

16. Wahlperiode

---

**Antwort**

auf die Große Anfrage der Fraktion der FDP

**Flughafen Berlin Brandenburg International –  
Zwischenbilanz zwei Jahre vor Inbetriebnahme**

Drs 16/2492

**Antwort**

auf die

**Große Anfrage der Fraktion der FDP (Drs.-Nr. 16/2492)**

über

**Flughafen Berlin Brandenburg International – Zwischenbilanz zwei Jahre vor Inbetriebnahme**

---

**Frage 1:**

Wie hat sich die Ertragslage der Flughafengesellschaft in den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 gegenüber der Planung und den Vorjahreszahlen entwickelt (Bitte um Aufteilung nach Flughäfen und Geschäftsfeldern)?

**Antwort zu Frage 1:**

Die Ertragslage der Berliner Flughäfen stellt sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 wie folgt dar:

Die Erlöse Aviation (Erlöse aus Luftverkehr) liegen um 1,5 % über dem Vorjahr. Die Ertragslage des Flughafens Tegel (TXL) liegt dabei rd. 1,5 % gegenüber dem Vorjahr hinter den Erwartungen. Der Flughafen Schönefeld (SXF) hingegen hat durch seine Abfertigung von überwiegend Low Cost Verkehr eine positive Entwicklung zu verzeichnen und liegt rd. 12,5 % über dem Vorjahr.

Die Erlöse Non-Aviation (Erlöse aus Umsatzmieten/Parken/Werbung) liegen insgesamt im ersten Halbjahr rd. 4,5 % unter Vorjahr. In TXL betragen die Umsatzeinbußen 5,5 %, in Schönefeld rd. 2,0 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Erlöse Real Estate (Umsatzerlöse Vermietung/Versorgungsleistungen) zeigen dem gegenüber eine positive Entwicklung. Gegenüber dem Vorjahr kann hier ein Erlöszuwachs von rd. 17,0 % verzeichnet werden, wobei TXL rd. 20,0 % und SXF rd. 13,5 % über dem Vorjahr liegen.

Um frühzeitig auf die Umsatzverluste durch die weltweite Wirtschaftskrise zu reagieren, haben die Berliner Flughäfen das Kostensenkungsprogramm „Herkules“ eingeführt. Insgesamt 15 Mio. € an beeinflussbaren Betriebskosten sollen eingespart werden.

## **Frage 2:**

Welche Auswirkungen hat die andauernde Finanz- und Wirtschaftskrise auf das langfristige Finanzierungskonzept des Flughafens Berlin Brandenburg International?

## **Antwort zu Frage 2:**

Das Finanzierungskonzept beinhaltet, dass der Fremdfinanzierungsbedarf der FBS – neben dem Eigenfinanzierungsbeitrag der FBS und einem Finanzierungsbeitrag der Gesellschafter - von Bankenkrediten gedeckt wird, die mit Bürgschaften des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg abgesichert werden. Diese Bürgschaften sind als Auswirkung der Finanzkrise erforderlich geworden, um den gesamten Fremdfinanzierungsbedarf bis zum Projektende zu sichern. Mit der Bürgschaft ist das Gesamtfinanzierungsvolumen am Kreditmarkt verfügbar. Die Vertragsverhandlungen mit den beteiligten Banken wurden inzwischen abgeschlossen.

## **Frage 3:**

Inwieweit ist durch die gegenwärtige Finanz- und Wirtschaftskrise der geplante Finanzmittelbedarf für den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International im Rahmen der Innenfinanzierung gewährleistet?

## **Antwort zu Frage 3:**

Mit dem von der Flughafengesellschaft initiierten Focus-Projekt soll bis 2011 der Eigenfinanzierungsbeitrag sichergestellt werden. Bis 2011 soll sich das EBITDA der Flughafengesellschaft auf 440 Mio. € summieren. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2008 liegt die Flughafengesellschaft hierbei über dem Plan. Auf Grund geringerer Passagierzahlen wird für das Geschäftsjahr 2009 im Vergleich zum Wirtschaftsplan 2009 eine Umsatzlücke von ca. 10 -15 Mio. € erwartet. Diese Lücke soll im Rahmen der Projekte „Herkules I“ und - falls erforderlich - „Herkules II“ durch Hebung von Einsparpotenzialen vorwiegend bei Sachkosten vollständig gedeckt werden.

## **Frage 4:**

In welcher Höhe ist der genehmigte Bürgschaftsrahmen für den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International bisher durch die Flughafengesellschaft in Anspruch genommen worden und gibt es Überlegungen die Bürgschaftssumme zu erhöhen?

## **Antwort zu Frage 4:**

Der genehmigte Bürgschaftsrahmen dient der Absicherung der BBI-Langfristfinanzierung. Die Bürgschaft ist daher zurzeit noch nicht in Anspruch genommen. Nach aktueller Kenntnis deckt das durch die Bürgschaft gesicherte Kreditvolumen den Finanzmittelbedarf der Flughafengesellschaft vollständig, so dass es keine Überlegungen hinsichtlich einer Erhöhung des Bürgschaftsrahmens gibt.

## **Frage 5:**

Inwieweit hat die EU-Kommission Auflagen im Rahmen des Pränotifizierungsverfahrens beschlossen? Welche sind dies konkret und welche Konsequenzen ergeben sich hieraus?

### **Antwort zu Frage 5:**

Die EU-Kommission hat am 13. Mai 2009 beschlossen, dass die Finanzierungsmaßnahmen der FBS-Gesellschafter mit dem gemeinsamen Markt vereinbar sind. Dieser Beschluss erfolgte ohne Auflagen.

### **Frage 6:**

In welchem Stadium befinden sich die Verhandlungen mit den Banken über den Abschluss des langfristigen Finanzierungskonzeptes?

