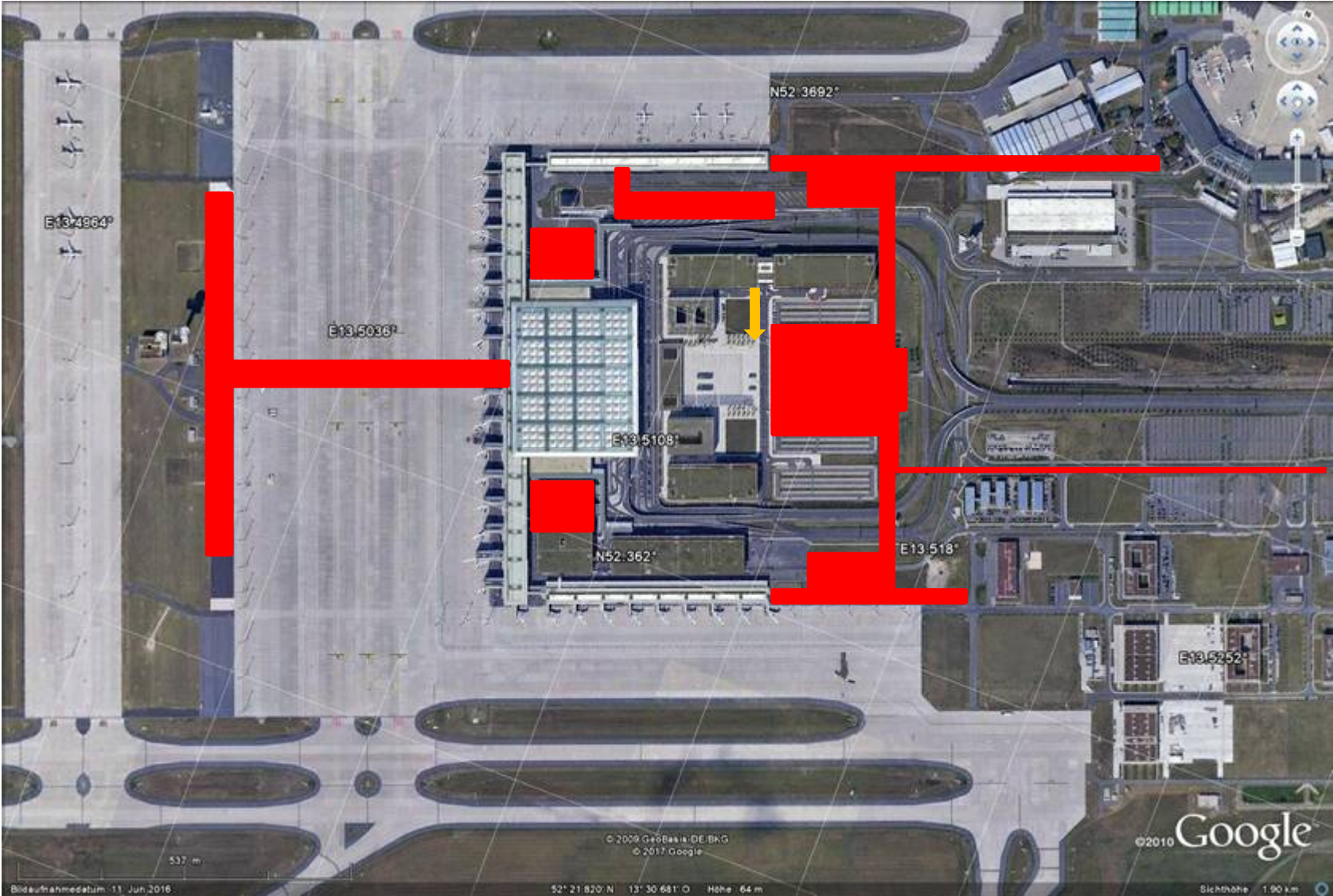


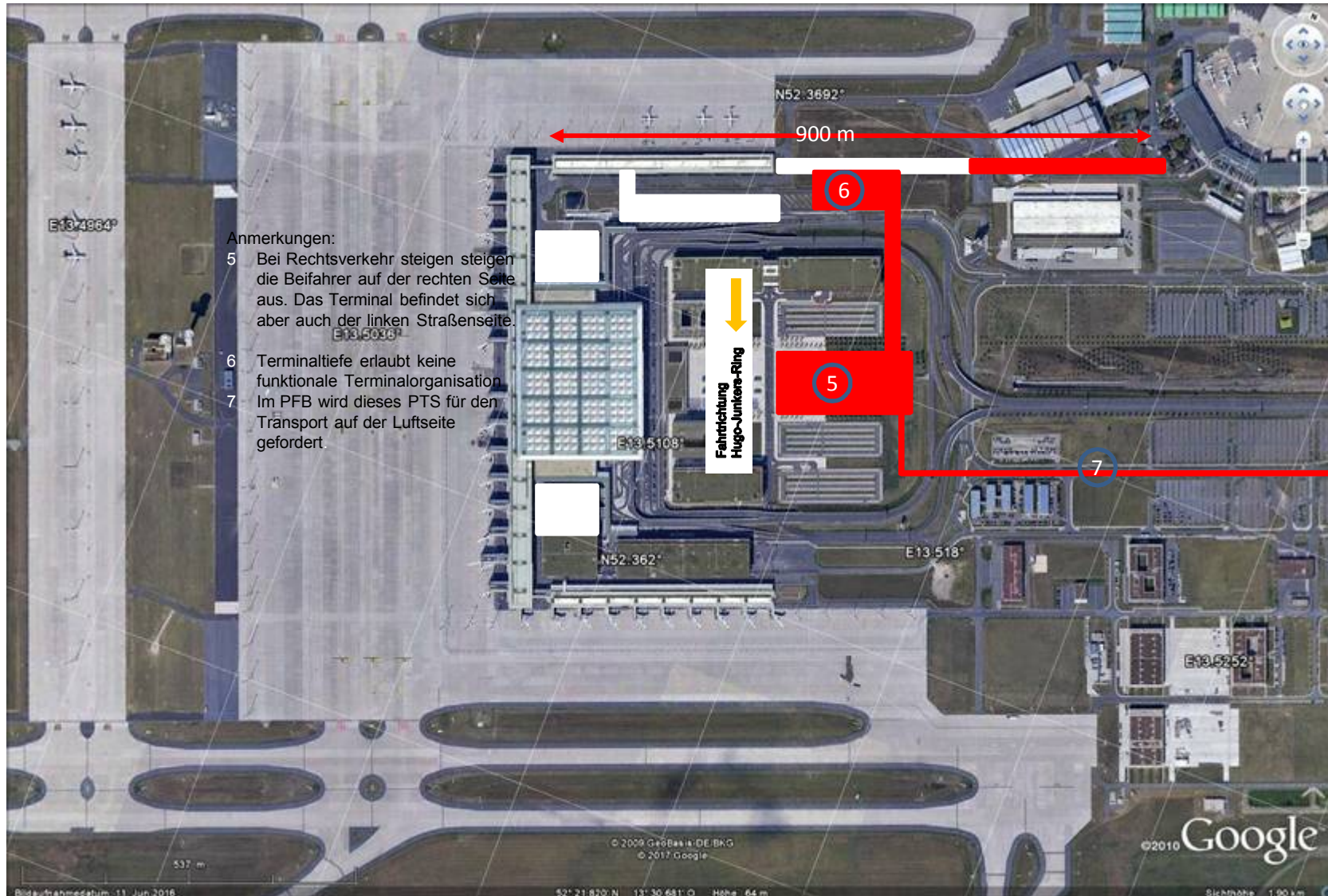
Baustelle 2018 - 2040



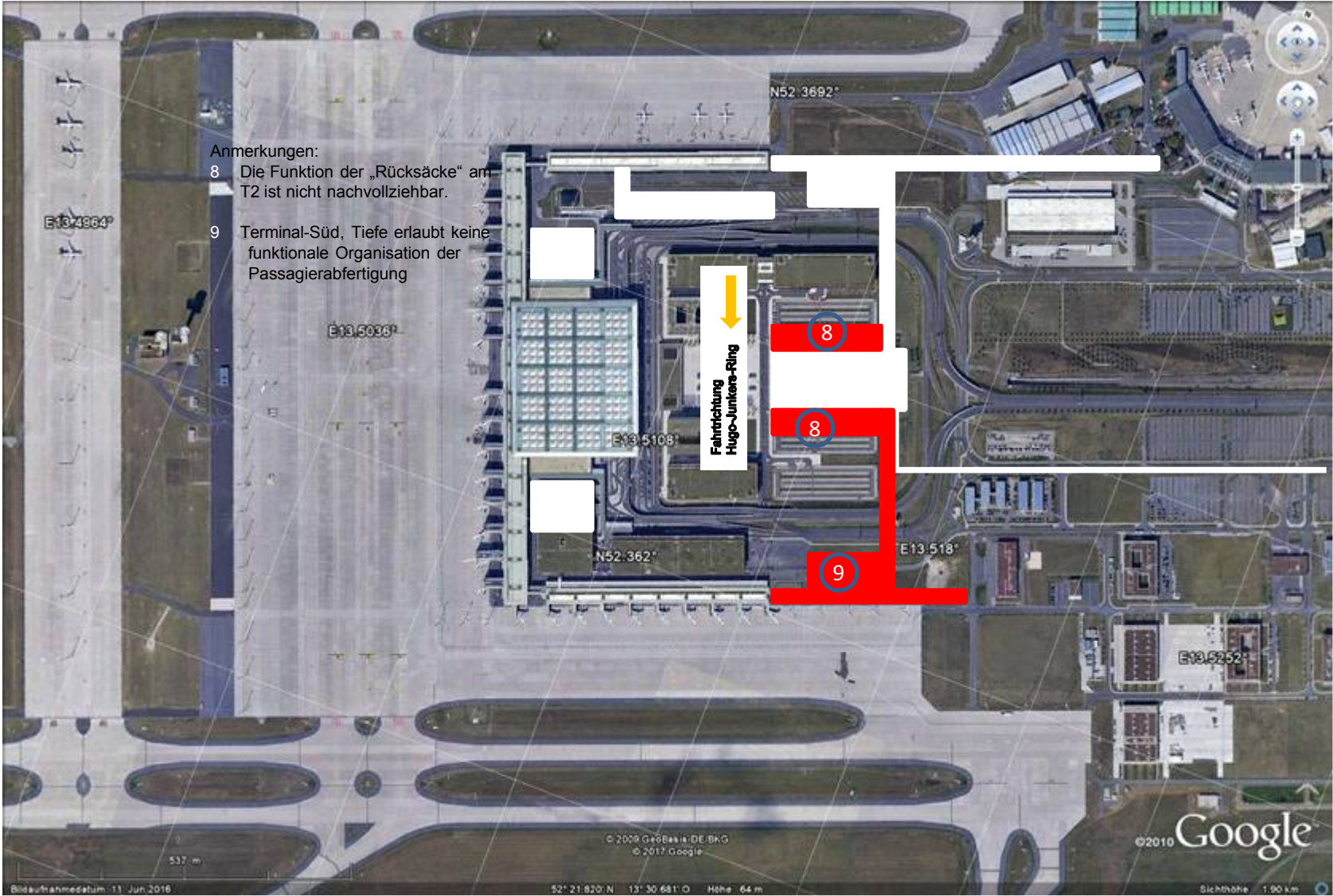
# Baustelle 2018 - 2021



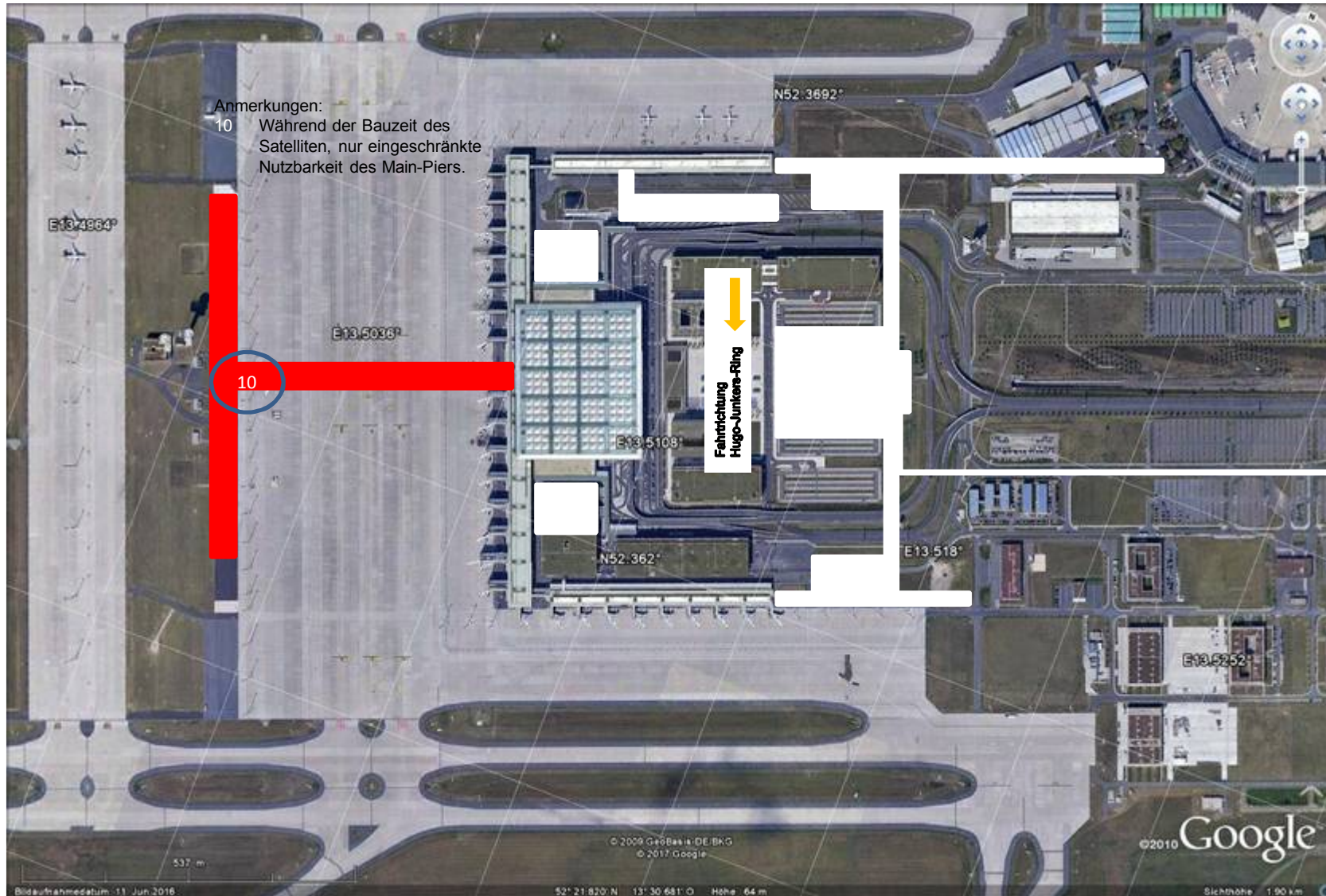
