

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1232 –**

Kostenexplosion und weitere Verzögerungen bei der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung ist weder Projektträgerin noch Planfeststellungs- oder Genehmigungsbehörde. Ihre Kompetenz umfasst auch nicht die Planung und den Bau des BER. Die Ausführung und Verantwortung obliegt als operatives Kerngeschäft der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) als Vorhabenträgerin. Dem Gesellschafter Bund liegen ausschließlich Informationen von der Geschäftsführung der FBB vor. Dies sind vorwiegend Vorlagen der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat erfüllt seine satzungsrechtlichen Überwachungsaufgaben auf der Grundlage der Informationen und Berichte der Geschäftsführung. Er hat sich dabei an das gesellschaftsrechtliche Geschäftsführungsverbot zu halten. Die Beratungen des Aufsichtsrates sind vertraulich und unterliegen der Verschwiegenheitspflicht.

Zudem ist die Vereinbarkeit des Schallschutzprogrammes der Betreiberin des künftigen Hauptstadtflughafens BER mit dem Planfeststellungsbeschluss von dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, in dessen Funktion als Planfeststellungsbehörde, zu beurteilen und zu überwachen.

Die durch die Kleine Anfrage ausgelösten umfangreichen Fragestellungen zu komplexen Sachverhalten konnten innerhalb der gegebenen Frist nur cursorisch geprüft werden.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FBB hat dem Gesellschafter Bund bisher keinen Gesamtterminplan zur Inbetriebnahme des BER vorgelegt.

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Seit 2012 hat sich die Prognose (Eigeninvest) für das Projekt BER von 3.099 Mio. Euro auf 4.233 Mio. Euro erhöht. In diesem Betrag inbegriffen ist eine Steigerung der Kosten für das Schallschutzprogramm um 305 Mio. Euro: Die anderen Kostensteigerungen beziehen sich maßgeblich auf das Teilprojekt Hochbau und hier insbesondere auf die technische Gebäudeausstattung (TGA).“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die FBB verfügt über keine separate Buchführung hinsichtlich der Nicht-Inbetriebnahme des BER. Diese ist weder gesetzlich vorgeschrieben, noch ist diese den betrieblichen Erfordernissen dienlich.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Von den 1,2 Mrd. Euro zugesagten Gesellschaftermitteln sind bislang 343,5 Mio. Euro an die FBB geflossen, die die FBB unmittelbar zur Zahlung ihrer Verpflichtungen verwendet hat. Gemäß der von Aufsichtsrat der FBB genehmigten Wirtschaftsplanung 2014 werden bis zum 31.12.2014 1.043,7 Mio. Euro Gesellschaftermittel abgerufen und ausgegeben sein.“

6. Kann die Bundesregierung eine weitere Kapitalerhöhung für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zur Fertigstellung des Flughafens BER ausschließen?
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?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der anhaltenden terminoffenen Verschiebung über den 27. Oktober 2013 hinaus sind Mehrkosten entstanden, deren Umfang und sachliche Zuordnung von der FBB zurzeit geprüft werden. Der Wirtschaftsplan 2014 umfasst einen haushaltswirksamen Kapitalbedarf, der innerhalb des Nachfinanzierungsrahmens i. H. v. 1,2 Mrd. Euro liegt. Ein darüber hinausgehender Antrag der FBB auf Einzahlung von Gesellschaftermitteln in das Eigenkapital liegt nicht vor.

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)?

Über den Bundesanteil in Höhe von 312 Mio. Euro an den im Dezember 2012 beschlossenen zusätzlichen Mitteln in Höhe von 1,2 Mrd. Euro hinaus sind in der aktuellen Finanzplanung des Bundes keine weiteren Haushaltsmittel vorgesehen.

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?

Grundlage für Kapitaleinzahlungen der Gesellschafter bildet ein Gesellschafterbeschluss, der auf der Grundlage der Wirtschaftsplanung und des konkreten Liquiditätsbedarfs der FBB bedarfsgerechte Einzahlungen in das Eigenkapital der Gesellschaft ermöglicht.

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?

