

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr,
Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/23165 –**

Planungsstand der Bundesregierung zu Infrastrukturmaßnahmen betreffend den Flughafen Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist die Betreiberin des zukünftigen Flughafens Berlin Brandenburg (BER), der im Oktober 2020 den Betrieb aufnehmen soll (<https://www.tagesspiegel.de/themen/fbb/>). Mit dem Verbleib der Hubschrauber-Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung am Flughafen Berlin-Tegel bis voraussichtlich 2029 stellen sich fortführende Fragen betreffend die möglichen Zugangswege der Bundesregierung zum BER (Bundestagsdrucksache 19/17959).

Darüber hinaus steht kurz vor der geplanten Inbetriebnahme des BER der Wunsch der FBB im Raum, einen ICE-Anschluss im unterirdischen Bahnhof des BER einrichten zu wollen (rbb24, 18. August 2020, <https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2020/08/ber-betreiber-fordern-ice-anschluss-berlin-schoenfeld.html>).

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand des Baufortschritts am Regierungsterminal des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)?

Der Regierungsflughafen am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) ist in Planung. Derzeit erfolgt eine Anpassung an die aktualisierten Bauvorschriften sowie den aktuellen Raumbedarf.

2. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung das Regierungsterminal fertiggestellt bzw. in Betrieb genommen werden?

Die Fertigstellung des Baus ist abhängig von der Bereitstellung des Baugrundstücks, welches zur Errichtung des Regierungsterminals und der dazugehörigen Flugbetriebsflächen erforderlich ist, durch die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB). Nach Kenntnis der Bundesregierung kann der Bau derzeit in ca. fünf Jahren fertiggestellt werden.

3. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den geplanten Zeitpunkt bzw. zur Prognose der Fertigstellung für die Infrastruktur zur technisch-logistischen Sicherstellung des Hubschrauber-Flugbetriebs der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung am BER vor?

Der Betrieb der Hubschrauber der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) wird bis zur Herstellung der für die Aufnahme erforderlichen Infrastruktur vom aktuellen Standort Berlin-Tegel erfolgen. Die Herstellung der Infrastruktur erfolgt nach Übergabe des Baugrundstücks und wird aufgrund der umfangreichen Baufeldfreimachung sowie der komplexen Infrastruktur für Flugbetriebsflächen und Gebäude voraussichtlich sieben Jahre erfordern.

4. Zum Erreichen welcher Ziele sollen Mitglieder der Bundesregierung die bis voraussichtlich 2029 am Flughafen Berlin-Tegel verbleibende Hubschrauber-Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung nutzen können?
5. Welche Einschätzungen liegen der Bundesregierung zu einem Shuttle-Betrieb durch die Hubschrauber-Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung für Mitglieder der Bundesregierung vom Flughafen Berlin-Tegel zum Regierungsterminal des BER vor?
6. Welche Kosten wären nach Einschätzung der Bundesregierung mit einem Shuttle-Flug der Hubschrauber-Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung von Mitgliedern der Bundesregierung vom Flughafen Berlin-Tegel zum Regierungsterminal des BER verbunden (bitte nach Möglichkeit in voraussichtliche Kosten pro Monat aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ziele für die Hubschrauber-Flugbereitschaft liegen im individuellen Ermessen der Anforderungsberechtigten und sind abhängig von der nutzbaren Reichweite der eingesetzten Hubschrauber sowie der verfügbaren Infrastruktur am Zielort (z. B. Flugplatz oder Außenlandeplatz). Zukünftig, wie auch in der Vergangenheit, ist der Stationierungsort der Hubschrauber nicht gleichzusetzen mit dem Zustiegsort der Anforderungsberechtigten, da dieser auch außerhalb von Berlin-Tegel liegen kann.