### **Antwort zu Frage 6:**

Die Verhandlungen sind abgeschlossen. Die BBI-Kredite bestehen aus drei Paketen:

Erstens einem Kreditvertrag mit der KfW-IPEX-Bank, der ILB, der IBB, der Landesbank Berlin, der Norddeutschen Landesbank, der DZ Bank sowie der Berliner Volksbank über eine Summe von 1,4 Mrd. € mit einer Laufzeit von zehn Jahren, zweitens einem Kreditvertrag mit der EIB über ein Volumen von 400 Mio. € und einer Laufzeit von 25 Jahren sowie drittens einem weiteren Kreditvertrag mit der EIB über ein Volumen von 600 Mio. € und ebenfalls mit einer Laufzeit von 25 Jahren.

### **Frage 7:**

Inwieweit gibt es innerhalb des Gesellschafterkreises Überlegungen private Investoren an der Flughafengesellschaft zu beteiligen?

### **Antwort zu Frage 7:**

Innerhalb des Gesellschafterkreises gibt es keine Überlegungen, private Investoren an der Flughafengesellschaft zu beteiligen. Alle drei Gesellschafter (Bund, Brandenburg und Berlin) haben vielmehr zugunsten der kreditgebenden Banken eine sogen. Beständigkeitserklärung abgegeben, wonach die genannten Gesellschafter ihre Anteile an der Flughafengesellschaft bis mindestens 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens BBI halten werden. Sollte danach ein Gesellschafter seine Anteile veräußern wollen, hat er das Vorkaufsrecht der anderen Gesellschafter zu beachten.

### **Frage 8:**

Wie sieht der aktuelle Rahmenterminplan der Flughafengesellschaft für die Errichtung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International aus? (Bitte detaillierte Darstellung des geplanten Bauablaufes und der Fertigstellungstermine von allen Bauabschnitten, z.B. Fluggastterminal, Piers, Start- und Landebahnen, Vorfelddnutzungen)

### **Antwort zu Frage 8:**

Der Rahmenterminplan des neuen Flughafen Berlin Brandenburg International gliedert sich nach den Organisationsstrukturen des Bauherren in:

- Übergeordnete Maßnahmen
- Hochbau
- Tiefbau

- Technische Infrastruktur
- Schiene
- Planung
- Planung und Erschließung Drittinvest sowie die
- Inbetriebnahme BBI

Als oberste Priorität gilt die Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins des Flughafens BBI am 30.10.2011. Da nicht beabsichtigt ist, Teile des Flughafens BBI vor diesem Termin in Betrieb zu nehmen, sind auch die geplanten Teilfertigstellungstermine lediglich Bestandteil der unternehmerischen Steuerung der FBS und daher betriebsintern. Wie jeder Rahmenterminplan wird auch dieser entsprechend den baubetrieblichen Notwendigkeiten kontinuierlich fortgeschrieben. Der Aufsichtsrat der FBS kontrolliert laufend, ob das ambitionierte, aber auch realistische Ziel der Betriebsaufnahme des Flughafens BBI am 30.10.2011 zu halten ist. Zur Zeit gibt es keine Hinweise darauf, dass der geplante Inbetriebnahmetermin verschoben werden muss.

### **Frage 9:**

Welche Bauabschnitte sind zum jetzigen Zeitpunkt aktuell in der Ausführung? Zu welchem Grad sind diese bereits fertig gestellt und welche Bauabschnitte wurden bereits abgeschlossen?

### **Antwort zu Frage 9:**

Der aktuelle Status der Bauabschnitte und der Baufortschritt sind erkennbar an der Auflistung und dem Leistungsstand der Generalunternehmer-Verträge.

In der Ausführung befinden sich derzeit die Leistungen zu

- der Errichtung des Fluggastterminals (GU I)  
Gepäckförderanlage, Rohbau, Stahlbau, Fassade/Dach und Technische Gebäudeausrüstung
- den luftseitigen Flächenbauwerken (GU II),
- der technischen Ausrüstung der Luftbetriebsflächen (GU III)
- dem Gewässerausbau (GU V),
- den privaten Straßen (GU VII),
- der Ver- und Entsorgung Leitungsnetze (GU XI),
- der Ver- und Entsorgung Kabelnetze (GU XII)
- den Energieerzeugungsanlagen (GU XIII) im Contracting sowie
- dem Rohbau Tunnel/Bahnhof.

Bereits abgeschlossen sind die Leistungen zu

- den vorgezogenen Maßnahmen Rollbahnanschlüsse (GU IV),
- dem Rohbau Bauwerk BW 262 (Fremdinvest)

sowie annähernd fertig gestellt die Leistungen

- der öffentlichen Straßen – Anbindung L75 & B76a (GU VI)  
und die Leistungen
- der Baufeldfreimachung,
- der Baustelleneinrichtung und
- der Leitungsumverlegung.

Zurzeit beginnen

- die Ausführungsleistungen für den Rohbau / Baugrube der betriebsspezifischen Gebäude z.B. der Feuerwachen und
- der technische und bauliche Ausbau des Fluggastterminals (z. B. der Aufzüge und Fahrtreppen und der Starkstromleitungen).

Diese Leistungen sind bereits beauftragt worden und befinden sich in der Baustelleneinrichtung bzw. Werk- und Montageplanung.

**Frage 10:**

Für wann ist die Fertigstellung der Baumaßnahmen und zu welchem Zeitpunkt ist der Betriebsbeginn und die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg International geplant?

