

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sylvia Maria von Stieglitz (FDP)

vom 15. Februar 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2010) und **Antwort**

BBI: Auf zu neuen Quellen?

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

Vorbemerkung: Die Beantwortung beruht zum größten Teil auf Angaben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS).

Frage 1: Liegen dem Senat Erkenntnisse vor, wie hoch die aktuelle Lärmbelastung durch die Großbaustelle BBI ist?

Antwort zu Frage 1: Gemäß Teil A - Verfügung des Planfeststellungsbeschlusses - sind die einschlägigen Vorschriften, wie die AVV Baulärm, LärmVO des Landes Berlin und die 32. BImSchV, einzuhalten.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass bei Überschreitung von Immissionsrichtwerten lärmindernde Maßnahmen, wie z. B. der Einsatz lärmärmerer Baumaschinen, Aufstellung lärmintensiver Geräte in maximaler Entfernung zur Wohnbebauung etc., berücksichtigt werden.

Detailfragen sind mit dem zuständigen Amt für Immissionsschutz abzustimmen.

Um bereits im Vorfeld die Geräuschimmissionen der Baustelle BBI bewerten zu können, wird in Abstimmung mit dem Amt für Immissionsschutz (LUA) zum Beginn eines Quartals eine Prognoseberechnung auf Grundlage der von den Generalunternehmen übergebenen Ausgangsdaten (Maschineneinsatzpläne) erstellt. Drohende Überschreitungen der zulässigen Immissionsrichtwerte in lärmkritischen Bereichen können so frühzeitig identifiziert und die geplanten Bauabläufe entsprechend angepasst werden, so dass eine unvorhergesehene Richtwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann.

Darüber hinaus stehen im Rahmen der Baulärmüberwachung eine stationäre (24 Std/t Aufzeichnung der Lärmdaten) und eine mobile (Einsatz nach Bedarf) Lärmmessstation zur Verfügung.

Frage 2: Ist dem Senat bekannt welche Flugzeugtypen, d.h. welche Entwicklungsgeneration, planmäßig im Flugverkehr des BBI eingesetzt werden sollen?

Antwort zu Frage 2: Mittelfristig kann man davon ausgehen, dass sich die Flugzeuggenerationen am Flughafen BBI nicht von denen unterscheiden, die auch heute in Tegel und Schönefeld operieren. Dabei handelt es sich insbesondere bei den großen Airlines um sehr junge Flotten (z.B. EasyJet / Airbus A319) der neuesten Generation.

Frage 3: Aus der Presse war zu entnehmen, dass u. a. der Vorstandsvorsitzende des größten deutschen Luftfahrtunternehmens den BBI als ungeeignet für ein Drehkreuz mit internationaler Bedeutung ansieht, da er das Quellaufkommen des BBI als ungenügend hoch erachtet. Welche Einschätzung hat der Senat zu dieser Problematik, kann er die genannte Annahme mit statistischem Material aus Berlin und Brandenburg widerlegen?

Antwort zu Frage 3: Der Flughafen BBI erfüllt alle baulichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines Hubs. Aus Sicht des Senats begründet sich die negative Einschätzung des Standorts Berlin zur Einrichtung eines Hubs durch die Deutsche Lufthansa durch anderweitige unternehmensinterne Prioritätensetzungen und nicht durch die Untauglichkeit des Standortes Berlin für den Aufbau eines Hubs.

So bewerten die beiden größten deutschen Airlines die Umsetzungsmöglichkeiten eines Hubs am Standort Berlin unterschiedlich. Während die Deutsche Lufthansa mit ihren Töchtern Austrian Airlines, Brussels Airlines und Swiss (Marktanteil 2009 in Berlin 19,7 %) den Standort Berlin kurzfristig nicht als Hubstandort einordnet, bereitet die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft, Air Berlin (Marktanteil 2009 in Berlin bei 31,4 %), bereits mit dem Sommerflugplan 2010 das Umsteigen in Berlin vor. Ziel ist die Errichtung eines Regionalhubs für Osteuropa und Skandinavien im Vorfeld zum Flughafen BBI, um dann auch Zubringer für neue potenzielle Langstrecken zu ermöglichen.