7. Welche Erkenntnisse und Einschätzungen liegen der Bundesregierung zu möglichen Gefahren bzw. Sicherheitseinschränkungen und zur Terrorsicherheit für Mitglieder der Bundesregierung zu der via PKW zu fahrenden Strecke vom Regierungsviertel zum BER vor?
8. Welche Erkenntnisse und Einschätzungen liegen der Bundesregierung zur Terrorsicherheit der Autobahn (A) 113, insbesondere zur rd. 1 000 Meter langen Unterquerung Rudower Höhe, vor?
9. Welche Erkenntnisse und Einschätzungen liegen der Bundesregierung zu einem terrorsicheren Ausbau der A 113, insbesondere zur Unterquerung Rudower Höhe, sowie zu den damit verbundenen Kosten vor?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesautobahn 113 (BAB 113) verbindet das Dreieck Neukölln (BAB 100) mit dem Schönefelder Kreuz (BAB 10) und ermöglicht über die neu geschaffene Ausfahrt 8 eine direkte Zufahrt zum Flughafen Berlin Brandenburg.

Die BAB 113 und deren Tunnel werden wie alle Bundesautobahnen einheitlich entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen bzw. die Anlage und den Betrieb von Tunneln entworfen, hergestellt und betrieben.

Seit Eröffnung der BAB 113 wird diese regelmäßig durch Mitglieder der Bundesregierung mit Dienstkraftfahrzeugen befahren, um auf den südlichen Berliner Autobahnring bzw. in Richtung Dresden zu gelangen. Sicherheitsrelevante Vorkommnisse in diesem Zusammenhang sind hier nicht bekannt.

Mit der Inbetriebnahme des Regierungsterminals (Interim) am 21. Oktober 2020 und der folgenden Inbetriebnahme des Flughafens BER am 31. Oktober 2020 wird sich der bisherige Fahrzeugverkehr vom Regierungsviertel in Berlin-Mitte zum Flughafen Berlin-Tegel (ziviler und militärischer Teil) entsprechend verlagern. Die Anfahrt zum Flughafen Berlin-Tegel erfolgte im Regelfall durch innerstädtische Straßen, die stark belastet und hoch frequentiert waren. Insofern stellt die Zufahrt über die BAB 113 und die Vorfahrtsituation am Flughafen BER bzw. Regierungsterminal eine infrastrukturelle Verbesserung dar. Auch hinsichtlich der möglichen Gefahren und Sicherheitseinschränkungen liegen keine Erkenntnisse vor, die eine Nutzung der BAB 113 ausschließen würden.

Bedingt durch die bessere Verkehrsinfrastruktur, einschließlich angeschlossenen Schienenpersonennah- und Fernverkehr, und die Vermeidung von innerstädtischen Straßen lassen sich mögliche Gefahren und Sicherheitseinschränkungen minimieren.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Welche Position vertritt die Bundesregierung als Gesellschafterin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zum Wunsch der FBB, einen ICE-Anschluss am unterirdischen Bahnhof des BER zu schaffen?
11. Welche Einschätzungen liegen der Bundesregierung zur Wirtschaftlichkeit eines ICE-Anschlusses am unterirdischen Bahnhof des BER vor?
12. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung frühere Überlegungen bzw. Planungen der FBB für die Schaffung eines ICE-Anschlusses am BER?
Wenn ja, wie lauten die Begründungen, weshalb die Realisierung dieser Planungen bisher verworfen wurden?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Standortauswahlverfahren für den Flughafen BER wurden keine Anforderungen hinsichtlich einer Einbindung in das ICE-Netz formuliert. Zuständig für eine mögliche ICE-Anbindung sind die am Markt agierenden Fernverkehrsunternehmen, die den Schienenpersonenfernverkehr gestalten.

13. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Infrastrukturvoraussetzungen am BER für einen ICE-Anschluss gegenwärtig gegeben?
14. Sollten die Infrastrukturvoraussetzungen am BER für einen ICE-Anschluss nicht gegeben sein, wie hoch wäre nach Kenntnis der Bundesregierung der Bauaufwand für die Schaffung der Voraussetzungen, von welchem Bauzeitraum und von welchen Baukosten müsste ausgegangen werden?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Flughafenbahnhof BER hat zwei Fernbahnsteige mit vier Kanten, die nach den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erstellt wurden und somit ICE-tauglich sind.