Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 12 888
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

# Schriftliche Anfrage

## des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 06. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dezember 2017)

zum Thema:

## Qualifizierung des Luftverkehrsstandortes Berlin – Grundlagen und Konsequenzen für TXL

und **Antwort** vom 22. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Dez. 2017)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12888**
**vom 06. Dezember 2017**
**über Qualifizierung des Luftverkehrsstandortes Berlin – Grundlagen und Konsequenzen für TXL**

---

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und 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 zu den Fragen 1 bis 8 gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:
Welche konkreten Einzelmaßnahmen sind für eine nachhaltige Sanierung des Flughafen TXL laut Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) erforderlich? A) Mit welchen konkreten Kosten rechnet dabei die FBB

Antwort zu 1.:
Für eine nachhaltige Sanierung des Flughafen TXL fallen für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) Sanierungs- und Umbaukosten in Höhe von ca. 1,1 Milliarden Euro (Brutto) an. Es wurden Maßnahmen zur Sanierung der Außenbereiche (ca. 325 Mio. EUR), Infrastruktur (ca. 222 Mio. EUR) und Gebäudesubstanz (ca. 565 Mio. EUR) berücksichtigt.

Frage 2:
Welche der Maßnahmen sind für den eigentlichen Flugbetrieb betriebsnotwendig?

Im Rahmen der Kostenbetrachtung wurden ausschließlich Maßnahmen berücksichtigt, die für einen gesamtheitlichen Flughafenbetrieb erforderlich sind.

Frage 3:
Welche der Maßnahmen müssen unverzüglich durchgeführt werden, um die Sicherheit des Flugbetriebs aufrecht zu erhalten?

Antwort zu 3.:
Um die Sicherheit des Flugbetriebs aufrecht zu erhalten, werden im Jahr 2018 Regelinstandhaltungen in Höhe von 5,4 Millionen Euro durchgeführt. Die Umsetzung von weiteren erforderlichen Maßnahmen (z.B. durch neue gesetzliche Anforderungen oder durch betriebliche Notwendigkeiten) werden im Projekt Betriebssicherung TXL zusammengefasst (4,9 Millionen Euro).

Frage 4:
Bitte Einzelmaßnahmen mit ihrem Investitionsbetrag und ihrem Zeitpunkt der Fertigstellung auflisten.

Antwort zu 4.:
- Gebäudesubstanz (ca. 565 Mio. EUR)
- Infrastruktur (ca. 222 Mio. EUR)
- Außenbereiche (ca. 325 Mio. EUR)

Die Sanierungs- und Umbaumaßnahmen würden bei entsprechender Beschlusslage der Gesellschafter priorisiert.

Frage 5:
Welche der Maßnahmen müssen wann durchgeführt werden, wenn TXL in 2019, in 2020 und in 2021 noch in Betrieb ist?

Antwort zu 5.:
Für das Jahr 2018 sind Maßnahmen im Rahmen der Regelinstandhaltung und in der Umsetzung des Projektes Betriebssicherung TXL geplant. Maßnahmen für die Folgejahre werden mit den jeweiligen Wirtschaftsplänen erarbeitet.

Frage 6:
Welches wäre der Zeitablauf weiterer Sanierungsmaßnahmen für einen fortlaufenden Weiterbetrieb nach 2022? A) Welcher Zeithorizont für die Weiternutzung von TXL wurde hierbei zugrunde gelegt?

Antwort zu 6.:
Die Kostenschätzung (1,1 Milliarden Euro) für einen langjährigen Weiterbetrieb des Flughafens Tegel erfolgte bei Unterstelung einer dauerhaften Fortführung des Flugbetriebs am Flughafenstandort TXL. Die Sanierungs- und Umbaumaßnahmen werden aufgrund des Instandhaltungsrückstaus nach Dringlichkeit priorisiert.

Frage 7:
Welche von den o.g. rund 60 Maßnahmen wurden bereits in Auftrag gegeben, weil sie unverzichtbar waren?

Antwort zu 7.:
Für das Jahr 2018 sind ausschließlich Maßnahmen im Rahmen der Regelinstandhaltung und in der Umsetzung des Projektes Betriebssicherung TXL geplant.

Frage 8:
Bitte ggf. Einzelmaßnahmen mit ihrem Investitionsbetrag und dem Zeitpunkt ihrer Fertigstellung auflisten.

Antwort zu 8.:
Die FBB wird erst nach entsprechender Beschlussfassung der Gesellschafter eine Priorisierung der Maßnahmen vornehmen. Ob das möglich ist, kann derzeit nicht verlässlich eingeschätzt werden.

Frage 9:
Ab welchem Datum haben die Anwohner von TXL einen Anspruch auf weiteren Schallschutz?

Antwort zu 9.:
Der Anspruch auf Schallschutz ist durch den Gesetzgeber gem. § 9 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) normiert. Unter Beachtung der festgelegten äquivalenten Dauerschallpegel als Schwellenwert und der daraus resultierenden Fristenregelung ergibt sich für Anwohnerinnen und Anwohner des Verkehrsflughafens Berlin Tegel ein Anspruch gegenüber dem Flugplatzhalter frühestens ab dem 01.01.2020 im Sinne des Gesetzes.

Frage 10:
Welches Betriebskonzept (Jährliche Flüge, Spitzenwerte pro Tag) und welcher Flugzeugmix wurden bei der derzeitigen Begutachtung des Lärmschutzes zugrunde gelegt?

Antwort zu 10:
Grundlage des sog. Datenerfassungssystems (DES) soll das Verkehrsaufkommen des Verkehrsflughafen Berlin-Tegel im Jahr 2016 bilden, das in einem Zeithorizont von 10 Jahren jährlich um 2% (entsprechend der durchschnittlichen Wachstumsrate der Flugbewegungen der letzten drei Jahre) ansteigt.

Frage 11:
Wurden die Flugzeuge der neueren Generation wie A320neo, 737max, A350, B787 einbezogen?

Antwort zu 11.:
Sofern die Luftfahrzeugmuster Teil der Verkehrsprognose sind, werden sie auch im DES berücksichtigt.

Frage 12:
Welches Zieldatum verfolgt der Senat für die Fertigstellung weiterer Schallschutzmaßnahmen?

Antwort zu 12.:
Die Fristenregelung ergibt sich aus § 9 FluLärmG. Demnach entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Falls in der Tag-Schutzzone 1 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq}$ Tag den Wert von 70 dB(A) übersteigt, entsteht ein sofortiger Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Gleiches gilt für die Nacht-Schutzzone, falls der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq}$ Nacht den Wert von 60 dB(A) übersteigt. Zur Zahlung ist gem. § 12 Abs. 1 FluLärmG der Flugplatzhalter verpflichtet.

Berlin, den 22.12.2017

In Vertretung

J e n s – H o l g e r  K i r c h n e r
.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz