

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 18/2313 –

Aktueller Stand zum Bau des Flughafens Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund ist mit 26 Prozent Anteilseigner und Mitgesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Die übrigen Anteile gehören zu gleichen Teilen den Ländern Berlin und Brandenburg. Der Bund ist daher im Aufsichtsrat (AR) und dessen Präsidial-, Finanz- und Projektausschuss der FBB durch die Bundesministerien der Finanzen und für Verkehr und digitale Infrastruktur prominent vertreten. Seit Anfang 2014 obliegt dem Bund zusätzlich der Vorsitz des Finanzausschusses des Aufsichtsrates der FBB. Zuvor leitete seit dem Jahr 2010 der Staatssekretär Rainer Bomba für das Bundesverkehrsministerium den Projektausschuss des AR der FBB, der dem Gremium immer noch angehört.

Die massiven Probleme am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) sind weiterhin ungelöst. Es liegen weder valide Kosten- noch Terminpläne vor. Die Geschäftsführung der FBB lehnt es ab bzw. zögert es hinaus, verbindliche Aussagen zu Eröffnungstermin und Gesamtkosten zu treffen. Gleichzeitig fordert sie eine weitere Finanzspritze in Höhe von 1,1 Mrd. Euro für die Fertigstellung des BER und weitere Umbauten. Die Errichtung eines funktionierenden und genehmigungsfähigen Brandschutzkonzeptes, die künftige Kapazitätsplanung des BER, die Realisierungsmöglichkeiten für den Regierungsflughafen, die auslaufenden Baugenehmigungen, die Gesamtwirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Projektes, die Verantwortlichkeit von Aufsichts- und Controllinginstanzen und mögliche strukturelle Ursachen von Korruption stellen nach wie vor offene Fragen dar.

Die zwischenzeitlich gestarteten Taskforces des Landes Brandenburg, des Bundesverkehrsministeriums und zuletzt die Taskforce für die Aufklärung der Bestechungsskandale haben bislang keine konkreten und belastbaren Ergebnisse erarbeitet. Dezidierte Fragen des Berliner Untersuchungsausschusses und des Sonderausschusses BER des Brandenburger Landtages an die politisch Verantwortlichen werden oftmals mit Stellungnahmen der FBB beantwortet oder zu Betriebsgeheimnissen erklärt. Dazu ist mittlerweile eine Klage vor dem Berliner Verfassungsgericht anhängig. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hat zuletzt ein externes Controlling

der FBB eingefordert, ohne zu erklären, ob und ggf. wann und in welcher Weise dieses eingerichtet wird.

1. Weiß die Bundesregierung bereits, wann der BER fertiggestellt sein wird?

Nein.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Appellen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, vom Januar 2014, dass die Flughafengesellschaft jetzt ein Konzept vorlegen müsse, in dem die Fragen zur Zeitschiene und zum Baufortgang abschließend beantwortet werden und dass dieses Mal auch eingehalten werden müsse, was versprochen wird (WELT am SONNTAG, 12. Januar 2014)?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem erneuten Appell von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vom Mai 2014, als er forderte, dass beim BER nach wie vor ein Kosten- und Zeitplan geliefert werden muss und eine detaillierte, aufgearbeitete Aufschlüsselung der Kosten erwartet werde (DER TAGESSPIEGEL vom 14. Mai 2014)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit Hochdruck daran arbeitet, die Forderungen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erfüllen.

4. Liegt der Bundesregierung ein aktualisiertes Finanzierungskonzept mit einer Ausweisung der voraussichtlichen Gesamtkosten des Flughafens BER vor, welches laut dem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Mai 2014 festgelegte Bedingung zur Freigabe weiterer Haushaltsmittel ist, und falls nein, bis wann wird es ihr vorliegen?

