

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 30. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. August 2017)

zum Thema:

**BER-Ausbau: Mehr als eine Wundertüte? – 40 Fragen zum Masterplan 2040**

und **Antwort** vom 14. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Sep. 2017)

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12190  
vom 30. August 2017  
über BER-Ausbau: Mehr als eine Wundertüte? – 40 Fragen zum Masterplan 2040  
-----

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.

1. Seit wann ist der von der Flughafengesellschaft veröffentlichte Masterplan zur Erweiterung des BER in Arbeit und ist der Zeitpunkt der Veröffentlichung so kurz vor der Durchführung des Volksentscheids über eine Offenhaltung des Flughafens Tegel Zufall oder beabsichtigt?

Zu 1.: Konkretisierende Überlegungen zum Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) begannen bereits im Jahr 2016. Diese wurden sukzessive zu dem heutigen sogenannten Masterplan zusammengeführt. Bei den der jüngsten Presseberichterstattung zugrunde liegenden Informationen handelt es sich um Zwischenstände, deren Veröffentlichung nicht mit dem Senat abgestimmt wurde.

2. Kann der Senat nachvollziehen, dass ein der Öffentlichkeit so kurzfristig vor der Durchführung des Tegel-Volksentscheids bekannt gemachter Masterplan als ähnlich unseriös wahrgenommen werden muss wie frühere Prognosen zu Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER?

Zu 2.: Mit der Erarbeitung des Kapazitätsausbaus am BER wurde weit vor der Terminierung des Tegel-Volksentscheids begonnen. Maßgeblich für die Seriosität der Planung ist im Übrigen ihre inhaltliche Qualität, und nicht der Zeitpunkt der Veröffentlichung.

3. In welcher Weise hat der Senat das Parlament über den Masterplan der Flughafengesellschaften und seine in der Presse ja bereits veröffentlichten Einzelheiten informiert?

Zu 3.: Die Kapazitätsfragen am BER werden seit längerem in den zuständigen Unternehmensorganen und parlamentarischen Gremien adressiert, u.a. in der konstituierenden Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und –controlling am 23. Februar 2017. Voraussetzung für eine förmliche Unterrichtung des Parla-

ments über den Masterplan ist eine finalisierende Entscheidung des Aufsichtsrats der FBB, die noch aussteht.

4. Welche beauftragten Unternehmen haben an der Erarbeitung des Masterplans mitgewirkt?

Zu 4.: Aus der Ausschreibung eines Planungsbüros im Jahr 2016 ging das Unternehmen AMD SIGMA AIRPORT MANAGEMENT + DEVELOPMENT GMBH in Verbindung mit der ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH hervor.

5. In welchen Bauabschnitten sollen die geplanten Erweiterungsmaßnahmen erfolgen?

6. Welche Planungszeit ist für die jeweiligen Bauabschnitte veranschlagt?

Zu 5. und 6.: Die aktuelle Prognose geht für den BER von einem Passagieraufkommen von rund 55 Mio. Fluggästen im Jahr 2040 aus. Die luftseitige Infrastruktur ist bereits so angelegt, dass es dem prognostizierten Wachstum Stand hält. Mit den beiden am BER existierenden Start- und Landebahnen können die erforderlichen Flugbewegungen für 55 Mio. Passagiere im Jahr 2040 gut abgefertigt werden. Auch der neue Bahnhof direkt unter dem Terminal 1 ist mit seinen sechs Gleisen so angelegt, dass genügend Kapazität für die hier ankommenden Passagiere, Beschäftigte usw. mit Fern-, Regional- und S-Bahn sowie dem Airport-Express bereitsteht. Zur Bewältigung des prognostizierten Passagiervolumens bis 2040 ist der Aus- bzw. Neubau von Terminals sowie von Flugbetriebsflächen und betriebsnotwendigen Gebäuden erforderlich. Die FBB schlägt einen schrittweisen Ausbau in fünf Phasen vor:

Dies beinhaltet in Phase 1 in den nächsten vier Jahren bis Ende 2021 den Bau eines ergänzenden Terminals T1-E für 6 Millionen Passagiere (1. Halbjahr 2020) direkt vor dem bereits bestehenden Pier Nord. Hinzu kommt bis Ende 2021 die Verlängerung des Pier Nord, um mit mehr Gates den direkten Einstieg der Passagiere zum Flugzeug zu ermöglichen. Die Kapazität des Terminals 1 wird nach der Inbetriebnahme durch die Optimierung der Prozesse und dem Ausbau der Gepäckausgabe schrittweise um fünf Millionen Passagiere erweitert. Mit Abschluss der Phase 1 des Masterplanes ist eine BER-Kapazität von rund 33 Mio. Passagieren erreicht. Mit Schönefeld Alt ergibt sich somit eine Bestandskapazität von ca. 43 Mio. Passagieren.

