

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, Renate Künast, Lisa Paus, Harald Ebner, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kostenexplosion und weitere Verzögerungen bei der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg

Die Medienberichte zum Flughafen Berlin Brandenburg (BER) reißen nicht ab, nahezu täglich tauchen neue Meldungen über Probleme auf der Baustelle, einen weiteren Finanzierungsbedarf und eine unklare Zeitplanung für die Fertigstellung des Flughafens auf.

Der Bund ist Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Insofern trägt die Bundesregierung, die mit zwei Vertretern als Anteilseigner im Aufsichtsrat der FBB vertreten ist, Verantwortung für Entscheidungen mit, die den neuen Flughafen BER betreffen, und für eine angemessene Kontrolle der Geschäftsführung.

Der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages haben mehrfach Vertreter der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH und des Anteilseigners Bund eingeladen und befragt. Viele Fragen sind dabei offen geblieben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung eine Eröffnung des Flughafens BER ebenso wie der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH noch im Jahr 2015 für möglich?
2. Hält die Bundesregierung eine Eröffnung des Flughafens BER angesichts des derzeitigen Baufortschrittes im Jahr 2016 für aussichtsreich?
3. Welche Kosten sind seit der ursprünglich am 3. Juni 2012 geplanten Eröffnung des Flughafens BER durch zusätzliche Bauarbeiten und mit der verzögerten Eröffnung verbundenen Kosten entstanden?
4. Welche Kosten bzw. welche Mindereinnahmen fallen monatlich durch die Nichtinbetriebnahme beim Flughafen BER an?
Wie hoch sind die monatlichen Mindereinnahmen davon jeweils im Aviation- und im Non-Aviation-Bereich?
5. In welchem Umfang wurden die zusätzlichen Mittel in Höhe von 1,2 Mrd. Euro durch die Kapitalerhöhung der Anteilseigner der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bereits verbraucht?

6. Kann die Bundesregierung eine weitere Kapitalerhöhung für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zur Fertigstellung des Flughafens BER abschließen?
7. Wie bewertet die Bundesregierung den vom Vorsitzenden der Geschäftsführung angemeldeten zusätzlichen Kapitalbedarf für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH in Höhe von 1,1 Mrd. Euro?
8. Inwieweit ist eine weitere mögliche Kapitalerhöhung für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH in der aktuellen Finanzplanung des Bundes berücksichtigt (bitte jahres- und titelscharf darstellen)?
9. In welchem Umfang und in welchen Tranchen sollen die im Haushaltsentwurf 2014 eingestellten Mittel für den Bau des Flughafens BER im Jahr 2014 in Anspruch genommen werden?
10. In welcher Form sollen der Haushaltsausschuss und der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages bei einer weiteren Freigabe von Mitteln für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beteiligt werden?
11. Welche Kostenrisiken sieht die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Flughafens BER?
12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Gesamtkosten für den Flughafen BER bis zur Inbetriebnahme auf über 5 Mrd. Euro steigen werden?
13. In welchem Umfang bestehen derzeit langfristige Darlehen bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?
14. Welchen jährlichen Cashflow hat die Bundesregierung im Ex-Ante-Businessplan für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission für die Jahre 2012 bis 2033 angegeben?
15. Welche Prognosen für die Passagierzahlen hat die Bundesregierung im Ex-Ante-Businessplan für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission angegeben?
16. Welche jährlichen Wachstumsraten bei den Passagierzahlen wurden dabei unterstellt?
17. Welche jährlichen Einnahmen im Bereich Aviation wurden im Ex-Ante-Businessplan für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission unterstellt?
18. Welche jährlichen Betriebskosten für den Flughafen BER wurden im Ex-Ante-Businessplan für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission unterstellt?
19. Welche jährlichen Investitionsaufwendungen wurden durch die Zunahme des Passagieraufkommens im Ex-Ante-Businessplan für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission unterstellt?
20. Welche Verzögerung der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg hat die Europäische Kommission im Worst-Case-Szenario der Beihilfeprüfung unterstellt?
21. In welcher Höhe und Anzahl bestehen noch offene Nachtragsforderungen und eingereichte Rechnungen von Firmen gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?
Wie viele der Forderungen sind älter als ein Jahr?
22. In welcher Höhe und Anzahl wurden bereits Nachtragsforderungen und Rechnungen von Firmen gegenüber der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH reguliert?

