER-Hauptterminal Terminal (T1) und LCC-Terminal (T2) gelangen. Nach tatsächlicher Fluggastentwicklung und den Aussagen von FBB und „Politik“ müssen nach 2017 zunächst 35 Mio. Passagiere/Jahr und nach 20xx bis zu 50 Mio Passagiere/Jahr abgefertigt werden.

Wie mit dem Tiefbahnhof bei Modalsplit 50:50, 20 Mio. Passagiere/Jahr ( 20XX) und mehr bewältigt werden sollen, funktioniert dann nur mit einem Bahnhof mit einer Maximalkapazität für 90 Mio. Reisende, wie er in der Phantasie von Lütke Daldrup den am 27.06.2016 anwesenden „Spitzenkräften widerspruchslos aufgeschwätzt wurde. Denn bei einem Modal Split von 50:50 Passagiere/Jahr (20XX), kommen 25 Mio. Reisende/Jahr im Bahnhof und 25 Mio/Jahr auf der Straße am BER an.

Darum müssen auch Sie, Herr Loge beantworten: Wo bleibt die erträumte "90 Mio. Fahrgastkapazität" des BER-Flughafenbahnhofs? Wer kommt dort mit wieviel Zügen auf 6 Gleisen an? Wenn man überlegt, dass im Jahr 2015 in Frankfurt/Main (Flughafenbahnhof) bei 69 Mio. Flugpassagieren/Jahr ca. 29 Mio. Bahnreisende/Jahr gezählt wurden, sind angeblich 90 Mio. mögliche Bahnreisende im Terminalbahnhof des BER für eine (fiktive) BER-Kapazität von 180 Mio. Passagiere/Jahr vorgesehen. Diese Feststellung ist Ergebnis der „Logik“ von Lütke Daldrup, der auch Sie zugestimmt haben müssen, weil Widerspruch nicht bekannt ist.

Der BER-Bahnhof hat nur 6 Gleise ! D.h. auf den 6 Gleisen stehen dann, gemäß Kompromiss der Spitzenmanager des Spitzentreffens, gleichzeitig vier Züge, davon 1x die S-Bahn. Damit kommen gleichzeitig ca. 2.200 Reisende im Tiefbahnhof an, die in den "Genuss" einer Gefährdung ihres Lebens kommen, wenn, sollte im Gefahrenfall irgendeine Entrauchungsanlage nicht funktionstüchtig ist. Dies weil die Sicherheit durch einen Kompromiss geregelt wird? Wollen Sie, die Baubehörde solche Risiken eingehen, und diesen „Kompromiss“ bei nicht ausreichender Funktionsfähigkeit irgendeiner Entrauchungsanlage genehmigen?

Ist Ihnen nicht klar, dass ein politisch motivierter Lütke Daldrup seine politische Hilfe für seinen wahlkämpfenden Müller hinter einer technisch nicht sauber geklärten Entrauchungsproblematik verstecken will?

Was haben Sie und die Spitzenkräfte am 27.06.2016 in einer Stunde tatsächlich besprochen? Wurden vielleicht doch nur geistige Getränke verabreicht, die den Verstand vernebeln und Wahlkampfhilfe für Müller sein sollten?

Folgen Sie den Behauptungen des Lütke Daldrup, nach der eine geringere „Bahnhofs- und Zugkapazität genehmigt würde und dies im Umkehrschluss eine Genehmigung der Inbetriebnahme des BER-Terminals durch Ihre Behörde rechtfertigen würde?

In wie viel Zügen fahren 15 Mio. Bahnreisende/Jahr, gemäß Modal Split des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) von 50:50? Wie viele Züge können in welcher Zugdichte und gemäß Fahrplänen überhaupt zum BER -Bahnhof fahren? Und wie breit sind die Treppen vom Flughafenbahnhof zum Terminal, die bekanntlich nach dem Personenstrom je Bahnsteig für die Entfluchtung der Bahnreisenden berechnet wurden? "Es kann alles fahren, was die

Länder bestellt haben und was die Bahn fahren will", sagte Lütke Daldrup. „Der Bahnhof habe, ich wiederhole, eine Maximalkapazität von 90 Millionen Fahrgästen pro Jahr.“ Gleichzeitig schwadroniert dieser „Experte“, im neuen Terminal sollten aber zunächst nur 22 Millionen Passagiere abgefertigt werden. "Da ist noch Luft ohne Ende drin", versicherte Lütke Daldrup den naiven „Spitzenkräften“. Die S-Bahn werde wie geplant im Zehn-Minuten-Takt zum Flughafen fahren können, pro Stunde würden dort wie vorgesehen vier Interregios halten können...."

