

Zusendung an Ausschusseksretariat am 03.07.2017

Referat
zur Sitzung des Sonderausschusses BER
im Landtag des Landes Brandenburg
am 10.07.2017

Der Weg vom unkontrollierten Chaos
in eine nachfragegerechte Zukunft

Es gilt das gesprochene Wort

Dieter Faulenbach da Costa
Dipl.-Ing. Architekt AKH
Tulpenhofstr. 1
63067 Offenbach am Main

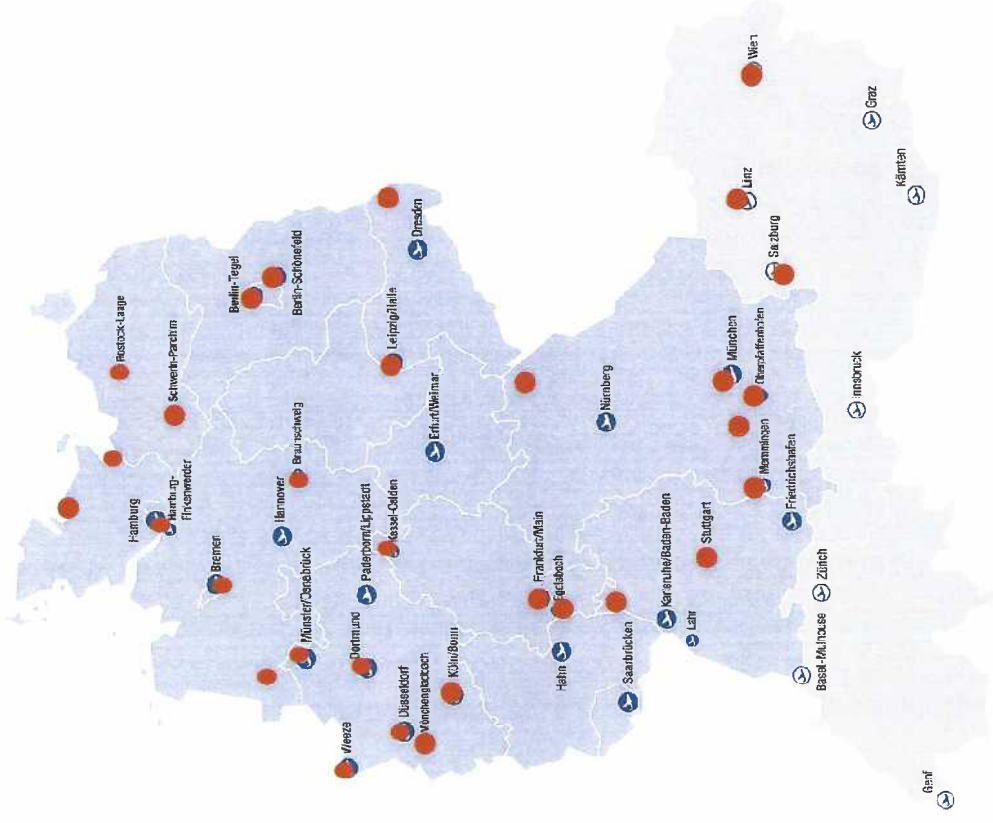
FDC.
Airport Consulting

Expertise

Seit 1985 in der Flughafensplanung weltweit tätig.



Masterplanung, Flugbetriebsflächen, Funktionsplanungen für primäre und sekundäre Flughafenanlagen, Konzeptplanungen für primäre, sekundäre und tertiäre Flughafenanlagen, Kapazitätsanalysen, Kapazitätsberechnungen, Simulationen, Architekturwettbewerbe, Verkehrserschließung, Umweltverträglichkeitsprüfungen, Fluglärm-berechnungen, Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren, Hindernisunter-suchungen, Flughafentransfersysteme, Verkehrs-analysen und -prognosen, Due Diligence



Vergangenheit versus Zukunft?
Drehkreuz? Originärflughafen?

Sts. Bretschneider am 20.03.2017 im S-BER

- Fdc hat in einem längeren Gespräch (siehe Konvolut) im Projektausschuss keine umsetzungsfertigen Problemlösungen unterbreitet.
- fdc bezieht seine Informationen aus der Tagespresse.
- **fdc macht zu viel Pressearbeit**
- **hat bisher keine Lösung vorgelegt**

Sts. Bretschneider 17.05.2017 in der MoPo:

- 45 Mio. Pax sind erreichbar.
- Qualitätsmerkmale reduzieren, nicht luxuriös aber funktional.
- Damals haben wir mit hohem Umsteigeranteil gerechnet.
- In Berlin konzentrieren wir uns auf den Originärverkehr.

AR am 07.07.2017:

- Masterplan, Nutzung der Parkhäuser
- **8 bis 10 Mrd. € ausgegeben und hat weniger als vorher?**
- **fdc Mitarbeitern nicht zumutbar!**

Frühzeitige Hinweise auf Fehlentwicklungen

2005 Fehlende Perspektiven für den BER am Standort

2007 Baukosten | GU versus FBB | 1,2 Mrd. versus 0,62 Mrd. €!

2011 Thema Flugrouten!

2012 Zu spät, zu klein, zu teuer | fehlende Kapazität | **Entrauchung nur Menetekel** aber nicht wirkliches Problem | Gutachten für die CDU-Fraktion | Baukosten werden sieben Milliarden erreichen!