In Phase 2 und 3 ist der Neubau eines zweiten zentralen Terminals T2 direkt gegenüber dem Terminal 1 in östlicher Richtung mit einer Gesamtkapazität von ca. 18 Mio. Passagieren vorgesehen. In der Phase 2 bis zum Jahre 2025 soll der erste Abschnitt des neuen Terminals für 10-12 Mio. Passagiere realisiert werden. In dieser Phase ist ebenfalls eine weitere Verlängerung des Pier Nord zur Schaffung ergänzender Gates geplant. Damit ergibt sich am Ende der Phase 2 des Masterplanes (2022-2025) eine Kapazität am BER von bis zu 45 Mio. Passagieren. Bis zur Fertigstellung dieses ersten Abschnitts des neuen Terminals 2 wird der bestehende Flughafen Schönefeld Alt noch mit einer Kapazität von ca. 10 Mio. Passagieren weiter betrieben werden. In der Phase 3 des Masterplanes BER, die bis zum Jahre 2030 terminiert ist, wird das T2 in Richtung Süden weiter ausgebaut, sodass zusätzlich weitere 6 Millionen Passagiere abgefertigt werden können. Mit diesem zweiten zentralen Fluggastterminal hat der BER dann eine Gesamtkapazität von bis zu 51 Mio. Passagieren.

Nach 2030 in den Phasen 4 und 5 kann der Flughafen nach Bedarf weiter ausgebaut werden. Der Bau eines ersten (ggf. eines weiteren) Satelliten westlich des Terminals 1, der direkt mit diesem verbunden ist, schafft zusätzliche Kapazität von rund 7 Mio. Passagieren.

In allen Phasen sind ergänzend zu den hier beschriebenen neuen Terminal-Kapazitäten zusätzliche Erschließungen wie z.B. Rollwege, Vorfeldflächen oder Betriebsgebäude vorgesehen.

7. Warum hat eine Erweiterungsplanung in dem vom Masterplan beschriebenen Umfang nicht längst begonnen?

Zu 7.: Der Masterplan stellt die Erweiterungsplanung des BER dar. Der Ausarbeitungsprozess wurde bereits im Jahr 2016 begonnen.

8. Von welchen erforderlichen Investitionen ist wann für jeweils welchen Bauabschnitt auszugehen?

Zu 8.: Die bis zur Umsetzung der Phase 3 vorgesehenen Maßnahmen wurden indikativ bewertet. Die Kostenannahmen bewegen sich im Rahmen des vom Aufsichtsrat bestätigten Businessplans, der von einer Investitionssumme bis 2030 von rund 2,3 Mrd. Euro für den weiteren Ausbau ausgeht.

9. Mit welcher absoluten Steigerung der Gesamtkapazität des BER ist nach Fertigstellung, jeweils welchen Bauabschnitts, wann zu rechnen?

10. Welche Kapazitäten sollen sich dabei durch jeweils welchen Bauabschnitt konkret erhöhen (Check-In, Sicherheitskontrollen, Warteräume, Gepäckausgabe, Vorfeldpositionen)?

Zu 9 und 10.: Siehe Antwort zu Frage 6.

11. Wie bewertet der Senat die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Erschließung des BER (Straße, Schiene, Stellplätze) hinsichtlich der vom Masterplan angenommenen Passagierzahlen?

Zu 11: Mit Inbetriebnahme des BER und den geplanten Maßnahmen in den Phasen bis 2030 ist eine deutliche Zunahme des Verkehrs zum und sowie innerhalb des Flughafens verbunden. Simulationen zu den einzelnen Entwicklungsstufen machen deutlich, dass der Masterplan dem Anspruch eines Flughafens mit kurzen Wegen, mit einer optimalen Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und einer guten Erreichbarkeit auch für den Individualverkehr gerecht werden kann. Das Hauptaugenmerk wird auf der Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln liegen. Momentan liegt der Anteil des ÖPNV in Schönefeld Alt bei 60 %. Mit dem Flughafen-Express und weiteren optimierten Anbindungen des Regional- und Fernverkehrs, sowie einen sich verändernden Verkehrsverhalten in der Bevölkerung und neuen Angeboten wie der Dresdener Bahn ist von einem Modal Split-Anteil in den nächsten Jahren von 65-70 % auszugehen. Mit dem Flughafen-Express sind es 12 Minuten bis zum Südkreuz bzw. 20 Minuten bis zum Berliner Hauptbahnhof.