Das Potenzial zur Einrichtung eines Hubs hängt von zwei wesentlichen Faktoren ab:

- vom Direktverkehr (alle Verkehre ohne Umsteiger), aufgeteilt in die direkte Nachfrage aus dem Einzugsgebiet des Flughafens sowie das Aufkommen aus dem In- und Ausland
- vom Netzwerk, welches Zubringerdienste (Umsteiger) ermöglicht.

Berlin hat im Jahr 2008 mit 1966 wöchentlichen Abflügen ca. 21,0 Mio. Passagiere (PAX) im Direktaufkommen generiert. Im Vergleich dazu erreichte Düsseldorf mit 2050 Abflügen gerade einmal 16,7 Mio. PAX. Für München wurden mit 3936 Abflügen zwar doppelt so viele Abflüge registriert, aber mit rund 22,3 Mio. PAX nur unwesentlich mehr Passagiere im Direktverkehr befördert. Hieran erkennt man, dass Berlin bereits im Vorfeld der Fertigstellung des Flughafens BBI über ein attraktives und hohes Passagieraufkommen im Direktverkehr verfügt, das Basis für die Etablierung eines Hubs ist.

Je höher die Anzahl der Destinationen und wöchentlichen Abflüge pro Destination ist, desto mehr Umsteigemöglichkeiten ergeben sich am Standort. Traditionell finden die Umsteigeströme innerhalb einer Airlinegruppe oder einer Allianz statt. Beim Vergleich der beiden größten Fluggesellschaften am Standort Berlin fällt auf, dass die Air Berlin-Gruppe in diesem Sommer mit 640 wöchentlichen Abflügen zu 70 Destinationen ein wesentlich dichteres Netzwerk betreibt als die gesamte Allianz der Deutschen Lufthansa (Star Alliance) mit 591 Abflügen zu 19 Destinationen mit einem starken Fokus auf die Anbindung der bestehenden Star Alliance-Hubs in Europa.

Um einen Hub am Standort Berlin zu etablieren, müsste die Deutsche Lufthansa daher stark in den Aufbau neuer Destinationen ab Berlin investieren. Der sinkende Marktanteil der Lufthansa am Standort Berlin (2002: 37,0 %, 2009: 19,7 %) bei zeitgleichem starkem Wachstum der Gesamtpassagierzahlen (von 12,2 Mio. PAX im Jahr 2002 auf 21,0 Mio. PAX im Jahr 2009) zeigt, dass die Deutsche Lufthansa am Standort Berlin bereits Investitionsbedarf hat.

Frage 4: Welche Schritte sieht der Senat, im Verbund mit der Regierung des Landes Brandenburg, als zielführend und geeignet an, um die Wettbewerbschancen des BBI zu verbessern, d.h. das Quellaufkommen des BBI zu steigern?

Antwort zu Frage 4: Die Aktivitäten des Senats in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg zur Stärkung des Flughafens BBI im internationalen Wettbewerb sind vielfältig und finden in verschiedenen Bereichen statt.

Federführend koordiniert die FBS die Aktivitäten diverser Partner zur Vermarktung des Flughafens BBI bei Fluggesellschaften im Ausland. So konnte durch Einsatz der FBS, des Senats, der Messe Berlin sowie der Tourismusgesellschaften Berlin und Brandenburg die weltweite

Leitmesse der Airlinebranche („World Routes“) für 2011 nach Berlin geholt werden. Ferner finden in enger Abstimmung diverse unterstützende Maßnahmen verschiedener Institutionen aus Berlin und Brandenburg statt. So gibt es zwischen ZAB, BTM und der FBS eine abgestimmte Jahresplanung, um die vorhandenen Ressourcen optimal auf die Vermarktungsbedürfnisse abzustimmen. Der Senat beteiligt sich hier auf Wunsch direkt in Form von Delegationsreisen, so u.a. im Rahmen der Expo Shanghai.

Die Vermarktung der Hauptstadtregion bei potenziellen Investoren findet in enger Abstimmung zwischen Berlin Partner und der Zukunftsagentur Brandenburg statt. Die Aktivitäten hierzu sind mannigfaltig und umfassen unter anderem Roadshows im In- und Ausland, Delegationsreisen und die gezielte Ansprache potenzieller Investoren. Gerade im Hinblick auf die Vermarktung im Flughafenumfeld BBI wurde mit der Airport Region eine Institution gegründet, die in enger Abstimmung mit der FBS die Vermarktung des Standortes Flughafen BBI betreibt. Ferner befindet sich die FBS im ständigen Austausch mit Partnern und Verbänden der Industrie, um gezielte Auslandsaktivitäten zu initiieren. Exemplarisch seien hier gemeinsame Roadshows verschiedener Institutionen im Ausland genannt, aber auch innovative Methoden, wie die gemeinsame Akquisition von Filmprojekten aus dem Ausland.

