

## 16. Wahlperiode

---

### Große Anfrage

der Fraktion der CDU

#### **Ist die Flughafenpolitik des Senates noch bedarfsgerecht?**

Wir fragen den Senat:

1. Trifft es zu, dass die heutige Gesamtkapazität auf den drei Berliner Flughäfen hinsichtlich der Anzahl der Flugbewegungen sowie der Passagierzahlen größer ist, als es nach der Eröffnung von BBI sein wird, und wie beurteilt der Senat diesen Umstand vor dem Hintergrund der erfreulichen überproportionalen Zuwachsraten im Berliner Luftverkehr?
2. Wie verträgt sich diese Situation mit der Tatsache, dass damit das Ziel Z1 der Landesentwicklungsplanung, das eine „Dekung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs“ vorsieht, zukünftig schlechter erreichbar sein wird als heute?
3. Ist dem Senat bekannt, dass der Berliner Flugverkehr gemessen am Passagieraufkommen in den letzten 4 Jahren doppelt so stark gewachsen ist (+ 34,7%) wie der Flugverkehr auf den anderen deutschen Verkehrsflughäfen (+ 16,9%) und erwartet der Senat, dass sich dieser Trend über 2008 hinaus fortsetzen wird?
4. Wie lauten, aufbauend auf den inzwischen vorliegenden Zahlen für den Monat April 2008, die aktuellen Prognosen für das Passagieraufkommen und die Flugbewegungen für den Berliner Flugverkehr insgesamt und aufgeschlüsselt nach den einzelnen Flughäfen für das Jahr 2008, welche Wachstumsraten für 2008 ergeben sich jeweils daraus, wie schätzt der Senat deren weitere Entwicklung mindestens bis 2012 ein und wie sollen diese Zuwächse auf den Berliner Flughäfen realisiert werden?
5. Welche konkreten jährlichen Passagierzahlen und Flugbewegungen erwartet der Senat auf dem Flughafen BBI für die Jahre 2012 bis 2016 und damit für die ersten fünf Betriebsjahre als alleiniger Flughafen?

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

[www.parlament-berlin.de](http://www.parlament-berlin.de) (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

6. Gibt es eine Planung des Senats oder der FBS für den Fall, dass BBI aus irgendeinem Grund nicht rechtzeitig in Betrieb gehen kann und inwieweit ist diese ggf. geeignet, das erwartete Passagieraufkommen und die erwarteten Flugbewegungen abzuwickeln, wie sieht diese ggf. aus, bzw. warum gibt es eine solche Planung nicht?
7. Welche Kapazitätserweiterungen (nach Passagieraufkommen, Flugbewegungen und Abstellpositionen getrennt aufgeführt) wurden mit welchem Kostenaufwand auf den drei Berliner Flughäfen seit 1996 vorgenommen und ist vorgesehen, zur Abdeckung des hohen Aufkommens in Tegel ein weiteres zusätzliches Terminal zu errichten, ggf. mit welchem Kostenaufwand und welcher Wirtschaftlichkeit wurde für dieses Terminal kalkuliert, wann ist die Errichtung geplant und mit welcher kalkulatorischen Abschreibungszeit wurde gerechnet?
8. Warum hat der Senat als Gesellschafter der FBS einer weiteren Kapazitätsverschiebung durch die Airlines Air Berlin und LTU von Schönefeld nach Tegel zugestimmt und ist als Konsequenz daraus beabsichtigt, auf dem Flughafen Tegel weitere Abstellpositionen für Flugzeuge zu errichten, ggf. wie viele, an welcher Stelle und zu welchem Zeitpunkt oder wie soll der steigende Bedarf ansonsten bewältigt werden?
9. Wie sehen die konkreten Maßnahmen entsprechend des Betriebs- und Notfallplans NOT, der lt. Antwort des Herrn Wowereit auf die Kleine Anfrage Nr. 16/11 419 des Abgeordneten Rainer Ueckert bereits für den Flughafen Schönefeld gültig ist, aus, falls sich bis April 2011, der geplanten Inbetriebnahme der zweiten Start- und Landebahn, ein Störfall mit Flugverkehrsunterbrechung auf der einzig verbleibenden Start- und Landebahn Süd (alt) ereignet und was sagt dieser Plan, wohin der Verkehr ausweicht, wenn ggf. über mehrere Tage die einzige Bahn in Schönefeld gesperrt werden muss?
10. Welche Passagierkapazität liegt der Baukostenschätzung der FBS zugrunde, um welche Passagierkapazität des Terminals handelt es sich bei der jetzt erfolgten Auftragsvergabe und wie ist der weitere zeitliche Ablauf der Investitionsmaßnahme; wie hoch sind die nun zu erwarteten Baukosten, nachdem zwischenzeitlich die Ausschreibung für 3 von 7 Baulosen neu erfolgte und welche Verzögerungen im Hinblick auf die Fertigstellung und Inbetriebnahme von BBI werden durch die neue Aufteilung ggf. erwartet?
11. Liegt inzwischen für BBI ein abgestimmtes Gesamtfinanzierungskonzept vor, wenn ja, mit welchem Volumen und in welcher Konstruktion, wenn nein, mit wem werden Verhandlungen geführt, wie ist der Stand der Verhandlungen und wann ist mit deren Abschluss zu rechnen und trifft es zu, dass für den Fall des Scheiterns der Verhandlungen vorgesehen ist, die Finanzierung

maßgeblich über die Investitionsbank Berlin IBB sicherzustellen, ggf. in welcher Form und in welchem Umfang und wie ist dieses Engagement unter dem gesetzlichen Auftrag an die IBB zu subsumieren?

Berlin, den 21. Mai 2008

Dr. Pflüger Ueckert  
und die übrigen Mitglieder der Fraktion der CDU