**Antwort zu Frage 10:**

Die Fertigstellung der Baumaßnahmen ist nach Rahmenterminplan wie folgt geplant:

- Hauptbaumaßnahmen: 30.04.2011
- alle betriebsnotwendigen Baumaßnahmen: 28.10.2011
- Abnahmen der betriebsnotwendigen Baumaßnahmen: 28.10.2011
- Probetrieb des Flughafens: Sommer 2011 bis 28.10.2011
- Inbetriebnahme der technischen Systeme des Flughafens: 04.10.2011 bis 28.10.2011
- Inbetriebnahme des Flughafens: 30.10.2011

**Frage 11:**

Mit welchen vertraglichen Regelungen wird die Fertigstellung des Gesamtvorhabens im kalkulierten Kostenrahmen zum geplanten Betriebsbeginn sichergestellt?

**Antwort zu Frage 11:**

In den Verträgen mit den Unternehmen werden zur Sicherstellung des Bauablaufes und der Fertigstellung des Flughafens zum geplanten Betriebsbeginn folgende Regelungen vertraglich vereinbart:

- Vereinbarung des Rahmenablaufes sowie eines Bauablaufplanes der spezifischen Leistungen als Vertragsanlage in den Einzelverträgen der Auftragnehmer
- Pönalisierung von Fertigstellungs- und Zwischenterminen (Schnittstellentermine zu Dritten) / Vertragsstrafen bei nicht eingehaltenen, vertraglichen Meilensteinen
- Vereinbarung einer unbefristeten Vertragserfüllungsbürgschaft und einer Mängel-Bürgschaft mit den Unternehmen
- regelmäßige wöchentliche Berichterstattung in Form von Bautagesberichten
- Verpflichtung, den benötigten Ortbeton von einem durch die FBS beauftragten Lieferanten zu beziehen, daher Sicherstellung der Liefertermine und der Betonqualität

Durch die Vereinbarung von teilweisen Pauschalpreisen sowie teilweise funktionalen Leistungsbeschreibungen in den jeweiligen Bauleistungsverträgen werden etwaige Angriffspunkte für Nachtragsansprüche der Unternehmen abgewehrt. Durch die Vereinbarung von pönalisierten Zwischen- und Endterminen werden die Bauunternehmen gezwungen, die Termine zur Vermeidung von Vertragsstrafenansprüchen der FBS einzuhalten.

Darüber hinaus werden Zeitpuffer zu Gunsten der FBS in die Terminablaufplanung aufgenommen. Nach den vertraglichen Regelungen können teilweise Beginn- oder Zwischentermine auf Anordnung der FBS nach hinten oder nach vorne geschoben werden, ohne dass die Auftragnehmer hieraus Ansprüche herleiten können (Zeitfenstertechnik).

Des Weiteren sind die zitierten Anforderungen für die Darstellung von Nachtragsangeboten und Berechnung etwaiger Nachtragsansprüche in den Vertrag aufgenommen. Die Auftragnehmer müssen eine detaillierte Urkalkulation, in der alle variablen und Fixkostenbestandteile für jede Position des Leistungsverzeichnisses bzw. der Leistungsbeschreibung auszuweisen sind, abgeben. Etwaige Nachtragsansprüche der Bauunternehmen sind daher grundsätzlich auf Basis der Angebotspreise in der Urkalkulation zu ermitteln.

Auf Grund dieser Maßnahmen sind die Unternehmen gezwungen, das im Wettbewerb vereinbarte Preisniveau auch bei Nachträgen, die nicht mehr dem Wettbewerb unterliegen, der FBS einzuräumen.

#### **Frage 12:**

Wann wurde die Vergabe welcher Teillöse für den Bau des Großflughafen Berlin Brandenburg International bekannt gemacht, und wann wurde der Zuschlag erteilt? Welche Lose müssen noch ausgeschrieben werden und für wann ist dies geplant?

#### **Antwort zu Frage 12:**

Die Vergabe der einzelnen Generalunternehmen (GU) / Teillöse erfolgt nach festgelegtem Ablauf. Die einzelnen Ausschreibungen und Vergaben sind in der als Anlage 1 beigefügten Übersicht der Vergabetermine dargestellt.

#### **Frage 13:**

Wie hoch sind die kalkulierten Baukosten (inklusive Baunebenkosten) für die Errichtung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International? (Bitte Darstellung differenziert nach Vergabelosen)

#### **Antwort zu Frage 13:**

Die kalkulierten Eigeninvestitionen der FBS für die Errichtung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International im Verantwortungsbereich der Berliner Flughäfen belaufen sich auf 2,54 Mrd. € (Stand gemäß Budget vom 05.05.2009). Da sich eine Vielzahl von getätigten Vergaben noch in der Bauausführung befindet und dementsprechend noch nicht schlussabgerechnet ist sowie eine nicht geringe Anzahl von Vergaben noch ansteht, verbietet sich im Unternehmensinteresse der FBS die Auflistung dieses Betrages nach einzelnen Vergabelosen.

#### **Frage 14:**

Auf welchem Planungs-, Vergabe- bzw. Bauausführungsstand (Stichtag) und von wem sind die kalkulierten Baukosten für die Errichtung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International ermittelt worden? (Bitte differenzierte Darstellung)

#### **Antwort zu Frage 14:**

Der aktuelle Stand der Baukosten setzt sich zusammen aus

- dem offenen Budget für die noch ausstehenden Ausschreibungen und Vergaben,
- den prognostizierten Kosten für die Vergabe,
- einer Nachtragsreserve aus den noch laufenden Auftragsabwicklungen und
- der Kostenfeststellung der bereits schlussgerechneten Bauverträge und Leistungen.

Eine detaillierte Kostendarstellung ist aus vertraglichen und verhandlungstechnischen Gesichtspunkten nicht öffentlich verfügbar zu machen.

Die Kostenberechnung oder Kostenschätzung (entsprechend der Leistungsphase nach HOAI) ist durch die durch die FBS beauftragten Fach- und Generalplaner erstellt worden.

#### **Frage 15:**

Mit welchen Maßnahmen und vertraglichen Regelungen werden die kalkulierten Baukosten der einzelnen Vergabelose und der geplante Zeitrahmen pro Vergabelose für die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg International sichergestellt?

