

Kleine Anfrage 2810

des Abgeordneten Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

an die Landesregierung

Fluggastaufkommen in Berlin im Vergleich zu anderen Destinationen

Berlin hat bei aktuell rund 3,5 Mio. Einwohnern (Ew.) aktuell 33 Mio. Fluggäste in 2016. Prof. Lütke Daldrup, Geschäftsführer der FBB GmbH, prognostiziert für 2030 47 Mio. und für 2050 60 Mio. Fluggäste. Dabei hat der Metropolraum Berlin-Brandenburg 6,004 Mio. Ew. und der Kernraum/engeren Verflechtungsraum 4,469 Mio. Ew..

Im Vergleich zu anderen Weltstädten fällt auf, dass diese ein (viel) höheres Fluggastaufkommen (FGA) im Vergleich zur Einwohnerzahl zu Berlin haben. Beispielweise hat Barcelona bei nur 1.608 Mio. Ew. aber bei einem Metropolraum von 5,43 Mio. Ew. 44.13 Mio. Fluggäste. Rom hat bei nur 2.864 Mio. Ew. und einem kleineren Metropolraum von 4,34 Mio. Ew. 41.74 Mio. Fluggäste am Hauptflughafen sowie weitere 5.83 Mio. Fluggäste an einem weiteren. Und Madrid hat bei 3,2 Mio. Ew. rund 50 Mio. Fluggäste (alle Zahlen für 2016 – soweit verfügbar). Wenn man das weiter denkt und extrapoliert sowie davon ausgeht, dass Berlin mit diesen Metropolen vergleichbar ist, dann ist es realistisch für Berlin 2030 mit rund 56 Mio. und 2050 mit rund 90 Mio. Fluggästen zu rechnen (Quelle: Gutachten „Tegel offen halten – Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte“, Frontier Economics Ltd., Köln, Juni 2017).

Wenn man die provinzielle Brille ablegt und Berlin mit den Städten in der Welt vergleicht, mit denen es als Destination in einer Liga spielt, dann wird klar, dass die Erfolgsmeldungen der letzten Jahre, wie toll doch Berlin gewachsen ist und wie gut sich der Hauptstadt-tourismus entwickelt hat, doch letztendlich nur aus Sicht dieser provinziellen Brille als Erfolgsmeldungen interpretiert werden konnten.

Für alle die über den Tellerrand hinausschauen können und auch in der Vergangenheit hinausgeschaut haben, ist klar, dass Berlin als einer der weltweit beliebtesten Reiseziele (aktuell Platz 11 in der Welt) schon seit vielen Jahren hinter seinen (Entwicklungs-)Möglichkeiten hinterher hinkt.

Somit ist ziemlich klar, dass das FGA in Berlin und Brandenburg – wenn man sich nicht weiterhin linkisch anstellt und die Potentiale der Hauptstadtregion adäquat nutzt – viel stärker wachsen wird als bisher prognostiziert.

Ich frage die Landesregierung

1. Warum hinkt Berlin-Brandenburg hinsichtlich des FGA anderen Städten bzw. Metropolregionen derartig hinterher?

2. Wie müssten realistische Prognosen in Relation zu den anderen im Vorwort angesprochenen Städten bzw. Metropolregionen für Berlin-Brandenburg aussehen?
3. Sind die Prognosen von Frontier Economics Ltd., Köln, aus dem Gutachten „Tegel offen halten – Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte“ (Juni 2017), die für Berlin-Brandenburg in 2030 mit 56 Mio. und 2050 mit 90 Mio. FGA rechnen, unrealistisch?
4. Was bedeuten diese FGA in Bezug auf die zukünftig mit einer etwaigen Eröffnung des BER zur Verfügung stehenden zwei Stadt- und Landebahnen sowie deren Auslastung am BER? Und was für die verfügbaren landseitigen Abfertigungskapazitäten (Check-In-Schalter und Gepäckabfertigung)?
5. Wenn sich im Laufe der nächsten Jahre die FGA im Vergleich mit den anderen Städten bzw. Metropolregionen angleichen, ist dann nicht schon jetzt eine 3. Start- und Landebahn als in Zukunft notwendig erkennbar? Bitte begründen sie ihre Einschätzung konkret.
6. Ist in diesem Zusammenhang das Singel-Airport-Konzept haltbar? Bitte begründen Sie Ihre Antwort mit konkreten Zahlen/Berechnungen.
7. Ist angesichts dieser ansehbaren Entwicklung bzw. eines solchen Szenarios die verkehrliche Erschließung und Anbindung des Flughafen BER ausreichend gesichert (straßen- und bahnseitig)? Bitte begründen Sie Ihre Antwort mit konkreten Zahlen/Berechnungen.