Reaktion der SPD-Fraktion vom Nov. 2011: „Satire vom Feinsten!“

2015 Inbetriebnahme vor Ende 2019 unwahrscheinlich | Gespräch mit Projektausschuss | Protokoll wurde an alle Teilnehmer verschickt, Widerspruch gab es nicht | Mehrere Gespräche mit Sts. Bomba

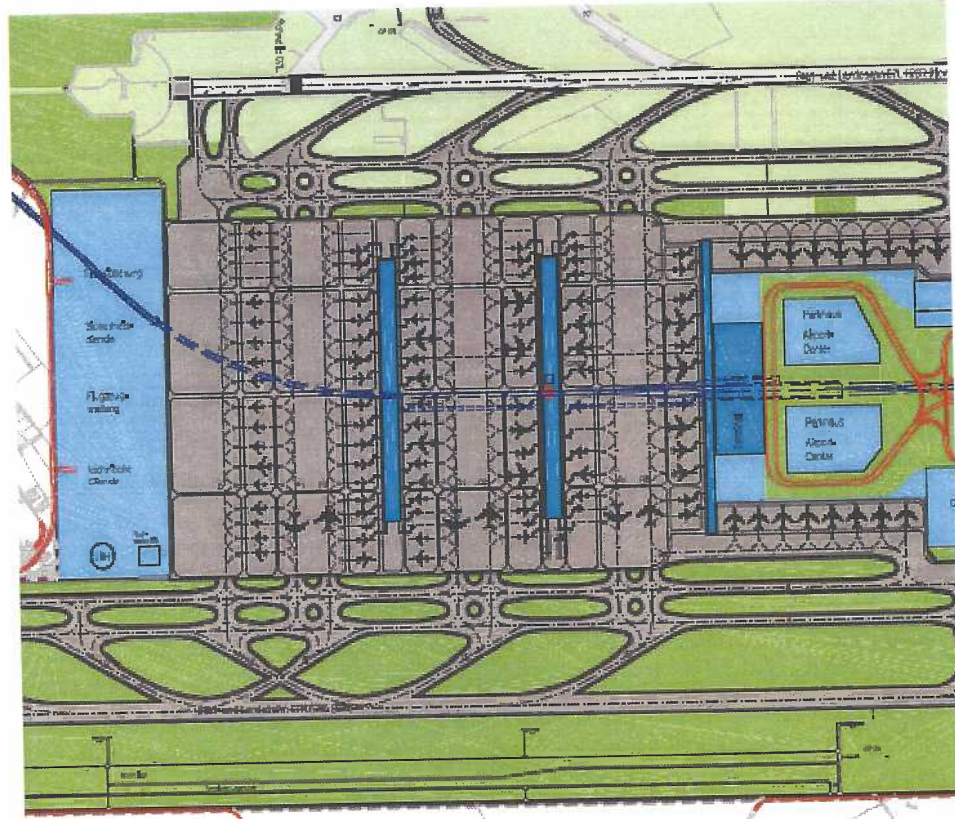
Was ist passiert?

Maßgebliche Fehler:

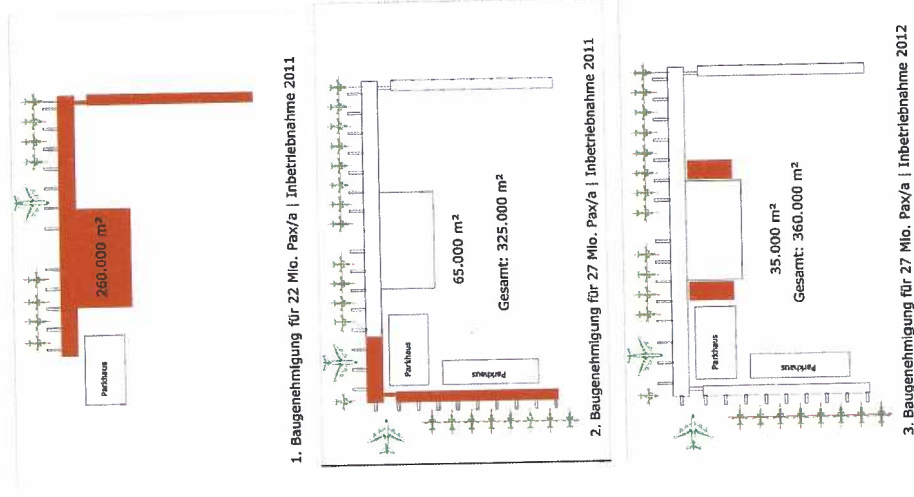
- 1996 Falsche Standortentscheidung
- **2006 Perspektivlose Planung** | acht Jahre altes Konzept wird weiterverfolgt | Zwischenebene ist im Bauantrag enthalten!
- 2007 GU und die Baukosten | Fatale aber unvermeidbare Entscheidung des AR
- **2008 Die Fortsetzung perspektivloser Planung** | **Die „Beschleunigungsprämie“**
- 2009 Chaos auf der Baustelle, jeder gegen jeden bei der FBB
- 2010 Zu späte Umsetzung sicherheitsrelevanter Fragen
- 2011 Rette sich wer kann
- **2012 Fertigstellung 56,2% | falsche Managemententscheidungen**
Drei Möglichkeiten:
 - 1. die logische** | **2. die problemlösende** | **3. die falsche**
- **2013** Fehlende Problemlösungskompetenz | **Aus „Beschleunigung“ wird „Sprint“**
Werkverträge werden zu Dienstleistungsverträgen
- **2014 Meilensteinplan ohne Meilensteine**
- **2015** Augen zu und durch | Aus „Sprint“ wird „Systemintegration“
- **2016** Fakten werden ignoriert | **Die Diskussion um TXL faktenfrei**
- **2017** Der Tod kommt schleichend

Was ist passiert?

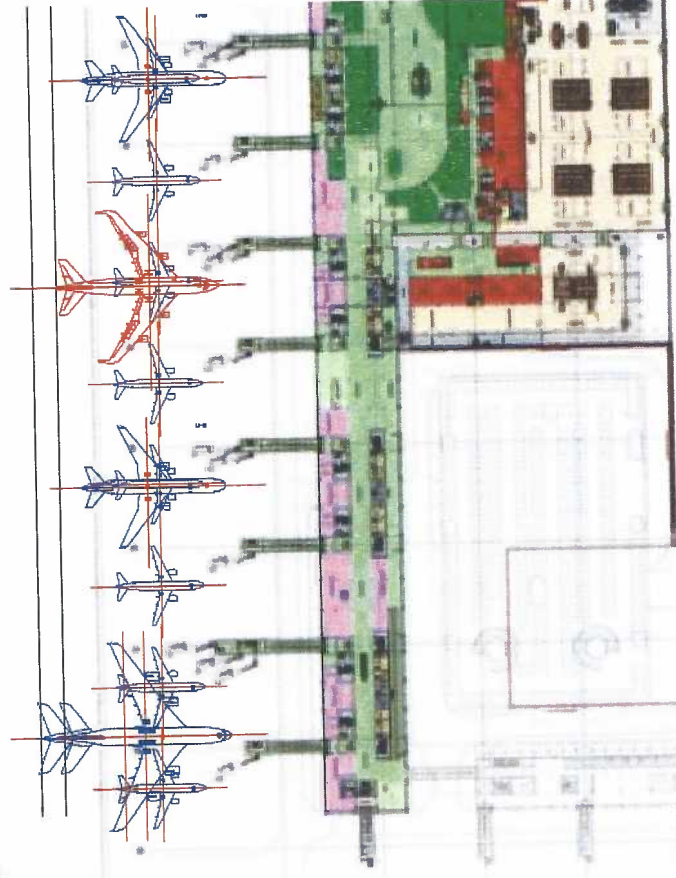
Das war geplant!
Ein solides aber nicht perfektes Projekt!



