

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 21. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2017)

zum Thema:

Ausgangsbedingungen von SXF und Erweiterungsmaßnahmen am BER

und **Antwort** vom 03. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. August 2017)

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11868
vom 21.07.2017
über Ausgangsbedingungen von SXF und Erweiterungsmaßnahmen am 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 Antwort einbezogen.

1. Welche Baumaßnahmen eines provisorischen Abfertigungsterminals werden an der sogenannten „Ramp 1“ des BER für die Flugbereitschaft derzeit verfolgt?

Zu 1.: Abfertigungsterminal, landseitige Flächen (Stellplätze und Wachposten) und luftseitige Flächen (Vorfeldflächen, Betriebsbereiche).

1. a) Wann soll der Bau bezugsfertig sein?

Zu 1. a): Im 3. Quartal 2018.

1. b) Von welcher Seite wird der Bau finanziert?

Zu 1. b): Die Gesamtmaßnahme wird zum Großteil durch die FBB finanziert. Der Bund beteiligt sich mit einem Baukostenzuschuss an dem Abfertigungsgebäude, welcher mit Fertigstellung des Gebäudes an die FBB gezahlt wird.

1. c) Wie viele Abstellpositionen für welche Flugzeugtypen (z.B. A 430) wird es auf der „Ramp 1“ geben?

Zu 1. c): Drei Positionen sind geeignet für einen A 340 und zwei Positionen für einen A 320.

1. d) Wo würden bei einer vollständigen Belegung ggf. weitere Flugzeuge abgestellt werden?

Zu 1. d): Die FBB wird bei Bedarf und in Abstimmung mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) die vorübergehende entgeltliche Nutzung weiterer Abstellflächen für Luftfahrzeuge außerhalb des militärischen Sicherheitsbereiches prüfen.

1. e) Ist vorgesehen, ggf. das heutige Vorfeld von SXF-Nord (heutigen Positionen auf der „Ramp 2“, Nr. 19-27) zu nutzen?

1. f) Wenn ja, wie viele Abstellpositionen werden dann dort neben der Nutzung dieser Positionen für den Linienverkehr als möglich angesehen?

1. g) Ist vorgesehen, dass dann in Betrieb befindliche Gelände des "BER", also das neu gebaute Vorfeld ebenfalls für diese Zwecke heranzuziehen?

1. h) Wenn ja, wie viele Abstellpositionen werden dann dort neben der Nutzung dieser Positionen für den Linienverkehr als möglich angesehen?

Zu 1. e, f, g und h): Siehe Antwort zu Frage 1. d.

1. i) Wie viele übernachtende Linienflugzeuge gibt es heute in SXF?

Zu 1. i): Aktuell sind im Durchschnitt 26 Linienflugzeuge über Nacht in SXF geparkt.

1. j) Wie viele werden am BER insgesamt dort für 2020 nach Eröffnung erwartet?

Zu 1. j): Am BER sind ab Inbetriebnahme 84 Abstellpositionen vorhanden, im Rahmen der aktuellen Ausbauplanung ist die Erweiterung auf 136 bis 2025 vorgesehen.

2. Wie lange wird die Flugbereitschaft nach heutigem Stand dieses Terminal nutzen?

Zu 2.: Mit Übernahme der Ramp 1 durch den Bund wird nach derzeitiger Einschätzung das Mietverhältnis mindestens fünfeinhalb Jahre dauern. Innerhalb dieses Zeitraums wird der eigentliche Regierungsflughafen umgesetzt.

2. a) Wie ist der Stand der Planung für das endgültige Terminal der Flugbereitschaft?

Zu 2. a): Die Planung liegt nicht in der Verantwortung der FBB. Auskunft kann hier das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) erteilen.

2. b) Wann werden die vorbereitenden Arbeiten für den endgültigen Standort beginnen?

Zu 2. b): Die vorbereitenden Maßnahmen der Rollbahnanbindung und des Bodenfilters zur Niederschlagsentwässerung auf der Vorfeldfläche werden bereits umgesetzt. Die Maßnahmen der Leitungsumverlegung beginnen nach aktueller Einschätzung mit Fertigstellung des Terminals T1-E.

2. c) Trifft es zu, dass zu diesem Termin der westliche Teil des heutigen SXF-Vorfeldes für eine Nutzung durch die Linienluftfahrt nicht mehr zur Verfügung steht?

Zu 2. c): Ja.

2. d) Trifft es zu, dass dann die Abstellpositionen 50-53, 30, 31 sowie 19-27 nicht mehr zur Verfügung stehen und also der Teil "SXF-Nord" ca. 10 Abstellpositionen verlieren wird?

Zu 2. d): Ob Abstellpositionen in diesem Ausmaß verloren gehen, ist bisher nicht abschließend zu beurteilen. Wesentlicher Teil der Kapazitäts- und Ausbauplanung ist es, Lösungen zu finden, die den zukünftigen operativen Betrieb am Flughafen mit optimalen internationalen Qualitätsstandards sicherzustellen.

2. e) Trifft es zu, dass derzeit drei neue Abstellpositionen südöstlich von „Ramp 3“ gebaut werden?

Zu 2. e): Derzeit werden fünf Abstellpositionen (sogenanntes Ramp 3b) neu gebaut.

2. f) Wie werden die dann immer noch fehlenden sieben Abstellpositionen ersetzt?

