

Die Wahrheit ist: BER „haben fertig“ – es will nur keiner zugeben

Neuer Auftrag für Gerkan?

BER-Baustellenführung mit überraschenden Ergebnissen

Wenn es stimmt, dass FBB-Chef Mehdorn den geschassten Flughafen-Architekten Gerkan wieder unter Vertrag nehmen will, kann er ihn gleich beauftragen, eine Planung für die Kapazitätserweiterung des BER-Terminals zu erarbeiten, um bei Inbetriebnahme des BER sicher zu sein, dass nicht innerhalb der nächsten 15 Jahre der jetzt bereits vorhandene Kapazitätsengpass vollends zur Katastrophe wird.

Wie es um diesen Engpass bestellt ist, kommt schon ans Licht, wenn nur analysiert wird, was drei Zahlen bedeuten, die von der Flughafenpropaganda bei jeder sich bietenden Gelegenheit verbreitet wird. Im Folgenden werden wir diese Zahlen näher beleuchten.

In einem wunderschönen Bericht schildert die Redakteurin des Magazins „Focus online“ (27.03.13), wie die FBB auf 10 Euro teuren Besichtigungstouren die braven, vielleicht auch naiven, Teilnehmer auf diesen Exkursen veräppelt, sie mit Propaganda „vom Guten und Schönen“ belatschert und sie dabei mit Halb- und Falschinformationen versorgt. Mit den schönsten Worten im Stile einer billigen PR-Show wird dann auch die Tatsache des zu kleinen Terminals, sowie der nicht ausreichenden Kapazität an Countern, Sicherheitskontrollen und Gepäckabfertigung verschleiert. Ganz offensichtlich soll das Märchen von den schier unendlichen Möglichkeiten weiter gesponnen werden. Da wird es jetzt höchste Zeit, mit diesen Lügereien und Märchengeschichten Schluss zu machen. Auch hier aufzuräumen, ist die Aufgabe von Mehdorn.

Es reicht ein Satz aus dem Focus-Bericht, um zu beweisen, dass die FBB aus den Folgen ihrer vergangenen Lügengeschichten und Vertuschungen nichts gelernt hat. Für ihr Geld dürfen die braven Besucher u. a. folgendes erfahren:

Zitat:

„Im Terminal befinden sich 94 Check-in-Schalter und später einmal 150 Geschäfte. 4500 Passagiere sollen hier in Zukunft pro Stunde abgefertigt werden, das sind 65 000 am Tag.“

Auch mit dieser Aussage sollen Superlative vermittelt und gleichzeitig die Planungspleite vertuscht werden. Nicht gesagt wird etwas über die Folgen der

„Superlative“, die in Wirklichkeit eine Planungsblamage ist und die auch beweist, dass Dummheit das ganze Projekt begleitet. Nur wer nachrechnet weiß dann: „BER haben fertig“.

Hier die Fakten zur Superlative

Berichtet wird im Jahr 2013 auch während der Besichtigung der 96 Check-in Counter, dass man mit dieser Anzahl 4500 abfliegende Passagiere am Flughafen BER abfertigen wolle. Der Laie wundert sich, und der Fachmann kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus. Laut Geschäftsbericht der Berliner Flughafengesellschaft wurden im Jahr 2011 am Flughafen Tegel schon 3900 abfliegende Passagiere pro Stunde und am Flughafen Schönefeld 1900 abfliegende Passagiere pro Stunde abgefertigt. Zusammen also rund 5.800 abfliegende Passagiere. Diese 5800 abfliegenden Passagiere stehen für 24 Mio. Passagiere im Jahr 2011 an beiden Berliner Flughäfen. Nun will man, wann auch immer, mit der Eröffnung 4500 abfliegende Passagiere pro Stunde abfertigen. Umgerechnet auf das Jahr wären das dann rund 18 Mio. Passagiere im Jahr der Eröffnung. Eine vorsichtig-zurückhaltende Prognose für BER geht für 2014 von mindestens 27 Mio. Passagieren pro Jahr aus. 27 Mio. Passagiere pro Jahr erzeugen ein Spitzenstundenaufkommen von 10.000 Passagieren (davon 6.700 ankommende oder abfliegende Passagiere, Rest Umsteiger). Ein neuer zukunftsfähiger Flughafen bräuchte aber eine Kapazität von mindestens 45 Mio. Passagieren pro Jahr. Diese Anzahl entspräche einer Spitzenstunde von etwa 13500 Passagieren (9.000 ankommende oder abfliegende Passagiere, Rest wieder Umsteiger).

Wowereit und Platzeck wollen nur nicht darüber sprechen - über ein Wachstum hin zu 45 Mio. Passagieren/Jahr. Auf dieses Wachstum ist schon die Gebührenordnung für die Starts und Landungen am BER - nach Inbetriebnahme - zugeschnitten. Für jede neue Flugstrecke, für jede neue Fluggesellschaft, die den BER nutzen will, gibt es sagenhafte „Konditionen“ die natürlich Rabatte sind. (Sicherlich zahlt auch Air Berlin für seine neue Strecke „Tegel (TXL) nach Chicago“ für wenigstens 1 Jahr praktisch nichts.) Mit diesen Rabatten, praktisch keine oder nur geringste Gebühren für „Newcomer“, wird die Expansion im Wachstum ebenso befördert wie mit nicht kostendeckenden Gebühren für Billigflieger (LCC). Forderungen und Hoffnungen bei den Bürgerinitiativen (BIs) nach Begrenzung des Wachstums sind reine Illusion. Zum einen, weil die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund dieses Wachstum wollen, zum anderen, weil es so gut wie kein Rechtsmittel gibt, um Wachstum zu steuern. Nur die Gebührenordnungen bieten die Chance zur Steuerung - im Falle BER eben auf Wachstum.

Mit dem, was man nun gebaut hat, kann man aber nur 18 Mio. Passagiere pro Jahr abfertigen, fliegen wollen aber mindestens 27 Mio. pro Jahr. Was passiert mit den überzähligen 9 Mio. Passagieren? Werden die vergrämt?

So sieht die Wahrheit über die Kapazität am BER für morgen und übermorgen im Detail aus :

Kapazität „Check-in-Counter“

Für 4.500 abfliegende Passagiere (18 Mio. Passagiere/Jahr) werden 188 Check-in-Counter benötigt, um den Servicelevel C (nach IATA) zu erreichen, der nach Planfeststellungsbeschluss sicher zu stellen ist. Im BER-Terminal vorhanden sind aber nur 96 Check-in-Counter. Schon bei Inbetriebnahme fehlten demnach zur Sicherstellung des Servicelevels - bei Abfertigung von nur 18 Mio. Passagieren/Jahr - 92 Check-in-Counter.

Für 5.800 abfliegende Passagiere (24 Mio. Passagiere/Jahr) werden 242 Check-in-Counter,

für 6.700 abfliegende Passagiere (27 Mio. Passagiere/Jahr sollten bei Inbetriebnahme 2014xx abgefertigt werden) 279 Check-in-Counter und

für 9.000 abfliegende Passagiere (45 Mio. Passagiere/Jahr, 2020xx) werden 375 Check-in-Counter benötigt.

Beharrlich wird die Antwort darauf verweigert, wo die bei Inbetriebnahme (27 Mio. Passagiere/Jahr) ca. 150 fehlenden Check-in-Counter installiert werden sollen. Gar nicht mehr vorstellbar ist, wo es dann Platz für 375 Check-in-Counter gibt, die der Kapazität entsprechen, für die es schon eine Genehmigung nach Planfeststellungsbeschluss gibt (45 Mio. Passagiere/Jahr).

Kapazität Gepäckausgabebänder

Für 4.500 ankommende Passagiere (18 Mio. Passagiere/Jahr) werden 14 Gepäckausgabebänder benötigt, um auch für ankommende Passagiere den Servicelevel C sicherzustellen. Im BER Terminal sind hingegen nur 8 Gepäckausgabebänder installiert.

Für 5.800 ankommende Passagiere (24 Mio. Passagiere/Jahr) werden 20 Gepäckausgabebänder benötigt.

Für 6.700 ankommende Passagiere (27 Mio. Passagiere/Jahr, angenommen bei Inbetriebnahme des BER) werden 24 Gepäckausgabebänder und

für 9.000 ankommende Passagiere (45 Mio. Passagiere/Jahr, 2020xx) werden 40 Gepäckausgabebänder benötigt.

Beharrlich wird auch hier die Antwort darauf verweigert, wo bei Inbetriebnahme (mit 27 Mio. Passagieren/Jahr) unter guten Servicebedingungen (IATA Service Level C), wie es im Planfeststellungsbeschluss (PFB, Seite 459) gefordert ist, die dafür erforderlichen weiteren 16 Gepäckbänder installiert werden sollen. Gar nicht vorstellbar ist, wo es dann die Platzmöglichkeit für 40

Gepäckbänder, 375 Check-in-Counter, die dann zusätzlich erforderlichen Terminalvorfahrtslängen, die zusätzlichen Sicherheitskontrollen, oder auch die Erweiterung der Gepäckanlage gibt, die der in der Planfeststellung genehmigten Kapazität von 45 Mio. Passagieren/Jahr unter den vorgegebenen Servicestandards entsprechen.