Der Bundesregierung liegt derzeit kein aktualisiertes Finanzierungskonzept der FBB vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

5. Liegt der Bundesregierung eine mittelfristige Liquiditätsplanung vor, die über das Jahr 2015 hinausgeht?

Wenn ja, wie ist die Liquiditätssituation der FBB für die Jahre 2015 bis 2020?

Die Liquiditätsplanung für das Jahr 2014 liegt der Bundesregierung vor und wurde dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages für seine Sondersitzung am 4. Juli 2014 übermittelt.

Der Bundesregierung liegt auch eine über das Jahr 2014 hinausgehende mittelfristige Liquiditätsplanung vor. Diese ist allerdings fragmentarischer Natur und enthält Prämissen, die der Aufsichtsrat nicht bestätigt hat. Zur Liquiditätssituation der FBB für die Jahre 2015 bis 2020 sind daher zurzeit keine belastbaren Aussagen möglich.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

6. Wie setzen sich die vom AR beschlossenen zusätzlichen 1,1 Mrd. Euro für den BER zusammen (bitte die einzelnen Posten detailliert aufschlüsseln)?

Wie bewertet die Bundesregierung den zusätzlichen Finanzbedarf im Hinblick auf Kosten und Nutzen?

Die 1,1 Mrd. Euro beinhalten Baufertigstellungskosten, Kosten für die weitere Umsetzung des Schallschutzes nach dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts im Jahr 2013 sowie eine Risikovorsorge. Die Baufertigstellungskosten umfassen Bau- und Baunebenkosten, die im Wesentlichen zur Fertigstellung des Fluggastterminals, insbesondere der Gewerke der technischen Gebäudeausrüstung zur Entrauchung, Deckenhohlraumfertigung und Hauptverkabelung benötigt werden.

Einer näheren Aufschlüsselung der Kosten stehen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse entgegen.

Der aus den Kosten i. H. v. 1,1 Mrd. Euro entstehende Finanzierungsbedarf ist von der Geschäftsführung gegebenenfalls unter Darlegung alternativer Finanzierungsquellen nachzuweisen.

7. Wie sind die von Hartmut Mehdorn zusätzlich geforderten Bau- und Planungsleistungen in Höhe von 168 Mio. Euro und die Risikovorsorge in Höhe von 255 Mio. Euro begründet (www.focus.de/finanzen/news/luftverkehr-haushaltspolitiker-wollen-von-mehdorn-endlich-zahlen-sehen_id_3949067.html), und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesen Forderungen?

Zu der Risikovorsorge teilt die Vorhabenträgerin FBB mit:

„Die Risikovorsorge erfolgt zur Absicherung von nicht auszuschließenden Zeitrisiken, z. B. Kollisionen im Bauablauf, ggf. erforderlich werdenden Neuvergaben von Planungs- und Bauleistungen, unvorhergesehenen Planungsthemen, Mehrausgaben aus Schlussrechnungen sowie der Bereitstellung von ggf. fehlenden Planungsgrundlagen und Planmanagement.“

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Welche Risiken sind in der Risikovorsorge der FBB berücksichtigt, und welche bilanzielle Behandlung ist hierfür getroffen worden?

Hierzu teilt die FBB mit:

„Das Risikomanagement der FBB untersucht und bewertet fortlaufend Bau Risiken, strategische und operative Risiken sowie Compliance Risiken. Die Risiken im Rahmen der baulichen Fertigstellung BER werden regelmäßig im Risikomonitor der FBB in Höhe des Netto-Risikoerwartungswertes erfasst. Der gewichtete Risikobetrag aus dem Risikomonitor wurde in die Kostenhochrechnung ‚Inbetriebnahme relevante Mehrkosten‘ aufgenommen. Somit wurde Vorsorge hinsichtlich der Finanzierung getroffen. Sofern aufwandsrelevante Risiken bekannt sind, werden entsprechende Rückstellungen nach den geltenden kaufmännischen Vorsorgeprinzipien gebildet und ausgewiesen.“

9. Hat die Bundesregierung die zusätzlichen Kosten für den BER in Höhe von 1,1 Mrd. Euro bei der Europäischen Kommission bereits notifiziert?