Sofern für Zahlungen an die FBB qualifiziert gesperrte Haushaltsmittel freigegeben werden müssen, richtet sich die Beteiligung des Deutschen Bundestages nach § 36 Satz 2 BHO. Für den Fall, dass in künftige Haushaltsentwürfe zusätzliche Haushaltsmittel eingestellt werden müssen, sind diese Gegenstand des üblichen parlamentarischen Verfahrens zum Beschluss des Bundeshaushalts.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 2, 6 und 7 verwiesen.

13. In welchem Umfang bestehen derzeit langfristige Darlehen bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Kreditvolumina Konsortialbanken in Mio. Euro	davon		dav. bereits abgezahlt	noch verfügbar
		Abzug		
• KfW IPEX-Bank	310			
• Investitionsbank Berlin	310			
• Investitionsbank des Landes Brandenburg	310			
• Landesbank Berlin	150			
• Norddeutsche Landesbank	150			
• DZ Bank AG/ Berliner Volksbank	170			
	1.400	–41	–1.240	119
Kreditvolumina EIB in Mio. Euro				
• Tranche A	400			
• Tranche B	600			
	1.000	–29	–971	0
insgesamt	2.400	–70	–2.211	119“.

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?

Die Fragen 14 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Beantwortung der Fragen wird auf die Veröffentlichung der Entscheidung der Europäischen Kommission SA. 35378 vom 19. Dezember 2012 unter <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm> und die dortigen Angaben verwiesen. Alle Fragen betreffen Einzelheiten aus dem Beihilfeprüfverfahren vor der Europäischen Kommission.

Die Angaben zu Cashflows, Passagierprognosen, Wachstumsraten, Aviationeeinnahmen, Betriebskosten und Investitionsaufwendungen, die der Europäischen Kommission in einem Business Plan vorgelegt wurden, sind Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB. Aus diesem Grund können über die in der veröffentlichten Entscheidung bekannt gemachten Informationen hinaus keine näheren Ausführungen erfolgen. Die Europäische Kommission hat diese Angaben geprüft und in ihrer Entscheidung vom 19. Dezember 2012 festgestellt, dass die Angaben „realistisch und konservativ“ sind (Vgl. Rn. 40 ff. der Entscheidung).

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Es liegen aktuell 1616 offene Nachträge mit einem Forderungsvolumen in Höhe von 452 Mio. Euro vor. Davon sind 797 Stk. (rd. 50 %) der offenen Nachträge 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?

Die FBB teilt hierzu mit: „11.908 Nachträge mit einer Forderungssumme von 1.299 Mio. Euro wurden in Höhe von 995 Mio. Euro beauftragt. Die Prüfquote der beauftragten Nachträge beträgt 77 %. Die bestätigten Auftragsschreiben der Auftragnehmer liegen zu den beauftragten Nachträgen bisher nur teilweise vor. Die sich daraus ergebenden Restrisiken sind im Risiko Monitor berücksichtigt.“

23. In welcher Höhe hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH eingereichte Rechnungen und Nachtragsforderungen der Baufirmen als Verbindlichkeiten im Jahresabschluss 2012 berücksichtigt?

Die FBB teilt hierzu mit: „Eingereichte Rechnungen und Nachtragsforderungen bezüglich Planung und Bau BER sind handelsrechtlich als Investitionen zu aktivieren und werden nicht als Verbindlichkeit dargestellt.“

24. Wie hoch wird der Bauverzug durch nicht regulierte Nachforderungen und Rechnungen von Firmen eingeschätzt?

Die FBB teilt hierzu mit: „Alle für den Bauablauf aktuell benötigten Firmen leisten im Rahmen ihrer Verpflichtungen. Nachforderungen werden ordnungsgemäß geprüft und in Abhängigkeit vom Prüfergebnis freigegeben.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Siehe Antwort zu Frage 24.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Zu Fragen hinsichtlich der Risikovorsorge für das Geschäftsjahr 2012 verweisen wir auf unseren Geschäftsbericht. Detaillierte Aussagen liegen im Konzernprüfungsbericht 2012 vor (<http://www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/unternehmen/2012/2012-geschaeftsbericht.pdf>).“

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?

