

Die Servicekatastrophe am BER BER ohne Zukunft SPD räumt ab

Mit welcher Dreistigkeit noch FBB/BER-Flughafenchef Schwarz, SPD-Aufsichtsrat Platzeck und sein Bauchredner Holzschuher (Vors. SPD-Landtagsfraktion) das Gutachten zur Zukunft des BER (Faulenbach da Costa.....) öffentlich runtermachen wollen, belegen Fakten, die die BER- Betonköpfe nicht zur Kenntnis nehmen - obwohl sie im Gutachten akribisch nachgewiesen sind.

Den Vorwurf, der BER sei zu klein, beweist Faulenbach da Costa mit folgenden Zahlen:

(Abkürzungserklärung: **h = Stunde; Paxe = Passagiere; typ Spitze = Anzahl Passagiere/h; Service Level „C“ = Gehobener Service**)

Nachgefragte Kapazität Terminal

Pax/a	Multiplikator	typ. Spitze	An oder AB	Originär
27 Mio.	0,00034	9.180 Pax/h	6.120 Pax/h	97%
33 Mio.	0,00032	10.700 Pax/h	7.133 Pax/h	95%
38 Mio	0,00030	11.700 Pax/h	7.900 Pax/h	90%

Aus der Richtungsspitze lassen sich, bei Kenntnis des Durchsatzes und des Service-Levels „C“, die erforderlichen Anlagen berechnen:

27 Mio. Pax/a	Check-in	2 Min./Pax x 5.940 Pax/h =	224 Counter (96)
	Security	160 Pax/h x 5.940 Pax/h =	42 Einheiten (16)
30%	Pass (ab)	2 Pax/Min. x 1.962 Pax/h =	17 Einheiten (17)
30%	Pass (an)	1 Pax/Min. x 1.962 Pax/h =	34 Einheiten (34)
Gepäck	ab	Rundläufe	68 Rundläufe (48)
Gepäck	an	6.800 Stck.	20 Bänder (8)
Transfergepäck	an/ab	405 Stck.	4 Aufgaben

Hinzugerechnet sind zusätzliche Einheiten für First- und Businessclass, Dispositionsreserven und Mitarbeiter-/Crew-Einrichtungen.

In Klammern angegeben ist das Angebot im Verhältnis zu den Erfordernissen, die den Service an einem modernen Flughafen

ausmachen. Man darf sich an den Kopf fassen und fragen, wie es passieren konnte, 128 Counter zu wenig einzurichten, 26 Security-Einheiten wegfallen zu lassen, für Gepäckrundläufe 20 Positionen zu wenig zu haben und nur 8 Gepäckbänder anzubieten, wenn 20 erforderlich sind.

Auch für Flugzeuge fehlt Platz

Es stimmt darum, dass es schon bei Inbetriebnahme mit 27 Mio. Paxe Staus und Zeitdruck, d.h. Verspätungen gibt. Dazu kommen dann noch erkennbare Probleme bei den zu klein dimensionierten Flugbetriebsflächen. Mit Inbetriebnahme (bei 27 Mio. Paxe) fehlen schon über 40 Positionen, die als Abstellflächen für die Flugzeuge vorhanden sein müssen. Das heißt: auch hier droht Gedränge und damit verbundene Verspätungsgefahren.

Es müssen weitere Milliarden investiert werden

Der von Faulenbach da Costa erbrachte Nachweis, dass sofort mit Ausbauplanungen begonnen werden muss, um für die nächsten 10-15 Jahre ein gewolltes und prognostiziertes Wachstum an Paxe (33 Mio.) und Flugbetrieb (360 000 Flugbewegungen/Jahr) bewältigen zu können, ist unwiderlegbar. Gleiches gilt für seine Feststellung, nach der unverzüglich mit den Ausbauplanungen begonnen werden muss und hierfür weitere Mrd. Euro aufzubringen sind.

Die Brandenburger SPD wird nach 2014 begreifen, was zu tun ist. Das Ende von Platzecks Flughafenpolitik ist schon eingeläutet.

