

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage Nr. 64
der Fraktion der DVU
Drucksache 3/6160

Zukunft des Großflughafenprojektes BBI (Berlin-Brandenburg-International) am Standort Schönefeld

Wortlaut der Großen Anfrage Nr. 64 vom 24.07.03:

Die Bemühungen der Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg der BBF (Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding) um eine Privatisierung dieser Gesellschaft, sprich um Errichtung des Flughafens am Standort Schönefeld mit privatem Kapital, sind seit Mai 2003 endgültig gescheitert. Seither steht eine Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln in der Diskussion, wobei die Einzelheiten, wie Projektumfang, Zeitschienen der Realisierung, etwaige Beteiligung Privater, nach wie vor weitgehend unklar sind. Den Pressemitteilungen von Ende Juni 2003 ist zu entnehmen, dass das Land Berlin für die Verwirklichung des Flughafenprojekts BBI mit öffentlichen Mitteln offenbar Haushaltsmittel einplant – die Rede ist von einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1,7 Milliarden EURO. Von Brandenburger Seite war bis dato nichts dergleichen zu vermerken.

Wir fragen die Landesregierung:

1. *Hält die Landesregierung weiterhin an der Verwirklichung des Flughafenprojekts BBI als internationalen Großflughafen fest?*
 - a) *Wenn ja, welche Aktivitäten hat die Landesregierung seit dem Scheitern der Privatisierungsverhandlungen im Mai 2003 zur Projektverwirklichung unternommen?*
 - b) *Wenn nein, welche konkreten Alternativen hält die Landesregierung für realisierbar, um dem zukünftigen Luftverkehrsbedürfnis und der In-*

Datum des Eingangs: 04.11.2003 / Ausgegeben: 04.11.2003

frastrukturentwicklung des Landes Brandenburg gerecht zu werden?

2. *Hält die Landesregierung weiterhin am Standort Schönefeld für die Verwirklichung des BBI-Projekts fest oder gibt es nach Scheitern der Privatisierungsbemühungen Überlegungen der Landesregierung zu Alternativstandorten? – Wenn ja, um welche konkreten Überlegungen und um welche Alternativstandorte handelt es sich?*
3. *Bringt der Standort Schönefeld aus Sicht der Landesregierung nach dem gegenwärtigen Stand der Genehmigungsverfahren Risiken planungsrechtlicher Natur mit sich? – Wenn ja, um welche handelt es sich genau und mit welchen konkreten Maßnahmen ließen sich diese Risiken minimieren?*
4. *Welchen Stand weisen die gegenwärtigen Planungen für die Errichtung des BBI am Standort Schönefeld auf?*
 - a) *Besteht bei einer Errichtung des Flughafenprojekts BBI mit öffentlichen Mitteln für die Gesellschafter der BBF (Bund, Berlin und Brandenburg) die Möglichkeit auf die existenten Planungsunterlagen der Konsortien von IVG und/oder Hochtief zuzugreifen? – Wenn ja, auf welche Weise?*
 - b) *Können die beteiligten Gesellschafter (Bund, Berlin und Brandenburg) für die Errichtung des BBI als Großflughafen am Standort Schönefeld mit öffentlichen Mitteln auf existierende eigene Planungsunterlagen oder in Auftrag gegebene Planungsunterlagen zurückgreifen? – Wenn ja, auf welche konkret und welchen Inhalt haben diese?*
 - c) *Wurde die Erstellung solcher Planungsunterlagen im Sinne von Buchstabe b) nach dem Scheitern der Privatisierungsverhandlungen im Mai 2003 in Angriff genommen oder in Auftrag gegeben? – Wenn ja, durch beziehungsweise bei wem oder welcher Stelle und mit welchen Planungsvorgaben?*
5. *Gibt es im Falle einer Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln Unterschiede gegenüber den seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungsunterlagen, was die Größe des Flughafens BBI am Standort Schönefeld und dessen Kapazität angeht? – Wenn ja,*
 - a) *welche Unterschiede sind dies genau,*
 - b) *von welcher Entwicklung des Luftverkehrs- und Passagieraufkommens per anno in den Jahren bis 2015 am Standort Schönefeld wird hierbei ausgegangen,*

- c) – sofern es zu einer "abgespeckten Version" oder zu einer Errichtung in sogenannter Modulbauweise kommt,
 - aa) wird der Flughafen BBI zum Zeitpunkt seiner Eröffnung die Voraussetzungen für einen Großflughafen von internationaler Bedeutung erfüllen und
 - bb) mit welchen Folgen für die Investitionsbereitschaft von Unternehmen im Umfeld des BBI am Standort Schönefeld ist aus Sicht der Landesregierung in diesen Fällen zu rechnen?
6. *Ergeben sich aufgrund der im Mai 2003 gescheiterten Privatisierungsverhandlungen und der nunmehr ins Auge gefassten Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln Auswirkungen auf laufende beziehungsweise abgeschlossene Verfahren (etwa auf das Planfeststellungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfungen etc.)? – Wenn ja, welche konkret?*
- a) *Ergeben sich Auswirkungen auf solche Verfahren im Falle einer Errichtung des BBI in "abgespeckter Form"? – Wenn ja, welche genau?*
 - b) *Ergeben sich Auswirkungen auf solche Verfahren im Falle einer schrittweisen Errichtung des BBI in sogenannter Modulbauweise? – Wenn ja, welche?*
 - c) *Ergeben sich hieraus Auswirkungen auf die Umsiedlungsverfahren? – Wenn ja, welche?*
7. *Wann ist nach den Erkenntnissen der Landesregierung unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Entwicklung und der Planung mit einem Beginn der Errichtung des BBI am Standort Schönefeld zu rechnen, und zwar*
- a) *frühestens,*
 - b) *spätestens?*
- Gibt es hierzu bereits Absprachen mit dem Bund und dem Land Berlin?*
8. *Wann ist unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Entwicklung mit einer Inbetriebnahme des Großflughafens BBI zu rechnen, und zwar – entsprechend der im Raume stehenden Planungsmöglichkeiten –*
- a) *mit der vollen Inbetriebnahme als Großflughafen und Luftdrehkreuz entsprechend*

