

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Cornelia Behm, Lisa Paus, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aufklärung der Verantwortlichkeiten und Kostenrisiken durch die verschobene Eröffnung des Berliner Flughafens

Die Verschiebung der Eröffnung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg (BER), der am 3. Juni 2012 eröffnet werden sollte, verursacht eine Reihe finanzieller, organisatorischer und rechtlicher Probleme, sowohl für die Betreibergesellschaft, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, als auch für die Anteilseigner der öffentlichen Hand, den Bund und die Länder Berlin und Brandenburg.

Der Bund ist mit 26 Prozent an der Flughafengesellschaft des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg (BER) beteiligt. Er nimmt seine Interessen durch zwei Staatssekretäre aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie aus dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Aufsichtsrat wahr. Ebenso wie die Bundesländer Berlin und Brandenburg steht er daher in der Verantwortung, für eine lückenlose Aufklärung des Flughafenskandals zu sorgen. Es muss transparent gemacht werden, wer an welcher Stelle Verantwortung für das Flughafen-Desaster trägt und wie hoch die zusätzlichen Kosten sein werden.

Im Fokus steht dabei die Frage, warum die Anteilseigner der Flughafengesellschaft erst wenige Wochen vor der geplanten Eröffnung erkannt haben wollen, dass es massive Probleme bei der Fertigstellung des Großprojektes gab, obwohl die Probleme so umfangreich sind, dass sie nach aktuellem Stand voraussichtlich zu einer Bauverzögerung von fast einem Jahr führen und damit eine Kostenexplosion in Höhe von 1,2 Mrd. Euro verbunden ist. So besteht laut Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 25. Juni 2012 ein zusätzlicher Kapitalbedarf in Höhe von 586 Mio. Euro. Hinzu kommen 591 Mio. Euro für nicht einkalkulierte Schallschutz- und Erstattungsmaßnahmen in den Lärmschutzbereichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Nach welchen Kriterien und Verfahren werden Aufsichtsratsunterlagen von den Bundesministerien und nachgeordneten Behörden geprüft und einer Bewertung unterzogen?

2. Welche Beschlüsse zur Verbesserung des Controllings und der Risikovorsorge wurden durch den Aufsichtsrat infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins vom 31. Oktober 2011 beschlossen?
Welche Vorschläge haben hierzu die beiden Vertreter des Bundes eingebracht?
3. In welcher Form fand der Informationsaustausch der Anteilseigner untereinander über den Projektfortschritt sowie die auftretenden baulichen und technischen Probleme beim Flughafen BER statt, und in welcher Form wurde dieser Informationsausgleich seit der Terminverschiebung vom 31. Oktober 2011 intensiviert?
4. Wann, durch wen, und aus welchen Gründen wurden welche kapazitätserweiternden Baumaßnahmen des Flughafens BER beschlossen, und welche Kosten waren damit verbunden?
5. Wie hoch lag das günstigste Gebot für den Bau des Terminals des Flughafens BER durch einen Generalunternehmer im Jahr 2007?
6. Welcher Fertigstellungstermin und welche Haftung bei Kostenüberschreitungen wurden in diesem Gebot für den Terminal des Flughafens BER genannt?
7. Wie kam die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der zeitgleiche Bau des zweiten Münchener Terminals für die Lufthansa 1,3 Mrd. Euro kosten würde, 2007 zu dem Ergebnis, dass das etwa gleichgroße Terminal des Flughafens BER nur 650 Mio. Euro kosten sollte?
8. Welche mangelhafte Leistungserbringung im Einzelnen haben zur fristlosen Kündigung der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (pg bbi) geführt?
9. Wer war für das Controlling der pg bbi beim Flughafenprojekt BER verantwortlich, und welche Abmahnungen oder Feststellungen für mangelhafte Leistungserbringungen sind wann und durch wen gegenüber der pg bbi formuliert worden?
10. Hat die pg bbi die fristlose Kündigung vom 23. Mai 2012 für die Generalplanung des Flughafens BER widerspruchslos hingenommen, ist es zu einem Vergleich oder einer anderen außergerichtlichen Einigung, und wenn ja, mit welchem Inhalt, gekommen, oder hat die pg bbi die Flughafengesellschaft verklagt, und wenn ja, mit welchem Inhalt und welcher Schadensersatzsumme?
11. Welche Regressforderungen hat seinerseits die Flughafengesellschaft gegen die pg bbi bzw. einzelne Firmen für mangelhafte Leistungserbringung geltend gemacht?
12. Welche Risiken sind bei dem im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 25. Juni 2012 festgestellten Risikovorsorgebedarf in Höhe von 192 Mio. Euro für den Flughafen BER im Einzelnen mit welchen Kostenhöhen unterstellt?
13. Wie setzen sich die im Sachstandsbericht vom 26. Mai 2012 der Flughafengesellschaft ausgewiesenen Mehrkosten in Höhe von 276 Mio. Euro für die bauliche Fertigstellung des Flughafens BER im Einzelnen zusammen, und welche Ursachen werden dafür genannt?
14. Wann und mit welchen Fristsetzungen hat der Aufsichtsrat seit dem Jahr 2010 Aktualisierungen der Kostenschätzungen durch das Management des Flughafens BER eingefordert?