Wie hoch ist der Anteil von eingereichten Rechnungen, und wie hoch der Anteil der Nachtragsforderungen im Verhältnis zur gesamten Forderungssumme der Baufirmen?

Wo werden nach Erkenntnissen der Bundesregierung diese Daten gespeichert, und welche Personen bzw. Organisationen können darauf zugreifen?

23. In welcher Höhe hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eingereichte Rechnungen und Nachtragsforderungen der Baufirmen als Verbindlichkeiten im Jahresabschluss 2012 berücksichtigt?
24. Wie hoch wird der Bauverzug durch nicht regulierte Nachforderungen und Rechnungen von Firmen eingeschätzt?
25. Wie viele Firmen, deren Leistungserbringung für die Fertigstellung des Flughafens BER erforderlich ist, haben ihre Arbeit infolge nicht regulierter Nachforderungen bzw. beglichener Rechnungen bisher noch nicht wieder aufgenommen?
26. Wieviel Risikovorsorge aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins in Form von Rückstellungen wurden im Geschäftsbericht 2012 bilanziert, und wie setzt sich diese Summe zusammen?
Bewertet die Bundesregierung die Risikovorsorge als ausreichend bzw. angemessen?
27. Welcher Zeitraum ist für Planung und Realisierung erforderlich, um das im November 2013 vorgelegte Konzept, wie die für den Brandschutz entscheidende Entrauchungssteuerung umgebaut werden soll, umzusetzen?
Von welchem Test- und Genehmigungszeitraum wird anschließend ausgegangen?
28. Wurden alle erforderlichen Leistungen für das Aufteilen der größten Entrauchungsanlage (der sogenannten Anlage 14) in drei Teile sowie den Einbau einer sogenannten „Übergeordneten sicherheitsgerichteten speicherprogrammierbaren Steuerung“ (ÜSSPS) erfolgreich ausgeschrieben?
29. Liegen alle erforderlichen Planungsunterlagen und Genehmigungen vor, um mit dem Umbau der Entrauchungsanlage sowie den Einbau einer übergeordneten Entrauchungssteuerung beginnen zu können?
30. Wurde bereits mit den Arbeiten an der Entrauchungsanlage sowie der übergeordneten Entrauchungssteuerung begonnen?
Wenn nein, warum konnten die Arbeiten bisher nicht aufgenommen werden?
31. Welche Fristen zum Abschluss der Arbeiten enthalten jeweils die Verträge zum Umbau der Entrauchungsanlage und der übergeordneten Entrauchungssteuerung?
32. Bis wann muss mit dem Umbau der Entrauchungsanlage und der übergeordneten Entrauchungssteuerung begonnen werden, und bis wann muss diese abgeschlossen sein, um eine Inbetriebnahme des Terminals vor Ablauf der maßgeblichen Baugenehmigung zu ermöglichen?
33. Wie bewertet die Bundesregierung den bisherigen Erfolg des vom Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH gestarteten Beschleunigungsprogramms SPRINT?
Wo hat sich aus Sicht der Bundesregierung SPRINT bewährt?
34. Wie bewertet die Bundesregierung die Beschleunigungseffekte bei der Mängelbeseitigung am Flughafen BER durch das auf einem Campus im Terminal des Flughafens eingerichtete Projektmanagement Office (PMO)?