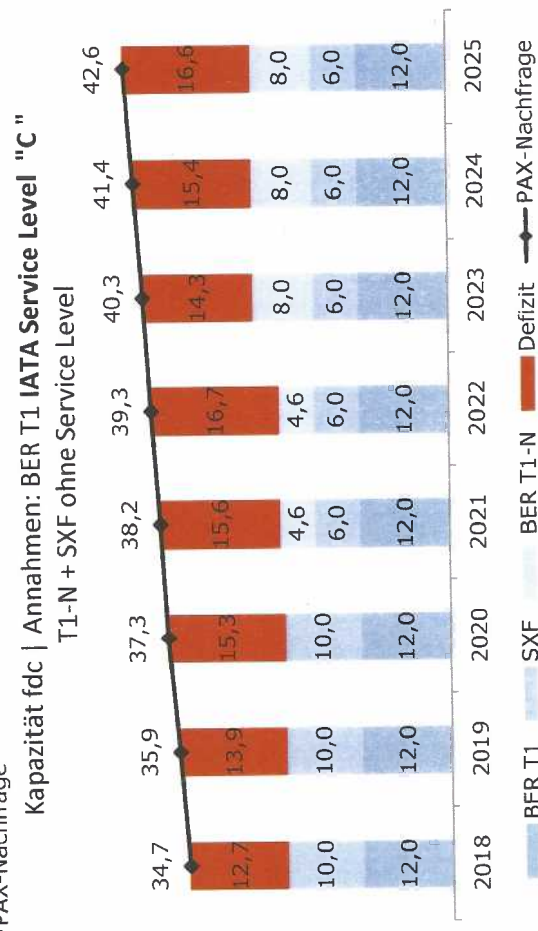
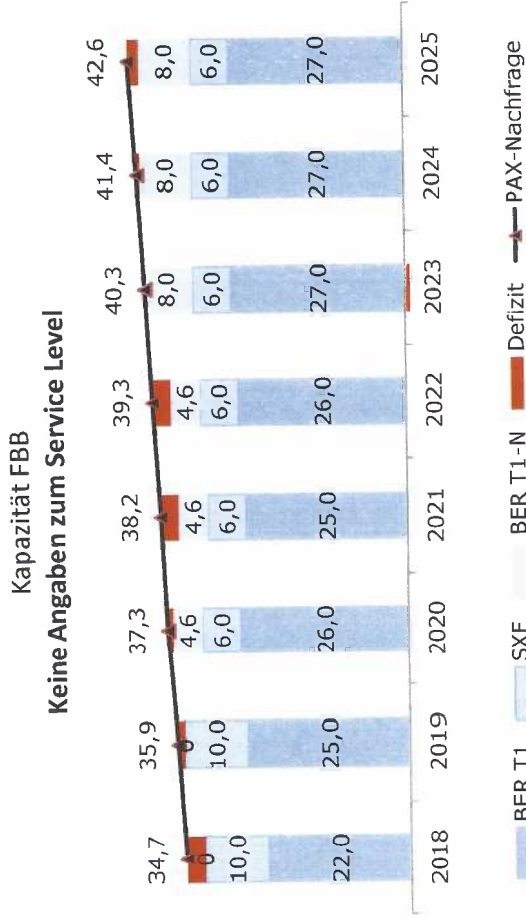
So wurde gebaut!
Ein Dokument der Verzweiflung!



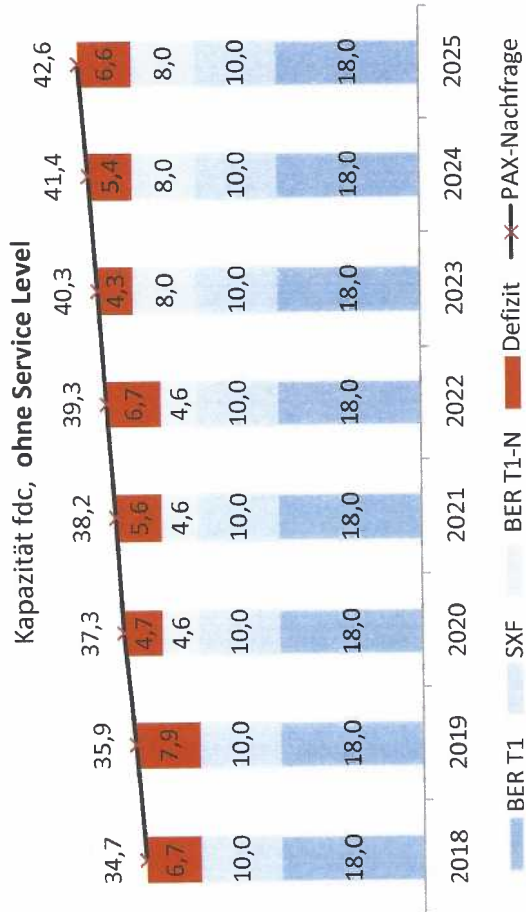
Was noch auffällt!