Wenn ja, hat sie bereits eine Antwort erhalten, und wie sieht diese aus?

Nein.

10. Erwartet die Bundesregierung Probleme bei der Genehmigung der zusätzlichen Gelder durch die Europäische Kommission?

Zu eventuell zu erwartenden Problemen kann derzeit keine Aussage gemacht werden.

11. Wie setzt sich der im Private Investor Test (PIT) von 2012 erwähnte Eigenkapitalwert zusammen bzw. durch welches Zahlenmaterial ist dieser begründet?

Dabei handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB. Aus diesem Grund können die erwünschten Informationen nicht mitgeteilt werden.

12. Ist der im PIT erwähnte Eigenkapitalwert in Höhe von bis zu 10 Mrd. Euro der Wert, bis zu welchem der FBB Gelder von den Anteilseignern in Form von Eigenkapitalzufuhr bzw. Gesellschafterdarlehen zur Verfügung gestellt werden, und wenn ja, mit welcher Begründung, und wenn nein, wie ist dieser Wert dann zu verstehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Erwartet die Bundesregierung für die Genehmigung besondere Auflagen durch die Europäische Kommission?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 10 verwiesen.

14. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sie in der Lage sein wird, die Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER abzuschätzen, wenn ein aktueller Terminplan mit den weiteren Realisierungsschritten bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BER vorliegt, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Geschäftsführung der FBB sobald wie möglich im Zusammenhang mit einem belastbaren Terminplan auch belastbare Angaben zu den Gesamtkosten machen wird.

15. Hat die Bundesregierung extern prüfen lassen, ob der geplante Umbau der Brandschutzanlage im Hauptterminal technisch und zu den von der FBB genannten Kosten möglich ist, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Bundesregierung ist nicht Bauherr des BER. Vorhabenträgerin ist die FBB, vertreten durch die Geschäftsführung. Baumaßnahmen an der Brandschutzanlage betreffen den operativen Kernbereich der Geschäftsführung.

16. Gibt es eine Planungsunterlage mit der Darstellung der Meilensteine und dem kritischen Pfad, um den Baufortschritt insbesondere bei den schwierigen Kernthemen, wie Entrauchungsanlage, Brandschutzmanagement und Lärmschutz, nachvollziehen zu können, und wenn nein, warum nicht?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Der neue Terminplan wird derzeit erarbeitet und baut sich grundlegend von den Detailthemen heraus auf und endet dann in einem neuen Rahmenterminplan.“

Ergänzend ist zu bemerken, dass der vierteljährliche Gesamtbericht SPRINT BER der Geschäftsführung für den Aufsichtsrat zum Teil zu einzelnen wesentlichen Themen zeitliche Angaben enthält.

17. Wann wird nach Kenntnisstand der Bundesregierung ein aktueller Terminplan für die Fertigstellung des BER vorgestellt werden, und wie bewertet die Bundesregierung, dass diese Vorstellung mehrmals angekündigt und verworfen wurde?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 14 verwiesen.

18. Wird nach Auffassung der Bundesregierung der BER in der Lage sein, die Investitionen in Höhe von derzeit prognostizierten 5,4 Mrd. Euro jemals zu refinanzieren, und wenn ja, aufgrund welcher Annahmen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass insbesondere aufgrund des von einer unabhängigen Studie prognostizierten Passagierwachstums eine Refinanzierung möglich ist.

19. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der BER die bisherigen Erlöse aus dem Aviation- und Non-Aviation-Geschäft am Standort Berlin erheblich steigern wird, und wenn ja, aufgrund welcher Annahmen, und wenn nein, was plant die Bundesregierung zu tun, um eine langfristige Bezuschussung des BER aus dem Bundeshaushalt zu vermeiden?