35. Wie bewertet die Bundesregierung insgesamt das Organisationskonzept bzw. die betriebliche Ordnung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit Blick auf eine zeitnahe Inbetriebnahme des Flughafens?
36. Welche Aufgaben nimmt die im Jahr 2012 nach der Verschiebung der Eröffnung gegründete „Task Force“ gegenwärtig wahr, und welche Verbesserungen in den Bauabläufen konnte durch die Arbeit der „Task Force“ erreicht werden?
37. Welche Aufgaben nimmt die vom damaligen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer eingesetzte „Soko BER“ gegenwärtig wahr, und welche Verbesserungen in den Bauabläufen und im Controlling beim Großprojekt Flughafen Berlin Brandenburg konnten durch die Arbeit der „Soko BER“ erreicht werden?
38. Wie viele Mängel hat die im August 2013 beendete Bestandsaufnahme auf der Baustelle des Flughafens BER genau ergeben, und wie viele dieser Mängel konnten bisher beseitigt werden?
39. Für welche Maßnahmen fehlen noch die behördlichen Genehmigungen, um mit der Beseitigung der Mängel beginnen zu können?
40. Für welche Maßnahmen konnte noch keine behördliche Genehmigung beantragt werden, weil die notwendigen Genehmigungs- und Ausführungsplanungsunterlagen nicht fertiggestellt sind?
41. Welche Bauleistungen konnten bisher nicht ausgeschrieben werden, weil dafür die notwendigen Unterlagen noch fehlen?
42. In welchen Bereichen der Infrastruktur fehlen VOB-Abnahmen (VOB = Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen) und die bauordnungsrechtliche Nutzungserlaubnis?
43. In welchen Bereichen der technischen Gebäudeausrüstung fehlt die Dokumentation für den Betrieb der Anlagen?
44. Welche Baugenehmigungen laufen im Jahr 2016 aus?
Welche Auswirkungen würden sich daraus auf die Inbetriebnahme des Flughafens BER ergeben?
45. Welche Architekturbüros sind vertraglich durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH gebunden, und mit welcher Leistungserbringung sind die Büros jeweils beauftragt?
46. Hält die Bundesregierung die Einsetzung eines Generalplaners für erforderlich, um eine zügige Inbetriebnahme des Flughafens BER zu erreichen?
47. Wann soll die notwendige Neuverlegung von 92 Kilometern Kabel für die richtige Steuerung der Entrauchungsanlage abgeschlossen sein?
Wurde mit den Arbeiten bereits begonnen?
48. Sind die Probleme mit der Überbelegung der Kabeltrassen sowie die fehlende Trennung zwischen Starkstrom- und anderen Stromleitungen gelöst?
Bis wann soll die erforderliche Neuverlegung der Kabel abgeschlossen sein?
49. Mit welche Maßnahmen soll eine Lösung für die überbelegten Kabeltrassen im Mainpier geschaffen, und bis wann sollen diese baulich umgesetzt werden?
50. Ist es zutreffend, dass die überbelegten Kabeltrassen im Mainpier grundsätzlich die Betriebssicherheit und die Nutzungsfähigkeit gefährden?

51. Liegen für die Sprinkleranlagen Terminal/Mainpier, Pier Nord und Pier Süd jeweils die Baugenehmigungen vor?
An welchen der drei Sprinkleranlagen wurde mit den Bauarbeiten begonnen, und an welchen die Arbeiten bereits abgeschlossen?
52. Wie ist der spätere mögliche Ausbau des Fluggastterminals durch Erweiterung mit den beiden westlichen Satelliten bauplanerisch und technisch vorbereitet bzw. berücksichtigt?
53. Welche Funktionen sollen die beiden westlichen Satelliten perspektivisch übernehmen?
54. Ist in den Satelliten vorgesehen, dass dort der Check-in und die Sicherheitskontrollen stattfinden sollen?
Wie sind diese Funktionen baulich berücksichtigt, und wie soll die Zuwegung für die Passagiere aussehen?
55. Welche Kosten und welcher Zeitraum sind für die Umsetzung des vom Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH angekündigten Konzepts zur Ausweitung der Abfertigungskapazitäten erforderlich (www.faz.net „Weiteres Terminal wird erwogen“ vom 30. Januar 2013)?
56. Welche Maßnahmen sind konkret vorgesehen, und hat der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH dem Konzept zugestimmt?
57. Unterstützt die Bundesregierung die Pläne des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, das Abfertigungsgebäude des bisherigen Flughafens Schönfeld zu modernisieren und als Bestandteil des Flughafens BER zu integrieren (www.faz.net „Mehdorn will Pannen-Flughafen bis Frühjahr 2015 fertig bauen“)?
58. Welche Kosten entstehen hierfür?
Hat der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH dem bereits zugestimmt?
Wann soll mit den erforderlichen Baumaßnahmen begonnen und wann sollen diese abgeschlossen werden?
59. In welchem Umfang kann durch die Integration des Abfertigungsgebäudes des bisherigen Flughafens Schönfeld in den Flughafen BER die Passagierkapazität des Flughafens erhöht werden?
60. Wenn die Integration des Abfertigungsgebäudes des bisherigen Flughafens Schönfeld in den Flughafen BER erfolgen soll, welche Lösung ist dann für das Regierungsterminal vorgesehen?
61. Wie sieht der aktuelle Planungsstand für das Regierungsterminal aus?
Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für das Regierungsterminal, und wie sieht der Zeitplan für die Inbetriebnahme des Terminals aus?
62. Bis wann soll die Flugbereitschaft vollständig am Flughafen BER angesiedelt werden?
63. Aus welchen Gründen wurde der angekündigte Probetrieb am Pier Nord abgesagt?
Welche Position hat der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH dazu vertreten?
64. Ist mit der Absage des Probetriebs am Pier Nord das Konzept einer stufenweisen Eröffnung und Inbetriebnahme abgesagt?

