

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2738

des Abgeordneten Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

Drucksache 6/6719

Passen die land- und luftseitigen Kapazitäten am BER nach den diversen Um- und Anbauten noch zusammen und wieviel können sie jeweils leisten?

Namens der Landesregierung beantwortet der Chef der Staatskanzlei die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen des Fragestellers: Verschiedene Veröffentlichungen und Aussagen von Flughafenexperten (vgl. beispielhaft: <https://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article209912041/Die-Flughafen-gesellschaft-hat-keinen-Ueberblick.html>) legen dar, dass land- und luftseitigen Kapazitäten am zukünftigen Flughafen BER - so er denn jemals eröffnen sollte - absolut nicht mehr zusammen passten. Dies sei eine Folge einer schon ursprünglich nicht funktionsgerechten Architekturplanung, der vielfältigen Um- und Neuplanungen innerhalb der Bauzeit und der Zubauten von weiteren luftseitigen Kapazitäten. Zusätzlich hatte Herr Bretschneider im Sonderausschuss BER ja auch einem HUB mit externen Pavillons eine Absage erteilt, die es ermöglicht hätten Umsteigepassagiere nicht durch das Hauptterminal schleusen zu müssen.

In der Folge werden nach dem Planungs- und Finanzierungsdesaster nun auch Eröffnung- und Inbetriebnahmedesaster vorhergesagt.

Vorbemerkung der Landesregierung: Mangels eigener Erkenntnisse der Landesregierung zu den nachfolgend gestellten Fragen, bezieht sie die Beantwortung auf Auskünfte der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

Frage 1: Welche landseitigen Kapazitäten (Zahl der Check-In-Schalter; Zahl der Gepäckbänder, etc.) stehen in Berlin und Brandenburg mit den derzeit betriebenen Flughäfen zur Verfügung?

Zu Frage 1: Derzeit stehen an den Flughafenstandorten Tegel und Schönefeld 195 Check-in-Schalter und 21 Gepäckausgabebänder mit einer Abnahmelänge von ca. 770m weitestgehend dezentral in diversen Terminals zur Verfügung.

Frage 2: Welche luftseitigen Kapazitäten (Andockpositionen für Flugzeuge, entsprechend zugeordneten Warteräumen für Passagiere, etc.) stehen in Berlin und Brandenburg mit den derzeit betriebenen Flughäfen zur Verfügung?

Zu Frage 2: Die Flughäfen Tegel und Schönefeld verfügen heute über ca. 90 Gates und ebenso viele Luftfahrzeugpositionen.

Frage 3: Welche landseitigen Kapazitäten (Zahl der Check-In-Schalter; Zahl der Gepäckbänder, etc.) stehen mit Eröffnung des BER in Berlin und Brandenburg zur Verfügung?

Zu Frage 3: Am BER im Midfield und im Norden (Schönefeld) stehen 160 Check-in-Schalter und 14 Gepäckausgabebänder mit einer Abnahmelänge von ca. 860m teilzentralisiert zur Verfügung. Mit der weitgehenden Konzentration der Check-in-Schalter in der Halle des Terminal 1 sowie der Gepäckbänder in der Ankunft des Terminal 1 ist eine gegenüber den Flughäfen Tegel und Schönefeld effektivere Nutzung der Ressourcen möglich.

Frage 4: Welche luftseitigen Kapazitäten (Andockpositionen für Flugzeuge, entsprechend zugeordneten Warteräumen für Passagiere, etc.) stehen mit Eröffnung des BER in Berlin und Brandenburg zur Verfügung? Ab welcher Flugzeuggröße werden benachbarte Andockpositionen blockiert? Wie ändern sich die luftseitigen Kapazitäten, wenn diese Flugzeuge eingesetzt werden?

Zu Frage 4: Am BER stehen an den Standorten im Midfield sowie im Norden 125 Gates und 115 Luftfahrzeugpositionen zu Verfügung. 26 Positionen davon können mit größeren Luftfahrzeugen von Code D bis zu Code F belegt werden. Dies führt jeweils zu Restriktionen auf einer benachbarten Position. Kapazitätsbeschränkend wirkt dies nicht. Überdies führt die weitgehende Konzentration der Abfertigungsposition im Midfield sowie der Gates in den Flugsteigen des Hauptpiers und in den Pieren Nord und Süd zu einer besseren Auslastung im Vergleich zu dezentralen Anlagen.