den ursprünglichen Zielen und

- b) gegebenenfalls auch mit einer Teilinbetriebnahme im Falle der Errichtung des BBI in der sogenannten Modulbauweise?*
9. *In welchem Umfang besteht aus Sicht der Landesregierung eine Konkurrenzsituation des zukünftigen Flughafens BBI zu größeren Flughafenprojekten anderer Bundesländer; insbesondere denjenigen in Leipzig/Sachsen und im Erdinger Moos bei München/Bayern, die bereits betrieben werden und ausgebaut werden sollen, und zwar im Hinblick*
- a) auf das in Schönefeld zu erwartende Luftverkehrsaufkommen,*
 - b) auf die zu erwartenden Passagierzahlen,*
 - c) auf das zu erwartende Frachtaufkommen,*
 - d) auf die Möglichkeiten von Gewerbeansiedlungen im Umfeld des zukünftigen Großflughafens BBI?*
10. *Besteht aus Sicht der Landesregierung zwischen dem Zeitpunkt der Eröffnung und der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Konkurrenzsituation ein Zusammenhang dergestalt, dass sich die Konkurrenzsituation verschärft, je später der Zeitpunkt der Eröffnung liegt, und zwar*
- a) was das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen, die zu erwartenden Passagierzahlen sowie das zu erwartende Frachtaufkommen und*
 - b) die Investitionsbereitschaft von Unternehmen sowie die Möglichkeiten von Gewerbeansiedlungen am Standort Schönefeld angeht?*
 - c) Welche Auswirkungen unter dem Gesichtspunkt der Konkurrenzsituation sind aus Sicht der Landesregierung zu erwarten, wenn der BBI lediglich in "abgespeckter Version" oder schrittweise in Modulbauweise errichtet wird?*
11. *Bestehen aus Sicht der Landesregierung noch Möglichkeiten einer Kooperation mit anderen Bundesländern zur Errichtung des BBI am Standort Schönefeld sowie dessen Betrieb (insbesondere mit Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt) oder einer Koordination mit deren Flughafenprojekten? – Wenn ja,*
- a) welche Möglichkeiten sind dies konkret,*
 - b) wurden hierüber bereits mit anderen Bundesländern Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt – wenn ja mit welchen und über welche genauen Inhalte mit welchen exakten Ergebnissen –*
 - c) welche Auswirkungen ergeben sich daraus für das Flughafenprojekt*

BBI am Standort Schönefeld,

- d) *welche Auswirkungen ergeben sich daraus voraussichtlich für die Flughafenumfeldentwicklung am Standort Schönefeld, insbesondere für die Möglichkeiten von Gewerbeansiedlungen und die Investitionsbereitschaft privater Unternehmen?*
11. *Befürwortet die Landesregierung eine Umgestaltung bei den Gesellschaften BBF, FPS und PPS (etwa durch Fusionen oder durch Änderung der Rechtsform in eine Aktiengesellschaft? – Wenn ja,*
- a) *welche genau,*
- b) *wurden darüber bereits Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen mit den anderen Gesellschaftern (Bund und Berlin) geführt – wenn ja, mit welchen konkreten Ergebnissen – und*
- c) *welche konkreten Ziele werden mit solchen Umgestaltungen verfolgt?*
12. *Soll aus Sicht der Landesregierung zu einem späteren Zeitpunkt ein weiteres Mal versucht werden, das BBI-Projekt zu privatisieren? – Wenn ja,*
- a) *zu welchem Zeitpunkt sollte dies nach Auffassung der Landesregierung erfolgen und*
- b) *wurden hierüber bereits Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen konkreten Ergebnissen?*
13. *In welchem Stadium der Entwicklung beziehungsweise Verwirklichung des BBI-Projekts wäre aus Sicht der Landesregierung ein solcher weiterer Privatisierungsversuch am sinnvollsten und für die Interessen des Landes Brandenburg am Erfolg versprechendsten?*
14. *Welche planerischen Voraussetzungen, sprich Projektumfang und Genehmigungen, sollten vorliegen, damit ein solcher weiterer Privatisierungsversuch mit Aussicht auf Erfolg sowie einem möglichst günstigen Ergebnis für das Land Brandenburg in Angriff genommen werden kann?*
15. *Ist es beabsichtigt, bei Errichtung des Großflughafens BBI mit öffentlichen Mitteln oder beim Betrieb – früher oder später – private Investoren zu beteiligen? – Wenn ja,*

- a) *auf welche Weise soll dies erfolgen,*
- b) *in welchem Umfang soll dies erfolgen,*
- c) *sollen die heutigen Gesellschafter der BBF auch bei Beteiligung privater Investoren Beteiligungen behalten – wenn ja*
 - aa) *in welcher Höhe – und*
 - bb) *soll sich hieraus für die öffentliche Hand eine Sperrminorität ergeben,*
- d) *wurden hierüber bereits Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen genauen Ergebnissen?*

16. *Welche Bedeutung haben aus Sicht der Landesregierung bei einer Errichtung des Großflughafens BBI am Standort Schönefeld mit öffentlichen Mitteln unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Planungen, die hier nach zu erwartende Größe des Flughafenprojekts, des danach zu erwartenden Zeitpunktes seiner Inbetriebnahme sowie die bei alledem zu erwartende Konkurrenzsituation zu Flughafenprojekten anderer Bundesländer die von der öffentlichen Hand erworbenen Grundstücke im ehemaligen "Baufeld-Ost"?*

- a) *Sollen diese Grundstücke von der öffentlichen Hand gehalten oder anderweitig, sprich unabhängig vom Flughafenprojekt BBI, verwertet werden?*
- b) *Ist es aus Sicht der Landesregierung sinnvoll, wenn die öffentliche Hand diese Grundstücke im Hinblick auf die Realisierung des Großflughafens BBI für spätere Gewerbeansiedlungen im Flughafenumfeld vorhält?*
- c) *Welche Kaufpreise sind für diese Grundstücke im "Baufeld-Ost" gegenwärtig je Quadratmeter erzielbar? (Bitte exakte Angaben in Zahlen!)*
- d) *Welche Kaufpreise je Quadratmeter sind nach Einschätzung der Landesregierung für diese Grundstücke im "Baufeld-Ost" nach Beginn der Errichtung des BBI unter Berücksichtigung der eingangs genannten Kriterien (Stand der Planungen und Konkurrenzsituation nach In-*

betriebsnahme) voraussichtlich erzielbar?

- e) *Welche Kaufpreise je Quadratmeter sind nach Einschätzung der Landesregierung für diese Grundstücke im "Baufeld-Ost" nach Inbetriebnahme des BBI unter Berücksichtigung der eingangs genannten Kriterien (Stand der Planungen und Konkurrenzsituation) voraussichtlich erzielbar? – Ist aus Sicht der Landesregierung hierbei auch der Zeitpunkt der Fertigstellung von Bedeutung?*
- f) *Gibt es nach den Erkenntnissen der Landesregierung bereits Interessenten an Grundstücken im "Baufeld-Ost"? – Wenn ja,*
 - aa) *welche,*
 - bb) *welchen Nutzungen sollen die Grundstücke von diesen Interessenten zugeführt werden (privat oder gewerblich) und*
 - cc) *welche Erwerbspreise je Quadratmeter wären diese Interessenten gegenwärtig bereit zu zahlen?*

17. *Welche Kosten durch Kreditzinsen für die "Baufeld-Ost"-Kredite und durch die Grundstücksverwaltung sind aus Sicht der Landesregierung jeweils zu erwarten*

- a) *bei einer sofortigen Verwertung gemäß Frage 16 Ziffer c),*
- c) *bei einer Verwertung gemäß Frage 16 Ziffer d),*
- d) *bei einer Verwertung gemäß Frage 16 Ziffer e) und*
- e) *wie hoch sind hierbei jeweils die anteiligen Belastungen, die auf das Land Brandenburg als Gesellschafter entfallen?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen)

18. *Wie hoch ist der gegenwärtige Schuldenstand der Gesellschaften BBF, PPS und FPS, und zwar aufgeschlüsselt in solche, die*

- a) *durch den laufenden Betrieb der Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof bei der BBF entstanden sind,*
- b) *die durch das im Mai 2003 endgültig gescheiterte Privatisierungsverfahren entstanden sind,*

- c) *die durch die Verwaltung der Grundstücke im "Baufeld-Ost" bei der FPS entstanden sind,*
- d) *die durch die Kredite für den Erwerb der Grundstücke im "Baufeld-Ost" entstanden sind und*
- e) *welche Anteile an diesen Schulden gehen zu Lasten des Landes Brandenburg als Gesellschafter?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen!)

19. *Welche Kosten entstehen für die öffentliche Hand, einschließlich der Beteiligungen der öffentlichen Hand an Gesellschaften des Privatrechts, bei einer Errichtung des Großflughafens BBI am Standort Schönefeld mit öffentlichen Mitteln nach Einschätzung der Landesregierung voraussichtlich, und zwar differenziert nach*

- a) *unmittelbar durch Flughafenerrichtung entstehenden Kosten bei*
 - aa) *Errichtung des Großflughafens BBI entsprechend oder nach dem Umfang der seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungen,*
 - bb) *im Falle der Errichtung des Großflughafens in "abgespeckter" Form und*
 - cc) *im Falle der schrittweisen Errichtung des Großflughafens in sogenannter Modulbauweise,*
- b) *im Zusammenhang mit dem Flughafenbau durch erforderliche Infrastrukturmaßnahmen, wie etwa die Verkehrsanbindungen, bei*
 - aa) *Errichtung des Großflughafens BBI entsprechend oder nach dem Umfang der seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungen,*
 - bb) *im Falle der Errichtung des Großflughafens in "abgespeckter" Form und*
 - cc) *im Falle der schrittweisen Errichtung des Großflughafens in sogenannter Modulbauweise?*

- c) *durch Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung, wie etwa Lärmschutz, bei*
 - aa) *Errichtung des Großflughafens BBI entsprechend oder nach dem Umfang der seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungen,*
 - bb) *im Falle der Errichtung des Großflughafens in "abgespeckter" Form und*
 - cc) *im Falle der schrittweisen Errichtung des Großflughafens in sogenannter Modulbauweise?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen!)

20. *Welche voraussichtlichen anteiligen Kosten gemäß Frage 19, Buchstaben a) bis c) entfallen nach den Erkenntnissen der Landesregierung jeweils auf das Land Brandenburg, und zwar aufgeschlüsselt nach*

- a) *solchen, die im Haushalt des Landes Brandenburg ausgewiesen werden und*
- b) *solchen, die aus Rechtsgründen nicht im Haushalt des Landes Brandenburg ausgewiesen werden, aber bei wirtschaftlicher Betrachtung dem Land Brandenburg zuzuordnen sind (aufgrund von Beteiligungen an Gesellschaften des privaten Rechts)?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen!)

21. *Was soll aus Sicht der Landesregierung mit den zwischenzeitlich "aufgelaufenen" Schulden aus dem Erwerb der Grundstücke im "Baufeld-Ost" geschehen?*

- a) *Soll vor Errichtung des Flughafens BBI ein Ausgleich dieser Schulden kurzfristig mit Haushaltsmitteln erfolgen oder*
- b) *soll der Ausgleich dieser Schulden zu einem späteren Zeitpunkt durch Verkauf dieser Grundstücke erfolgen und*
- c) *wurden hierüber bereits mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen genauen Ergebnissen?*

22. *Ist bei einer Errichtung des Großflughafens BBI mit öffentlichen Mitteln zur Refinanzierung der entstehenden Kosten für die öffentliche Hand mit Flughafenengebühren zu rechnen? – Wenn ja,*
- a) *mit welchen und mit welcher voraussichtlichen Höhe in Geldbeträgen und*
 - b) *wurden hierüber bereits mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen exakten Ergebnissen?*
23. *Wurden seitens der Konsortien von IVG und Hochtief wegen des Scheiterns der Privatisierungsverhandlungen im Mai 2003*
- a) *Schadensersatzansprüche bereits geltend gemacht oder*
 - b) *sind solche Schadensersatzansprüche noch zu erwarten? –*
- Wenn ja*
- a) *in welcher exakten Höhe wurden diese geltend gemacht oder in welcher Höhe stehen solche zu erwarten,*
 - b) *aus welchen möglichen Rechtsgründen,*
 - c) *wurden hierfür seitens der Gesellschafter der BBF (Bund, Berlin und Brandenburg) bereits Zahlungen an die Konsortien von IVG und/oder Hochtief geleistet? – Wenn ja, in welcher exakten Höhe?*
24. *Welche Bedeutung hat die Errichtung des BBI aus Sicht der Landesregierung unter Einbeziehung auch der jüngsten Entwicklung voraussichtlich für die Infrastrukturentwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung und den Arbeitsmarkt der Region Berlin–Brandenburg in möglichst konkreten Angaben, was insbesondere*
- a) *den Umfang der zu erwartenden Gewerbeansiedlungen und Gewerbeerweiterungen im Umfeld des Standorts Schönefeld angeht und*
 - b) *den Umfang der zu erwartenden zusätzlichen Arbeitsplätze, unmittelbar durch den Flughafenbetrieb, mittelbar durch den Flughafenbetrieb und im Umfeld des Flughafens angeht?*

25. *Ergeben sich gegenüber den ursprünglichen Plänen zur Errichtung des BBI als Großflughafen nach den eingereichten Plänen der Konsortien von IVG und Hochtief bei Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln aus Sicht der Landesregierung bei Beantwortung der Frage 24 Unterschiede wenn der BBI*
- a) *gegenüber den genannten ursprünglichen Planungen in "abgespeckter" Form oder*
 - b) *schrittweise in der sogenannten Modulbauweise errichtet wird?*
- Wenn ja, welche sind das jeweils konkret und welche abweichenden Prognosen sind insbesondere für die voraussichtliche Entwicklung der zu erwartenden Gewerbeansiedlungen und –erweiterungen sowie die zu erwartende Zahl der zusätzlichen Arbeitsplätze in der Region Berlin–Brandenburg jeweils zu stellen?*
26. *Ergeben sich aufgrund der jüngsten Entwicklungen nach den Erkenntnissen der Landesregierung bei Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln mögliche Abweichungen im Hinblick auf die im Konsensbeschluss vereinbarte Schließung der Flughäfen Berlin–Tegel und Berlin–Tempelhof als Verkehrsflughäfen, und zwar insbesondere*
- a) *im Falle einer Errichtung des Großflughafens BBI in "abgespeckter" Form und*
 - b) *im Falle einer schrittweisen Errichtung des Großflughafens BBI in der sogenannten Modulbauweise?*
- Wenn ja,*
- a) *welche möglichen Abweichungen sind das und*
 - b) *wurden hierüber bereits mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen Ergebnissen?*

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Wirtschaft die Große Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Hält die Landesregierung weiterhin an der Verwirklichung des Flughafenprojekts BBI als internationalen Großflughafen fest?