Plausibilitäten

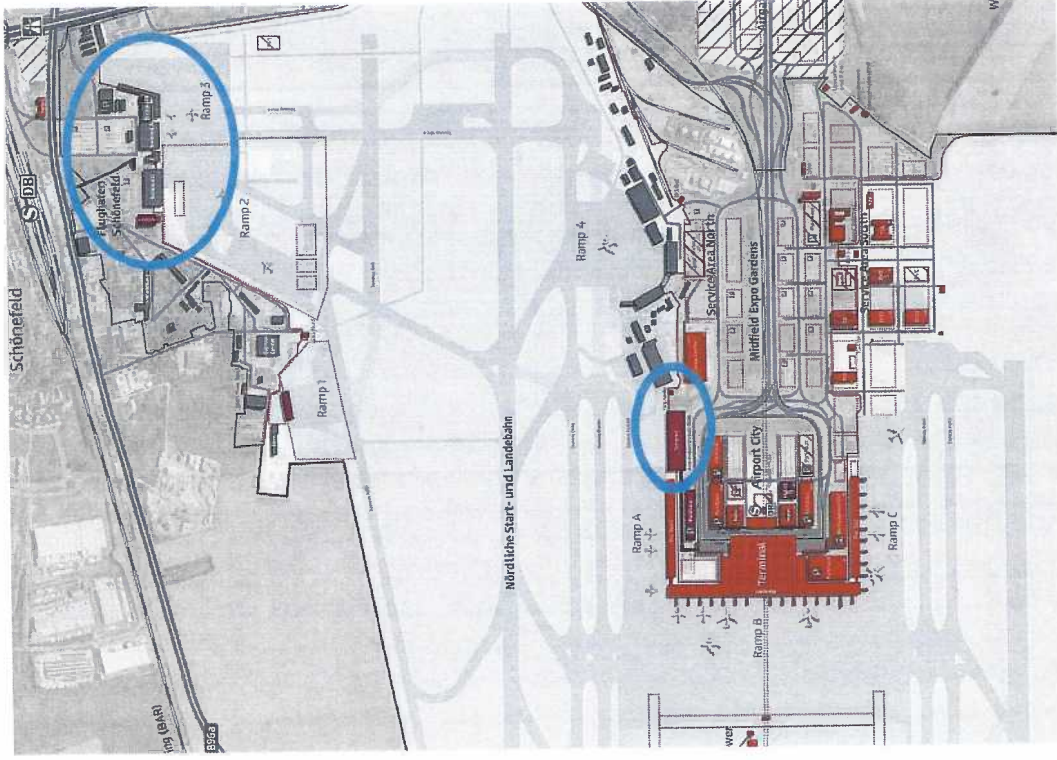


Wahrscheinliches Szenario



	BER	TXL	BER 2006	FRA	DUS
Pax in Mio.	27 Mio.	21 Mio.	19 Mio.	27 Mio.	21 Mio.
Check-in Counter	116	147	246	383	200
Gepäckausgabebänder	8	17	26	26	19
Parkpositionen	76	85	188		86

So sieht Verzweiflung aus!



↓
SXF: 10 Mio. Pax/a
Entfernung zum Bhf 650 m

Auf Seite 340 des PFB wird ausgeführt, dass die Entfernung vom Bhf zum Passagierterminal mit 650 m unzumutbar sei. Nun soll 18 Mio. Passagieren 650 m oder sogar mehr zugemutet werden.

Nun sollen auch noch 18 Mio. Passagiere am „Supermarkt“ vorbeigeführt werden. Die sind für die Re-Finanzierung des Flughafens verloren.

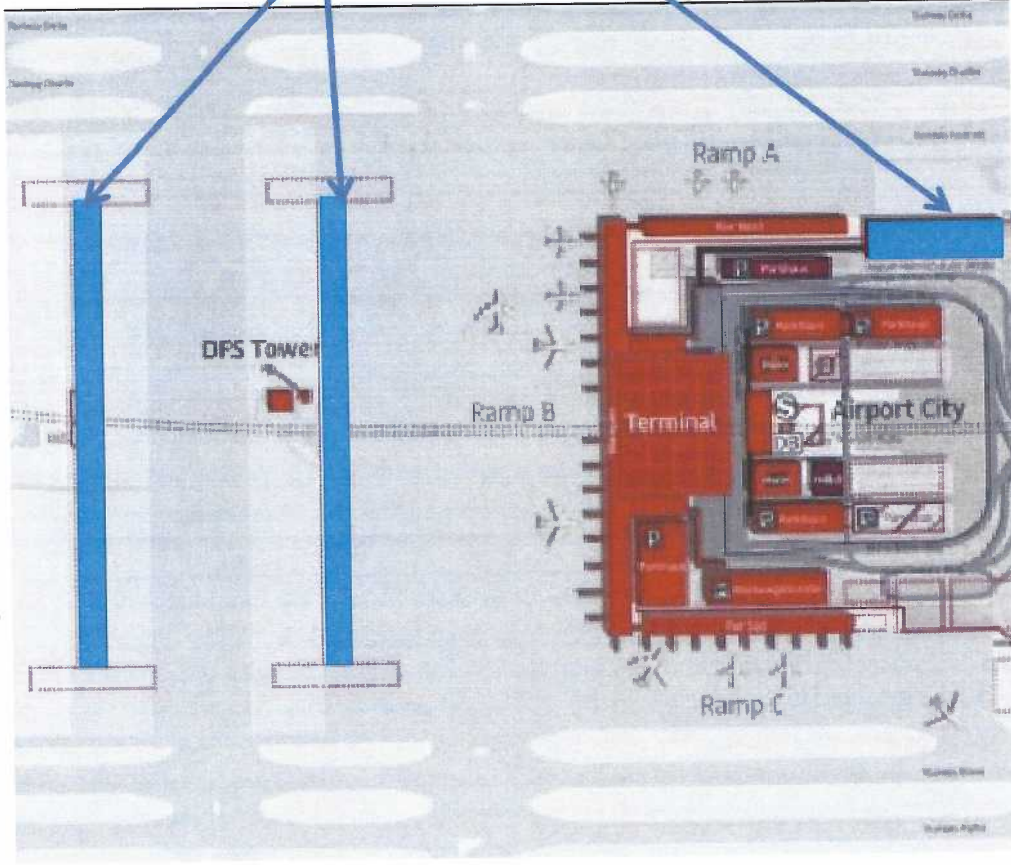
↓
BER T1-N: 8 Mio. Pax/a
Entfernung zum Bhf 850 m