Die FBB teilt mit, dass die SPRINT-Organisation aktuell mit höchster Priorität an der Klärung und Lösung der noch ausstehenden technischen Fragen arbeitet.

Die Geschäftsführung der FBB beabsichtigt, einen Gesamtterminplan für die Inbetriebnahme des BER erst bei hinreichender Prognosesicherheit vorzulegen.

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Alle zum gegenwärtigen Zeitpunkt erforderlichen Planungsleistungen für die Umsetzung der übergeordneten Entrauchungssteuerung wurden durch die FBB an fachlich qualifizierte Planungsbüros vergeben.“

29. Liegen alle erforderlichen Planungsunterlagen und Genehmigungen vor, um mit dem Umbau der Entrauchungsanlage sowie den Einbau einer übergeordneten Entrauchungssteuerung beginnen zu können?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die Planungsleistungen werden im Rahmen einer segmentierten Ausführung umgesetzt. Für die Abschnitte mit bereits vorliegenden Planungsunterlagen haben die Arbeiten an der Entrauchungssteuerung begonnen.“

30. Wurde bereits mit den Arbeiten an der Entrauchungsanlage sowie der übergeordneten Entrauchungssteuerung begonnen?

Wenn nein, warum konnten die Arbeiten bisher nicht aufgenommen werden?

Die FBB teilt hierzu mit: „Siehe Antwort zu Frage 29.“

31. Welche Fristen zum Abschluss der Arbeiten enthalten jeweils die Verträge zum Umbau der Entrauchungsanlage und der übergeordneten Entrauchungssteuerung?

Die FBB teilt hierzu mit: „Diese Frage berührt Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Flughafengesellschaft und kann daher nicht öffentlich beantwortet werden.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Siehe Antwort zu Frage 27.“

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?

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, einzelne Organisationsmaßnahmen, die in der Kernverantwortung der Geschäftsführung liegen, zu bewerten. Über das Projekt BER wird der Aufsichtsrat fortlaufend mit einem Situationsbericht unterrichtet.

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?

Eine „Task Force“ ist der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Die SoKo wirkt unterstützend im Hinblick auf die Sicherstellung der bundesseitigen (ressortspezifischen) Voraussetzungen und Aufgaben im Zusammenhang mit der Entscheidung der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, den Eröffnungstermin des Flughafens BER zu verschieben (Klärung von Fragen der Infrastrukturanbindung, Eruiierung von Auswirkungen und Lösungen für den Flugverkehr etc.). Eine Koordinierung oder Optimierung von Bauabläufen gehört nicht zu ihren Aufgaben. Gleiches gilt für die Konzeption des BER-Controllings.

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Am Ende der Bestandsaufnahme hatten wir ca. 150.000 Mängel, davon wurden 25.000 Mängel als nicht relevant beurteilt, 40.000 Mängel abgearbeitet und 85.000 Mängel sind in Arbeit. Unter den verbleibenden Mängel sind aber noch wichtige inbetriebnahmekritische Mängel, die die Entrauchung, den Brandschutz und die technischen Anlagen des BER betreffen.“

39. Für welche Maßnahmen fehlen noch die behördlichen Genehmigungen, um mit der Beseitigung der Mängel beginnen zu können?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die Mängelbeseitigung läuft seit Aufnahme des SPRINT-Projektes im Rahmen der vorliegenden Genehmigungen.“

40. Für welche Maßnahmen konnte noch keine behördliche Genehmigung beantragt werden, weil die notwendigen Genehmigungs- und Ausführungsplanungsunterlagen nicht fertiggestellt sind?