- a) *Wenn ja, welche Aktivitäten hat die Landesregierung seit dem Scheitern der Privatisierungsverhandlungen im Mai 2003 zur Projektverwirklichung unternommen?*
- b) *Wenn nein, welche konkreten Alternativen hält die Landesregierung für realisierbar, um dem zukünftigen Luftverkehrsbedürfnis und der Infrastrukturentwicklung des Landes Brandenburg gerecht zu werden?*

Frage 2:

Hält die Landesregierung weiterhin am Standort Schönefeld für die Verwirklichung des BBI-Projekts fest oder gibt es nach Scheitern der Privatisierungsbemühungen Überlegungen der Landesregierung zu Alternativstandorten? – Wenn ja, um welche konkreten Überlegungen und um welche Alternativstandorte handelt es sich?

zu Frage 1 und 2:

Die Gesellschafter der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) haben am 22. Mai 2003 übereinstimmend beschlossen, dass auch nach Beendigung des Privatisierungsverfahrens der Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996 weiterhin ohne Einschränkungen gültig bleibt, wobei eine Privatisierung der BBF derzeit nicht umsetzbar erscheint. Dies gilt insbesondere für die zügige Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) als Single-Standort und die Fortführung des Umsiedlungsverfahrens der Gemeinde Diepensee und von Teilen der Gemeinde Selchow auf der Basis der bestehenden Umsiedlungsverträge sowie für die Flächensicherungsmaßnahmen für den Flughafen BBI und dessen verkehrliche Erschließung.

Der Luftverkehrsstandort Berlin Brandenburg hat auf Grund seiner geografischen Lage langfristig gute Chancen, sich zu einem Drehkreuz für den Verkehr von und nach Mittel- und Osteuropa sowie dem mittleren Osten und die Asien-Pazifik-Region zu entwickeln und sich in die Liste der HUB-Flughäfen in Europa einzureihen. Es zeichnet sich ab, dass künftig auch der Asien-Pazifik-Verkehr ebenso über HUB-Flughäfen abgewickelt werden wird, wie schon heute der Transatlantikverkehr.

Im Übrigen s. zu Frage 11.2.

Frage 3:

Bringt der Standort Schönefeld aus Sicht der Landesregierung nach dem gegenwärtigen Stand der Genehmigungsverfahren Risiken planungsrechtlicher Natur mit sich? – Wenn ja, um welche handelt es sich genau und mit welchen konkreten Maßnahmen ließen sich diese Risiken minimieren?

zu Frage 3:

Vor Abschluss der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag können dazu keine inhaltlichen Aussagen gemacht werden.

Frage 4:

Welchen Stand weisen die gegenwärtigen Planungen für die Errichtung des BBI am Standort Schönefeld auf?

- a) *Besteht bei einer Errichtung des Flughafenprojekts BBI mit öffentlichen Mitteln für die Gesellschafter der BBF (Bund, Berlin und Brandenburg) die Möglichkeit auf die existenten Planungsunterlagen der Konsortien von IVG und/oder Hochtief zuzugreifen? – Wenn ja, auf welche Weise?*
- b) *Können die beteiligten Gesellschafter (Bund, Berlin und Brandenburg) für die Errichtung des BBI als Großflughafen am Standort Schönefeld mit öffentlichen Mitteln auf existierende eigene Planungsunterlagen oder in Auftrag gegebene Planungsunterlagen zurückgreifen? – Wenn ja, auf welche konkret und welchen Inhalt haben diese?*
- c) *Wurde die Erstellung solcher Planungsunterlagen im Sinne von Buchstabe b) nach dem Scheitern der Privatisierungsverhandlungen im Mai 2003 in Angriff genommen oder in Auftrag gegeben? – Wenn ja, durch beziehungsweise bei wem oder welcher Stelle und mit welchen Planungsvorgaben?*

zu Frage 4:

Bezüglich der Planung befindet sich das BBI – Projekt im Antragsverfahren zur Planfeststellung. Der Antrag wurde 1999 gestellt und wird voraussichtlich im Jahre 2004 beschieden werden. Im Rahmen des Abschlusses des Privatisierungsverfahrens wurden weiterführende Gutachten und Planungen, wie z. B. Planungen für den Terminalbau, vom privaten Bieterkonsortium durch die Projekt Planungsgesellschaft

Schönefeld mbH (PPS) angekauft und durch die Gesellschafter der BBF finanziert. Diese stehen nun für die weitere Bearbeitung des BBI – Projektes zur Verfügung. Die Gesellschafter der BBF haben keine eigenen Planungsunterlagen erstellt und auch nicht in Auftrag gegeben.

Unabhängig vom Privatisierungsverfahren wurden seitens der FBS alle bisher notwendigen Planungsschritte zur Realisierung des BBI – Projektes eingeleitet oder bereits durchgeführt.

Die Flughafen Berlin–Schönefeld GmbH (FBS) wird die weitere Projektvorbereitung auf der Basis des aus Mitteln der BBF finanzierten Planfeststellungsantrags sowie der ausgeschriebenen Entwurfsplanung für die Schienenverkehrsanlagen durchführen.

Die Vergabe der Planungsleistungen wird voraussichtlich noch im Jahr 2003 erfolgen. Planungsvorgabe bildet der Planfeststellungsantrag.

Die Planungsunterlagen und die diesbezüglich anfallenden Kosten werden in jeder Phase des Projektes innerhalb der Gesellschaft überprüft.

Frage 5:

Gibt es im Falle einer Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln Unterschiede gegenüber den seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungsunterlagen, was die Größe des Flughafens BBI am Standort Schönefeld und dessen Kapazität angeht? – Wenn ja,

- a) welche Unterschiede sind dies genau,*
- b) von welcher Entwicklung des Luftverkehrs- und Passagieraufkommens per anno in den Jahren bis 2015 am Standort Schönefeld wird hierbei ausgegangen,*
- c) – sofern es zu einer "abgespeckten Version" oder zu einer Errichtung in sogenannter Modulbauweise kommt,*
 - aa) wird der Flughafen BBI zum Zeitpunkt seiner Eröffnung die Voraussetzungen für einen Großflughafen von internationaler Bedeutung erfüllen und*
 - bb) mit welchen Folgen für die Investitionsbereitschaft von Unternehmen im Umfeld des BBI am Standort Schönefeld ist aus Sicht der Landesregierung in diesen Fällen zu rechnen?*

zu Frage 5:

Im Rahmen des Privatisierungsverfahrens wurden zur Konkretisierung des Angebotes des Bieterkonsortiums die Planungen der FBS für das BBI – Projekt mit dem BBIP–Konsortium abgestimmt. Inwieweit die Planungsunterlagen von BBIP unverändert realisiert werden können, wird gegenwärtig geprüft.

Die Planungen der FBS gehen unverändert gegenüber den Prognosen des Planfeststellungsantrags von einem Passagieraufkommen im Jahr 2015 von ca. 23 Mio. Passagieren/Jahr aus.

