

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)

vom 21. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. August 2017)

zum Thema:

Flughafen Tegel – Weiterbetrieb in Verbindung mit BER ab 2020

und **Antwort** vom 04. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2017)

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12128
vom 21. August 2017
über Flughafen Tegel – Weiterbetrieb in Verbindung mit BER ab 2020

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

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.

Zurzeit kursieren diverse Zahlen bezüglich des Passagieraufkommens und der Kapazität des späteren BER. Verschiedene Aussagen erhärten die Annahme, dass der BER mit seiner Eröffnung bereits voll ausgelastet sein wird und die 6-monatige Übergangsphase bis zur geplanten Schließung von Tegel an diesen Kapazitätsproblemen nicht ändern wird.

1. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Flughafengesellschaft, die drohende Unterkapazität nicht erst 2021 zu verhindern, sondern bereits mit Eröffnung 2020?

Zu 1.: Ein neuer Inbetriebnahmetermin für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) wurde bisher noch nicht bekanntgegeben. Die zur Absicherung der wachsenden Passagierzahlen kurz-, mittel- und langfristig notwendigen Maßnahmen sind Gegenstand des aktuell erarbeiteten Masterplans BER 2040. Dieser wird dem Aufsichtsrat im September 2017 und abschließend im November 2017 zur Entscheidung vorgelegt werden.

2. Die Passagierzahlen zeigen, dass bei gleichbleibendem Wachstum der BER bereits bei der Eröffnung zu klein ist. Gleichzeitig ist TXL an oder bereits jenseits der Belastungsgrenze. Welche Erweiterungs- und Ergänzungsbauten werden aktuell a) geplant und b) bereits umgesetzt? (Bitte jeweils für TXL und BER/SXF getrennt auflisten).

Zu 2.: In Tegel und Schönefeld werden lediglich Betriebssicherungsmaßnahmen durchgeführt. Am BER wird schrittweise das durch den Aufsichtsrat bestätigte Ausbauprogramm umgesetzt. Hierzu gehört u. a. das ergänzende Terminal T1-E vor

dem Pier Nord, das im 1. Halbjahr 2020 mit einer Kapazität von bis zu 6 Mio. Passagieren in Betrieb gehen soll.

3. Laut Medienberichten ist Mitte 2018 das Budget für Baumaßnahmen am BER erschöpft. Wird es 2017 noch einen Nachtragshaushalt dazu und weitere Millionenzuschüsse für die Flughafengesellschaft 2017 oder erst 2018/2018 geben?

Zu 3.: Der abschließende Finanzmittelbedarf für Baumaßnahmen kann erst nach Vorliegen eines Inbetriebnahmetermins ermittelt werden. Weder ist ein Nachtragshaushalt 2017 noch sind zusätzliche Mittelanmeldungen für den Haushalt 2018/2019 vorgesehen, die über die bereits bewilligten Gesellschafterdarlehen hinausgehen.

4. Haben die steigenden Flugbewegungen und Passagierzahlen (bezogen auf den Konsensbeschluss von 1996) Auswirkungen auf Lärmschutzmaßnahmen und Umweltbelastung im Süden Berlins?

Zu 4.: Grundsätzlich gilt, dass für jedes Objekt, welches innerhalb der rund 155 km² großen Schallschutz- und Entschädigungsgebiete rund um den BER liegt, gemäß Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 13. August 2004 Prognosen über die mit dem Endausbau des BER zu erwartenden Dauer- und Maximalschallpegel vorliegen. Anhand dieser Pegel werden die für das jeweilige Gebäude erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ermittelt. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden somit nicht entsprechend der derzeitigen Fluglärmbelastung dimensioniert, sondern entsprechend der Fluglärmbelastung, die gemäß PFB mit dem Endausbau des BER erreicht sein wird.

5. Mit welchen konkreten Investitionskosten rechnet der Senat für die Beseitigung der Lärmbelastung für TXL, die ab 2018 vorgeschrieben sind?

Zu 5.: Bei Anwendung des bundesweit geltenden Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) in der Fassung und Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 würden sich die Kosten für Schallschutzmaßnahmen am Flughafen Tegel auf rd. 400 Mio. EUR belaufen. Dieser Berechnung wurde die Verkehrssituation des Jahres 2015 zzgl. eines Sicherungszuschlages von 10% zugrunde gelegt. Da der Flughafen Tegel flugbetrieblich bereits heute nahe an der Kapazitätsgrenze betrieben wird, ist nicht davon auszugehen, dass der Umfang des Flugbetriebes in Zukunft über dieses Maß hinaus steigen wird. Den Zeitpunkt der Entstehung etwaiger Ansprüche regelt das Fluglärmgesetz. Das Jahr 2018 kann daraus nicht hergeleitet werden.

6. Kommt es aufgrund des Passagierwachstums zu einer stärkeren Belastung für die Stadtteile Buckow, Rudow, Lichtenrade, Mariendorf, Bohnsdorf, Altglienicke? Wie viel Menschen sind dort von einer stärkeren Lärmbelastung konkret betroffen?

Zu 6.: Eine Auswertung der Fluglärmbelastung für einzelne Stadtteile wird seitens der FBB nicht vorgenommen. Im aktuellen Fluglärmbericht sind auf Seite 30 die aktuellen Lärmkonturen für die Hauptstadtregion gut erkennbar. Der Fluglärmbericht enthält zudem die Messergebnisse der verschiedenen Fluglärmmessstellen, die u. a. in Bohnsdorf, Karolinenhof und Müggelheim liegen. Der Fluglärmbericht ist auf der Internetseite der FBB unter dem folgenden Link veröffentlicht: <http://www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/unternehmen/2017/2017-05-14-fluglaermbericht-2016.pdf>. Die Messdaten der Fluglärmmessstellen sind unter dem folgenden Link abrufbar: <http://travisber.topsonic.aero/>.

7. Ergeben sich aufgrund der steigenden Belastungen neue Erkenntnisse hinsichtlich Fördermaßnahmen bei z. B. Schallschutz und wenn ja, welche und in welcher Höhe?

Zu 7: Siehe Antwort auf Frage 4.

Berlin, den 04.09.2017

In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof
Senatsverwaltung für Finanzen