↓
BER T1: 27 Mio. Pax/a
 mit „Supermarkt“

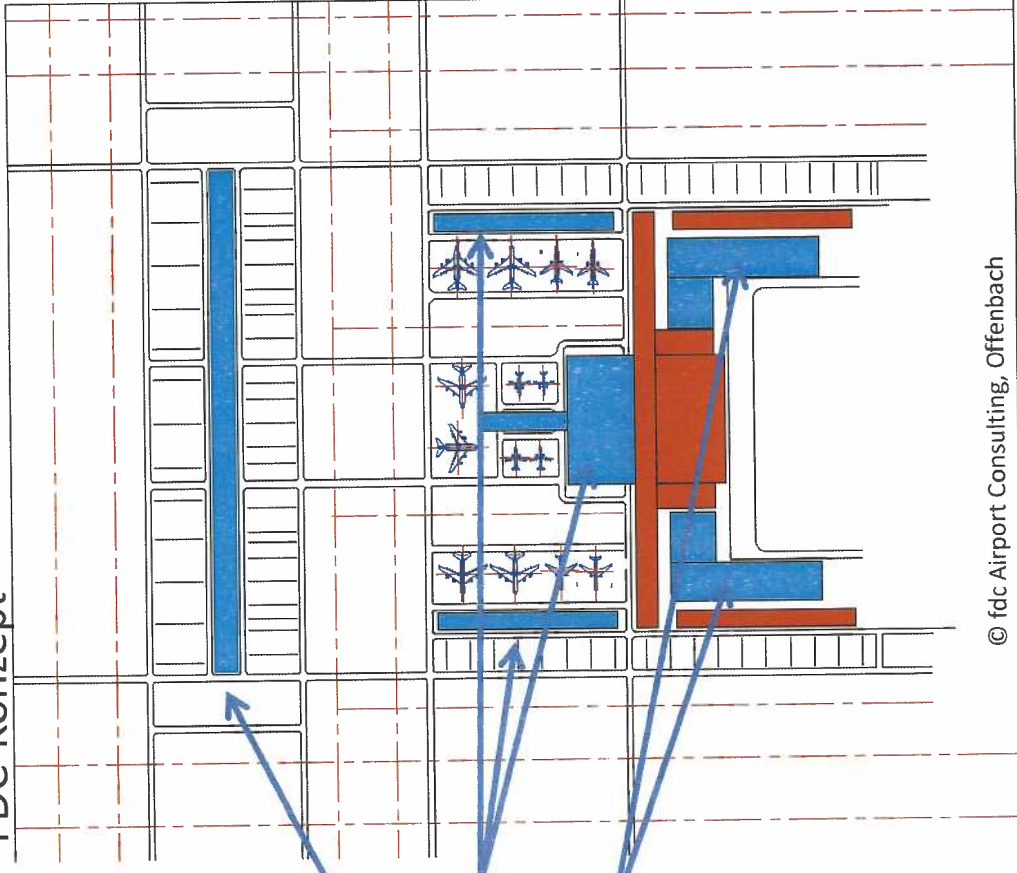
In der FBB-Planung werden 10 Mio. Pax nicht abgefertigt, 14 Mio. Pax am „Supermarkt“ vorbeigeschleust. Nur 18 Mio. kommen in den „Supermarkt“.

Problemlösungen? Problemlösungen!

FBB-Konzept



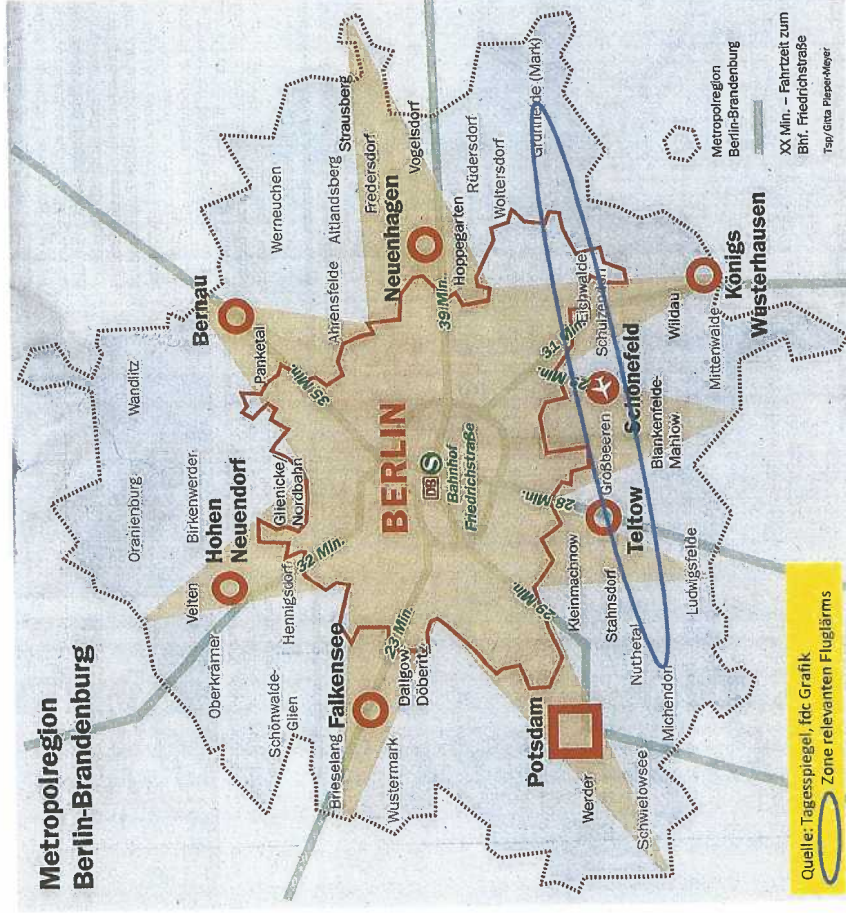
FDC-Konzept



Neubau

© fdc Airport Consulting, Offenbach

Was gilt es zu beachten?