12. Wann wird die U7, wie im Konsensbeschluss von 1996 vorgesehen, bis zum BER verlängert?

Zu 12.: Die Trasse für eine Verlängerung der U 7 soll bis auf weiteres freigehalten werden. Ob angesichts des Ausbaus der Bahnverbindungen zum BER noch Bedarf für eine U 7-Verlängerung besteht, wird zu gegebener Zeit von den Ländern Brandenburg und Berlin gemeinsam entschieden werden.

13. Wie bewertet der Senat die Leistungsfähigkeit insbesondere der A 113 hinsichtlich einer jederzeit flüssigen Anbindung des BER auch für Kfz-Nutzer?

Zu 13.: Die Leistungsfähigkeit der Bundesautobahn A 113 ist Gegenstand der Diskussionen u.a. im Dialogforum BER, in dem das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur als zuständige Verwaltung eingebunden ist. Zum Zeitpunkt der

Inbetriebnahme und darüber hinaus ist bei dem angenommenen Modal Split von einer hinreichenden Leistungsfähigkeit auszugehen.

14. Mit welchen Infrastrukturmaßnahmen gedenkt der Senat im Einzelnen die Erreichbarkeit des BER zu verbessern, wann ist mit dem Beginn der Planung und Abschluss der Umsetzung zu rechnen und welche Investitionen sind hierfür veranschlagt?

Zu 14.: Siehe Antwort zu Frage 11.

15. Wie hoch schätzt der Senat die erforderlichen Gesamtinvestitionen für den Ausbau des BER gemäß Masterplan sowie die nötigen Infrastrukturmaßnahmen nur Verbesserung der landseitigen Erschließung?

Zu 15.: Siehe Antwort zu Frage 8.

16. Wie hoch schätzt der Senat den Anteil des Landes Berlin an diesen Investitionen ein?

Zu 16.: Erforderliche Investitionen werden durch die FBB getätigt.

17. Wie bewertet der Senat die Gesamthöhe der erforderlichen Investitionen im Verhältnis zur offiziellen Kostenschätzung für einen Weiterbetrieb des Flughafens Tegel?

Zu 17.: Der Betrieb zweier Flughäfen, die Sanierung von Tegel und die Herstellung eines mindestens gesetzeskonformen Schallschutzes für Tegel wären mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die die FBB voraussichtlich nicht aus eigener Kraft tragen könnte.

18. Welche Bauverzögerungen sind in dem Masterplan, bezogen auf die Realisierung der einzelnen Bauabschnitte, eingerechnet?

19. Welche Baukostensteigerungen sind in dem Masterplan, bezogen auf die Realisierung der einzelnen Bauabschnitte, eingerechnet?

20. Wie hoch sind bezüglich der einzelnen Bauabschnitte insbesondere die Erwartungen hinsichtlich unerwarteter Mehrkosten?

21. Welche zusätzlichen Genehmigungen sind für die jeweiligen Bauabschnitte erforderlich?

22. Wie viele Flugzeugabstellpositionen an jeweils welchen Stellen gehen durch die Realisierung der einzelnen Bauabschnitte verloren bzw. werden gewonnen?

23. Mit welchen Einschränkungen des Flughafenbetriebs ist aufgrund der Realisierung welcher Bauabschnitte für jeweils welche Zeiträume zu rechnen?

24. Wohin wird der Busparkplatz verlagert, der dem T1-E weichen muss?

Zu 18. - 24.: Diese Fragen können erst dann beantwortet werden, wenn eine detaillierte Bauablaufplanung und –kostenschätzung vorliegt.

25. Zu welchem Zeitpunkt plant die Flughafengesellschaft die Kapazitäten des Flughafens Schönefeld (alt) aufzugeben und welcher Kapazitätsverlust wird damit einhergehen?

Zu 25.: Siehe Antwort zu den Fragen 5. und 6.

26. Welche Begründung gibt es für die von der Flughafengesellschaft angenommenen niedrigen, meist linearen Nachfragesteigerungen bis 2040 angesichts des zu erwartenden Wachstums der Stadt sowie der Wachstumsabsichten u.a. von Eurowings, Easyjet oder Ryanair am Standort Berlin?

27. Wie lässt sich die Absicht, eine zunehmende Zahl von Langstreckenverbindungen mit den erforderlichen Zubringern am Standort Berlin zu etablieren, mit diesen niedrigen Wachstumsannahmen vereinbaren?

28. Welche Annahmen hinsichtlich der Entwicklung des Ziel- und Quellverkehrs im Verhältnis zum Umsteigeverkehr liegen dem Masterplan zugrunde?

