

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1797
des Abgeordneten Christoph Schulze
BVB / FREIE WÄHLER Gruppe
Drucksache 6/4265

Bauliche Erweiterungen des Flughafens Berlin-Brandenburg

Namens der Landesregierung beantwortet der Chef der Staatskanzlei die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen des Fragestellers

Am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) ist bislang kein Flieger gestartet oder gelandet. Immerhin hat die Flughafengesellschaft Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) im Dezember 2014, zweieinhalb Jahre nach der gescheiterten Eröffnung im Juni 2012, ein neues Datum für die Inbetriebnahme des BER verkündet und in Aussicht gestellt. Nach dann über zehn Jahren Bauzeit soll der BER im Herbst 2017 an den Start gehen. Unklar ist jedoch, wie sicher dieser neuer Eröffnungstermin ist. Gleichzeitig führen die FBB und die Anteilseigner eine öffentliche Debatte über mögliche Erweiterungsmaßnahmen am BER und Alternativen, wie eine engere Kooperation zwischen dem BER und dem Flughafen Halle/Leipzig.

Den Anteilseignern liegen in der Regel ausschließlich Informationen von der Geschäftsführung der FBB vor. Dennoch liegt es aus Sicht des Fragestellers in ihrer Verantwortung, Terminpläne und Kostenschätzungen zu überprüfen und die Weiterentwicklung des Flughafenstandorts Berlin-Schönefeld kritisch zu begleiten.

Frage 1:

Welchen Inhalt hat das seinerzeit noch von Geschäftsführer Hartmut Mehdorn vorgelegte „Entwicklungskonzept für den BER“?

Frage 2:

Welche Position hat die Landesregierung zu diesem Entwicklungskonzept?

Frage 3:

Welche Beschlüsse wurden dazu von den Anteilseignern getroffen?

Frage 4:

Unterstützt die Landesregierung die Pläne des ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung der FBB, das Abfertigungsgebäude des bisherigen

Flughafens Schönefeld zu modernisieren und als Bestandteil des Flughafens BER zu integrieren?

Frage 5:

Welche Kosten entstehen hierfür nach Kenntnis der Landesregierung?

Frage 6:

Hat der Aufsichtsrat der FBB dem bereits zugestimmt?

Frage 7:

Wann soll mit den erforderlichen Baumaßnahmen begonnen, und wann sollen diese abgeschlossen werden?

Frage 8:

In welchem Umfang kann nach Einschätzung der Landesregierung durch die Integration des Abfertigungsgebäudes des bisherigen Flughafens Schönefeld in den Flughafen BER die Passagierkapazität des Flughafens erhöht werden?

Vorbemerkung:

Ein großer Teil der zu beantwortenden Fragen betrifft Äußerungen des ehemaligen Geschäftsführers der FBB GmbH, Herrn Mehdorn, die knapp zwei Jahre alt sind. Sie waren auch Gegenstand einer Kleinen Anfrage im Deutschen Bundestag, die die Bundesregierung im Juni 2015 beantwortet hat, vgl. BT-Drucksache 18/5073.

Zu den Fragen 1 bis 8:

In der Aufsichtsratssitzung im September 2015 wurde ein Programm über die Kapazitätssicherung am BER / SXF beschlossen. In diesem Programm werden alle notwendigen Maßnahmen beschrieben, die unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsentwicklung bis 2019 für eine erfolgreiche Inbetriebnahme und Ausbau des BER in diesem Zeitraum erforderlich sind. Dazu gehört u.a. die Ertüchtigung des Abfertigungsgebäudes SXF, die Erweiterung um ein weiteres Terminalgebäude D2 sowie die Ertüchtigung der Infrastruktur. Über den jeweiligen Sachstand wurde der Sonderausschuss des Brandenburger Landtages umfassend informiert.

Frage 9:

Welche Vorsorge ist für den Fall einer weiteren Verschiebung der Eröffnung des BER im Landeshaushalt getroffen worden?

Zu Frage 9:

Eine Grundlage dafür besteht derzeit nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1663 des Antragstellers zu Frage 6 verwiesen, vgl. Landtagsdrucksache 6/4254.