- 1993
Im ROV wird der Schönefeld als Flughafenstandort als ungeeignet bewertet.
- 180.000 Fbw in TXL | mind. 360.000 Fbw am BER
- Lärmbetroffene:
TXL + THF 130.000 EW, bei 62 dB(A) Leq (PFB, S. 235). Geschätzt für 60 dB(A) Bestandsflughafen Tegel < 130.000.
- BER bei 45 Mio. Pax/a mehr als 130.000 EW bei 55 dB(A).
- BER hat geringeren Nachtschutz als TXL.
- Weitere notwendige Pisten werden weitere Betroffenheiten erzeugen.
- Passiver Lärmschutz ist aufwendig und nicht problemlösend.

fdc-Konzepte?

Seit 2012 werden problemlösende und perspektivische Konzepte vorgelegt

- **Flughafensystem** mit Satelliten-Airports Neuhardenberg, Cottbus, Finow
- **Temporärer Weiterbetrieb von TXL** (Kapazitätsbegrenzung, begrenzte Betriebszeit, kein Nachtflugbetrieb) zu überschaubaren Kosten
- **Entkernung Hauptgebäude** und nachfragegerechter Innenausbau (bezogen auf Zeit und Kosten günstigste Variante)
- **Pier-Nord und Pier-Süd werden um vorgelagerte Check-in und Gepäckausgabe erweitert**
- **Erweiterung Flugbetriebsflächen inkl. neuer Pisten**
- **Anbindung des westlichen Betriebsteils an die B96**
- **Bau eines Low-Cost Terminals im Westen**
- **Verbindung beider Terminals durch ein land- und luftseitiges PTS (unterirdische)**

Aufsichtsratsvorsitzender und Geschäftsführer keinen meine Telefonnummer!

Single-Airport

Ein Single-Airport muss alle Segmente bedienen:

- Premium-Verkehr
- Ferienflug-Verkehr
- Low-Cost-Verkehr
- Frachtverkehr
- Bedarfsverkehr
- Allgemeine Luftfahrt (GA)

Dies führt zu Konflikten:

- Entgelte
- Abfertigungsqualität
- Kapazität

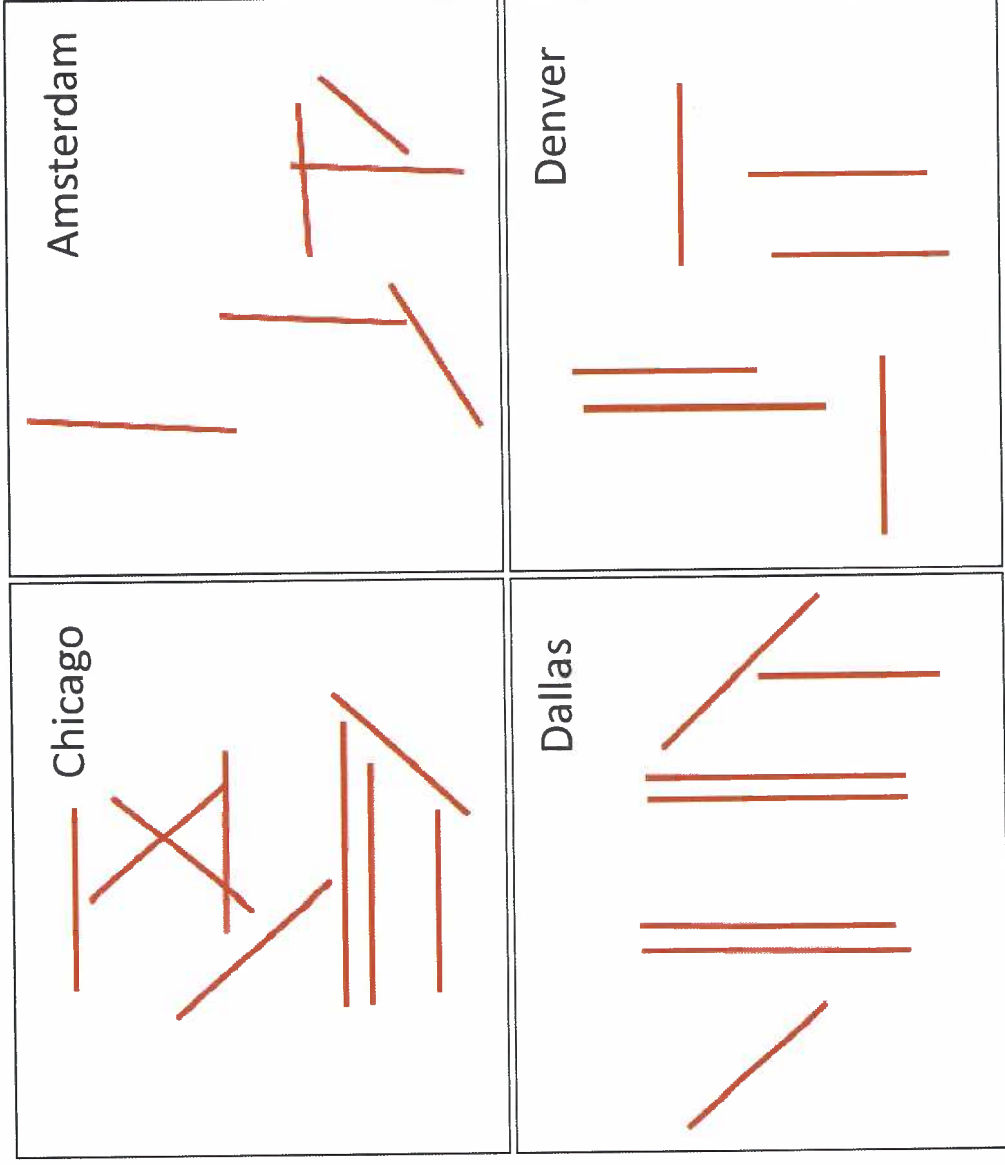
Weitere Konflikte im Ballungsraum, oder in unmittelbarer Nachbarschaft zum Ballungsraum:

- Fluglärm
- fehlende Perspektiven
- betriebliche Restriktionen

Wie sind die Konflikte lösbar?