29. Strebt die Flughafengesellschaft an, den Anteil des Umsteigeverkehrs zu erhöhen und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

Zu 26. - 29.: Das von der FBB angenommene Passagieraufkommen beruht auf einer Prognose der Beratungsgesellschaft Steer Davies Gleave (SDG), die alle maßgeblichen Nachfragefaktoren berücksichtigt und auf umfassenden Sensitivitätsanalysen beruht. Die Ergebnisse der Studie können unter folgendem Link abgerufen werden: <https://roadmap.berlin-airport.de/wp-content/uploads/2017/09/SDG-zur-Entwicklung-des-Lufverkehrs-in-Berlin.pdf>

30. Wie wirkt sich die Insolvenz von Air Berlin absehbar auf die Entwicklung der Passagierzahlen aus und wird dadurch insbesondere das Ziel erschwert, zusätzliche Langstreckenverbindungen am Standort Berlin zu etablieren?

Zu 30.: Die FBB geht nicht von einem dauerhaften Rückgang der Passagierzahlen aus. Die Entwicklung der Langstreckenverbindungen ist maßgeblich abhängig von den Geschäftsstrategien der Fluggesellschaften.

31. Warum wird im Masterplan beispielsweise für 2017 ein Wert von 33 Mio. Passagieren angenommen, wenn bereits nach heutigem Stand mit 35 Mio. Passagieren zu rechnen ist?

Zu 31.: Die Prognose von SDG geht für 2017 von 34 Mio. Passagieren aus.

32. Rechnet der Senat ernsthaft damit, dass der BER bei einer Inbetriebnahme 2019 oder 2020 in der Lage sein wird, das bis dahin zu erwartende Passagieraufkommen anders als im Überlastbetrieb mit sämtlichen Risiken und zu erwartenden Ausfällen zu bewältigen?

Zu 32.: Die Kapazität am BER wird der zukünftigen Passagiernachfrage entsprechen. Hierzu wird auf die SDG-Studie und auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 (4 A 1075.04, Rdnr. 218) verwiesen.

33. Welche Annahmen hinsichtlich von Flugbewegungen pro Stunde liegen dem Masterplan zugrunde, insbesondere in den Spitzenstunden?

Zu 33.: Hierzu wird auf die SDG-Studie verwiesen.

34. Ist dem Senat bekannt, dass für den Flughafen München die Planfeststellung für eine dritte Start- und Landebahn bereits vorliegt, bei einer Passagierzahl von 42 Mio. in 2016?

Zu 34.: Nein. Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass in einer Volksabstimmung 2012 die dritte Landebahn in München abgelehnt wurde.

35. Teilt der Senat die Einschätzung des Fragestellers, dass eine Planfeststellung für eine dritte Start- und Landebahn am BER vorliegen sollte, wenn die Zahl von 42 Mio. Passagieren erreicht ist?

Zu 35.: Nein. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 32.

36. Teilt der Senat die Einschätzung des Fragestellers, dass dafür unverzüglich mit der Planung einer dritten Start- und Landebahn begonnen werden müsste?

Zu 36.: Nein.

37. Warum ist die Planung einer dritten Start- und Landebahn vor diesem Hintergrund nicht Bestandteil des Masterplans 2040?

Zu 37.: Siehe Antwort zu Frage 35.

38. Wann ist mit dem für Sommer 2017 angekündigten Inbetriebnahme Termin für den BER zu rechnen?

Zu 38.: Die Geschäftsführung der FBB hat die Nennung eines Inbetriebnahmetermins zum Jahresende 2017 in Aussicht gestellt.

39. Welche Folgen hätte eine Inbetriebnahme später als 2019 für den Weiterbetrieb von Tegel, insbesondere hinsichtlich erforderlicher Investitionen in Schallschutzmaßnahmen?

Zu 39.: Zum 01.01.2020 würde es bei einem Weiterbetrieb von Tegel bleiben, jedoch müssten Lärmschutzbereiche nach dem Fluglärmschutzgesetz neu festgesetzt werden. Daraus leiten sich ggf. Lärmschutzansprüche ab.

40. Teilt der Senat die Einstellung des Fragestellers, dass eine Inbetriebnahme des BER später als 2019, das Ergebnis eines Wirtschaftlichkeitsvergleichs eines Weiterbetriebs von Tegel mit der Umsetzung des Masterplans 2040 drastisch verändern müsste?

Zu 40.: Nein.

Berlin, den 14.09.2017

In Vertretung

Dr. Margaretha Sudhof  
Senatsverwaltung für Finanzen