Drucksache 6/8052

Landtag Brandenburg

6. Wahlperiode

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3208 des Abgeordneten Christoph Schulze (fraktionslos) Drucksache 6/7852

Erste Stufe des Masterplans am künftigen BER

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

Im Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg wurde am 18.09.17 und 20.11.17 der "Masterplan BER 2040" für den Ausbau des zukünftigen BER vorgestellt. Daraus ergeben sich Nachfragen. Das Urteil Zweiten Senats des BVerfG vom 7. November 2017 (2 BvE 2/11) zum Auskunftsrecht von Parlamentariern gegenüber der Regierung hat klar festgestellt, dass "ohne Beteiligung am Wissen der Regierung [...] das Parlament sein Kontrollrecht gegenüber der Regierung nicht ausüben kann". Daher also Auskünfte nicht unter Hinweis auf vorgebliche Geheimhaltungspflichten verweigert werden. "Der parlamentarische Informationsanspruch aus Art. 38 Abs. 1 Satz 2 und Art. 20 Abs. 2 Satz 2 GG ist auf Beantwortung gestellter Fragen in der Öffentlichkeit angelegt. [...] Vertraglich vereinbarte oder einfachgesetzliche Verschwiegenheitsregelungen sind für sich nicht geeignet, das Frage- und Informationsrecht zu beschränken. [...] Die Bundesregierung ist nicht berechtigt, die Antwort auf parlamentarische Anfragen im Einzelfall unter Verweis auf die Betroffenheit der Grundrechte der Deutschen Bahn AG zu verweigern."

Vorbemerkungen: Nicht alle der mit der Kleinen Anfrage gestellten Fragen können von der Landesregierung aus eigenem Wissen beantwortet werden. Da sie gleichwohl bemüht ist, dem Fragesteller umfänglich Auskunft zu erteilen, hat sie die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um eine Stellungnahme gebeten. Die sich hieraus ergebenden Informationen sind in die Beantwortung der Fragen eingeflossen. In der Aufsichtsratssitzung am 07.07.2017 wurde beschlossen, die Lage des Terminal 1-E zu verändern und dessen Kubatur deutlich zu verringern. Durch den Verzicht auf zusätzliche Warteräume im Terminal 1-E und die Innutzungnahme der bereits im Pier Nord vorhandenen Kapazitäten konnte die Tiefe des Gebäudes von vormals ca. 66 Metern auf nunmehr ca. 40 Meter reduziert werden. Das Terminal 1-E in neuer Lage dient somit als reines "Prozessorgebäude", in dem die Abfertigungs- und Ankunftsprozesse wie Check-in und Sicherheitskontrolle (u.a.) sowie Gepäcksortierung und Gepäckaufgabe untergebracht werden.

Frage 1: Hält die Landesregierung die Angaben der FBB zur Planung des Terminal T1-E südlich des Nordpiers zur geplanten Zahl der Kapazitäten (Passagieranzahl), zum Baubeginn und zur Fertigstellung für realistisch?

Eingegangen: 23.01.2018 / Ausgegeben: 29.01.2018

zu Frage 1: Die angenommene Passagieranzahl wurde für das Terminal 1-E in Verbindung mit dem Pier Nord und einem gleichzeitigen Betrieb mit dem Fluggastterminal FGT simuliert; der geplante Passagierdurchsatz wurde dadurch bestätigt.

Frage 2: Ist an dieser Stelle bisher ein Parkhaus oder eine andere bauliche Anlage geplant gewesen?

zu Frage 2: An der Stelle des neuen T1-E war ein Parkhaus P9 vorgesehen, welches allerdings nicht näher beplant war.

Frage 3: Welche Versorgungsleitungen und Straßenverbindungen sind direkt angrenzend an den Nordpier und an dem oder unter dem zu bebauenden Grundstück für das Terminal T1-E vorhanden oder planfestgestellt worden? Sind diese technischen Anlagen zur Funktionsfähigkeit des Nordpiers zwingend erforderlich?

zu Frage 3: Der Verlauf von Versorgungsleitungen und Betriebsstraßen muss in Teilen an die geplante Bebauung angepasst werden.

Frage 4: Sind Umbauarbeiten planfestgestellter Anlagen in diesem räumlichen Bereich erforderlich?

