

Kleine Anfrage 1797

des Abgeordneten Christoph Schulze
BVB / FREIE WÄHLER Gruppe

an die Landesregierung

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

Den Anteilseignern liegen in der Regel ausschließlich Informationen von der Geschäftsführung der FBB vor. Dennoch liegt es aus Sicht des Fragestellers in ihrer Verantwortung, Terminpläne und Kostenschätzungen zu überprüfen und die Weiterentwicklung des Flughafenstandorts Berlin-Schönefeld kritisch zu begleiten.

Aus diesem Grund frage ich die Landesregierung:

1. Welchen Inhalt hat das seinerzeit noch von Geschäftsführer Hartmut Mehdorn vorgelegte „Entwicklungskonzept für den BER“?
2. Welche Position hat die Landesregierung zu diesem Entwicklungskonzept?
3. Welche Beschlüsse wurden dazu von den Anteilseignern getroffen?
4. Unterstützt die Landesregierung 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 Landesregierung?
6. Hat der Aufsichtsrat der FBB dem bereits zugestimmt?
7. Wann soll mit den erforderlichen Baumaßnahmen begonnen, und wann sollen diese abgeschlossen werden?

8. In welchem Umfang kann nach Einschätzung der Landesregierung durch die Integration des Abfertigungsgebäudes des bisherigen Flughafens Schönefeld in den Flughafen BER die Passagierkapazität des Flughafens erhöht werden?
9. Welche Vorsorge ist für den Fall einer weiteren Verschiebung der Eröffnung des BER im Landeshaushalt getroffen worden?
10. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Aussagen der FBB über absehbare Kapazitätsengpässe am BER, und stimmt die Landesregierung 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“)?
11. Wie erklärt die Landesregierung, dass trotz erheblicher Kostensteigerungen und Bauverzögerungen Kapazitätsengpässe absehbar sind?
12. Inwieweit unterstützt die Landesregierung Pläne der FBB, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord des Hauptterminals zu erweitern (www.stk.brandenburg.de „Ich habe großes Verständnis für Herrn Mehdorn“)?
13. Wird aus Sicht der Landesregierung 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?
14. Handelt es sich aus Sicht der Landesregierung bei den Plänen, den Flughafen BER durch jeweilige Anbauten am Pier Nord des Hauptterminals zu erweitern, um eine wesentliche Änderung oder Erweiterung?
15. Unterliegen nachfolgende kapazitätserweiternde Maßnahmen am Flughafen BER und Schönefeld (alt) einzeln oder in der Zusammenschau aus Sicht der Landesregierung der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung? Wenn nicht, warum nicht?
 - Das so genannte Low Cost Terminal
 - Das Vorfeld F im Zuge der Realisierung der so genannten Variante 5a „Streifenlösung mit reduzierter Ersatzfläche“
 - Die Erweiterung des Hauptterminals Schönefeld (alt)
 - Die Erweiterung des Terminals D / Neubau eines Terminals D2 in Schönefeld (alt)
 - Die zusätzliche Flugbetriebsfläche (Ersatzfläche für Ramp S) im Zuge der Realisierung der so genannten Variante 5a „Streifenlösung mit reduzierter Ersatzfläche“