Wenn nein, wie sieht das angepasste Konzept einer stufenweisen Eröffnung und Inbetriebnahme aus?

65. Soll die Sanierung der nördlichen Start- und Landebahn am Flughafen BER noch vor der Eröffnung des Flughafens BER erfolgen?

Wenn ja, für wann ist die Sanierung geplant?

66. Welche Position vertritt die Bundesregierung zu einem möglichen Weiterbetrieb des Flughafens Tegel über die sechs Monate nach vollständiger Inbetriebnahme des Flughafens BER hinaus, die der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ins Spiel gebracht hat (www.airlines.de „Mehdorn: BER soll schrittweise eröffnet werden“ vom 6. Mai 2013)?

67. Wann wird der Bahnhof BER für den Personenverkehr freigegeben?

68. Wie hoch sind die aktuellen monatlichen Kosten für die Instandhaltung des Bahnhofes und der Zulaufstrecken (bitte aufgegliedert nach Kostenarten für die Belüftung der Tunnelstrecken, die Bewachung etc. darstellen)?

Wer kommt für diese Kosten auf?

69. Wie hoch waren die Kosten für die Herstellung des Bahnhofsröhrbaus, und trifft es zu, dass die Deutsche Bahn AG hierfür einen Festbetrag von 285 Mio. Euro erhalten hat?

70. Wie ist der Bearbeitungsstand des Schallschutzprogramms BER bei den Anspruchsberechtigten „Tagschutz“?

Wie viele Anträge fehlen, wie viele Anträge sind in Bearbeitung, und bei wie vielen Anträgen ist die Bearbeitung abgeschlossen?

71. Bis wann soll die Bearbeitung aller Anträge der Anspruchsberechtigten „Tagschutz“ abgeschlossen sein?

72. Wie ist der Bearbeitungsstand des Schallschutzprogramms BER bei den Anspruchsberechtigten „Nachtschutz“?

Wie viele Anträge fehlen, wie viele Anträge sind in Bearbeitung, und bei wie vielen Anträgen ist die Bearbeitung abgeschlossen?

73. Bis wann soll die Bearbeitung aller Anträge der Anspruchsberechtigten „Nachtschutz“ abgeschlossen sein?

74. Wie ist der Bearbeitungsstand des Schallschutzprogramms BER bei den Anspruchsberechtigten „Entschädigung Außenwohnbereich“?

Wie viele Anträge fehlen, wie viele Anträge sind in Bearbeitung, und bei wie vielen Anträgen ist die Bearbeitung abgeschlossen?

75. Bis wann soll die Bearbeitung aller Anträge der Anspruchsberechtigten „Entschädigung Außenwohnbereich“ abgeschlossen sein?

76. Wie ist der Bearbeitungsstand des Schallschutzprogramms BER bei den Anspruchsberechtigten „Besondere Einrichtungen“?

Wie viele Anträge fehlen, wie viele Anträge sind in Bearbeitung, und bei wie vielen Anträgen ist die Bearbeitung abgeschlossen?

77. Bis wann soll die Bearbeitung aller Anträge der Anspruchsberechtigten „Besondere Einrichtungen“ abgeschlossen sein?

Berlin, den 23. April 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