Die FBB teilt hierzu mit: „Alle derzeit erforderlichen Baugenehmigungen liegen vor. Soweit durch zusätzliche Planungen genehmigungsrelevante Sachverhalte entstehen, werden diese beantragt. Siehe auch Antwort zu Frage 51.“

41. Welche Bauleistungen konnten bisher nicht ausgeschrieben werden, weil dafür die notwendigen Unterlagen noch fehlen?

Die FBB teilt hierzu mit: „Alle gegenwärtig im Sinne der Bauabfolge sinnvoll durchführbaren Baumaßnahmen werden auf Basis bereits abgeschlossener Beauftragungen vorgenommen oder durch Ausschreibungen neu vergeben.“

42. In welchen Bereichen der Infrastruktur fehlen VOB-Abnahmen (VOB = Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen) und die bauordnungsrechtliche Nutzungserlaubnis?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die bauordnungsrechtliche Nutzungserlaubnis für die drei Terminalgebäude steht aktuell aus. Die VOB-Abnahmen erfolgen nach Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt.“

43. In welchen Bereichen der technischen Gebäudeausrüstung fehlt die Dokumentation für den Betrieb der Anlagen?

Nach Auskunft der FBB ist die Übergabe der vollständigen Dokumentation noch nicht abgeschlossen. Sie ist Teil der jeweiligen VOB-Abnahme und soll von der Flughafengesellschaft zum gegebenen Zeitpunkt eingefordert werden.

44. Welche Baugenehmigungen laufen im Jahr 2016 aus?
Welche Auswirkungen würden sich daraus auf die Inbetriebnahme des Flughafens BER ergeben?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die Baugenehmigung zum Fluggastterminal läuft am 30.10.2016 aus. Die Baugenehmigung zum Pier Süd läuft am 10.08.2016 aus. Die Fristen werden bei der Gesamtplanung berücksichtigt.“

45. Welche Architekturbüros sind vertraglich durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH gebunden, und mit welcher Leistungserbringung sind die Büros jeweils beauftragt?

Die FBB teilt hierzu mit: „Am BER sind ein Objektplaner sowie weitere Fachplaner vertraglich gebunden. Weitere Details zur Leistungserbringung berühren Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Flughafengesellschaft sowie der jeweiligen Planer und können daher nicht öffentlich beantwortet werden.“

46. Hält die Bundesregierung die Einsetzung eines Generalplaners für erforderlich, um eine zügige Inbetriebnahme des Flughafens BER zu erreichen?

Dies ist eine Frage der Projektorganisation, die zum Kernbereich der operativen Geschäftsführung gehört. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

47. Wann soll die notwendige Neuverlegung von 92 Kilometern Kabel für die richtige Steuerung der Entrauchungsanlage abgeschlossen sein?
Wurde mit den Arbeiten bereits begonnen?

Die FBB teilt hierzu mit: „Siehe Antwort zu Frage 29.“

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?

Die Fragen 48 und 49 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FBB teilt hierzu mit: „Im Rahmen des SPRINT-Programms wurde ein Konzept der ganzheitlichen Deckenhohlraumsanierung erstellt. Das Konzept wird aktuell schrittweise umgesetzt. Zur Terminplanung siehe Antwort zu Frage 27.“

50. Ist es zutreffend, dass die überbelegten Kabeltrassen im Mainpier grundsätzlich die Betriebssicherheit und die Nutzungsfähigkeit gefährden?

Die FBB teilt hierzu mit: „Mit Umsetzung des Konzepts der ganzheitlichen Deckenhohlraumsanierung wird die Betriebssicherheit und Nutzungsfähigkeit sichergestellt.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die Sprinkleranlage Terminal/Mainpier ist fertiggestellt. Die Nutzungsfreigabe durch das Bauordnungsamt wird im Rahmen der Nutzungsfreigabe des Fluggastterminals erfolgen. Die Sprinkleranlage Pier Nord ist ebenfalls fertiggestellt. Derzeit laufen die Freigabeprozesse. Der Antrag für die Baugenehmigung der Sprinkleranlage Pier Süd wird kurzfristig eingereicht. Die Bauarbeiten beginnen nach Erteilung der Baugenehmigung.“

52. Wie ist der spätere mögliche Ausbau des Fluggastterminals durch Erweiterung mit den beiden westlichen Satelliten bauplanerisch und technisch vorbereitet bzw. berücksichtigt?

