

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

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

vom 20. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. September 2019)

zum Thema:

Drohender BER-Kapazitätsnotstand und ständiger Kampf gegen das Passagierwachstum?

und **Antwort** vom 08. Okt. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Okt 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/ 21080

vom 20. September 2019

über Drohender BER-Kapazitätsnotstand und ständiger Kampf gegen das Passagierwachstum?

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: Mit der Umsetzung des Masterplans 2040 wird nun bereits **vor der BER-Eröffnung** an einer wesentlichen Erweiterung der Kapazitäten gearbeitet, um das prognostizierte Berliner Passagierwachstum zu bewältigen. In der Schriftlichen Anfrage 18/1940 wurde laut zusammengefasster Antwort 3 und 4 nicht nachvollziehbar geantwortet, dass „in den letzten Jahren die Prognose stabil und nah an den realen Wachstumswerten blieb“. Jedoch lag im Gegensatz zu dieser Aussage das reale Wachstum in den letzten 10 Jahren bei ca. 5,7 % und soll im Rahmen der Masterplanprognose nun nur noch bei 2,1 % liegen. Selbst bei diesem gedämpften Wachstum müsste damit gerechnet werden, dass es zu einem Kapazitätsnotstand am BER kommen könnte!

1. Welche Folgen hätte eine verspätete Fertigstellung von T2 im Jahr 2021 oder gar 2022 für den BER bzw. könnte es dann eine BER-Teileröffnung (ohne Nutzung der Südbahn) mit einer kurzfristigen und begrenzten Offenhaltung von TXL geben? Wenn nein, warum nicht?

Zu 1.: Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) geht nach wie vor davon aus, dass das Terminal 2 (T2) mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) (Terminal 1) fertiggestellt wird und in Betrieb geht. Eine Offenhaltung vom Flughafen Tegel (TXL) nach der Inbetriebnahme komme nicht in Betracht, auch wenn das T2 wider Erwarten verzögert fertig gestellt würde. Der gesamte Verkehr aus TXL kann nach Angaben der FBB in Terminal 1 und Terminal 5 (heute: Flughafen Schönefeld SXF) untergebracht werden.

2. Wird für die umfänglichen Masterplankapazitätserweiterungen, die über den Planfeststellungsbeschluss von 2004 wesentlich hinausgehen, (k)ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, oder werden stattdessen nur einfache Plangenehmigungen seitens der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin- Brandenburg (LuBB) beantragt und welche rechtlichen Risiken sind damit verbunden, da gegen dieses Vorgehen geklagt wird?

Zu 2.: Der Masterplan BER 2040 ist ein strategisches und infrastrukturelles Leitbild zur zukünftigen Entwicklung des BER. Im Rahmen der einzelnen von der FBB vorgesehenen Projekte, die sich aus der Masterplanung ergeben, wird die FBB gemeinsam mit der Planfeststellungsbehörde jeweils entscheiden, welches genehmigungsrechtliche Verfahren zur Anwendung kommt.

3. Welchen rechtlichen Status hat die Erweiterung der Verkehrsflugkapazitäten im Rahmen des Masterplans **vor der BER-Eröffnung**, obwohl diese Baumaßnahmen nicht vom Planfeststellungsbeschluss von 2004 abgedeckt sind und wann wird der Masterplan durch welche Institution in seiner Gesamtheit bzw. in welchen Teilmodulen genehmigt?

Zu 3.: Erforderliche Planänderungen vor Inbetriebnahme des BER werden nach § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz Brandenburg (Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens) vorgenommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Nach welchen Kriterien will die FBB bzw. der Senat künftig Flugverkehr abweisen bzw. eindämmen, wenn sich das bisherige Passagierwachstum mit 5 bis 6 % fortsetzt und ein permanenter Kapazitätsnotstand eintritt, der weitaus drastischer sein würde als die Kapazitätsengpässe, die entsprechend der Masterplanprognose in Höhe von 2,1 % entstehen können?

Zu 4.: Die jährlich aktualisierte Verkehrsprognose stellt die Grundlage der weiteren infrastrukturellen Entwicklung des BER und damit die Fortschreibung des Masterplans BER 2040 dar. Die verkehrliche Regulierung erfolgt durch die Festlegung von Kapazitätseckwerten, die bei der Slotvergabe berücksichtigt werden.

Berlin, den 08.10.2019

In Vertretung

Vera Junker
Senatsverwaltung für Finanzen