Da es nach den Planungen der FBS keine verschiedenen Planungsvarianten (z. B. abgespeckte Varianten und Modulbauweise) gibt, erübrigt sich die differenzierte Beantwortung der Anfrage bezüglich dieser Fragestellung. Die Realisierung des BBI war immer in Bauabschnitten in Abhängigkeit von der Bedarfsentwicklung geplant.

Der Flughafen BBI in Schönefeld wird u. a. den Flughafen Tegel ersetzen, der ein Flughafen mit internationaler Bedeutung ist. Es versteht sich von selbst, dass BBI diese Anforderungen erfüllen muss, unabhängig von seiner noch endgültig festzulegenden Eröffnungskapazität.

Die FBS kann und will mit der von ihr verfolgten Planung die infrastrukturellen und operationellen Voraussetzungen für ein Luftdrehkreuz schaffen. Der Luftverkehrsstandort Berlin Brandenburg hat auf Grund seiner geografischen Lage langfristig gute Chancen, sich zu einem Drehkreuz für den Verkehr von und nach Mittel- und Osteuropa sowie dem mittleren Osten und die Asien–Pazifik–Region zu entwickeln und sich in die Liste der HUB–Flughäfen in Europa einzureihen. Es zeichnet sich ab, dass künftig auch der Asien–Pazifik–Verkehr ebenso über HUB–Flughäfen abgewickelt werden wird, wie schon heute der Transatlantikverkehr.

Da immer von einem bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens BBI ausgegangen wurde, wird eine positive Investitionsbereitschaft von Unternehmen im Umfeld des BBI erwartet.

Frage 6:

Ergeben sich aufgrund der im Mai 2003 gescheiterten Privatisierungsverhandlungen und der nunmehr ins Auge gefassten Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln Auswirkungen auf laufende beziehungsweise abgeschlossene Verfahren (etwa auf das Planfeststellungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfungen etc.)? – Wenn ja, welche konkret?

- a) *Ergeben sich Auswirkungen auf solche Verfahren im Falle einer Errichtung des BBI in "abgespeckter Form"? – Wenn ja, welche genau?*
- b) *Ergeben sich Auswirkungen auf solche Verfahren im Falle einer schrittweisen Errichtung des BBI in sogenannter Modulbauweise? –*

Wenn ja, welche?

- c) *Ergeben sich hieraus Auswirkungen auf die Umsiedlungsverfahren? – Wenn ja, welche?*

zu Frage 6:

Aus der Beendigung des Privatisierungsverfahrens ergeben sich – mit Ausnahme der Verlagerung der Verantwortlichkeit für die Finanzierung – keine Auswirkungen auf laufende bzw. abgeschlossene Verfahren.

Da es nach den Planungen der FBS keine verschiedenen Planungsvarianten (z. B. abgespeckte Varianten und Modulbauweise) gibt, erübrigt sich die differenzierte Beantwortung der Anfrage bezüglich dieser Fragestellung.

Frage 7:

Wann ist nach den Erkenntnissen der Landesregierung unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Entwicklung und der Planung mit einem Beginn der Errichtung des BBI am Standort Schönefeld zu rechnen, und zwar

- a) *frühestens,*
b) *spätestens?*

Gibt es hierzu bereits Absprachen mit dem Bund und dem Land Berlin?

Frage 8:

Wann ist unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Entwicklung mit einer Inbetriebnahme des Großflughafens BBI zu rechnen, und zwar – entsprechend der im Raume stehenden Planungsmöglichkeiten –

- a) *mit der vollen Inbetriebnahme als Großflughafen und Luftdrehkreuz entsprechend den ursprünglichen Zielen und*
b) *gegebenenfalls auch mit einer Teilinbetriebnahme im Falle der Errichtung des BBI in der sogenannten Modulbauweise?*

zu Frage 7 und 8:

Da es nach den Planungen der FBS keine verschiedenen Planungsvarianten (z. B. abgespeckte Varianten und Modulbauweise) gibt, erübrigt sich die differenzierte Beantwortung der Anfrage bezüglich dieser Fragestellung.

Es ist davon auszugehen, dass für die Errichtung eines derartigen Projektes ab

Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses etwa 60 Monate benötigt werden.

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist angesichts der Komplexität des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens, der Unsicherheit über die Dauer und das Ergebnis möglicher gerichtlicher Überprüfungen einerseits sowie der erforderlichen Hochbaugenehmigungen und weiterer erforderlicher Arbeiten des Flughafenunternehmens zur Projektrealisierung andererseits, die verbindliche Angabe von konkreten Terminen weder zum Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses noch zur Fertigstellung des Ausbaus derzeit möglich.

Frage 9:

In welchem Umfang besteht aus Sicht der Landesregierung eine Konkurrenzsituation des zukünftigen Flughafens BBI zu größeren Flughafenprojekten anderer Bundesländer; insbesondere denjenigen in Leipzig/Sachsen und im Erdinger Moos bei München/Bayern, die bereits betrieben werden und ausgebaut werden sollen, und zwar im Hinblick

- a) *auf das in Schönefeld zu erwartende Luftverkehrsaufkommen,*
- b) *auf die zu erwartenden Passagierzahlen,*
- c) *auf das zu erwartende Frachtaufkommen,*
- d) *auf die Möglichkeiten von Gewerbeansiedlungen im Umfeld des zukünftigen Großflughafens BBI?*

Frage 10:

Besteht aus Sicht der Landesregierung zwischen dem Zeitpunkt der Eröffnung und der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Konkurrenzsituation ein Zusammenhang dergestalt, dass sich die Konkurrenzsituation verschärft, je später der Zeitpunkt der Eröffnung liegt, und zwar

- a) *was das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen, die zu erwartenden Passagierzahlen sowie das zu erwartende Frachtaufkommen und*
- b) *die Investitionsbereitschaft von Unternehmen sowie die Möglichkeiten von Gewerbeansiedlungen am Standort Schönefeld angeht?*
- c) *Welche Auswirkungen unter dem Gesichtspunkt der Konkurrenzsituation sind aus Sicht der Landesregierung zu erwarten, wenn der BBI lediglich in "abgespeckter Version" oder schrittweise in Modulbauweise errichtet wird?*

zu Frage 9 und 10:

In der Luftverkehrsprognose für den geplanten Ausbau des Verkehrsflughafens Schönefeld wird die Nachfragebefriedigung an Luftverkehrsleistung im Einzugsbereich des derzeitigen Flughafensystems bzw. des zukünftigen Verkehrsflughafens BBI abgebildet. Dieser wird in erster Linie durch die Region Berlin Brandenburg dargestellt. Die Bedarfsprognosen zu Passagier- und Frachtaufkommen ist im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung auf die Plausibilität im Juli 2002 überprüft worden. Der Gutachter ist der Auffassung, dass die ursprüngliche Prognose auch vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung im Luftverkehr das Luftverkehrsaufkommen und die Bewegungen am Standort BBI weitgehend zutreffend abbildet. Bezüglich des für die Region Berlin Brandenburg prognostizierten Verkehrsaufkommens ist die bestehende Konkurrenzsituation berücksichtigt.