Zu 2. f): Mit der Verlagerung von sechs Millionen Passagieren (PAX) zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Terminals T1-E werden die entsprechenden Landzugänge ebenfalls in Richtung Midfield verlegt. Für die verbleibenden Passagierzahlen in SXF Nord reichen die vorhandenen Stellplätze (inkl. Ramp 3b) aus.

3. Welche Passagierzahlen werden in SXF für die Jahre 2018, 2019 und 2020 erwartet?

Zu 3.: Auf Grundlage der aktuellen Datenerhebungen wird durch die FBB nachfolgende Entwicklung der Passagierzahlen prognostiziert:

2018	13.162.991
2019	13.486.062
2020	13.856.660

3. a) Welche Maßnahmen werden derzeit ergriffen, um dieses Aufkommen abzudecken?

Zu 3. a): Es werden Maßnahmen innerhalb des Ausbauprogramms auf der Land- und Luftseite vorgenommen, bspw. werden am Standort SXF Nord die Terminals A und D umgebaut.

4. Trifft es zu, dass derzeit nur noch ein Flugzeug auf der „Ramp 4“ stehen kann und dass weitere Flugzeuge auf dem Vorfeld des zukünftigen BER abgestellt werden müssen?

Zu 4.: Nein, das trifft nicht zu.

4. a) Welche Pläne gibt es als Ersatz dieser Abstellpositionen, wenn das so genutzte Vorfeld dann für den Linienverkehr des eröffneten BER genutzt werden muss?

Zu 4. a): Auf der Ramp 4 ist kein Linienverkehr vorgesehen. Ein Ersatz ist nicht erforderlich.

4. b) Trifft es zu, dass das Provisorium der Flugbereitschaft in Nachnutzung als GAT benutzt werden sollte? Welches ist die alternative Lösung, falls die Flugbereitschaft auf absehbare Zeit die „Ramp 1“ nicht räumt?

Zu 4. b): Eine Nachnutzung als General Aviation Terminal (GAT) ist Bestandteil der derzeitigen Überlegungen.

5. Die Flughafengeschäftsführung hat erklärt, eine englische Firma mit einer neuen Passagierprognose beauftragt zu haben. a) Welches sind die Abweichungen zu früheren Prognosen für den Berliner Flugverkehr?

Zu 5. a): Durch die FBB wurden in den letzten zehn bis 15 Jahren in unregelmäßigen Abständen Prognosen beauftragt. Aufgrund des anhaltend starken Wachstums hat sich die FBB bereits vor zwei Jahren entschlossen, den Prognoseprozess inhaltlich nochmals zu qualifizieren und regelmäßig zu aktualisieren. So wurde die angesprochene Firma SDG consulting AG (SDG) im Jahre 2015 erstmalig beauftragt. Im Februar dieses Jahres gab es die letzte qualifizierte Prognose, die von einer Steigerung

der Passagierzahlen in den nächsten 20 Jahren auf bis zu 55 Mio. Pax ausgeht. Da der Luftverkehrsmarkt zunehmend schwerer prognostizierbar ist, hält die FBB es für sinnvoll, die Prognosen stetig zu qualifizieren und in kürzeren Abständen zu aktualisieren.

5. b) Für 2020 wird nunmehr eine Nachfrage von 37 Mio. Passagieren angegeben. Wie wird dieses niedrigere Wachstum von rund 4 Prozent begründet, wo doch das Wachstum derzeit bei 6,7 Prozent liegt?

Zu 5. b): Die kurzfristige Prognose wurde auf Basis von Flugplandaten der OAG (Official Airline Guide) und der Markteinschätzung der Firma SDG Anfang des Jahres 2017 ermittelt.

5. c) Für 2030 wird nunmehr eine Nachfrage von 47 Mio. Passagieren angegeben. Daraus folgt ein durchschnittliches Wachstum ab 2020 von 2,5 Prozent für 10 Jahre. Wie wird dieses niedrigere Wachstum begründet?

Zu 5. c): Für die langfristigen Prognosen werden makroökonomische Daten (z.B. das Bruttoinlandsprodukt) sowie Annahmen zu den Wachstumsstrategien der Airlines herangezogen. Dabei unterliegen die Prognosen einem hohen Grad an Unsicherheit, u.a. aufgrund der Auswirkungen des Brexit, politischer Entwicklungen, des Ölpreises, der Zukunft von airberlin als größtem Kunden und des Wettbewerbs auf der Schiene.

5. d) Für 2040 wird nunmehr eine Nachfrage von 55 Mio. Passagieren angegeben. Daraus folgt ein durchschnittliches Wachstum ab 2030 von 1,5 Prozent für 10 Jahre. Wie wird dieses noch einmal niedrigere Wachstum begründet?

Zu 5. d): Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF) zusammengenommen haben den höchsten Punkt-zu-Punkt Verkehr in Deutschland (höher als in Frankfurt und München). Langfristig ist von einer Sättigung dieses Marktes auszugehen.

5. e) Trifft es zu, dass die früheren Geschäftsführungen ein langfristiges Wachstum von 5 Prozent für möglich hielten?

Zu 5. e): Nein.

5. f) Was ist der Grund für eine derart eklatante Unterschreitung früheren Modelle?

Zu 5. f): Frühere Modelle liegen nicht über den Verkehrszahlen des aktuellen Modells.

Berlin, den 03.08.2017

In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof
Senatsverwaltung für Finanzen