# Baustelle 2022 - 2025



# Baustelle 2026 - 2030



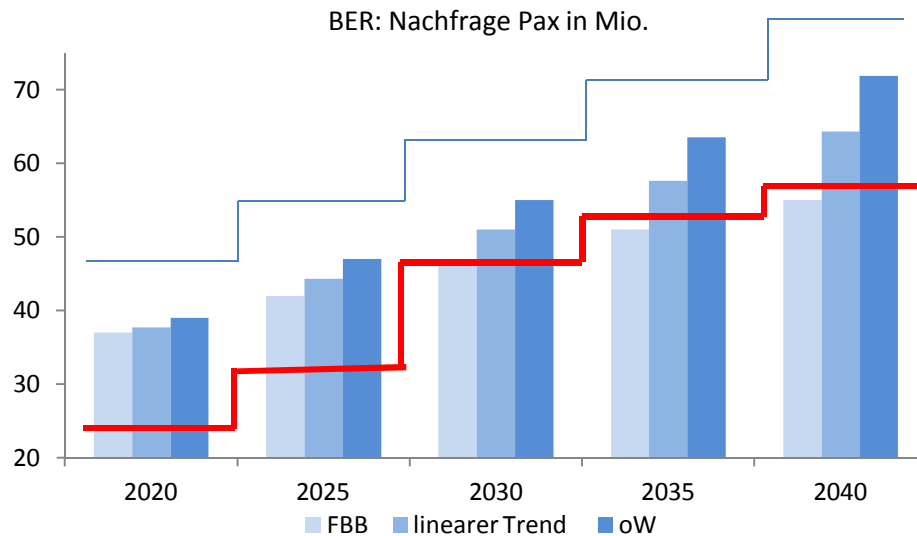
# Baustelle 2036 - 2040



Nutzung der Bahnhöfe am BER 2040 lt. Masterplan und bei FRA lt. Wikipedia

	<b>2040</b>	<b>2015</b>
<b>Fahrgäste</b>	<b>Bhf BER</b>	<b>Bhf FRA (2)</b>
		Beim BER anteilmäßig enthalten:
		- Beschäftigten mit 14 Mio. Fahrgästen der Bahn,
		- Besucher/Begleiter 4,1 Mio. Fahrgäste und
		- die Passagiere 41 Mio. Fahrgäste
pro Jahr	59,1 Mio.	5,6 Mio.
pro Tag	176.000	30.000
pro Stunde	26.250	2.200
<b>Züge</b>		
pro Tag	975	210
pro Stunde	44	15
Modal Split	70%	18%