#### **Antwort zu Frage 15:**

Die Kontrolle des Bauablaufes und die Einhaltung der Baukosten werden sichergestellt durch Einzelmaßnahmen wie nachfolgend aufgeführt:

In den Verträgen mit den Generalunternehmern werden zur Sicherstellung des Bauablaufes die bereits unter Frage 11 erläuterten Regelungen vereinbart,

Zur Sicherstellung der Einhaltung der kalkulierten Baukosten werden mit den Unternehmen

- je nach Einschätzung des verbundenen Risikos und des vorliegenden Detaillierungsgrades der Planung Einheitspreisverträge oder Pauschalverträge vereinbart.
- von reglementierten Prozessen für die Anmeldung von Mehrkosten und Nachträgen Vereinbarungen geschlossen,
- beidseitige Partnerschaftsvereinbarungen zwischen Unternehmen und FBS (siehe Anlage 2) geschlossen.

Weitere Werkzeuge zur Sicherstellung des Bauablaufes und der Einhaltung der Baukosten sind:

- Ausarbeitung von Detailterminplänen von den Planern und Unternehmen auf Basis des Rahmenterminplanes,
- Überwachung der Bauausführung durch die Bauüberwachung, die übergeordnete Projektsteuerung, einen Betoncontroller und eine übergeordnete Baulogistikfachplanung,

- Erstellung von turnusmäßigen Bauphasenplänen zur frühzeitigen Erkennung/ Verhinderung von möglichen Konflikten,
- strenger Prüfprozess bei Behinderungen, Mehrkostenanzeigen und Nachträgen durch Bauüberwachung, Projektsteuerung und Bauherr sowie extern beauftragte Rechtsanwaltsbüros,
- Beauftragung zusätzlicher externer Gutachter und Sachverständiger zur Bewertung von Qualitäten, Behinderungen und Nachtragsforderungen der Generalunternehmer.

**Frage 16:**

Wie hoch sind die tatsächlich abgerechneten Baukosten für die bereits fertig gestellten Vergabelose?

**Antwort zu Frage 16:**

Für bereits schlussgerechnete Bauaufträge sind Kosten in Höhe von 77 Mio. € festgestellt.

**Frage 17:**

Wie hoch ist das geplante Nachtragsvolumen und gibt es bereits bestehende Nachforderungen für abgeschlossene Vergabelose?

**Antwort zu Frage 17:**

Durch die FBS wurde eine für Großprojekte adäquate Reserve für Nachtragsforderungen im Business-Plan BBI kalkuliert.

Für schlussgerechnete Aufträge liegen nach Abnahme und Schlussrechnung keine weiteren Nachtragsforderungen vor.

**Frage 18:**

Von welchem Planungsbüro wurde die Entwurfsplanung für die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg International erstellt und wann wurde diese abgeschlossen?

**Antwort zu Frage 18:**

Die Entwurfsplanung für die Errichtung des Flughafenterminals des Flughafens Berlin Brandenburg International wurde durch den Generalplaner pgbbi (bestehend aus J.S.K. International Architekten und Ingenieure GmbH / gmp Generalplanungsgesellschaft mbH / IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH) erstellt. Die Entwurfsplanung wurde zum 24.10.2007 abgeschlossen. Zusätzlich wurden mehrere namhafte Planungsgesellschaften für sämtliche Infrastrukturplanungsmaßnahmen gebunden.

**Frage 19:**

Von welchem Planungsbüro wird die laufende Ausführungsplanung für die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg International erstellt? Zu welchem Zeitpunkt wurde die Ausführungsplanung für welche Vergabelose fertig gestellt?

### **Antwort zu Frage 19:**

Die Ausführungsplanung für die Errichtung des Flughafenterminals des Flughafens Berlin Brandenburg International wird ebenfalls durch den Generalplaner pgbbi erstellt (s. auch Antwort zu Frage 18).

Gemäß aktuellem Terminplan endet die Ausführungsplanung für das Fluggastterminal am 21.06.2011.

### **Frage 20:**

Gab es im Rahmen der Ausführungsplanung signifikante Änderungen an der ursprünglichen Entwurfsplanung? Wenn ja welche Änderungen und aus welchen Gründen? Entstehen dadurch Mehrkosten für Planung und Ausführung? (Bitte differenziert nach Vergabelosen)

### **Antwort zu Frage 20:**

Es gab auf Nutzeranforderungen prozessoptimierende Änderungen, z. B.: Integration von Laufbändern zur Optimierung der Passagierflüsse, feste Fluggastbrücken (doppelstöckig). Hieraus resultieren Mehrkosten bei den Vergabeeinheiten Rohbau, Hülle, TGA und Ausbau.

### **Frage 21:**

Welche Erweiterungsoptionen für Terminal, Pier und Vorfeldnutzungen sind im Rahmen der Entwurfsplanung bereits vorgesehen? Welche vorbereitenden Maßnahmen wurden hierfür bereits ergriffen? Welche Bauzeiten und Mehrkosten würden bei der nachträglichen Realisierung entstehen?

### **Antwort zu Frage 21:**

Gemäß Planfeststellungsbeschluss sind Erweiterungsmöglichkeiten von 2 Satelliten westlich des Hauptterminals vorgesehen.

Ebenso ist die Erweiterungsfähigkeit für die Gepäcksortieranlage, den Check-In und die Gepäckausgabe gegeben.

Die Vorfeldkonfiguration ist auf die Satellitenerweiterung ausgelegt und das Terminal ist auf die Anbindung konfiguriert.

Da sich die Baustelle für die späteren Erweiterungsmaßnahmen im Sicherheitsbereich befinden wird, ist von längeren Bauzeiten im Vergleich zu dem sehr straff terminierten Bauablauf des Hauptterminals auszugehen.