Flughäfen und Flugplätze sind wirtschaftliche Einrichtungen von strategischer Bedeutung für ihre Region. Sie sind im Standortwettbewerb unverzichtbare Wirtschaftsfaktoren. Ihr Nutzen verteilt sich national und regional; ein großer Teil kommt dabei der eigentlichen Flughafenregion zugute, nicht zuletzt wegen der Wertschöpfung und des wirtschaftlichen Multiplikatoreneffekts. Das gegenwärtige Flughafensystem ist durch die Dreiteilung nur bedingt wirtschaftlich, die Kapazität ist langfristig nicht ausreichend. Neben der Wirtschaftlichkeit des Flughafensystems und einer Daseinsvorsorge, die dem Bedarf entspricht und zukunftsfähig ist, erwartet die Landesregierung die Sicherung und zusätzliche Schaffung von Arbeitsplätzen in erheblichem Umfang. Der Vergleich mit anderen Flughäfen begründet die Formel: "eine Million Passagiere schaffen 1.000 Arbeitsplätze". Jeder direkte Flughafen-Arbeitsplatz schafft bis zu zwei weitere Arbeitsplätze in der Region. Arbeitsplätze entstehen in der Reisebranche, in Hotellerie, Gastronomie und im Einzelhandel. Zudem siedeln sich global agierende Unternehmen, wie z. B. Unternehmensberatungen, Versicherungen und Telekommunikationsunternehmen bevorzugt an.

Frage 11.1:

Bestehen aus Sicht der Landesregierung noch Möglichkeiten einer Kooperation mit anderen Bundesländern zur Errichtung des BBI am Standort Schönefeld sowie dessen Betrieb (insbesondere mit Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt) oder einer Koordination mit deren Flughafenprojekten? – Wenn ja,

- a) *welche Möglichkeiten sind dies konkret,*
- b) *wurden hierüber bereits mit anderen Bundesländern Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt – wenn ja mit welchen und über welche genauen Inhalte mit welchen exakten Ergebnissen –*
- c) *welche Auswirkungen ergeben sich daraus für das Flughafenprojekt BBI am Standort Schönefeld,*

- d) *welche Auswirkungen ergeben sich daraus voraussichtlich für die Flughafenumfeldentwicklung am Standort Schönefeld, insbesondere für die Möglichkeiten von Gewerbeansiedlungen und die Investitionsbereitschaft privater Unternehmen?*

zu Frage 11.1:

Nein.

Frage 11.2:

Befürwortet die Landesregierung eine Umgestaltung bei den Gesellschaften BBF, FPS und PPS (etwa durch Fusionen oder durch Änderung der Rechtsform in eine Aktiengesellschaft? – Wenn ja,

- a) *welche genau,*
- b) *wurden darüber bereits Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen mit den anderen Gesellschaftern (Bund und Berlin) geführt – wenn ja, mit welchen konkreten Ergebnissen – und*
- c) *welche konkreten Ziele werden mit solchen Umgestaltungen verfolgt?*

zu Frage 11.2:

Die Gesellschafter der BBF haben sich nach der Beendigung des Privatisierungsverfahrens im Mai 2003 im Ergebnis intensiver Beratungen darauf verständigt, die Verschmelzung aller konzernzugehörigen Unternehmen – vorläufig mit Ausnahme der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) – auf die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) zu vollziehen.

Die Verschmelzung der FPS und PPS sowie der BBF auf die FBS ist mit der Eintragung in das Handelsregister am 25. September 2003 bzw. 02. Oktober 2003 rechtswirksam geworden.

Die Maßnahmen haben rein wirtschaftliche Ursachen; sie verfolgen den Zweck einer organisatorischen und finanziellen Neustrukturierung des Konzerns. Die Unternehmensverschmelzungen dienen auch der Vorbereitung zur Planung und Errichtung des BBI. Die künftige Gesellschaft soll in die Lage versetzt werden, einen eigenen bedeutsamen finanziellen Beitrag zur Realisierung des Flughafenprojekts zu leisten.

Eine Änderung der Rechtsform in eine AG ist derzeit nicht geplant.

Frage 12:

Soll aus Sicht der Landesregierung zu einem späteren Zeitpunkt ein weiteres Mal versucht werden, das BBI-Projekt zu privatisieren? – Wenn ja,

- a) *zu welchem Zeitpunkt sollte dies nach Auffassung der Landesregierung erfolgen und*
- b) *wurden hierüber bereits Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen konkreten Ergebnissen?*

Frage 13:

In welchem Stadium der Entwicklung beziehungsweise Verwirklichung des BBI-Projekts wäre aus Sicht der Landesregierung ein solcher weiterer Privatisierungsversuch am sinnvollsten und für die Interessen des Landes Brandenburg am Erfolg versprechendsten?

Frage 14:

Welche planerischen Voraussetzungen, sprich Projektumfang und Genehmigungen, sollten vorliegen, damit ein solcher weiterer Privatisierungsversuch mit Aussicht auf Erfolg sowie einem möglichst günstigen Ergebnis für das Land Brandenburg in Angriff genommen werden kann?

Frage 15:

Ist es beabsichtigt, bei Errichtung des Großflughafens BBI mit öffentlichen Mitteln oder beim Betrieb – früher oder später – private Investoren zu beteiligen? – Wenn ja,

- a) *auf welche Weise soll dies erfolgen,*
- b) *in welchem Umfang soll dies erfolgen,*
- c) *sollen die heutigen Gesellschafter der BBF auch bei Beteiligung privater Investoren Beteiligungen behalten – wenn ja*
 - aa) *in welcher Höhe – und*
 - bb) *soll sich hieraus für die öffentliche Hand eine Sperrminorität*

ergeben,

- d) *wurden hierüber bereits Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen genauen Ergebnissen?*

zu Frage 12, 13, 14, 15:

Die Gesellschafter der BBF haben derzeit nicht die Absicht, erneut Privatisierungsverhandlungen für die Gesellschaft aufzunehmen. Es bestehen keine konkreten Vorstellungen darüber, ob und wann eine Privatisierung nochmals in Betracht käme.

Gegenwärtig wird von der Geschäftsführung der BBF ein detailliertes Finanzierungskonzept einschließlich einer Investitionskostenplanung für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) erarbeitet. In diesem Zusammenhang werden die Gesellschafter der BBF prüfen, ob private Finanzierungen und/oder die Beteiligung privater (Mit-) Investoren möglich sind.

Frage 16:

Welche Bedeutung haben aus Sicht der Landesregierung bei einer Errichtung des Großflughafens BBI am Standort Schönefeld mit öffentlichen Mitteln unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Stands der Planungen, die hiernach zu erwartende Größe des Flughafenprojekts, des danach zu erwartenden Zeitpunktes seiner Inbetriebnahme sowie die bei alledem zu erwartende Konkurrenzsituation zu Flughafenprojekten anderer Bundesländer die von der öffentlichen Hand erworbenen Grundstücke im ehemaligen "Baufeld-Ost"?