Die FBB teilt hierzu mit: „Mögliche Erweiterungsoptionen wurden in der Gesamtkonzeption berücksichtigt. Aktuell liegt der Fokus des SPRINT-Projektes auf der Sicherstellung einer zügigen Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens BER nach derzeitigem Planungsstand.“

53. Welche Funktionen sollen die beiden westlichen Satelliten perspektivisch übernehmen?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die westlichen Satelliten stellen denkbare zusätzliche Passagier-Abfertigungskapazitäten am BER dar. Die genaue Nutzung, Funktion und Auslegung der beiden westlichen Satelliten wird in einer entsprechenden Konzeptionsstudie zu Beginn der Planungen festgelegt und in Varianten untersucht. Momentan existieren hierzu keine konkreten Planungen. Die vorgehalte-

nen Baufelder ermöglichen die Realisierung von Anlagen, die auf alle möglichen Verkehrssegmente zugeschnitten werden können.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Detaillierte Überlegungen zur Prozessabwicklung werden von der Flughafengesellschaft nach Prüfung geeigneter Erweiterungsoptionen kommuniziert. Die genaue Nutzung, Funktion und Auslegung der beiden westlichen Satelliten wird in einer entsprechenden Konzeptionsstudie zu Beginn der Planungen festgelegt und in Varianten untersucht. Momentan existieren hierzu keine konkreten Planungen. Die Frage nach der funktionalen und räumlichen Verknüpfung der Satelliten mit den bestehenden Anlagen wird die Kernfrage der o. g. Konzeptionsstudie sein.“

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?

Die Fragen 55 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FBB teilt hierzu mit: „Die Prüfung dieser Maßnahmen sind noch nicht abgeschlossen.“

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 „Mehrdorn 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?

Die Fragen 57 bis 62 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt eine frühestmögliche Inbetriebnahme des BER mit nachfragegerechten Flughafenkapazitäten. Die Geschäftsführung der FBB hat bisher kein tragfähiges Ausbaukonzept vorgelegt.

Der Bund hält an den mit der FBB geschlossenen Verträgen zum Interimsstandort sowie zur Hauptbaumaßnahme fest. Das bestehende Abfertigungsgebäude Terminal A ist als Interim bis zur Fertigstellung der Hauptbaumaßnahme vorgesehen. Dieser Bereich wird daher nicht in den Verkehrsflughafen BER integriert.

In diesem Zusammenhang stellt sich der Planungsstand wie folgt dar: Die Planung für den Protokollbereich der Bundesregierung und der Verfassungsorgane am Flughafen BER ist weitgehend abgeschlossen. Die Baukosten liegen für alle Teilprojekte einschließlich Empfangsgebäude, der Hallen für die Flugbereitschaft, der Flugverkehrsflächen und des Interimsstandortes zusammen bei 310 Mio. Euro. Die Ausschreibung der Bauleistungen muss zurückgestellt werden, bis die Baufläche an dieser Stelle nach Einstellung des Flugbetriebs zur Verfügung steht.

Der Fortschritt des Regierungsflughafens hängt wesentlich von der Bekanntgabe eines neuen Eröffnungstermins für den Flughafen BER ab. Aufgrund der Verortung des Regierungsflughafens auf dem jetzigen Flughafen Schönefeld kann der Bau des Regierungsflughafens erst nach Inbetriebnahme des Großflughafens BER und der damit einhergehenden Verlagerung des zivilen Flugbetriebes vom derzeitigen Flughafen Schönefeld beginnen.

Die Bauzeit und Inbetriebnahme der notwendigen technischen Anlagen für die Flugbereitschaft zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs beträgt bis zu vier Jahre. Mit dem Bau kann erst nach Freigabe des erforderlichen großflächigen Baufeldes im heutigen Bereich Schönefeld (alt) begonnen 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?

Der Aufsichtsrat hat eine Entscheidung über die Zustimmung an das Vorliegen einer für den Testbetrieb notwendigen Baugenehmigung geknüpft. Die Geschäftsführung hat in eigener Verantwortung den Probetrieb am Pier Nord abgesagt, nachdem feststand, dass die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für den Probetrieb nicht rechtzeitig vorlagen.

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Die FBB arbeitet aktuell mit Hochdruck an der Sicherstellung einer zügigen Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens BER. Möglichkeiten zur vorgezogenen Inbetriebnahme einzelner Objekte im Sinne einer stufenweisen Eröffnung wird die FBB in Abhängigkeit vom weite-

ren Fertigstellungsverlauf analysieren und aus betrieblicher Sicht prüfen und bewerten.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Ja, der Beginn der Sanierung ist für das 2. Quartal 2015 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)?