Belastbare Bauzeiten lassen sich erst in Abhängigkeit der konkreten Ausführungsart darstellen. Belastbare Kosten sind nur als Hochrechnung der bekannten Kosten pro m<sup>2</sup> und mit Vorlage eines Entwurfes für die Erweiterung der Satelliten ermittelbar.

### **Frage 22:**

Wie werden die zwei geplanten Walk-Boarding-Piers vom Hauptterminal erschlossen?

### **Antwort zu Frage 22:**

Nord - und Süd Pier werden vom Hauptterminal über Verbindungsbrücken erschlossen.

### **Frage 23:**

In welcher Qualität soll das städtebauliche Umfeld des Terminals des Flughafens Berlin Brandenburg International bis Ende Oktober 2011 fertig gestellt sein?

### **Antwort zu Frage 23:**

Das städtebauliche Umfeld des Terminals soll stufenweise entwickelt werden. In der ersten Ausbaustufe sollen bis zur Eröffnung des BBI ca. 50% des Bauvolumens realisiert, freie Baufelder temporär für ebenerdiges Parken genutzt werden. Die Freiflächen sollen in abgestufter Qualität, mit höchster Qualität vor dem Terminal, bebaut werden.

### **Frage 24:**

Welche Maßnahmen wurden bisher und sollen noch ergriffen werden, um dies zu gewährleisten?

### **Antwort zu Frage 24:**

Zur Sicherung der städtebaulichen wie auch architektonischen Qualität des zukünftigen Hauptstadtflughafens BBI wurde ein übergreifendes Gestaltungshandbuch entwickelt. Dieses definiert die gestalterischen Grundsätze für die Entwicklung des Terminals, wie auch des näheren Umfeldes (hier insbesondere BBI Airport City). Festgelegt wurden Gestaltungsparameter für Gebäude, Landschaft, Verkehr und Freiraum. Das übergreifende Gestaltungshandbuch ist Grundlage für jede weitere Planung und die sich anschließenden Investitionen am BBI.

### **Frage 25:**

Welche Kosten sind bisher zur Erstellung der notwendigen technischen Infrastruktur angefallen und welche werden noch entstehen? (Bitte differenzierte Darstellung nach den einzelnen Entwicklungsbereichen Terminal, BBI Airport City, BBI Business Park Berlin)

### **Antwort zu Frage 25:**

- Die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Herstellung der technischen Infrastruktur BBI belaufen sich auf voraussichtlich 138,5 Mio. €. Davon sind bisher ca. 57 Mio. € entsprechend dem Baufortschritt im Rahmen der erteilten Aufträge ausgegeben worden. Die technische Infrastruktur ist auf die Erschließung des Gesamtflughafengrundstückes ausgerichtet.
- Zur Erschließung der Airport City ist die Erweiterung der technischen Infrastruktur des Flughafengrundstücks um Teilanlagen erforderlich, für die zurzeit eine planerische Lösung erarbeitet wird. Der Wertumfang wird im Zuge der planerischen Lösung ermittelt.
- Der BBI Businesspark Berlin erhält eine separate Infrastruktur. Für den 1. Erschließungsabschnitt des BBI Business Park Berlin werden Kosten für die öffentliche Erschließung in Höhe von rund 18,5 Mio. € kalkuliert. Dies umfasst die Planung und die Herstellung der Verkehrsanlagen, der Ver- und Entsorgung und der öffentlichen Grünflächen. Diese Maßnahmen werden zu 80 % durch GA-Mittel gefördert.

### **Frage 26:**

Welche konkreten Planungen existieren für die BBI Airport City? Bis wann sollen hier welche Bauabschnitte realisiert werden? Welche Baumaßnahmen werden bis zur Eröffnung des Berlin Brandenburg International in der BBI Airport City fertig gestellt werden?

### **Antwort zu Frage 26:**

Es wurde ein städtebauliches Konzept entwickelt, welches die Basis für die weitere Entwicklung der Airport City darstellt. In diesem Zusammenhang sollen bis zur Eröffnung des BBI folgende Objekte durch Investoren oder über Leasingfinanzierungen realisiert werden:

- 4 Parkhäuser
- 1 Mietwagenservicecenter
- 1 Hotel
- 1 Bürogebäude

Nach Eröffnung BBI können weitere Parkhäuser, Büro- und Dienstleistungsgebäude bedarfsabhängig errichtet werden.

### **Frage 27:**

In welchem Umfang sind in der BBI Airport City Flächen für den ruhenden Verkehr, Einzelhandelsflächen und Hotelnutzungen vorgesehen? Welche weiteren Nutzungen sollen hier in welchem flächenmäßigen Umfang untergebracht werden?

### **Antwort zu Frage 27:**

Zur Eröffnung BBI sollen insgesamt ca. 10.000 Stellplätze in 4 Parkhäusern und auf ebenerdigen Freiflächen realisiert werden. Darüber hinaus umfasst das Mietwagenservicecenter ca. 1.600 weitere Stellplätze für Mietwagen und Mietwagenübergabe.

Weiterhin ist auf ca. 18.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) die Realisierung eines Hotels mit ca. 250 Zimmern und ergänzenden Konferenzräumen vorgesehen. Einzelhandelsflächen sind in der Airport City nur sehr untergeordnet vorgesehen (ggf. ergänzend zur Hotelnutzung). Darüber hinaus soll zur Eröffnung des BBI ein Bürogebäude mit rd. 15.-18.000 m<sup>2</sup> BGF errichtet werden.

### **Frage 28:**

Welche Freiraumqualitäten sind für die BBI Airport City geplant und bis wann sollen diese fertig gestellt werden?

