

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 06. April 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. April 2017) und **Antwort**

Erweiterungsmaßnahmen durch Terminal T1-E am Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antworten einbezogen.

1. Welche Genehmigungen sind für den Bau des Terminals T1-E zu erlangen?

Zu 1.: Es werden ein Planänderungsantrag und eine Baugenehmigung benötigt.

2. Ist die Planung zum Terminal T1-E insbesondere in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss zum BER rechtlich abgesichert?

Zu 2.: Siehe Frage 1.

3. Welche rechtlichen Risiken für die Genehmigung der Planung zum Terminal T1-E bestehen?

Zu 3.: Es besteht das allgemeine Genehmigungsrisiko.

4. Welches ist der genaue Standort dieses zusätzlichen Terminals T1-E?

Zu 4.: Das T1-E wird in direkter Nähe zum Pier Nord errichtet.

5. Wann soll das Terminal in Betrieb gehen?

Zu 5.: Das Terminal soll so früh wie möglich in Betrieb genommen werden.

6. Wie viele Flugzeug-Abstellpositionen werden zusätzlich für dieses Terminal eingerichtet?

Zu 6.: Für das Terminal werden keine zusätzlichen Luftfahrzeugabstellpositionen geschaffen. Es wird das planfestgestellte Vorfeld A ausgebaut und es werden die bestehenden gebäudenahen Luftfahrzeugstandplätze, z. B. vor dem Pier Nord, wie auch gebäudeferne Standplätze des BER per Bustransfer mit genutzt.

7. Ist dieses Terminal mit dem Hauptterminal direkt verbunden?

Zu 7.: Das T1-E soll mit dem Pier Nord verbunden werden.

8. Ist dieses Terminal direkt mit dem BER-Bahnhof verbunden?

Zu 8.: Es wird eine fußläufige Anbindung des T1-E mit dem Bahnhof geben.

9. Welche bauliche Qualität hat dieses Terminal?

Zu 9.: Das Terminal soll einen einfachen Standard aufweisen.

10. Welche Passagierkapazität hat dieses Terminal?

Zu 10.: Das Terminal kann ca. 6 - 8 Mio. Passagiere pro Jahr (Abflieger und Ankommer) abfertigen.

11. Trifft es zu, dass nach Fertigstellung dieses Terminals das heutige Terminal SXF-Nord nicht mehr genutzt wird?

Zu 11.: Nein, dies trifft nicht zu.

12. Trifft es also zu, dass dann zwar ein neues Terminal gebaut wurde, dafür aber ein größeres SXF-Nord außer Betrieb geht?

Zu 12.: Siehe Frage 11.

13. Welches wäre nach der evtl. Außerbetriebnahme von SXF-Nord dann die Gesamtkapazität des BER?

Zu 13.: Die Gesamtkapazität des BER beträgt ab Fertigstellung des neuen Terminals 40 Mio. Passagiere. Hiervon entfallen auf den SXF-Nord 8 Mio. Passagiere. Eine bedarfsgerechte Erhöhung der Kapazitäten ab dem Jahr 2024 ist derzeit in Planung.

14. Welche Passagierzahl wird dann am BER nach den aktuellsten Schätzungen erwartet?

Zu 14.: Verkehrserwartung nach den aktuellen Passagierprognosen der FBB:

- 2020 ca. 37 Mio. Passagiere,
- 2023 ca. 39 Mio. Passagiere,
- 2025 ca. 42 Mio. Passagiere.

15. Welche Finanzmittel stehen für diesen Bau zur Verfügung, wenn doch angeblich die Mittel der FBB nur bis Mitte 2018 ausreichen?

Zu 15.: Im Rahmen des durch den Aufsichtsrat genehmigten Ausbauprogramms BER stehen für dieses Projekt rd. 200 Mio. EUR zur Verfügung. Derzeit findet eine Variantenuntersuchung zur Validierung statt.

16. In welcher Form wird man dem Ziel der FBB gerecht, eine Kapazitätsreserve von 20% vorzuhalten, wie noch im FBB-Geschäftsbericht 2014 als Ziel festgelegt?

Zu 16.: Die im Geschäftsbericht 2014 genannte Kapazitätsreserve bezieht sich nur auf die Startkapazität im Eröffnungszeitraum.

Berlin, den 04. Mai 2017

In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof
Senatsverwaltung für Finanzen

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Mai 2017)