— Kapazität lt. Masterplan  
— Nachfragegerechte Bereitstellung der Kapazität



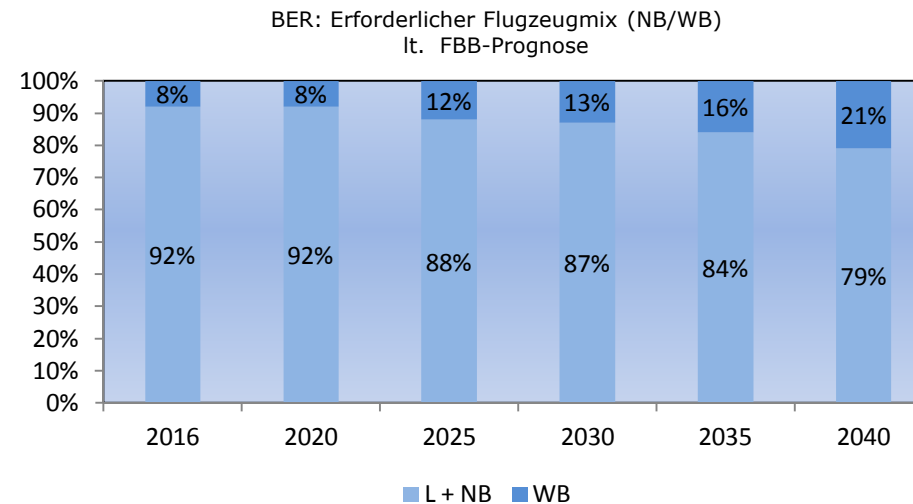
DUS hat mit 50% LCC ein vergleichbares  
Aufkommen wie BER

- Normalerweise soll ein Masterplan mindestens die zukünftig erwartete Nachfrage decken.
- Wünschenswert sind Kapazitätsreserven für mind. Fünf Jahre.
- Der Masterplan der FBB deckt vielleicht die untere wahrscheinliche Entwicklungslinie, Reserven sind nicht vorhanden.
- **Lt. FBB Prognose** sollen zum Passagieraufkommen **folgende Flugbewegungsaufkommen** stattfinden:
 

2020:	301.000	Pax/Flz 126
2025:	340.000	Pax/Flz 126
2030:	370.000	Pax/Flz 130
2035:	380.000	Pax/Flz 134
2040:	410.000	Pax/Flz 142
- **Die Flughäfen FRA, MUC, DUS hatten 2015:**

FRA:	Pax/Flz 131
MUC:	Pax/Flz 107
DUS:	Pax/Flz 108
- **Flugzeugmix 2015**  
 Light (L) bis 7,6 t | Narrow Body (NB) 7,6 bis 135 t, Wide Body (WB) >136 t  
 BER: L 4% | NB 88% | WB 8%  
 FRA: L 1% | NB 77% | WB 22%  
 DUS: L 4% | NB 88% | WB 8%

Um die von der FBB angegebene Passagiere pro Flugzeug (Pax/Flz) zu erreichen muss sich der Flugzeugmix am BER dramatisch, von 8% WB auf 21% WB, ändern (siehe folgende Abbildung).



Ein solcher Flugzeugmix am BER ist unwahrscheinlich. Er müsste nämlich dazu führen, dass der Interkontinentalverkehr bis 2040 um 285% und der Kontinentalverkehr nur 26% zunehmen würde.

Bleibt aber der Flugzeugmix konstant, was wahrscheinlich ist, ist 2025 damit zu rechnen, dass die Kapazitätsgrenze des parallelen Pistensystems für einen restriktionsfreien Verkehr am BER erschöpft ist. Spätestens ab 2030 ist eine 3. Piste am BER erforderlich. Ohne 3. Piste kann ab der 2. Phase des Masterplans auf weitere Ausbaumaßnahmen verzichtet werden.