Der Praxisbeweis für die Fehlplanung

Wie dramatisch (ohne weitere Milliardeninvestitionen oder Verlagerung von Flugbetrieb an einen weiteren Standort) die BER-Fehlplanung ist, beweist dann auch ein Vergleich der Fakten zur Kapazität der Flughäfen München (Franz Josef Strauß) und Frankfurt (FRAPORT).

Die Fakten:

München

Passagiere 2012: 38,4 Mio.

Für Abfertigung: 320 Check-in-Counter und 21/29 Gepäckbänder. Von den 38,4 Mio. Passagieren sind 23,4 Mio. originäre Passagiere, d.h.: nur sie benötigen die Check-in-Counter und die Gepäckausgabe. 15 Mio. Passagiere in München sind Umsteigepassagiere, die weder Check-in-Counter noch Gepäckausgabe benötigen. Ergo: München hat für 23,4 Mio. Passagiere/Jahr 320 Check-in-Counter (zum Vergleich BER: 24 Mio. Passagiere/Jahr - 96 Check-in-Counter).

Zwei Start- und Landebahnen sind vorhanden, die dritte Piste mit beantragtem Ausbau in 2007 (in 2012 vorerst durch Bürgerentscheid gestoppt) ist unabdingbar. München hat bei 38 Mio. Passagieren/Jahr keine Kapazität mehr für Starts und Landungen. Platzeck aber behauptet: eine dritte Start- und Landebahn ist am BER nicht erforderlich. Dabei ist sicher, dass der BER - so wenig wie München - nicht mehr als ca. 36 Mio. Passagiere mit zwei Start- und Landebahnen bewältigen kann. Es ist sinnlos zu verschweigen, dass mit Inbetriebnahme des BER sofort die Beantragung zum Bau einer dritten Piste eingeleitet werden muss.

FRAPORT

Passagiere 2012: 58,4 Mio.

Für Abfertigung: 360 Check-in-Counter und 38 Gepäckbänder. Von den 58,4 Mio. Passagieren sind nur 26,8 Mio. originäre Passagiere, d.h.: nur sie benötigen die Check-in-Counter und die Gepäckausgabe. 31,6 Mio. Passagiere in Frankfurt sind Umsteigepassagiere, die weder Check-in-Counter noch Gepäckausgabe benötigen. Ergo: FRAPORT hat für 26,8 Mio. Passagiere/Jahr

360 Check-in-Counter (zum Vergleich BER: 24 Mio. Passagiere/Jahr - 96 Check-in-Counter).

Die vierte Piste wurde im Oktober 2011 in Betrieb genommen.

BER (bisher gebaut): für 27 Mio. Passagiere 96 Check-in-Counter, 8 Gepäckausgabebänder. Von den 27 Mio. Passagieren sind 25,6 Mio. originäre Passagiere, die Check-in-Counter und Gepäckausgabe benötigen. 1,4 Mio. Passagiere werden am BER Umsteigepassagiere sein, die weder Check-in-Counter noch Gepäckausgabe benötigen.

Ergebnis:

In Frankfurt und München gibt es für 23 bis 27 Mio. originäre Passagiere 320 bis 360 Check in Counter und 29 bis 38 Gepäckausgabebänder. Der neue Flughafen BER hält für knapp 26 Mio. originäre Passagiere 96 Check-in-Counter (mit obendrein unzureichenden Staulängen) und 8 Gepäckausgabebänder vor.

Haben Frankfurt und München überdimensionierte Flughäfen oder ist BER unterdimensioniert? Welche Flughäfen verfügen über Wachstumspotenziale? So wie die Kapazität und deren Bewältigung installiert wurde, gehört der BER nicht zu den Flughäfen mit Wachstumspotenzial. Darum sind die Planungen des Wachstums am BER absehbar „Verstopfungsplanungen“.

Die Flughäfen Frankfurt und München dürften auf der Skala der IATA als Flughäfen mit den Service Level C einzustufen sein - also dem Level, den die Planfeststellungsbehörde für BER fordert. Das, was beim BER mit den gebauten Abfertigungseinrichtungen angeboten wird, ist in der Service-Level-Skala der IATA nicht mehr zu finden. Der Service Level muss als unterirdisch eingestuft werden.