Auch zu Ihrer Information. Es ist unbestrittenes Wissen: Für 22 Mio. Flugpassagiere ergeben sich aus dem PFB, bei Modal Split 50:50 ca. 11 Mio. Bahnreisende/Jahr.

Wenn man die Realitäten aus der Flughafen-Schienenanbindung an allen schienenangeordneten deutschen Flughäfen zur Kenntnis nimmt, erkennt man schnell das ganze Planungsdesaster der auch von Ihnen als Kompromiss akzeptierten Rechenkünste eines Lütke Daldrup. Dabei helfen Ihnen die nachfolgenden Fakten:

<b>Flughäfen Abfertigungskapazität/ Fluggäste (Stand 2016)</b>	<b>Flughafenbahnhöfe Bundesrepublik Deutschland</b>	<b>DB-Datenbank <b>Bahnhofstatistik</b> (2015) Reisende/Tag (Ein-, Um-und Aussteiger) x 365 Tage</b>
Frankfurt/Main 61,03 Mio. Passagiere	<b>Frankfurt /Main,</b> Flughafenbahnhof,	79.500 Reisende x 365 = 29.017.500 Reisende /Jahr
Köln/Bonn 10,33 Mio. Passagiere	<b>Köln/Bonn,</b> Flughafenbahnhof,	9.000 Reisende x 365 = 3.285.000 Reisende/ahr
München 41,00 Mio. Passagiere	<b>München,</b> Flughafenbahnhof,	28.500 Reisende x 365 = 10.402.500 Reisende/Jahr
Düsseldorf 22,47 Mio. Passagiere	<b>Düsseldorf,</b> Flughafenbahnhof	12.000 Reisende x 365 = 4.380.000 Reisende/Jahr
BER (gemäß PFB) 22,00 Mio. Passagiere(Planung)  42,00 Mio. Passagiere	<b>BER</b> Flughafenbahnhof	?? ????????????????
<b>Vergleich</b>	<b>Berliner Hauptbahnhof</b> (145.000 Reisende und 155.000 Besucher/ Kunden /täglich)	145.000 Reisende x 365 = 52.925.000 Reisende/Jahr

Sehr geehrter Herr Loge, weiterhin empfehle ich eine Analyse zur Kapazität der Straßenanbindung und der Zufahrten zu SXF, BER und Terminal T2. Dazu gehört auch die Beantwortung der Frage: Wie sollen auf der Schiene anreisende Billigflieger - Passagiere für T2 vom BER Terminal trocken und sicher dorthin gelangen?

Bei den PKW Zufahrten wird es zu einem Verkehrschaos kommen wie an keinem anderen Flughafen in Deutschland. Ob die Zufahrten zu A100/113 oder 96a, beide Hauptzufahrten produzieren bereits nach BER Inbetriebnahme, insbesondere aber bei gewolltem Kapazitätswachstum ein Verkehrschaos, dass die Erreichbarkeit des Flughafens BER zu einem unüberwindlichen Hindernis macht. Hierzu gibt es, in einem Kommentar (auf [www.ber-na.de](http://www.ber-na.de)) von Oktober 2015 schon Hinweise, die bis heute ignoriert wurden. Überhaupt sind, wie mit dem

Spitzentreffen wieder bewiesen, Ahnungslosigkeit, Ignoranz von Fakten und Beratungsresistenz herausragende Merkmale der Verantwortlichen eines einmaligen Desasters politischer Fehlbarkeit. Ich erlaube mir als Beleg den Hinweis auf einige, von vielen Veröffentlichungen auf der Web [www:ber-na.de](http://www.ber-na.de) in denen auch zu den Fragen, die ich für Sie aus aktuellem Anlass aufgeworfen habe, Kommentierungen nachlesbar sind:

[KomARkläglich250915](#) „BER Diagnose: Patienten verrückt, Körper schwer krank“;  
[KomFehlTerm050316](#) „BER Planung für die zwangsläufige Kapazitätserweiterung ist nur noch Verzweiflung“;  
[Kom unverschämt manipulateure300416](#) „Landrat Loge im Schlepptau der BER Manipulatoren“;  
[KomInbetriebnPfeifenWald220416](#) „BER Termin: Nachts ist es kälter als Draußen“.

