

Kleine Anfrage 2738

des Abgeordneten Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

an die Landesregierung

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

Verschiedene Veröffentlichungen und Aussagen von Flughafenexperten (vgl. beispielhaft: <https://www.morgenpost.de/flughafen-berlin-brandenburg/article209912041/Die-Flughafengesellschaft-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.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung

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

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 Flughafen an seine Kunden/Flugpassagiere?
6. Arbeitet die FBB GmbH mit diesen internationalen Servicelevels für Flughäfen?
7. Was für ein Abfertigungslevel war ursprünglich für den BER geplant?
8. Welches Level haben jetzt die Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt)?
9. Mit welchem Servicelevel wird jetzt angesichts der erwarteten/prognostizierten PAX von bspw. 47 Mio. im Jahr 2030 geplant?
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?
11. Wie passen diese unterschiedlichen land- und luftseitigen Kapazitäten am BER zusammen?
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?
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?
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?