Fazit

Die installierten Abfertigungskapazitäten (Counter, Sicherheitschecks und Gepäckabfertigung) machen es nur möglich, höchstens 18 Mio. Passagiere/Jahr unter akzeptablen Bedingungen zu bewältigen. Der Fachmann Mehdorn weiß dies natürlich - im Gegensatz zu seinem Aufsichtsratsvorsitzenden Platzeck (SPD), der gemeinsam mit seinem Vorgänger Wowereit (SPD) schon seit Jahren mit forsch-kompetenten Auftritten bei völliger Ahnungslosigkeit und Ignoranz in der Sache den BER zum Pleite-Projekt getrieben hat.

Die negativen Fakten zur Fehlplanung (zu klein-zu teuer-zu spät) werden systematisch vertuscht, verschwiegen und ausgeblendet. Sie sind aber der Beweis dafür, dass der BER in Schönefeld keine Zukunft hat. Sie beweisen, dass es für die Region Berlin-Brandenburg nur eine Lösung gibt: Neuplanung entsprechend dem Konzept „Zentralflughafen für Deutschland“ ([Link NNK.....](#)) und eine Übergangslösung - zur Entzerrung und Entlastung nach Inbetriebnahme des zu

kleinen BER - gemäß dem Konzept der „Neuen Aktion ([Link Juni Kommentar zu Verlagerung.....](#))

Mehdorn muss also eine Lösung finden, um auch für die Zeit nach Erledigung seines Auftrags - schon in 3 Jahren - erstmals in seiner Berufslaufbahn ein Erbe zu hinterlassen, das den Ansprüchen gerecht wird, die in den Zielvorgaben des Projektes großspurig formuliert sind. Das bekommt er nur hin, wenn er diesen unglückseligen Single-Airport BER für Milliarden an Euro in seiner Kapazität - auf 45 Mio. Passagiere/Jahr und wenigstens 460000 Flugbewegungen - ausbaut. Dazu kommt dann der Preis der ewigen Unwirtschaftlichkeit der FBB mit höchsten Steuersubventionen und jeglicher fehlenden gesellschaftlichen Akzeptanz. Natürlich weiß er, dass diese Kapazitätsausweitung dem Süden von Berlin jede weitere Entwicklungsmöglichkeit nehmen würde und den Müggelsee, Potsdam und die Havelseen ebenso wie Kleinmachnow und den Wannsee, ja sogar ganz Berlin endgültig zum klassischen Fluglärmgebiet mit allen Folgen herabstuft.

Diese Perspektive wird Mehdom nicht schrecken. Sein Gespür für die gesellschaftliche Akzeptanz seines Tuns ist nicht entwickelt, das zeigt seine berufliche Vita ganz deutlich auf. Was ihn mehr umtreibt, ist sein Ehrgeiz, jetzt etwas zu hinterlassen, das nach Denkmal aussieht. Das sieht er mit dem Single-Airport-Konzept in Gefahr. Es weiß, die schnellste und billigste Lösung, die richtige Perspektive ist im Sinne einer Sofortmaßnahme ein zweiter Standort. Darum hat er die Diskussion um Tegel eröffnet. Er glaubt wohl, über diese noch so sinnlose Diskussion eines Weiterbetriebs von Tegel die Erkenntnis zu befördern: Wenn nicht Tegel, wo denn sonst einen Standort zur Entzerrung und Entlastung des BER von Billigfliegern (LCC) und Linienfliegern finden. Er weiß auch, dass er nur so eine Chance hat, die gewaltigen Kapazitätsprobleme auch nur temporär zu lösen.

Man kann Mehdom nur empfehlen, sich nicht dem eindimensionalen Denken zu unterwerfen, das in Berlin und Brandenburg aus den Köpfen von Wowereit, Platzeck und dessen von Bretschneider geführten „task force“ entspringt. Da kommt dann folgerichtig nicht mehr heraus als schon bekannt: Murks und Fehlplanung! Es darf aber angenommen werden, dass Mehdom ausreichend Personal mit Beratungskompetenz kennt, das ihm helfen kann, um letztendlich erfolgreich zu sein. Nur, er wird keine kompetenten Berater finden, die sich für eine Fortsetzung - besser ausgedrückt: Verschlimmbesserung - des Single-Airport-Konzeptes hergeben. Es geht um die Korrektur der Standortfehllplanung und nicht um die Fortsetzung des Murkses!

Wenn Mehdom will, hat er „alle Karten in der Hand“. Er weiß, nach ihm kommt für Platzeck nur noch der Abgrund. Wowereit wird da nur wenig Bereitschaft haben, Platzeck zu retten. Für ihn würde das BER-Debakel zur politischen und persönliche Katastrophe, wenn Platzeck gelänge, woran er - sein Vorgänger - gescheitert ist. Auch das weiß Mehdom.

Neue Aktion

Ferdi Breidbach