Frage 5: Was bedeutet ein „level of Service“ A, B, C, D, E, F für Flughäfen nach IATA und ACI jeweils konkret für Das „Angebot“ eines Flughafens an seine Kunden/Flugpassagiere?

Zu Frage 5: Diese Kategorien sind seit März 2014 nicht mehr gültig. Das „Airport Development Reference Manual der IATA, 10th edition“ beschreibt in den Stufen over design, optimum und suboptimum den Servicestandard, an den diversen Stationen des Passagiers im Terminalprozess, der in einer gegebenen Infrastruktur erreicht wird oder - auch bei Neuplanungen - zu erreichen ist. Dies wird z.B. über das Flächenangebot je Passagier oder in Wartezeiten ermittelt.

Frage 6: Arbeitet die FBB GmbH mit diesen internationalen Servicelevels für Flughäfen?

Zu Frage 6: Die FBB arbeitet mit den in der Beantwortung zu Frage 5 beschriebenen Servicelevels.

Frage 7: Was für ein Abfertigungslevel war ursprünglich für den BER geplant?

Zu Frage 7: Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Frage 8: Welches Level haben jetzt die Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt)?

Zu Frage 8: Suboptimum.

Frage 9: Mit welchem Servicelevel wird jetzt angesichts der erwarteten/prognostizierten PAX von bspw. 47 Mio. im Jahr 2030 geplant?

Zu Frage 9: Optimum.

Frage 10: Welche Passagierzahlen sind bei dem für Berlin (vormals) angestrebten Servicelevel C mit den derzeitigen und den zukünftigen luftseitigen Kapazitäten jeweils nach Eröffnung des BER im Jahr zu bewältigen?

Zu Frage 10: Die Infrastruktur wird bedarfsgerecht angepasst, um das Service Level zu erreichen

Frage 11: Wie passen diese unterschiedlichen land- und luftseitigen Kapazitäten am BER zusammen?

Zu Frage 11: Auf Basis der Flughafenbenutzungsordnung wird sichergestellt dass die Nutzung der Flughafenressourcen angemessen zum Verkehrsaufkommen erfolgt.

Frage 12: Wie passen diese Kapazitäten mit den Prognosezahlen des Planfeststellungsbeschlusses und dem angenommenen Auslastungsfaktor der Flugzeuge sowie der in den letzten Jahren gestiegenen Auslastung schon der bisherigen Berlin-Brandenburger Flughäfen zusammen?

Zu Frage 12: Es ist zu verzeichnen, dass die beförderte Passagiermenge je Flugbewegung stetig steigt. Während in der dem Planfeststellungsantrag zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zugrundeliegenden Verkehrsprognose für das Jahr 2023 noch ca. 99 Passagiere je Passagierflugbewegung erwartet wurden, ist nach den neuesten Prognosen im Vergleichsjahr mit 134 Passagieren je Passagierflugbewegung zu rechnen. Im Jahr 2016 lag dieser Wert im Berliner Luftverkehr bereits bei 126 Passagieren.

Frage 13: Wie soll das aktuelle Passagieraufkommen von rund 31,8 Mio. Passagieren und das erwartete Passagieraufkommen von rund 42,6 Mio. Passagieren in 2025 (Laut FBB-Prognose in Präsentation vom 21.12.15, S. 12) insbesondere mit den nach Eröffnung des BER vorhandenen landseitigen Kapazitäten bewerkstelligt werden?

Zu Frage 13: Das aktuelle Verkehrsaufkommen wird an den Standorten Tegel und Schönefeld mit den bekannten Komforteinbußen abgewickelt. Im Rahmen eines Masterplanes wird ermittelt, wie die Infrastruktur auf den künftigen Bedarf angepasst werden kann.

Frage 14: Welche Maßnahmen sind bereits ergriffen worden oder werden (wann?) ergriffen um die unterschiedlichen land- und luftseitigen Kapazitäten kongruent zu machen und damit ein Dauerchaos am BER zu verhindern?

Zu Frage 14: Unterschiedliche land- und luftseitige Kapazitäten sind noch kein Anlass für „Chaos“. Die Flughafenunternehmerin wird sicherstellen, dass ausgewogene Kapazitäten auch künftig am Bedarf orientiert bereitgestellt werden. Desweiteren wird auf die Beantwortung der Kleine Anfrage 1616 (Landtags-Drucksache 6/4103) verwiesen.