In Erwartung einer zeitnahen Antwort für „Neue Aktion“ (NA)

Ferdi Breidbach

P.s. Zum Beleg des schwachsinnigen Ergebnisses aus dem Spitzentreffen noch einige Quellen zur Beurteilung der schon jetzt festzustellenden Unterdimensionierung der Schienenanbindung, nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses die entscheidungserheblichen Zitate:

*PFB, Teil C, S.356*

*"...Dies hat zur Folge, dass nach Auffassung des Gutachters Intraplan ein Verkehrsaufkommen von 30 Millionen Passagieren pro Jahr früher als 2023 erreicht wird. Durch diese Aussage ist das Verkehrsgutachten nach Auffassung des Gutachters Intraplan jedoch keineswegs entwertet, da die Auswirkungen einer im Sinne des Gutachters Intraplan geänderten Prämissenfestlegung im Bereich der allgemeinen Prognoseungenauigkeit von Verkehrsprognosen liegen...."*

*"...Bei der Verkehrsprognose handelt es sich aus Sicht des Gutachters Intraplan eher um eine zurückhaltende, konservative Prognose. Dies ändert aber nichts daran, dass auch der Gutachter Intraplan einen Bedarf von 30 Millionen Passagieren pro Jahr am Flughafen Berlin-Schönefeld auf absehbare Zeit für realistisch hält. Diese Zahl wird nach seiner Auffassung nur ein paar Jahre früher erreicht werden, als es nach der Verkehrsprognose der Träger des Vorhabens zu erwarten ist..."*

*PFB, Teil C, S.358*

*Szenario 20XX (Endausbauszenario): Dieses Szenario beschreibt die Situation zu dem Zeitpunkt, an dem das Passagieraufkommen die geplante Endkapazität von 30 Millionen Passagieren pro Jahr erreicht. Laut der von den Trägern des Vorhabens eingereichten Verkehrsprognose wird dies im Jahr 2023 der Fall sein. Die für dieses Szenario prognostizierte Zahl der Flugbewegungen liegt zwischen 325.650 Bewegungen pro Jahr bei Berücksichtigung möglicher Kapazitätsbeschränkungen an den Zielflughäfen und 355.050 Bewegungen pro Jahr ohne Berücksichtigung von Kapazitätsbeschränkungen an den Zielflughäfen. Die vorgenannten Zahlen schließen jeweils die Flugbewegungen der Allgemeinen Luftfahrt und von Hubschraubern ein.*

*PFB, Teil C, S. 510*

*Auch die verkehrs- und umweltpolitische Forderung der Landesentwicklungsplanung, einen Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von 50 % anzustreben [vgl. Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 28.10.2003 (LEP FS), Teil IV Begründungen, Punkt 4 Standortanforderungen an die künftige Luftverkehrsanbindung der Region Berlin/Brandenburg, 4.3 Anforderung 3 Verkehrliche*

Einbindung (GVBl. II, S. 594)] erfordert die geplante Schienenanbindung des Flughafens.

PFB, Teil C, S. 514

### 9.1.3 Dimensionierung der Schienenanbindung

Die Träger des Vorhabens planen den Umbau des Flughafens Schönefeld für ein Passagieraufkommen von 20 Millionen Passagieren pro Jahr in einer ersten Baustufe und mit einer **Zielgröße von 30 Millionen Passagieren pro Jahr im Endausbau**. Die Verkehrsprognose beruht auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen.

In der Prognose sind künftige Stärke, Art und Zusammensetzung der Verkehrsströme unter Beachtung der zu erwartenden Entwicklung des Planungsgebietes berücksichtigt. Die Planung geht von einer weitestgehend gleichen **Verteilung des Verkehrs zwischen Straße und Schiene aus. Es wird mit einem Anteil des Schienenverkehrs zwischen 40 und 50 % des Verkehrsaufkommens gerechnet.**

Im Verfahren geäußerte Einwände, dass die Schienenanbindung überdimensioniert oder umgekehrt nicht ausreichend sei, sind unbegründet und zurückzuweisen.

PFB, Teil C, S.515

"...Der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll ca. 50 % betragen (Antrag, Band M 16, S. 11). Eine entsprechend hohe Akzeptanz der Nutzung der Schienenanbindung durch die Fluggäste kann nur mit kurzen Wegen zwischen den Verkehrsträgern und damit einer Lage des Bahnhofs unmittelbar unter dem Terminal erreicht werden. Möglichkeiten..."