Vor diesem Szenario, belegt auch an zwei Beispielen der Fehlplanung, wird vor allem Platzeck seine Brandenburger Flughafenpolitik nicht durchhalten. Die Standortfehlerscheidung wird zu Platzecks Menetekel. Genossen und Landräte werden es nicht mehr mitmachen, wenn sie registrieren, wie der BER schon in den nächsten 10 Jahren eine Milliardenbelastung für den Landeshaushalt erzwingt. (Offensichtlich haben CDU und Grüne schon begriffen, was zu tun ist.) Zu diesem Dilemma kommt aber noch, dass 75% der Gesamtbelastung - bestehend aus Fluglärm und Umweltverschmutzung, Entwertung von privatem Eigentum und Zerstörung von Erholungsgebieten - Brandenburger Bürger und Brandenburger Regionen treffen. Spätestens in 5 Jahren, wenn deutlich wird, dass eine 3. Start- und Landebahn die Probleme für Brandenburg vollends unerträglich macht, Potsdam und die Havelseen der von ihm zu verantwortenden falschen

Standortentscheidung zum Opfer fallen, dann wird „politisch abgeräumt“. Platzecks Kampf für die Zerstörung der Nachtruhe, den Nachtflug für den BER, ist der Schlusstrich unter seiner rücksichtslosen Flughafenpolitik. Platzeck wird erleben, wie es auch seine Landtagsfraktion nicht mehr ignorieren kann, wie die Forderung nach einem neuen Standort für einen Zukunftsflughafen auch in seiner Partei „Flügel“ bekommt. Die Entscheidung der SPD-Genossen, von Linken und der CDU in der Gemeindevertretung von Blankenfelde Mahlow (30.11.12) ist ein Zeichen, das die Landes-SPD nicht ignorieren kann. Die meistbetroffene Gemeinde, die größte (260000 Einw.) im Landkreis Teltow-Fläming, hat nun gefordert, den Standort Schönefeld aufzugeben. Das ist ein nicht nur löbliches Zeichen, sondern ein Signal für Menschlichkeit und Vernunft.

Man muss kein Prophet sein, um festzustellen: Nach den Landtagswahlen 2014 kommt es für Platzeck und seine SPD zum Schwur. Es wird sich durchsetzen, dass ein Ausbau des BER auf über 35 Mio. Paxe/Jahr politisch nicht mehr durchzusetzen ist. Dann wird auch die Erkenntnis kommen, dass man zum Wohle Berlins nicht mehr die Lasten aus den Folgen des BER tragen kann und will. Platzeck wird dann - wendig wie er ist - erkennen, dass er ohne Berlin, aber dafür mit privaten Investoren einen Flughafen der Zukunft bauen kann. Bis dahin wird ihm beigebracht, warum das Land Herr des Geschehens ist. Brandenburg und nicht Berlin verfügt über die Flächen, auf denen raumverträglich, die Bürger schützend und die Umwelt schonend ein „Zentralflughafen für Deutschland“ gebaut werden kann.

Platzeck kann sich nicht mehr darauf verlassen, dass CDU und Grüne seine Betonkopfflughafenpolitik weiter mitmachen. Er steht mit seiner SPD schon ziemlich alleine da. Selbst die SPD-Basis in der betroffenen Region ist ihm abhanden gekommen. Darum ist schon jetzt sicher, dass er 2014 Federn lassen muss und nicht mehr als „glänzender Matthias“ und „Der Brandenburger“ umherziehen kann.

Vor dem Hintergrund der international anerkannten Fehlplanung des BER-Schönefeld und der schon jetzt sichtbaren innerparteilichen Schwierigkeiten darf man Wetten darauf abschließen, dass die Perspektive der Brandenburg-Berliner Flughafenzukunft nicht das Pleiteprojekt BER ist. Platzeck wird wieder den Wendehals machen. Dann heißt es „back to the root“.

Redaktion Neue Aktion