- a) *Sollen diese Grundstücke von der öffentlichen Hand gehalten oder anderweitig, sprich unabhängig vom Flughafenprojekt BBI, verwertet werden?*
- b) *Ist es aus Sicht der Landesregierung sinnvoll, wenn die öffentliche Hand diese Grundstücke im Hinblick auf die Realisierung des Großflughafens BBI für spätere Gewerbeansiedlungen im Flughafenumfeld vorhält?*
- c) *Welche Kaufpreise sind für diese Grundstücke im "Baufeld-Ost" gegenwärtig je Quadratmeter erzielbar? (Bitte exakte Angaben in Zahlen!)*
- d) *Welche Kaufpreise je Quadratmeter sind nach Einschätzung der*

Landesregierung für diese Grundstücke im "Baufeld-Ost" nach Beginn der Errichtung des BBI unter Berücksichtigung der eingangs genannten Kriterien (Stand der Planungen und Konkurrenzsituation nach Inbetriebnahme) voraussichtlich erzielbar?

- e) *Welche Kaufpreise je Quadratmeter sind nach Einschätzung der Landesregierung für diese Grundstücke im "Baufeld-Ost" nach Inbetriebnahme des BBI unter Berücksichtigung der eingangs genannten Kriterien (Stand der Planungen und Konkurrenzsituation) voraussichtlich erzielbar? – Ist aus Sicht der Landesregierung hierbei auch der Zeitpunkt der Fertigstellung von Bedeutung?*
- f) *Gibt es nach den Erkenntnissen der Landesregierung bereits Interessenten an Grundstücken im "Baufeld-Ost"? – Wenn ja,*
 - aa) *welche,*
 - bb) *welchen Nutzungen sollen die Grundstücke von diesen Interessenten zugeführt werden (privat oder gewerblich) und*
 - cc) *welche Erwerbspreise je Quadratmeter wären diese Interessenten gegenwärtig bereit zu zahlen?*

Frage 17:

Welche Kosten durch Kreditzinsen für die "Baufeld-Ost"-Kredite und durch die Grundstücksverwaltung sind aus Sicht der Landesregierung jeweils zu erwarten

- a) *bei einer sofortigen Verwertung gemäß Frage 16 Ziffer c),*
- c) *bei einer Verwertung gemäß Frage 16 Ziffer d),*
- d) *bei einer Verwertung gemäß Frage 16 Ziffer e) und*
- e) *wie hoch sind hierbei jeweils die anteiligen Belastungen, die auf das Land Brandenburg als Gesellschafter entfallen?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen)

zu Frage 16 und 17:

Die Grundstücke des Baufeldes Ost wurden von der FBS bzw. BBF erworben.

Die Grundstücke des Baufeldes Ost verbleiben im Rahmen der Umstrukturierung des BBF – Konzerns innerhalb der Gesellschaft. Eine Verwertung ist vor rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss relativ schwierig und nur mit erheblichen Preisnachlässen möglich.

Während der Errichtung oder nach Inbetriebnahme des BBI ist eine Verwertung für flughafenaffines Gewerbe möglich, was auch unmittelbare Auswirkungen auf die dann zu erzielenden Veräußerungserlöse haben dürfte. Da es im Hinblick auf den Stand des Planfeststellungsverfahrens keine konkreten Verkaufsbemühungen gibt, sind konkrete Angaben zu erzielbaren Quadratmeterpreisen zur Zeit nicht möglich.

Frage 18:

Wie hoch ist der gegenwärtige Schuldenstand der Gesellschaften BBF, PPS und FPS, und zwar aufgeschlüsselt in solche, die

- a) durch den laufenden Betrieb der Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof bei der BBF entstanden sind,*
- b) die durch das im Mai 2003 endgültig gescheiterte Privatisierungsverfahren entstanden sind,*
- c) die durch die Verwaltung der Grundstücke im "Baufeld-Ost" bei der FPS entstanden sind,*
- d) die durch die Kredite für den Erwerb der Grundstücke im "Baufeld-Ost" entstanden sind und*
- e) welche Anteile an diesen Schulden gehen zu Lasten des Landes Brandenburg als Gesellschafter?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen!)

zu Frage 18:

Nach Auskunft der BBF entstanden durch den laufenden Betrieb der Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof bei der BBF Schulden in Höhe von 8.140.716 € aus Investitionskrediten.

Durch das Privatisierungsverfahren entstanden keine Schulden.

Durch die Verwaltung der Grundstücke im "Baufeld-Ost" entstanden keine Schulden.

Die restlichen Kredite für den Erwerb der Grundstücke im "Baufeld-Ost" belaufen sich auf 117,1 Mio. €.

Die Gesellschafter der BBF sind nicht verpflichtet, die Schulden der BBF auszugleichen. Entsprechend seinen Anteilen an der BBF ergäbe sich rein rechnerisch für das Land Brandenburg eine Quote i.H.v. 33,06 Mio. €.

Frage 19:

Welche Kosten entstehen für die öffentliche Hand, einschließlich der Beteiligungen der öffentlichen Hand an Gesellschaften des Privatrechts, bei einer Errichtung des Großflughafens BBI am Standort Schönefeld mit öffentlichen Mitteln nach Einschätzung der Landesregierung voraussichtlich, und zwar differenziert nach

- a) *unmittelbar durch Flughafenerrichtung entstehenden Kosten bei*
 - aa) *Errichtung des Großflughafens BBI entsprechend oder nach dem Umfang der seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungen,*
 - bb) *im Falle der Errichtung des Großflughafens in "abgespeckter" Form und*
 - cc) *im Falle der schrittweisen Errichtung des Großflughafens in sogenannter Modulbauweise,*
- b) *im Zusammenhang mit dem Flughafenbau durch erforderliche Infrastrukturmaßnahmen, wie etwa die Verkehrsanbindungen, bei*
 - aa) *Errichtung des Großflughafens BBI entsprechend oder nach dem Umfang der seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungen,*
 - bb) *im Falle der Errichtung des Großflughafens in "abgespeckter" Form und*
 - cc) *im Falle der schrittweisen Errichtung des Großflughafens in sogenannter Modulbauweise?*

- c) *durch Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung, wie etwa Lärmschutz, bei*
 - aa) *Errichtung des Großflughafens BBI entsprechend oder nach dem Umfang der seitens der Konsortien von IVG und Hochtief vorgelegten Planungen,*
 - bb) *im Falle der Errichtung des Großflughafens in "abgespeckter" Form und*
 - cc) *im Falle der schrittweisen Errichtung des Großflughafens in sogenannter Modulbauweise?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen!)