Frage 5: Kann ausgeschlossen werden, dass bereits planfestgestellte Teile des BER durch die geplanten Arbeiten in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden?

zu den Fragen 4 und 5: Im Wesentlichen sind keine Umbauarbeiten an den planfestgestellten Anlagen in diesem räumlichen Bereich erforderlich, nur Anlagen zur Oberflächenentwässerung müssen entsprechend angepasst werden. Auf das Gebäude des FGT haben diese Änderungen/ Anpassungen keine Auswirkungen.

Frage 6: Hält die Landesregierung für die Umsetzung des Masterplans in Gänze ein neues Planfeststellungverfahren für erforderlich? Wenn nein, warum nicht?

zu Frage 6: Eine Masterplanung ist eine Unternehmensstrategie und wird als solche nicht planfestgestellt. Sollten die aus der Umsetzung der einzelnen Phasen resultierenden Maßnahmen nicht der vorhandenen Planfeststellung entsprechen und ein Planänderungsantrag notwendig werden, wird dieser fristgerecht bei der zuständigen Behörde eingereicht. Über dessen Zulässigkeit und das genehmigungsrechtliche Verfahren entscheidet dann die Planfeststellungsbehörde. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung im Rahmen der letzten Sitzungen des Sonderausschusses BER verwiesen.

Frage 7: Trifft es zu, dass für das Terminal T1-E drei unterschiedliche Ausschreibungen im Zeitraum zwischen dem 8.9.2016 und dem 12.10.2017 von der FBB herausgegeben worden sind? Was waren die Ergebnisse?

zu Frage 7: Am 13.09.2016 wurde das Vergabeverfahren "Totalübernehmerleistungen (TÜ) zur Errichtung des Fluggasterminal T1-E am BER" im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Mangels ausreichenden Wettbewerbes wurde das Verfahren ebenfalls per EU-weiter Veröffentlichung am 16.02.2017 wieder eingestellt. Der erfolgreiche Abschluss des Vergabeverfah-

rens "Generalplanung für die Errichtung eines Flughafenterminals" wurde am 09.06.2017 veröffentlicht. Das Vergabeverfahren "Generalunternehmerleistungen (GU) zur Errichtung eines Fluggastterminals (T1-E) am BER" bezieht sich auf das Terminal 1-E light in veränderter Lage und Kubatur und wurde am 17.10.2017 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Dieses Verfahren läuft.

Frage 8: Warum ist zunächst eine Gebäudebreite von ca. 66 m ausgeschrieben und in der letzten Ausschreibung eine Gebäudebreite von ca. 40 m angegeben worden? Wird durch die Reduktion der Gebäudebreite "das Ziel …, schlanke Prozesse bei einer hohen Produktivität und einer stetigen Auslastung zu ermöglichen." (Zitat aus der Ausschreibungsunterlage) erreicht?

zu Frage 8: Zunächst bestand die Absicht, örtlich neben dem Pier Nord ein T1-E zu realisieren, das neben den Prozessoren (Check-In, Gepäckkontrolle und -ausgabe, Sicherheitskontrolle) vor allem auch zusätzliche Gate-Funktionen haben sollte. Mit Erstellung des Masterplans ergab sich mehr Klarheit darüber, welche Infrastruktur an welchem Ort zu welchem Zeitpunkt benötigt wird, um die prognostizierten PAX-Zahlen bedarfsgerecht abzudecken. Mit diesem Wissen fand auch eine Überarbeitung der geplanten Projekte des Ausbauprogramms, allen voran auch des T1-E, statt. Das T1-E light, nunmehr vorgelagert vor dem Pier Nord, nutzt das bereits bauordnungsrechtlich abgenommene Pier Nord mit seinen Gate-Funktionen. Zudem ist diese Variante deutlich günstiger und rascher zu realisieren.

Frage 9: Gibt es notwendige Breiten und Längen für Gepäckbeförderungsanlagen und können derartige Anlagen in dem projektierten Gebäude Platz finden?

zu Frage 9: Die aus dem Bereich des operativen Flughafenbetriebs stammenden funktionalen Anforderungen an die Gepäckfördertechnik können im Layout des Prozessorgebäudes T1-E vollumfänglich abgebildet werden.

Frage 10: Trifft es zu, dass die Präsentation des Geschäftsführers der FBB vor dem Sonderausschuss BER am 20.11. 2017 die genauen Abmessungen des Terminal T1-E und den letzten Planungsstand mit 40m angegeben hat und gibt das den letzten Planungsstand wider?

zu Frage 10: Die Präsentation gibt den Planungsstand zum 20.11.2017 wieder, die Gebäudetiefe beträgt ca. 40 Meter.