Der Zeitpunkt der Schließung des Flughafens Tegel ergibt sich aus dem bestandskräftigen Widerruf der Betriebsgenehmigung von Tegel durch den zuständigen Berliner Senat. Der Widerruf wird danach mit Ablauf von sechs Monaten wirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Start- und Landebahn 07L/25R auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn 07L/25 R des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit einer Länge von mindestens 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen worden ist. Sobald diese Bedingungen erfüllt sind, sieht die Bundesregierung rechtlich keinen Spielraum für einen zeitgleichen Betrieb der Flughäfen Tegel und BER.

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

Gemäß vorliegender Inbetriebnahmegenehmigung dürfen derzeit nur Leerzüge im Tunnelbereich einschließlich Bahnhof verkehren. Das Brandschutzkonzept des Bahnhofs sieht die Entfluchtung über die öffentlichen Treppenanlagen vor. Die Brandschutzeinrichtungen an der Schnittstelle Bahnhof-Terminal sind auf der Bahnseite zwar vollständig fertiggestellt, abgenommen und in Betrieb. Die Fertigstellung und Abnahme der Brandschutzanlagen auf der Seite des Flughafenterminals hingegen ist nicht erfolgt. Dies aber sind wesentliche Voraussetzungen für die Aufnahme des Personenverkehrs im unterirdischen Bahnhof. Wann dies der Fall sein wird, steht gegenwärtig noch aus.

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

Wer kommt für diese Kosten auf?

Angaben zur Höhe der monatlichen Kosten für die Instandhaltung des Bahnhofs und der Tunnelstrecke liegen der Bundesregierung nicht vor. Der Bund finanziert auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Investitionen in die Schienenwege des Bundes und nicht deren Instandhaltung. Ob die Deutsche Bahn AG (DB AG) diese Kosten dauerhaft tragen muss, bleibt abzuwarten.

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

Im Rahmen der Erstellung der Schienenanbindung war die Errichtung des Rohbaus innerhalb des Flughafengeländes durch die damalige Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit einem Festbetrag in Höhe von 285 Mio. Euro (zuzüglich Umsatzsteuer) enthalten. Davon entfielen 65 Mio. Euro auf die Errichtung des Bahnhofsrohbaus.

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Im Tagschutzgebiet (Allgemeiner Lärmschutz) befinden sich ca. 14.000 Wohneinheiten (WE).

Mit Stand 31.03.2014 lagen die Antragsunterlagen für 11.462 WE vor. Daraus folgt, dass für 2.538 WE die Antragstellung aussteht.

Von den vorliegenden Antragsunterlagen aus dem Tagschutzgebiet befinden sich zum v. g. Stand 11.263 WE in Bearbeitung. Für 199 WE ist die Bearbeitung bereits abgeschlossen, da kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss besteht (z. B. Neubauten, Objekt zum Abriss bestimmt etc.).“

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

Die FBB teilt hierzu mit: „Mit den Urteilen des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 25.04.2013 ist den von der FBB bislang versendeten Kostenerstattungsvereinbarungen für die Wohneinheiten im Tagschutzgebiet (Allgemeiner Lärmschutz) die Grundlage entzogen worden.

Aufgrund der Festlegung zum Schutzziel Maximalpegel Tag von $< 0,005 \times 55$ dB(A) ist die Neuberechnung aller vorliegenden Anträge aus dem Tagschutzgebiet (Allgemeiner Lärmschutz) erforderlich. In diese sind Vollzugshinweise der zuständigen Behörde vom 21.02.2014 hinsichtlich Lüftungsmaßnahmen einzubeziehen.

Derzeitig erfolgt die Neuberechnung zu den vorliegenden Anträgen im Bereich der südlichen Start- und Landebahn des BER (Gebiet zur temporären Inbetriebnahme). Anschließend erfolgt die Neuberechnung zu den restlichen Anträgen aus dem Tagschutzgebiet.