### **Antwort zu Frage 28:**

Zentrales Element der Airport City ist die sog. Plaza, um die sich die einzelnen Funktionen, wie Hotel, Büro etc., gruppieren. Die Freiraumqualitäten der gesamten Airport City sollen den Anforderungen des Gestaltungshandbuches entsprechen und stufenweise realisiert werden. Die erste Stufe soll bis Eröffnung BBI fertig gestellt sein.

### **Frage 29:**

Welche Planungen und Entwicklungsszenarien bestehen für die Flächen und Gebäude des heutigen Flughafen Schönefelds?

### **Antwort zu Frage 29:**

Die Bestandsgebäude und Flächen im Bereich Schönefeld Nord werden auch nach Inbetriebnahme BBI weiterhin genutzt. Insbesondere die Parkplätze aber auch die vorhandenen Verwaltungsgebäude vervollständigen bzw. ergänzen das Flächenangebot des Flughafens. Auch die Flugbetriebsflächen (Vorfelder, Rollwege) und die Abfertigungsgebäude des heutigen Flughafens Schönefeld werden nach Inbetriebnahme BBI sowohl flughafenaffinen als auch weiteren Nutzungen/Nutzern zur Verfügung stehen.

### **Frage 30:**

Welchen Stand haben die Bebauungspläne für den BBI Business Park Berlin, Schönefeld-Kienberg und Waltersdorf-Nord?

### **Antwort zu Frage 30:**

Der Bebauungsplan XV-70 „Bohnsdorf West“ (BBI Business Park Berlin) ist weiterhin im Planaufstellungsverfahren. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist erfolgt. Der Satzungsbeschluss und die Inkraftsetzung sollen im Jahr 2009 erfolgen. Der Bebauungsplan „Kienberg“ der Gemeinde Schönefeld besitzt Rechtskraft und wurde mit Bekanntmachung am 30.03.2007 in Kraft gesetzt.

Für den im Masterplan Gateway BBI als „Waltersdorf-Nord“ bezeichneten Planungsraum wurde bisher kein Bebauungsplanverfahren eingeleitet. Der Bereich ist in der vorbereitenden Bauleitplanung im Flächennutzungsplan der Gemeinde Schönefeld als „Potential Gewerbliche Bauflächen“ ausgewiesen.

### **Frage 31:**

Wie ist der prognostizierte Modal Split für die verkehrliche Anbindung des neuen Flughafen Berlin Brandenburg International? (Bitte Darstellung des Verkehrsaufkommens pro Tag differenziert nach Verkehrsart?)

### **Antwort zu Frage 31:**

Im Planfeststellungsverfahren BBI wurde als anspruchsvolle Zielsetzung ein Modal Split von 50:50 (ÖV zu MIV) für den Zubringerverkehr zum Flughafen BBI angesetzt.

Die tatsächliche Aufteilung des Flughafenverkehrs auf die Verkehrsträger wird u. a. vom Finanzierungs- und Tarifkonzept sowie von der Fahrtenhäufigkeit des Flughafenexpresses abhängen. Entscheidend sind auch die Fahrtzeiten auf der Schiene (ca. 29 Minuten für den Flughafenexpress über die Anhalter Bahn und ca. 20 Minuten über die Dresdner Bahn) und das Fahrgastaufkommen.

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geht von folgendem verkehrlichem Modal Split (nur Fluggäste) bei der Anbindung des Flughafens BBI im Jahre 2012 (ohne Ostanbindung und ohne Dresdner Bahn) an einem Durchschnittstag aus:

Ø-Tag / nur Fluggäste - ohne Ostanbindung / ohne Dresdner Bahn

Transportmittel	Anteil
PKW	33 %
Taxi	14 %
Reisebus	4 %

Bus	11 %
S-Bahn	15 %
RE/RB	23 %*

\* davon 89 % der Fluggäste mit Airport-Shuttle über Anhalter Bahn

### **Frage 32:**

Durch welche öffentlichen Straßen wird der neue Flughafen Berlin Brandenburg International für den motorisierten Individualverkehr, Bus- und Taxiverkehr erschlossen?

### **Antwort zu Frage 32:**

Die Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International an das öffentliche Straßennetz erfolgt sowohl von Osten als auch von Westen her. Die Hauptanbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt von Osten über die spätere Anschlussstelle an die Autobahn A113 und den Anschluss an die B 96a.

Die westliche Anbindung des Flughafens erfolgt über die Umgehungsstraße L 75 in Selchow.

### **Frage 33:**

Wie wird der neue Flughafen Berlin Brandenburg International in das bestehende Öffentliche Personennahverkehrs- und Fernverkehrsnetz eingebunden und welche dieser Verbindungen werden zum geplanten Eröffnungstermin fertig gestellt sein?

### **Antwort zu Frage 33:**

Mit Betriebsaufnahme des BBI wird die S-Bahn alle 10 Minuten den Flughafen-Bahnhof an das S-Bahn-Netz anbinden.

Zwischen Berlin Hauptbahnhof und dem Flughafen-Bahnhof BBI wird der Flughafen-Express über die Anhalter Bahn mindestens im 30 Minuten-Takt angeboten werden. Ob eine Verdichtung dieses Angebotes auf einen 20-Minuten-Takt möglich ist, wird zur Zeit noch geprüft. Der Betrieb wird mit Eröffnung des Flughafens BBI aufgenommen. Zudem wird mit Fertigstellung der sogen. Ostanbindung des Flughafens BBI ein 30-Minuten-Takt von der Berliner Stadtbahn zum Bahnhof BBI mit den Linien RE7 und RB 14 angeboten. Mit Inbetriebnahme der Dresdner Bahn im Berliner Stadtgebiet soll der Flughafen-Express auf dem kürzestem Weg alle 15 Minuten vom Hauptbahnhof mit Halt in Potsdamer Platz und Südkreuz in nur 20 Minuten den Flughafenbahnhof BBI erreichen.

