

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Renate Künast, Lisa Paus und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kapazitätserweiterung des Flughafens Berlin-Brandenburg

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 Flughafens 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 Bundesregierung eine öffentliche Debatte über mögliche Erweiterungsmaßnahmen am BER und Alternativen, wie eine engere Kooperation zwischen dem BER und dem Flughafen Halle/Leipzig.

Dem Bund liegen als Anteilseigner in der Regel ausschließlich Informationen von der Geschäftsführung der FBB vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/1431). Dennoch liegt es aus Sicht der Fragesteller in seiner Verantwortung, Terminpläne und Kostenschätzungen zu überprüfen und die Weiterentwicklung des Flughafenstandorts Berlin-Schönefeld zu begleiten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen jährlichen Passagierzahlen rechnet die Bundesregierung am BER, wenn dieser frühestens im Jahr 2017 eröffnet wird, und welche Passagierzahrentwicklung wird in den darauffolgenden zehn Jahren seitens der Bundesregierung erwartet?
2. Welchen Inhalt hat das noch von Hartmut Mehdorn vorgelegte Entwicklungskonzept für den BER?
3. Welche Position hat die Bundesregierung zu diesem Entwicklungskonzept?
Welche Beschlüsse wurden dazu von den Anteilseignern getroffen?
4. Unterstützt die Bundesregierung 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?

5. Welche Kosten entstehen hierfür nach Kenntnis der Bundesregierung?

Hat der Aufsichtsrat der FBB dem bereits zugestimmt?

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

6. In welchem Umfang kann nach Einschätzung der Bundesregierung durch die Integration des Abfertigungsgebäudes des bisherigen Flughafens Schönefeld in den Flughafen BER die Passagierkapazität des Flughafens erhöht werden?
7. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Aussagen der FBB über absehbare Kapazitätsengpässe am BER, und stimmt die Bundesregierung 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“)?
8. Wie erklärt die Bundesregierung, dass trotz erheblicher Kostensteigerungen und Bauverzögerungen Kapazitätsengpässe absehbar sind?
9. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Pläne der FBB, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord und Pier Süd des Hauptterminals zu erweitern (www.stk.brandenburg.de „Ich habe großes Verständnis für Herrn Mehdorn“)?
10. Wird aus Sicht der Bundesregierung 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?
11. Handelt es sich aus Sicht der Bundesregierung bei den Plänen, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord und Pier Süd des Hauptterminals zu erweitern, um eine wesentliche Änderung oder Erweiterung?
12. Sind die Pläne, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord und Pier Süd des Hauptterminals zu erweitern, daher aus Sicht der Bundesregierung umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig?

Wenn nicht, warum nicht?

13. Warum sollen im Rahmen des Notifizierungsverfahrens bereits weitere Finanzmittel in Milliardenhöhe beantragt werden (www.focus.de vom 15. Dezember 2014 „5,4 Milliarden Euro für Flughafen nötig“), obwohl noch kein geschlossenes und abgestimmtes Erweiterungskonzept für den BER vorliegt?
14. Warum sollen im Rahmen des Notifizierungsverfahrens bereits weitere Finanzmittel in Milliardenhöhe beantragt werden, wenn der Ausgang einer möglichen Umweltverträglichkeitsprüfung noch nicht abzusehen ist?
15. Inwieweit teilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage im Beschluss der Kommission im Beihilfeverfahren zum Flughafen Schönefeld (SA.15376), dass im Falle eines vollkommen neuen Planungsverfahrens und neuer Betriebsgenehmigungen, insbesondere der ungewisse Ausgang der Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens, einen hohen Unsicherheitsfaktor darstellen würde?

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus im Hinblick auf eine mögliche Umweltverträglichkeitsprüfung für die Erweiterung des Flughafens BER?

16. Sollen aus Sicht der Bundesregierung mögliche Erweiterungen der BER von der Voraussetzung abhängig gemacht werden, dass der BER wirtschaftlich betrieben wird und in der Lage ist, eigene Rücklagen für Erweiterungsinvestitionen aufzubauen?
17. In welchem Zusammenhang stehen die Erweiterungspläne am Standort BER mit den Aussagen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, über Synergien zwischen dem BER und dem Flughafen Leipzig/Halle nachzudenken (www.n-tv.de vom 6. März 2014 „Dobrindt erwärmt sich für Leipzig“)?
18. Basieren die öffentlichen Überlegungen des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt auf den grundsätzlichen Arbeiten an einem nationalen Flughafenkonzept, und wenn nein, wann wird die Bundesregierung ein solches nationales Flughafenkonzept vorlegen?
19. Welche Unternehmungen sind von der Bundesregierung vorgesehen, um eine Kooperation der Flughäfen BER und Leipzig/Halle zu erproben und zu verwirklichen?
20. Welche lärmschutzrechtlichen Vorteile hätte aus Sicht der Bundesregierung eine stärkere Kooperation der Flughäfen BER und Leipzig/Halle?
21. Auf welche Flughäfen sollen nach Kenntnis der Bundesregierung nach Eröffnung des BER verspätete Maschinen, die aufgrund der Nachtruheregung dort nicht mehr landen können, künftig ausweichen?
22. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Absicht des Landes Brandenburg, weiterhin über längere Ruhezeiten am BER zu verhandeln, und welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die diesbezüglichen Gespräche zwischen dem Land Berlin und dem Land Brandenburg (www.airlines.de vom 26. Februar 2015 „Brandenburg will längere BER-Nachtruhe durchsetzen“)?
23. Wird die Bundesregierung das Land Brandenburg darin unterstützen, längere Ruhezeiten am BER einzuführen, und wenn nein, welche wirtschaftlichen Einwände stehen einem erhöhten Gesundheitsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner entgegen?
24. Soll aus Sicht der Bundesregierung eine Kapazitätserweiterung des BER geplant und durchgeführt werden, ohne grundsätzlich die Betriebszeiten zu überprüfen, und wenn nein, hält es die Bundesregierung für legitim, angesichts veränderter Flugrouten, die Flugbewegungen am Standort Berlin-Schönefeld maximal auszuweiten?

Berlin, den 20. Mai 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