- ICAO, Balanced Approach (ausgewogener Ansatz)
Layout, betriebliche, Flugverfahren, Flugzeugperformance, Raumordnung.
- Bündeln im Raum, verteilen in der Zeit

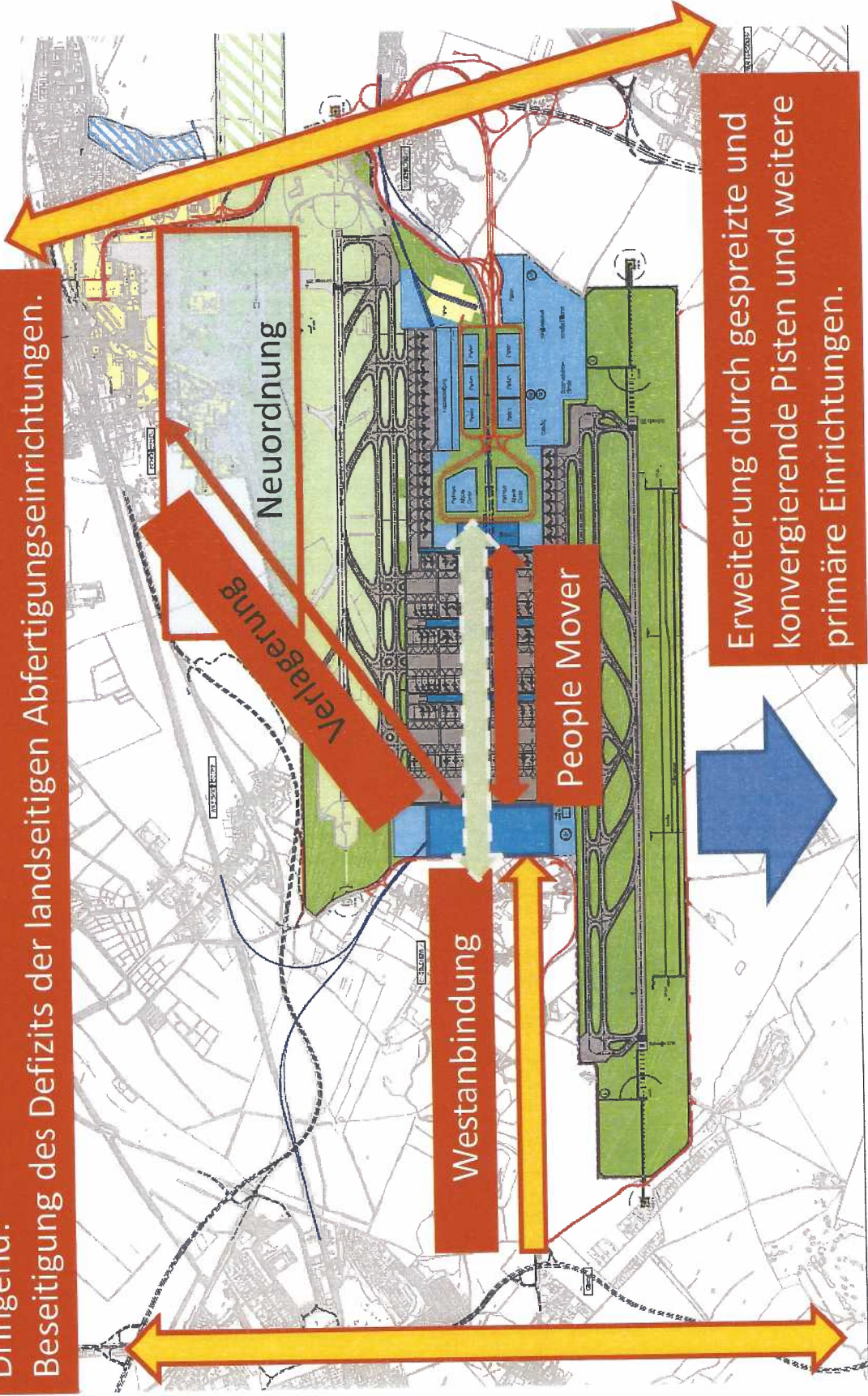
Probleme beim Single-Airport
Lösung mit „Balanced Approach“



„Balanced Approach“

1. Flughafen Standort, System, Layout (hohe Wirksamkeit)
2. Betriebliche Regelungen (geringe Wirksamkeit)
3. Flz-Performances (geringe Wirksamkeit)
4. Flugrouten, Flugverfahren (geringe Wirksamkeit)
5. Flächennutzung (kein Lärmschutz)

Dringend:
Beseitigung des Defizits der landseitigen Abfertigungseinrichtungen.



3. Piste in Spereberg?



- keine adäquate Transferzeit Möglichkeit
- betrieblich sehr aufwendig (Gepäcktransport)
- Spereberg Interkont-Verkehr?
- was passiert in den restlichen 20 Stunden?
- Wirtschaftlichkeit des Transfersystems?
- Taktfolge des Transfersystems?
- Geschwindigkeit des Transfersystems?

	50 Mio. Frachtkg / Jahr 200.000 to Fracht / Jahr	65 Mio. Frachtkg / Jahr 1,5 Mio. to Fracht / Jahr	80 Mio. Frachtkg / Jahr 2,0 Mio. to Fracht / Jahr	100 Mio. Frachtkg / Jahr 2,5 Mio. to Fracht / Jahr
A	1040 ha 300.000 to Fracht / Jahr	2.060 ha	2.550 ha	3.090 ha
B	1360 ha	1810 ha	2.200 ha	2.700 ha
C	1300 ha	1890 ha	2.350 ha	3.170 ha

	50 Mio. Frachtkg / Jahr 200.000 to Fracht / Jahr	65 Mio. Frachtkg / Jahr 1,5 Mio. to Fracht / Jahr	80 Mio. Frachtkg / Jahr 2,0 Mio. to Fracht / Jahr	100 Mio. Frachtkg / Jahr 2,5 Mio. to Fracht / Jahr
1	100.000 80.70 107.150	127.000 103.140 134.100	153.000 125.140 164.100	179.000 147.140 198.100
2	100.000 80.70 107.150	127.000 103.140 134.100	153.000 125.140 164.100	179.000 147.140 198.100
3	100.000 80.70 107.150	127.000 103.140 134.100	153.000 125.140 164.100	179.000 147.140 198.100

Mögliche und sinnvolle Strategien

Diese Strategien liegen als Problemlösungen auf der Hand:

- temporär oder langfristig wirksamen Lösungen
- fachlichen und betrieblichen Analyse zur Bewertung und Einordnung

Vereinfacht dargestellt stehen drei Modelle zur Diskussion:

- Single-Airport
- Flughafensystem (gilt als temporäre oder langfristig wirksame Lösung)
- Neuer Standort (Zentralflughafen für Deutschland, ausschließlich langfristige Lösung)
- Luftverkehrsstrategie mit Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen

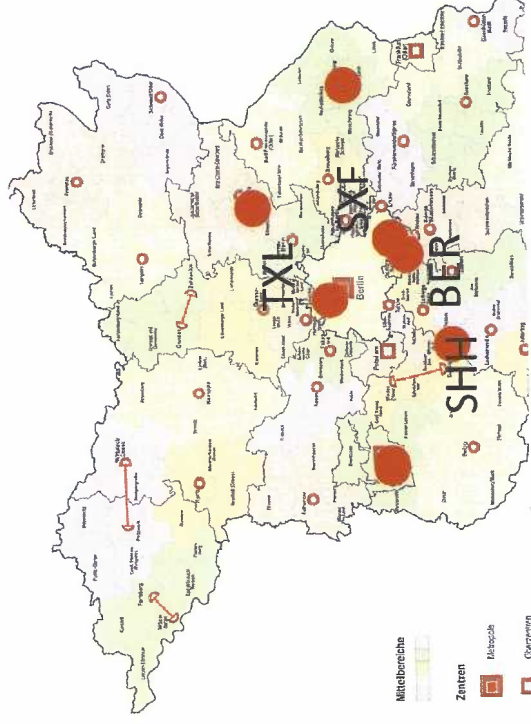
Keines dieser Modelle präferiert oder erschwert den Umsteigeverkehr

Was ist Umsteigeverkehr?

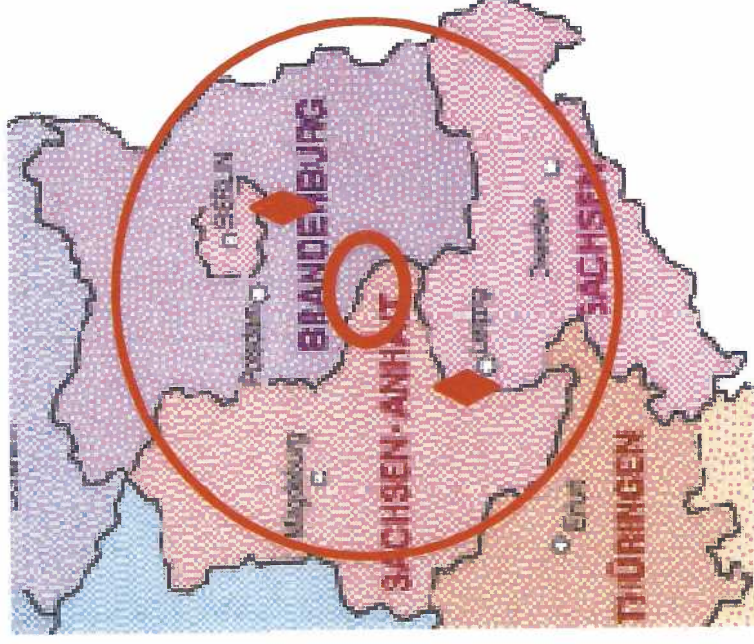
- Umsteigeverkehr ein Inter-Airline- oder ein Inner- Airline Transfer
- LCC, Ferienflug, Bedarfsverkehr und Allgemeine Luftfahrt haben keinen Transfer-Verkehr (siehe Themenpapier 1)

Flughafensystem versus Zentralflughafen für Deutschland?

- Erhebliche Vorteile:
- Flexibilität
 - segmentspezifische Bedienung
- Standortbezogene betriebliche Regelungen
 - Standortspezifische Entgelte



BER T1: 18 Mio. Pax/a | Premium- Transferverkehr
 BER T1-E: 8 Mio. Pax/a | LCC
 SXF: 7 Mo. Pax/a | LCC | Ferienflug
 TXL: 10 Mio. Pax/a | 7 bis 21 Uhr, 70 t MTOW
 SHH: | Allgemeine Luftfahrt



Ergebnis

Den gebauten BER ans Netz bringen heißt:

1. Nach dem planerischen Desaster,
2. dem baulichen Desaster,
3. dem finanziellen Desaster,
4. nun ein betriebliches Desaster bewusst herbeizuführen.

Die zwingenden Schlussfolgerungen habe ich seit fünf Jahren aufgezeigt:

- **Die Länder Berlin und Brandenburg müssen im Ge-LEP die planerischen Voraussetzungen für potenzielle Lösungen ermöglichen und Konflikte bewältigen.**
- **Welche alternativen Problemlösungen gewählt werden, muss in Konzeptplanungen bewertet, diskutiert und entschieden werden.**

Ich habe nie kritisiert um zu kritisieren. Vielmehr habe ich gehofft, das absehbare Desaster zu verhindern. Im Moment habe ich immer noch den Eindruck, dass niemand das sich abzeichnende vierte Desaster verhindern will. Man hat dann zwar viel Geld für „neue Kleider“ ausgegeben, den schlechten Service an den Berliner Flughäfen aber trotzdem weiter verschlechtern. Genau das passiert wenn der BER so eröffnet wird.

- ↑ Seit 2008 wissen Planer und Geschäftsführung, dass das falsche Terminal zu klein gebaut wurde.
- ↑ Die nicht einzuhaltende Inbetriebnahme muss Planern und Geschäftsführung spätestens bei Einführung der Beschleunigungsprämie bewusst gewesen sein.
- ↑ 2013 wurde mit dem Sprintprogramm die falsche Entscheidung getroffen. Aus Werkverträgen wurden Dienstleistungsverträge.
- ↑ Sowohl der Verlauf des Projekts als auch der Verlauf der Sanierung, belegen, dass die Nichtbeachtung der Planungsstufen zu erheblichen Problemen führt.
- ↑ Die bauliche Abnahme ist noch weit entfernt. Die Inbetriebnahme nicht absehbar.

Herzlichen Dank!