Frage 20:

Welche voraussichtlichen anteiligen Kosten gemäß Frage 19, Buchstaben a) bis c) entfallen nach den Erkenntnissen der Landesregierung jeweils auf das Land Brandenburg, und zwar aufgeschlüsselt nach

- a) *solchen, die im Haushalt des Landes Brandenburg ausgewiesen werden und*
- b) *solchen, die aus Rechtsgründen nicht im Haushalt des Landes Brandenburg ausgewiesen werden, aber bei wirtschaftlicher Betrachtung dem Land Brandenburg zuzuordnen sind (aufgrund von Beteiligungen an Gesellschaften des privaten Rechts)?*

(Bitte möglichst exakte Angaben in Zahlen!)

zu Frage 19 und 20:

Nach Beendigung des Privatisierungsverfahrens wird gegenwärtig durch die Geschäftsführung der BBF ein detailliertes Finanzierungskonzept einschließlich einer Investitionskostenplanung für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International erarbeitet. Aussagen über die genaue Höhe der Investitionskosten sind frühestens zum Ende des Jahres möglich. Daher sind noch keine konkreten Angaben über die von den Gesellschaftern der BBF zu übernehmenden Finanzierungsanteile möglich. Ausgehend von der derzeitigen mittelfristigen Finanzplanung der BBF wurden für das Jahr 2004 anteilige Zuweisungen des Landes Brandenburg i.H.v. 46 Mio. € in den Entwurf des Haushaltsplanes 2004

eingestellt.

Frage 21:

Was soll aus Sicht der Landesregierung mit den zwischenzeitlich "aufgelaufenen" Schulden aus dem Erwerb der Grundstücke im "Baufeld-Ost" geschehen?

- a) Soll vor Errichtung des Flughafens BBI ein Ausgleich dieser Schulden kurzfristig mit Haushaltsmitteln erfolgen oder*
- b) soll der Ausgleich dieser Schulden zu einem späteren Zeitpunkt durch Verkauf dieser Grundstücke erfolgen und*
- c) wurden hierüber bereits mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen genauen Ergebnissen?*

zu Frage 21:

Für den Erwerb der Grundstücke des Baufeldes Ost valutieren derzeit Kredite i.H.v. 117,1 Mio. €.

Die Gesellschafter der BBF haben vertraglich vereinbart, dass die infolge der unterschiedlichen Zahlungen der Gesellschafter zur Tilgung der Kredite in 2002 eingetretenen Disparitäten in 2004 ausgeglichen werden. Das Land Brandenburg muss danach noch rd. 3,7 Mio. €, das Land Berlin noch rd. 34 Mio. € zahlen.

Frage 22:

Ist bei einer Errichtung des Großflughafens BBI mit öffentlichen Mitteln zur Refinanzierung der entstehenden Kosten für die öffentliche Hand mit Flughafenengebühren zu rechnen? – Wenn ja,

- a) mit welchen und mit welcher voraussichtlichen Höhe in Geldbeträgen und*
- b) wurden hierüber bereits mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen exakten Ergebnissen?*

zu Frage 22:

Die Geschäftsführung der BBF erarbeitet zur Zeit ein BBI-Finanzierungskonzept. Aussagen über die Refinanzierung der zu tätigenen Investitionen können erst gemacht werden, nachdem dieses Konzept vorliegt.

Frage 23:

Wurden seitens der Konsortien von IVG und Hochtief wegen des Scheiterns der Privatisierungsverhandlungen im Mai 2003

- a) *Schadensersatzansprüche bereits geltend gemacht oder*
- b) *sind solche Schadensersatzansprüche noch zu erwarten? –*
– Wenn ja
- a) *in welcher exakten Höhe wurden diese geltend gemacht oder in welcher Höhe stehen solche zu erwarten,*
- b) *aus welchen möglichen Rechtsgründen,*
- c) *wurden hierfür seitens der Gesellschafter der BBF (Bund, Berlin und Brandenburg) bereits Zahlungen an die Konsortien von IVG und/oder Hochtief geleistet? – Wenn ja, in welcher exakten Höhe?*

zu Frage 23:

Mit dem Bieterkonsortium wurde eine Abwicklungsvereinbarung geschlossen; danach sind Schadensersatzansprüche ausgeschlossen.

Frage 24:

Welche Bedeutung hat die Errichtung des BBI aus Sicht der Landesregierung unter Einbeziehung auch der jüngsten Entwicklung voraussichtlich für die Infrastruktur-entwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung und den Arbeitsmarkt der Region Berlin-Brandenburg in möglichst konkreten Angaben, was insbesondere

- a) *den Umfang der zu erwartenden Gewerbeansiedlungen und Gewerbebeerweiterungen im Umfeld des Standorts Schönefeld angeht und*
- b) *den Umfang der zu erwartenden zusätzlichen Arbeitsplätze, unmittel-*

bar durch den Flughafenbetrieb, mittelbar durch den Flughafenbetrieb und im Umfeld des Flughafens angeht?

Frage 25:

Ergeben sich gegenüber den ursprünglichen Plänen zur Errichtung des BBI als Großflughafen nach den eingereichten Plänen der Konsortien von IVG und Hochtief bei Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln aus Sicht der Landesregierung bei Beantwortung der Frage 24 Unterschiede wenn der BBI

a) gegenüber den genannten ursprünglichen Planungen in "abgespeckter" Form oder

b) schrittweise in der sogenannten Modulbauweise errichtet wird?

– Wenn ja, welche sind das jeweils konkret und welche abweichenden Prognosen sind insbesondere für die voraussichtliche Entwicklung der zu erwartenden Gewerbeansiedlungen und –erweiterungen sowie die zu erwartende Zahl der zusätzlichen Arbeitsplätze in der Region Berlin–Brandenburg jeweils zu stellen?

zu Frage 24 und 25:

Da es nach den Planungen der FBS keine verschiedenen Planungsvarianten (z. B. abgespeckte Varianten und Modulbauweise) gibt, erübrigt sich die differenzierte Beantwortung der Anfrage bezüglich dieser Fragestellung. Die Realisierung des BBI war immer in Bauabschnitten in Abhängigkeit von der Bedarfsentwicklung geplant.

Im Übrigen siehe zu Frage 9 und 10.

Frage 26:

Ergeben sich aufgrund der jüngsten Entwicklungen nach den Erkenntnissen der Landesregierung bei Errichtung des BBI mit öffentlichen Mitteln mögliche Abweichungen im Hinblick auf die im Konsensbeschluss vereinbarte Schließung der Flughäfen Berlin–Tegel und Berlin–Tempelhof als Verkehrsflughäfen, und zwar insbesondere

a) im Falle einer Errichtung des Großflughafens BBI in "abgespeckter" Form und

b) im Falle einer schrittweisen Errichtung des Großflughafens BBI in der sogenannten Modulbauweise?

– Wenn ja,

- a) *welche möglichen Abweichungen sind das und*
- b) *wurden hierüber bereits mit den anderen Gesellschaftern der BBF (Bund und Berlin) Verhandlungen, Gespräche oder sonstige Korrespondenzen geführt? – Wenn ja, wann und mit welchen Ergebnissen?*

zu Frage 26:

Da es nach den Planungen der FBS keine verschiedenen Planungsvarianten (z. B. abgespeckte Varianten und Modulbauweise) gibt, erübrigt sich die differenzierte Beantwortung der Anfrage bezüglich dieser Fragestellung. Die Realisierung des BBI war immer in Bauabschnitten in Abhängigkeit von der Bedarfsentwicklung geplant.

Die BFG hat bei der zuständigen Berliner Luftfahrtbehörde die Befreiung von der Betriebspflicht für den Flughafen Berlin–Tempelhof zum Winterflugplan 2004 beantragt.