Die Fernbahn-Anbindungen des Flughafens BBI stehen noch nicht fest. Der Fernverkehr wird in Eigenregie der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen betrieben. Der Senat setzt sich dafür ein, dass alle ICE/IC-Verbindungen mit Anfangs-/Endpunkt in Berlin zukünftig am Flughafen BBI beginnen/enden werden. Darüber hinaus setzt sich Berlin für eine IC-Verbindung vom Hauptbahnhof über den Flughafen BBI in Richtung Breslau/Krakau ein.

### **Frage 34:**

Gibt es bereits eine quantitative Einschätzung und ein Konzept für den zu erwartenden Taxiverkehr? Wenn ja, von welchen Beteiligten wurde dieses Konzept erstellt, und wie wird der An- und Abfahrtsverkehr am Terminal geregelt?

### **Antwort zu Frage 34:**

Für den zu erwartenden Taxiverkehr gibt es eine quantitative Einschätzung und ein Konzept für den zu erwartenden Taxiverkehr.

Das Konzept wurde von der Flughafengesellschaft erstellt.

Der Anfahrtsverkehr erfolgt frei für alle Taxifahrzeuge auf der Abflugsebene der Terminalvorfahrt, Ebene +01.

Der Abfahrtsverkehr erfolgt ausschließlich für zufahrtsberechtigte Fahrzeuge und auf der ebenerdigen Ankunftsebene der Terminalvorfahrt, Ebene 00.

Bei Auslastung des Einsteigeplatzes passieren die Fahrzeuge zunächst die der Terminalvorfahrt vorgelagerten Taxi-Nachrückplätze und erwarten dort ihren Einsatz.

### **Frage 35:**

Welches Parkplatzkonzept soll am Flughafen Berlin Brandenburg International verwirklicht werden? Wie viele Parkplätze sollen für Kurzzeit- bzw. Langzeitparker zur Verfügung gestellt werden?

### **Antwort zu Frage 35:**

Für den Zeitpunkt der Eröffnung des Flughafens BBI sind augenblicklich ca. 10.000 Stellplätze geplant, die in einem terminalnahen Parkhaus, drei Parkhäusern in der Airport City und ca. 1.000 ebenerdigen Stellplätzen in der Airport City dargestellt sind. Diese Stellplätze sind auf eine Nutzung von mehreren Stunden bis mehreren Tagen Parkdauer ausgelegt.

Daneben sind auf den beiden Vorfahrten ca. 400 Stellplätze geplant, die der Abwicklung des Kurzzeitparkens (Bringer/Holer-Verkehr mit Parkdauern unter 60 Minuten) dienen.

Im Bereich des heutigen Schönefeld-Nord können zusätzlich ca. 3.600 Stellplätze für kostengünstiges Off-Airport-Parken im Langzeitbereich angeboten werden.

### **Frage 36:**

Welche Veränderung gab es bei den Passagierzahlen und den Start und Landungen pro Stunde auf den Flughäfen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 gegenüber der Planung und den Vorjahreszahlen? Welche Prognosen für die Passagierzahlen und die Start und Landungen liegen für den Flughafen Berlin Brandenburg International zum Zeitpunkt der Eröffnung vor?

### **Antwort zu Frage 36:**

Die Passagierzahlen der Berliner Flughäfen sind in den Monaten Januar – Mai 09 um 4,8 % ggü. dem Vorjahreszeitraum zurückgegangen, die wirtschaftlich relevanten Bewegungen um -10,9 %. Für 2012 (erstes volles BBI-Kalenderjahr) wird mit rd. 22 Mio. Passagieren (rd. 231.000 Bewegungen) gerechnet.

### **Frage 37:**

Welche Veränderungen gab es bei der Anzahl der innerdeutschen, europäischen und interkontinentalen Verbindungen gegenüber den Vorjahreszahlen (Bitte um Aufteilung nach Flughäfen)? Welche Anzahl an innerdeutschen, europäischen und interkontinentalen Verbindungen ist nach der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg International geplant?

**Antwort zu Frage 37:**

Aktuelle Verkehrsergebnisse (Jan.-Mai)						
Jahr	2008 (Jan.-Mai)			2009 (Jan.-Mai)		
Urspr/Endhafen	BFG (TXL,THF)	SXF	Ergebnis	BFG (TXL)	SXF	Ergebnis
Interkont.	1.539	582	2.121	1.669	794	2.463
Europa	35.086	16.782	51.868	30.223	16.255	46.478
Inland	36.306	5.873	42.179	28.705	8.033	36.738
<b>Gesamt</b>	<b>72.931</b>	<b>23.237</b>	<b>96.168</b>	<b>60.597</b>	<b>25.082</b>	<b>85.679</b>
Quelle: Berliner Flughafen, 25.06.09						
Prognose für volles BBI-Kalenderjahr 2012						
	Flugbewegungen	Passagiere (Mio.)				
Inland	98.241	8,11				
Europa	123.896	12,44				
Interkont.	8.767	1,50				
<b>Grand Total</b>	<b>230.905</b>	<b>22,05</b>				
Quelle: Aviasolutions						

**Frage 38:**

Welche neuen Destinationen sollen ab Oktober 2011 von Berlin aus angefliegen werden?

**Antwort zu Frage 38:**

Mit einem Planungshorizont bei Fluggesellschaften von 6 bis 12 Monaten können Fluggesellschaften zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verbindlichen neuen Destinationen zum Winterflugplan 2011 nennen.

**Frage 39:**

Auf welche Studie beziehen sich die öffentlichen Aussagen des Wirtschaftssenators, dass durch den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International langfristig 40.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden können und inwieweit werden dabei die Arbeitsplatzverluste an den Berliner Standorten einbezogen?