Voraussetzung für die abschließende Bearbeitung der Anträge aus dem Tagschutzgebiet ist die Antragstellung und die Mitwirkung der Eigentümer durch Annahme der von der FBB erstellten Anspruchsermittlung zur baulichen Umsetzung bzw. zum Erstattungsbetrag in Höhe von 30 % des Verkehrswertes des Objektes. Die anschließende Beauftragung zur baulichen Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen liegt weiterhin in Verantwortung des Eigentümers.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Im Entschädigungsgebiet Nachtschutz befinden sich ca. 11.500 Wohneinheiten (WE).

Mit Stand 31.03.2014 lagen die Antragsunterlagen für 7.412 WE vor. Für 4.088 WE erfolgte bisher keine Antragstellung.

Von den vorliegenden Antragsunterlagen aus dem Tagschutzgebiet befinden sich zum v. g. Stand 5.729 WE unter Bearbeitung, wobei hier für 5.482 WE die Kostenerstattungsvereinbarung bzw. Anspruchsermittlung an die Eigentümer versendet wurde und somit die bauliche Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen vom Eigentümer veranlasst werden kann.

Für 1.683 WE im reinen Nachtschutzgebiet wurde zum v. g. Stande die Bearbeitung nach baulicher Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bzw. nach der Anspruchsprüfung (z. B. kein Anspruch für Gewerbeobjekte und Kleingärten im reinen Nachtschutzgebiet) abgeschlossen.“

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

Die FBB teilt hierzu mit: „Voraussetzung für die abschließende Bearbeitung der Anträge aus dem Entschädigungsgebiet Nachtschutz ist die Antragstellung und die Mitwirkung der Eigentümer durch Annahme der von der FBB erstellten Vereinbarung/Anspruchsermittlung sowie die Beauftragung der baulichen Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Im Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich gemäß Planergänzungsbeschluss befinden sich ca. 10.000 Objekte. Mit Stand 31.03.2014 lagen die Antragsunterlagen für 4.746 Objekte vor. Für 5.254 Objekte erfolgte bisher keine Antragstellung.

Von den vorliegenden Antragsunterlagen aus dem Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich befinden sich zum v. g. Stand 1.615 Objekte weiterhin in Bearbeitung, da eine Unterzeichnung der Vereinbarung zur Entschädigung des Außenwohnbereichs durch den Eigentümer bisher nicht erfolgt ist.

Für 3.131 Objekte wurde mit Stand 31.03.2014 der Entschädigungsbetrag an die Eigentümer ausgezahlt.“

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

Die FBB teilt hierzu mit: „Voraussetzung für die Zahlung einer Entschädigung des Außenwohnbereichs ist die Antragstellung und die Mitwirkung der Eigentümer durch Annahme des von der FBB erstellten Angebots zur Entschädigung.“

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?

Die FBB teilt hierzu mit: „Im Umland des Flughafens BER befinden sich ca. 50 anspruchsberechtigte Besondere Einrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten wie Hort, Kinderkrippe, Kindergarten, sowie Altenheime, Pflegeeinrichtungen, Rehabilitationseinrichtungen und Krankenhäuser).

Mit Stand 31.03.2014 lagen die Antragsunterlagen für 41 Besondere Einrichtungen (BE) vor. Daraus folgt, dass für 9 BE die Antragstellung aussteht.

Von den vorliegenden Antragsunterlagen sind 18 BE (Planung, ausstehende Unterzeichnung der Vereinbarung durch den Träger der BE, bauliche Umsetzung) in Bearbeitung.

Für 23 Besondere Einrichtungen wurden die Baumaßnahmen für den erforderlichen Schallschutz abgeschlossen und die entsprechenden Kosten erstattet.“

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

Die FBB teilt hierzu mit: „Für weitere 7 Besondere Einrichtungen werden die Baumaßnahmen bzw. die Erstattung von Kosten voraussichtlich im Jahr 2014 abgeschlossen.

Die weitere Bearbeitung der restlichen Besonderen Einrichtungen erfolgt in Abhängigkeit der Antragstellung, Mitwirkung und Zustimmung der Eigentümer / Träger der BE zur baulichen Umsetzung.“