15. Wurde durch den Aufsichtsrat regelmäßig eine Validierung der von der Flughafengesellschaft genannten Kosten durch externe Gutachter beauftragt?
 - a) Wenn ja, wann, an wen, und mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
16. Wann und durch wen ist dem Aufsichtsrat oder einzelnen Mitgliedern mitgeteilt worden, dass das bestehende Finanzierungskonzept für den Flughafen BER nicht mehr tragfähig sei und ein neues Finanzierungskonzept erarbeitet werden müsse?
17. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag des Berliner Finanzsenators Dr. Ulrich Nussbaum, Projektanleihen (im Volksmund: Willy-Brandt-Volksaktien) zur Finanzierung des Flughafens BER zu vergeben?
18. Haben zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium der Finanzen bereits Gespräche stattgefunden, aus welchem Etat eine eventuelle Kapitalerhöhung zu decken und wie diese gegen zu finanzieren ist?
 - a) Falls ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Aus welchen Haushaltstiteln soll der mögliche Bundesanteil bestritten werden?
19. Wie hoch sind im Detail die Schadenersatzforderungen der betroffenen Firmen (Airlines, Deutsche Bahn AG, Unternehmen im Non-Aviation-Bereich)?
 - a) Wie wird sichergestellt, dass die betroffenen Firmen wie angekündigt zügig Schadenersatz erhalten?
 - b) Wird sich der Bund an einem Nothilfefonds für die betroffenen Unternehmen beteiligen, die auf Grund einer Vertragsklausel bis zu einer 18-monatigen Verzögerung keinen Anspruch auf Schadenersatz haben?
 - c) Welche weiteren Schadenersatzansprüche ergeben sich insbesondere im Non-Aviation-Bereich, sollte der 17. März 2013 als Eröffnungstermin nicht einzuhalten sein?
20. Welche vertragsgemäß errichteten Gebäude durch Baufirmen am Flughafen BER sind bisher wann abgenommen und endabgerechnet worden?
 - a) Wie viele Abnahmen für vollständig erbrachte Leistungen stehen noch aus?
 - b) Wie viele Unternehmen sind von der ausstehende Abnahme und Endabrechnung betroffen?
Wie hoch ist hierbei das finanzielle Volumen der Leistungen?
21. Ist der Bundesregierung das Förderprogramm der Flughafengesellschaft zum Aufbau von Langstreckenverbindungen von Berlin (www.berlin-airport.de/DE/GeschaefskundenUndPartner/Entgelte/Download/2010-Langstreckenfoerderung_Berliner_Flughaeften.pdf) bekannt?
22. Hält die Bundesregierung das Förderprogramm der Flughafengesellschaft zum Aufbau von Langstreckenverbindungen von Berlin an einem großen Flughafen der Kategorie A mit dem geltenden Recht der EU für vereinbar?
Mit welchen Institutionen in der EU wurde dies abgeklärt?

23. Erwartet die Bundesregierung, dass die Europäische Kommission ein Beihilfeverfahren einleiten wird, sollte es zu einer zusätzlichen finanziellen Unterstützung des Bundes, des Bundeslandes Berlin und/oder des Bundeslandes Brandenburg für den im Bau befindlichen Flughafen BER kommen, falls die Finanzmittel durch die Verzögerung der Fertigstellung des Flughafens BER aufgebraucht sein sollten?
24. Hält die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der laufenden Beihilfeverfahren der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit öffentlich geförderten Flughäfen in Deutschland, wie beispielsweise für Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Leipzig/Halle, diese zusätzlichen öffentlichen Gelder für den Flughafen BER für eine Beihilfe, die nach geltendem EU-Recht genehmigungspflichtig ist, und wenn ja, hält die Bundesregierung diese für genehmigungsfähig?

Berlin, den 17. Juli 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion