

## Planungspfus am BER

„Tropfenweise“ sickert jetzt von Kennern der BER-Baustelle durch, was spätestens nach Inbetriebnahme auch Fluggäste merken und sehen werden. Der von der Propaganda zum modernsten Flughafen Europas hochgejubelte BER ist in Wahrheit ein Produkt von Fehlplanungen und einer Standortentscheidung die den BER weder wettbewerbsfähig, wirtschaftlich noch zukunftsfähig macht. Die Fehlplanungen haben dramatische Auswirkungen auf die Funktionalität des Terminals, seiner Check in – Ankunftsbereiche und der Gepäckförderungssysteme. Alles zu klein, so das Urteil von Fachleuten an der Baustelle die schon bei dem verunglückten Probebetrieb die Augen gerieben haben als sie in den Zeitungen lesen mussten wie toll die Ergebnisse des Probebetriebs, mit Statisten, ausgefallen sein sollten. Dabei war doch klar, dass ein Terminal mit Funktionen errichtet wurde, dass auf eine Inbetriebnahme des BER 2006/7 und nicht auf 2013 geplant war. Bei geplanter Inbetriebnahme 2006/7 ging die Prognose, auf die sich der Bauantrag gründete, von 16 Mio. Passagieren/Jahr aus. Der Gutachter (INTRAPLAN) der Flughafengesellschaft hatte in seiner Prognose schon festgeschrieben, dass 2014 mit ca. 27 Mio. Passagieren/Jahr und 2020 mit zwischen 33 bis 37 Mio. Passagieren/Jahr gerechnet werden muss. Das nach Bauunterlagen geplante Terminal, bei geplanter Inbetriebnahme 2006/7, sollte, Ausbaufähigkeit vorausgesetzt, in den Folgejahren bis nach 2020, in seinen Funktionen, seiner räumlichen Größe bis zu über 20 Mio. Passagiere/Jahr abfertigen können. Das Terminal, dass nun 2013 (?) in Betrieb genommen werden soll ist aber gebaut für eine Inbetriebnahme in 2006/7. Es ist gegen alle Erkenntnisse, der sich als richtig herausgestellten Prognose, schon bei Inbetriebnahme in wesentlichen Funktionen wegen Überlastung eingeschränkt. Es ist zu klein! Die Fachleute an der Baustelle schütteln seit Jahren den Kopf, sie haben registriert, dass die Zahl der Check In – Counter um ca. 100 niedriger ist wie sie zur Zeit auf den beiden Flughäfen (TXL und SFX) dem Berliner Flugbetrieb zur Verfügung stehen. Hier sind zur Abfertigung ca. 190 Counter in Betrieb. Dieser Engpass soll nun durch eine Halle vor dem Terminal („Bierzelt“ aus Aluminium) mit ca. 90 installierten Countern behoben werden. Wie aus dieser Halle der Gepäcktransport zum Gepäckverteiler im Terminal organisiert werden soll ist noch ein Geheimnis. Eine akzeptable Planung für eine Lösung dieses Planungspfusches gibt es nicht. Soll hier der berühmte Zauberlehrling in der Empfangshalle Platz schaffen? Wie denn, so Insider: Es fehlen jetzt schon die notwendigen Staulängen bzw. Stauflächen vor Check In Countern und vor dem Sicherheitsbereich (Pass – und Gepäckkontrolle). Das sind, wie sich sofort herausstellen wird, die ersten Kapazitäts - und Komforteinschränkungen für die Fluggäste. Dafür gibt es aber großzügigen Platz, wunderbare Laufflächen, in der Shopping Mall die dem Sicherheitsbereich folgt. Hier wird sichtbar, dass es den Gesellschaftern der Flughafengesellschaft, deren Vertretern Wowereit (SPD) Platzeck (SPD) und den diversen Verkehrsministern des Bundes, so die Ironie, gar nicht um den Bau eines Flughafens ging, sondern um eine exklusive Shopping Mall, in einem herausragenden Sicherheitsbereich, mit angeschlossenem Flugbetrieb. Diese Mall bietet ausreichend Platz auch für einen Passagierandrang von 30 Mio. /Jahr. Bei der Ankunft am BER beginnen dann die Probleme auch schon mit den Betriebsflächen der Passagiere die aus dem Schengenraum gelandet sind. Auch diese Flächen haben die Kapazitätsbegrenzung, sind zu klein. Auch hier ist eine Erweiterung durch Ausbau praktisch unmöglich. An den Gepäckbändern setzt sich dann die Flächenbeschränkung fort. Anstatt der üblichen Abstände von 12 m

zwischen zwei Gepäckbändern, gibt es nur Abstände von 8 m. Warum sich die Planer nicht vorstellen konnten, dass dieser Engpass eine Einschränkung des Komforts, der Beweglichkeit bei der Gepäckabholung von den Bändern ist, dafür haben selbst Bauarbeiter an der Baustelle kein Verständnis. Dass der – propagandistisch - als modernster Flughafen Europas angepriesene Bau schon unmittelbar nach Inbetriebnahme den Realitäten, sprich Kapazitäten angepasst werden muss ist kein Geheimnis mehr. Selbst Wowereit ist darum klar geworden: es muss sofort nach Inbetriebnahme mit dem Ausbau begonnen werden. Die in den nächsten 10 – 15 Jahren prognostizierten Passagier – und Flugbewegungszahlen, als Ergebnis auch einer gewollten Expansion lassen keine andere Wahl. Schon triumphieren die BER – Protagonisten: Es geht darum dem Erfolg zu dienen. In Wahrheit ist der Erfolg eine Prognose die mit Erfolgen einer Flughafenpolitik nichts zu tun hat. Der nun geforderte Ausbau ist die logische Folge der Fehlplanung, des zu kleinen Terminals, die auch Wowereit und Platzeck zu verantworten haben. Wowereit weist darauf hin, dass diese Ausbaufähigkeit, zwar nicht am Terminal, aber durch den Bau von zwei Satelliten in einer Entfernung von 360 bis 500 m. vom Terminal, schon eingeplant ist. Erschließung und funktionale Verbindung zu den Satelliten sind ebenso ungeklärt wie die Kosten für diesen Ausbau. Um die Vorfelder, die Betriebsfläche für den rollenden Flugverkehr nicht massiv zu beeinträchtigen müsste die Verbindung für Passagiere und Gepäck vom Hauptterminal durch einen Tunnel erfolgen. Diese Lösung kostet Hunderte Millionen €. Die billigere Alternative, die Verbindung über das Vorfeld, bedeutet eine Einschränkung der Kapazitäten des Flugbetriebes, weil die Verbindungswege die Mobilität des Flugverkehrs am Boden beeinträchtigen. Nach konservativen Abschätzungen würde die dem Planungspusch geschuldete Erweiterung, ohne Investment in eine 3. Piste, bis zu 2 Mrd. € kosten. Damit steht fest, dass der BER nicht wie immer wieder behauptet wurde 2,4 Mrd. € aktuell 3,6 Mrd. €, und wegen offener Schadensersatzforderungen auch mehr, sondern sicherlich 5 Mrd. € (plus X) kosten wird. Der notwendige Ausbau ist dann der Gipfel eines wirtschaftlichen k.o.- Kriteriums. Durch organisierte politische Verantwortungslosigkeit Ist der BER ein Fass ohne Boden, dass den Steuerzahler über Jahrzehnte jährlich Hunderte Millionen kostet.

### **Gibt es eine Lösung um die Fortsetzung von Planungspusch und Fehlentscheidungen zu beenden?**

Ja, es muss sofort der Unfug von Ausbauplanungen beendet werden. Es muss Schluss gemacht werden mit einem Hauptstadtflughafen der einer Hauptstadt unwürdig ist. BER ist in seiner Struktur, mit einem Passagieranteil von 60% Billigflieger und 95% Kurz – und Mittelstreckenverkehr ein Billigflieger – Flughafen mit Zubringerfunktionen zu den Drehkreuzen in Deutschland und Europa. Allerdings machen die Billigflieger – Fluggesellschaften, im Gegensatz zur Flughafengesellschaft (FBB) Gewinne, die sie nach London oder Dublin transferieren. Es kann darum, wie „Neue Aktion“ (NA) als Zwischenlösung, bis zum Neubau eines Zentralflughafens für Deutschland auf dieser WEB ([NKN im Downloadbereich](#)) öffentlich gemacht hat, nur eine sachgerechte Entscheidung zur Vermeidung von weiteren 2 – 3 Mrd. € unsinniger Investitionskosten geben, wenn die Billigflieger ihren angemessenen Standort auf dem ehemaligen Regierungsflughafen der ehemaligen DDR, in Neu Hardenberg, bekommen. Dieser Standort kann durch private Investoren für weniger als 200 Mio. € ertüchtigt werden. Für die Billigflieger gäbe es an diesem Standort eine unvergleichlich günstige Kostenstruktur die Ihrem Geschäftsmodell in nahe zu idealer weise entgegen kommt. Der BER hätte dann eine Struktur die mit Düsseldorf vergleichbar wäre. Für den BER – Standort, dann

entlastet von weit über 100 000 Flugbewegungen/Jahr und sicher 10 Mio. Passagieren, eine massive Einschränkung des Fluglärms. Zudem eine Perspektive für die ganze Region, die in 15 Jahren ohne Fluglärm wäre, wenn der neue Großflughafen, privat investiert und betrieben, z. B. in Sperenberg seinen Betrieb aufnehmen würde. Der zu bauende Zentralflughafen, an einem Standort der gesellschaftlich akzeptabel ist, einen 24 Stundenbetrieb möglich macht, an das internationale IC – Bahnnetz angeschlossen ist, löst praktisch alle Probleme des Flugverkehrs der Zukunft. Denn, weder Frankfurt/Main, München , Düsseldorf oder BER – Schönefeld können im Sinne der Forderungen der Flugbetriebswirtschaft ausgebaut werden. Diese Standorte haben ein Konfliktpotential mit Anwohnern und Gemeinden heraufbeschworen, dass mit welchen politischen Entscheidungen auch immer, eine gute Nachbarschaft nicht mehr sicher stellt. Die Redaktion ( NA)