Frage 10:

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Aussagen der FBB über absehbare Kapazitätsengpässe am BER, und stimmt die Landesregierung zu, dass bei Passagierzahlen oberhalb von 27 Millionen ein Engpass bestehen wird (vgl. z.B. www.tagesspiegel.de vom 28. August 2014 „Hartmut Mehdorn warnt Klaus Wowereit: BER zu klein für Berlin“)?

Zu Frage 10:

Grundsätzlich sollen die Passagierabfertigungsanlagen im Norden des Flughafens (SXF-Nord) bis 2023 weiterbetrieben werden, so dass dieser die Kapazitäten des Flughafens zusammen mit dem BER auf ca. 33 Mio. PAX erhöht. Zusätzlich wird im Rahmen des Programms über die Kapazitätssicherung BER auch die Erweiterung der Gepäckförderanlage geplant sowie darüber hinaus der kontinuierliche Ausbau der Flughafeninfrastruktur.

Frage 11:

Wie erklärt die Landesregierung, dass trotz erheblicher Kostensteigerungen und Bauverzögerungen Kapazitätsengpässe absehbar sind?

Zu Frage 11:

Die sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe beruhen in erster Linie auf einem Fluggastaufkommen in Berlin und Brandenburg, das die ursprünglichen Planungen übertroffen hat, und der verzögerten Inbetriebnahme des BER.

Frage 12:

Inwieweit unterstützt die Landesregierung Pläne der FBB, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord des Hauptterminals zu erweitern (www.stk.brandenburg.de „Ich habe großes Verständnis für Herrn Mehdorn“)?

Frage 13:

Wird aus Sicht der Landesregierung seitens der FBB eine Erweiterung der Kapazitäten des BER bereits bauplanerisch und technisch vorbereitet, und wenn nein, wann soll aus Sicht der Anteilseigner eine erforderliche Erweiterungsplanung in Angriff genommen werden?

Zu den Fragen 12 und 13:

Die Kapazitätserweiterungen sind in den Untersuchungen berücksichtigt und sind dem Aufsichtsrat im September erläutert worden. Die über den Zeitraum 2020 hinausgehende zukünftige Entwicklung bis 2030 ist Bestandteil einer noch durchzuführenden Masterplanung.

Frage 14:

Handelt es sich aus Sicht der Landesregierung bei den Plänen, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord des Hauptterminals zu erweitern, um eine wesentliche Änderung oder Erweiterung?

Zu Frage 14:

Soweit die Erweiterungen der Passagierabfertigungsanlagen einer Änderung des Plans der baulichen Anlagen des Flughafens bedürfen, ist ein Planänderungsverfahren durchzuführen. Ob sich diese Änderung als unwesentlich im Sinne von § 76 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz darstellt, ist nach Lage des beantragten Einzelfalls zu beurteilen. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein entsprechender Antrag der FBB vorliegt, kann keine Bewertung erfolgen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1662 des Antragstellers zu Frage 2 bis 5 verwiesen, vgl. Landtagsdrucksache 6/4323.

Frage 15:

Unterliegen nachfolgende kapazitätserweiternde Maßnahmen am Flughafen BER und Schönefeld (alt) einzeln oder in der Zusammenschau aus Sicht der Landesregierung der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung? Wenn nicht, warum nicht?

- Das so genannte Low Cost Terminal
- Das Vorfeld F im Zuge der Realisierung der so genannten Variante 5a „Streifenlösung mit reduzierter Ersatzfläche“
- Die Erweiterung des Hauptterminals Schönefeld (alt)
- Die Erweiterung des Terminals D / Neubau eines Terminals D2 in Schönefeld (alt)
- Die zusätzliche Flugbetriebsfläche (Ersatzfläche für Ramp S) im Zuge der Realisierung der so genannten Variante 5a „Streifenlösung mit reduzierter Ersatzfläche“

Zu Frage 15:

Ob Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich sind und ob diese über eine Vorprüfung hinausgehen, ist eine Frage des Einzelfalls. Dieser Einzelfall muss der zuständigen Genehmigungs-/ Planfeststellungsbehörde vorliegen, um nach den Maßstäben des UVPG beurteilt werden zu können.