

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Frank-Christian Hansel (AfD)**

vom 27. Mai 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2019)

zum Thema:

Kapazitätsnotstand beim BER in spe?

und **Antwort** vom 12. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Jun. 2019)

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

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 19040
vom 27. Mai 2019
über Kapazitätsnotstand beim BER in spe?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

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.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 hat einen Flughafen mit 30 Mio. PAX/a und 360.000 Flugbewegungen pro Jahr genehmigt. Aufgrund des wachsenden Luftverkehrsaufkommens der letzten Jahre ist diese Kapazitätsgrenze in Berlin bei den beiden Flughäfen TXL und SXF bereits überschritten. Daher soll bzw. muss SXF (Schönefeld-Alt), der nach BER-Eröffnung gemäß Planfeststellungsbeschluss nur für Regierungsflüge und damit verbundene Nutzungen zur Verfügung steht, bei Kapazitätsengpässen laut FBB GmbH nunmehr dauerhaft für den Verkehrsflug geöffnet bleiben (Lütke Daldrup (SPD) in der Berliner Zeitung vom 9.4.2019 auf Seite 15). Weitere dramatische Kapazitätsengpässe stellen sich am BER ein, sollte sich das durchschnittlich ermittelte Wachstum in Höhe von 5,77 % per annum gemäß den FBB-Geschäftsberichten der Jahre 2010 bis 2018 fortsetzen.

Daher frage ich den Senat:

1. Ist dem Senat bekannt, und wenn ja, wie positioniert sich der Senat dazu, dass in der 27. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 23. Mai 2017 nur eine „temporäre Weiternutzung des bestehenden Terminals in SXF-Nord zur Passagierabfertigung bis zum Jahr 2023 kompensiert werden (soll)“ und nicht, wie durch FBB-GmbH Geschäftsführer Lütke-Daldrup verlautbart, bis 2025 oder gar dauerhaft?

Zu 1.: In der 27. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses wurden am Flughafen Schönefeld (SXF) Flugbetriebsflächen temporär bis Ende des Jahres 2023 mit Verlängerungsoption planfestgestellt. Eine dauerhafte Weiternutzung der Terminalanlagen von SXF für den Passagierverkehr ist weiterhin nicht vorgesehen.

2. Inwiefern hätte eine Nichtfertigstellung des Terminals T2 (alt T1 light) zum Eröffnungstermin des BER im Herbst 2020 entsprechend der schriftlichen Anfrage 18/17677 „keine unmittelbaren Konsequenzen“, wenn 2020 bereits mit ca. 38 Mio. /PAX zu rechnen sind, für die bei Schließung von TXL und ohne T2 dann allerdings nur für 34 Mio. PAX Kapazitäten zur Verfügung stünden, zumal in den ersten 4 Monaten dieses Jahres in Berlin gegenüber dem Vorjahreszeitraum sogar 13 % mehr Passagiere abgefertigt wurden (Tagesspiegel vom 21.05.2019)?

Zu 2.: Die FBB geht nach wie vor davon aus, dass das Terminal 2 Ende des Jahres 2020 fertiggestellt werden kann und in Betrieb geht. Mit der Inbetriebnahme des Terminals 2 kann die Abfertigung von ca. 6 Mio. Passagieren (PAX) von SXF in das neue Terminal verlagert werden. Bis dahin verbleibt die aktuelle Verkehrsmenge in SXF.

3. Welche Ersatzmaßnahmen plant der Senat bzw. die FBB GmbH für den Fall, dass bei einem weiteren erwartbarem jährlichen Passagierwachstum von 5,77 % oder höher bereits im Jahr 2024 ca. 48 Mio. PAX bewältigt werden müssten, die dafür ab erforderlichen Kapazitäten ohne TXL laut Masterplan erst 2030 bereitstünden?

4. Wie geht der Senat bzw. die FBB GmbH mit der Situation um, dass bei einem durchschnittlichen PAX-Wachstum von 5,77 % bis 2040 ca. 120 Mio. PAX/a am BER abgefertigt werden müssten, aber laut Masterplan ohne TXL nur die Hälfte der Kapazität für 55 Mio. PAX vorhanden wäre?

Zu 3. und 4.: Die weitere infrastrukturelle Entwicklung im Rahmen der Masterplanung „BER 2040“ basiert auf einer Verkehrsprognose, die jährlich aktualisiert wird. Diese greift mittel- und langfristige Einflussgrößen auf. In den letzten Jahren blieb die Prognose stabil und nah an den realen Wachstumswerten.

Berlin, den 12.06.2019

In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof
Senatsverwaltung für Finanzen