**Antwort zu Frage 39:**

Die Aussage basiert auf der Studie „Wirtschaftliche Effekte des BBI“ aus dem Jahr 2005, die unter der Leitung von Prof. Dr. Herbert Baum vom Institut für Verkehrswissenschaften an der Universität zu Köln und KE-CONSULT Wirtschaft- und Verkehrsberatung erstellt wurde. Mögliche Verlagerungen von Arbeitsplätzen vom Flughafen Tegel auf den zukünftigen Flughafen BBI sind in den Ergebnissen der Studie berücksichtigt. Die Studie ist analog zur aktuellen Arbeitsstättenerhebung 2009 aktualisiert worden. Laut Prof. Dr. Baum wird der BBI schon in der Bauphase seiner Rolle als Wirtschaftsmotor gerecht. Nach der Studie aus dem Jahr 2005 entsteht durch den Bau des BBI bis zur Eröffnung eine Beschäftigung von rund

42.900 Beschäftigtenjahren in der Region. Die Aktualisierung der Studie zeigt: Davon sind bis Mai 2009 bereits 30.800 Beschäftigtenjahre entstanden. Der Flughafen BBI wird also nicht erst ab 2011 Tausende Arbeitsplätze schaffen.

**Frage 40:**

Welche Vertragsabschlüsse konnte das gemeinsame Ansiedlungsbüro bisher erzielen und inwieweit erfolgten bisher Ansiedlungen auf Berliner Landesflächen?

**Antwort zu Frage 40:**

Für Investoren ist der Flughafen BBI ein zusätzliches wichtiges Ansiedlungsargument. Ein moderner Flughafen mit dem Potenzial interkontinentaler Direktverbindungen ist somit ein zentraler Standortfaktor. Dies haben internationale Konsortien bereits frühzeitig erkannt und daher in den Kauf und die Entwicklung von Gewerbeparks investiert. Auf Berliner Gebiet hat die Segro Germany GmbH 38 ha auf dem Gelände des BBI Businessparks erworben. Die anderen Flächen auf Berliner Areal sowie im direkten Umfeld des Terminals werden überwiegend von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH selbst vermarktet.

In den bestehenden Berliner Gewerbegebieten des Flughafenumfeldes haben sich im vergangenen Jahr 18 neue Firmen angesiedelt und Expansionsprojekte gestartet. Dadurch wurden in den drei Bezirken des Flughafenumfeldes Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Treptow-Köpenick 700 neue Arbeitsplätze geplant.

**Frage 41:**

Inwieweit gibt es eine abgestimmte Strategie zwischen der Berlin Partner GmbH, dem gemeinsamen Ansiedlungsbüro und der Zukunftsagentur Brandenburg GmbH bei der Vermarktung des Flughafens Berlin Brandenburg International und der umliegenden Gewerbeflächen?

**Antwort zu Frage 41:**

Die Wirtschaftsverwaltungen der Länder Berlin und Brandenburg haben das Projekt „Aufbau zukunftsfähiger Wirtschaftsstrukturen im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg International“ initiiert. Gemeinsam mit verschiedenen Partnern wurde in diesem Projekt eine gemeinsame Strategie zur Vermarktung des Flughafenumfeldes verabschiedet. Diese Strategie wird von der Berlin Partner GmbH und der ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH (ZAB) umgesetzt. Hierfür haben die beiden Gesellschaften das gemeinsame Airport Region Team mit Sitz am Flughafen Berlin-Schönefeld gegründet. Die Mitarbeiter des Airport Region Teams konzentrieren sich auf die Aufgabenbereiche Marketing und Akquisition für das Flughafenumfeld.

Die Aufgaben beinhalten Aktivitäten der unmittelbaren und mittelbaren Investorenansprache, insbesondere durch Veranstaltungen, Road Shows und Messen. Zudem dient das Airport Region Team als zentrale Anlaufstelle für Investoren am Flughafen Berlin-Schönefeld.

Die Begleitung konkreter Ansiedlungsvorhaben im Flughafenumfeld wird durch die Projektleiter in den Branchenteams der Wirtschaftsförderungen nach etablierten Strukturen und Aufgaben unterstützt.

**Frage 42:**

Ist die Fortführung der Internationalen Luftfahrtausstellung in der Region bereits vertraglich vereinbart und wird die Ausstellung weiterhin von der Messe Berlin GmbH veranstaltet werden? Inwieweit sind hierfür Investitionen durch die Messe Berlin GmbH oder das Land Berlin notwendig?

**Antwort zu Frage 42:**

Die vertragliche Basis für die Durchführung der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung (ILA) am Standort Berlin Brandenburg International Schönefeld stellt die Rahmenvereinbarung über die Veranstaltung der ILA in den Jahren 2008 bis 2020 vom 25.07.2006 dar. Aufgrund der aktuellen Entwicklung erfolgte eine Ergänzung der Eckpunkte dieser Rahmenvereinbarung, die seitens des Landes Berlin am 10.6.2009 durch Senator Wolf unterschrieben wurde. Weitere Unterschriften erfolgten durch das Land Brandenburg, den BDLI und die Messe Berlin GmbH als Mitveranstalter sowie die FBS GmbH. Somit ist gewährleistet, dass die Messe Berlin GmbH weiterhin die ILA mitveranstaltet.

Die baubedingten ILA-Zusatzkosten (Berliner Anteil) für das Jahr 2010 wurden durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen im Rahmen der laufenden Haushaltsplanaufstellung berücksichtigt. Sie belaufen sich insgesamt auf 7 Mio. € (je 3.5 Mio. € für Berlin und Brandenburg).

Für die darauffolgenden Jahre ist die Nutzung eines neuen Geländes im angrenzenden BBI-Bereich Selchow vorgesehen. Dieses soll über einen Investor hergerichtet und betrieben werden. Konkrete Entscheidungen darüber wurden jedoch noch nicht getroffen.

.....  
Regierender Bürgermeister