Frage 5: Für wie hoch schätzt der Senat die Wahrscheinlichkeit ein, dass das Nachtflugverbot für den BBI verschärft wird, und welche Auswirkungen hätte dies nach Einschätzung des Senats auf die Wettbewerbsfähigkeit des BBI?

Frage 6: Bereits das aktuelle Nachtflugverbot wird immer wieder als ein Hinderungsgrund für den Erfolg des BBI angeführt. Liegen dem Senat konkrete Zahlen und Fakten vor, wie stark das Verbot als Hemmnis wirkt, unter der besonderen Berücksichtigung von entgangenen Einnahmen?

Antwort zu Fragen 5 und 6: Der Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20.10.2009 stellt eine angemessene Abwägungsentscheidung zwischen den berechtigten Interessen der Anwohner und den des Flughafens dar.

Die Berliner Flughäfen haben schon heute einen bedeutenden arbeitsmarktpolitischen Stellenwert in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Der Flughafen BBI wird die Qualität der Anbindung der Hauptstadtregion an die internationalen Verkehrssysteme weiter aufwerten und dadurch die Attraktivität dieses Gebietes für die Wirtschaftsunternehmen und die damit verbundenen regionalwirtschaftlichen Effekte steigern.

Der Senat sieht den Erfolg des Flughafens BBI trotz der mit dem Planergänzungsbeschluss verbundenen Beschränkungen und wirtschaftlichen Einbußen nicht als gefährdet an. Auch für die anderen großen deutschen Ver-

kehrsflyghäfen (Frankfurt, München, Düsseldorf) gelten vergleichbare Regelungen.

Frage 7: Aus der Antwort des Senats auf die Große Anfrage der FDP-Fraktion (DS 16/2492) vom 21.07.2009 war zu entnehmen, dass sich der Senat für eine IC-Verbindung vom Hauptbahnhof über den Flughafen BBI in Richtung Breslau/Krakau einsetzt. Wie weit sind die diesbezüglichen Planungen mit der Bahn und in welchem Zeithorizont wird die Realisierung dieser Verbindung angestrebt?

Antwort zu Frage 7: Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, nach Fertigstellung der Schienenanbindung des Flughafens BBI den Eurocity „Wawel“ Hamburg-Berlin-Breslau-Krakau über den Fernbahnhof BBI zu führen. Weitere IC-Zugverbindungen lassen sich aus Sicht der DB AG nur eigenwirtschaftlich realisieren, wenn die Elektrifizierungslücke zwischen Berlin und Breslau beseitigt und die Fahrzeiten durch Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h verkürzt werden; eine Fahrzeit Berlin-Breslau von jetzt 5 ¾ Stunden (für 320 km) sei auch bei bester Marketingstrategie nicht vermarktbar.

Das Land Berlin hat daher bereits 2006 zusammen mit der Stadt Breslau, der Wojewodschaft Niederschlesien, der IHK Berlin und der Handelskammer Niederschlesien eine gemeinsame Initiative zum Ausbau der Schienenverbindung gestartet. Durch koordiniertes Lobbying gegenüber den nationalen Verkehrsministerien in Deutschland und Polen konnte erreicht werden, dass der Ausbau der Bahnstrecken Berlin-Cottbus sowie Liegnitz-Breslau-Opeln auf 160 km/h bis 2011 realisiert wird, so dass erste Fahrzeitverkürzungen realisiert werden können.

Bis ca. 2014 wird auch der Ausbau auf 160 km/h und die Elektrifizierung der Strecke von Liegnitz über Kohlfurt und über die deutsche Grenze bis Horka abgeschlossen sein. Nicht terminiert (aber bereits im Bundesverkehrswegeplan enthalten) sind die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Cottbus - Horka - Görlitz. Der Senat Berlin setzt sich weiterhin gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Umsetzung dieser letzten Lückenschlussmaßnahmen angesichts der Bedeutung des Flughafens BBI für Westpolen eine höhere Priorität bekommt und möglichst zeitnah nach 2015 erfolgt.

Berlin, den 15. März 2010

Klaus Wowereit
Regierender Bürgermeister

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2010)