Die Vorhabenträgerin FBB teilt hierzu mit:

„Die Entgeltordnungen SXF und TXL sind nicht mit der ab Inbetriebnahme BER geltenden Entgeltordnung vergleichbar. Die FBB wird mit der Eröffnung des BER einen deutlichen Anstieg bei Umsatz und Erlösen ausweisen. Das optimierte Layout des BER wird auch eine deutliche Steigerung der Einnahmen aus Non-Aviation Geschäftstätigkeit ermöglichen.“

Von einer langfristigen Bezuschussung des BER aus dem Bundeshaushalt ist danach nicht auszugehen.

20. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Pläne von FBB-Chef Hartmut Mehdorn, den bisherigen Flughafen Schönefeld in den BER einzugliedern?
21. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass der Weiterbetrieb des bisherigen Flughafens Schönefeld sich negativ auf die Erlösstruktur des BER auswirkt, indem dort ein Terminal für den sogenannten Low-Cost-Verkehr als Konkurrenz zum BER entsteht?
22. Geht die Bundesregierung davon aus, dass eine Sanierung des alten Terminals Schönefeld weitere Mehrkosten nach sich ziehen wird, und wie hoch werden diese Mehrkosten nach Ansicht der Bundesregierung sein, und wann werden sie anfallen?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt derzeit keine Pläne oder Beschlüsse in der Bundesregierung, den bisherigen Flughafen Schönefeld weiter zu betreiben. Die Bundesregierung hält an den mit der FBB geschlossenen Verträgen zum Standort des Regierungsflughafens fest. Jede Standortverlagerung birgt Risiken in zeitlicher, finanzieller und

planerischer Sicht. Ein unterbrechungsfreier Betrieb des politisch-parlamentarischen Flugverkehrs sowie die Protokollfunktionen haben für die Bundesregierung oberste Priorität. Falls die Absichten der FBB dennoch konkret würden, hätte die FBB bei gegebenenfalls abweichenden Standort-Vorschlägen die funktions- und termingerechte Realisierbarkeit von Hauptmaßnahme und Interim nachzuweisen. Dabei wären auch die Auswirkungen auf die Erlösstruktur des BER sowie gegebenenfalls sanierungsbedingte Mehrkosten belastbar darzulegen.

23. Inwieweit kollidieren die Pläne von FBB-Chef Hartmut Mehdorn für den bisherigen Flughafen Schönefeld mit den Planungen des Bundes, den bisherigen Flughafen Schönefeld als Interimsregierungsterminal zu nutzen und in unmittelbarer Nähe den Standort des zukünftigen Regierungsterminals zu errichten?

Die Planung für den Protokollbereich der Bundesregierung und der Verfassungsorgane am Flughafen BER ist weitgehend abgeschlossen. Das bestehende Abfertigungsgebäude Terminal A ist als Interim bis zur Fertigstellung der Hauptbaumaßnahme für den Protokollbereich der Bundesregierung und Verfassungsorgane vorgesehen. Dieser Bereich soll daher nicht in den Verkehrsflughafen BER integriert werden. Falls dennoch die Absichten der FBB konkret würden, den bisherigen Flughafen weiter zu betreiben, hätte die FBB bei abweichenden Standortvorschlägen die funktions- und termingerechte Realisierbarkeit von Hauptmaßnahme und Interim nachzuweisen. Eine Standortverlagerung des Regierungsterminals mit allen notwendigen Flächen und Einrichtungen wird von der Bundesregierung abgelehnt.

24. Geht die Bundesregierung, wie die FBB auch, davon aus, dass der Kapazitätsbedarf am BER zum Zeitpunkt seiner Eröffnung höher als geplant (30 Millionen Passagiere pro Jahr) sein wird?

Die Bundesregierung stellt keine eigenen Kapazitätsbedarfsermittlungen an. Die Abwicklung des Passagieraufkommens gehört zum operativen Kernbereich der Geschäftsführung.

25. Wie stellte und stellt der Bund als Anteilseigner sicher, dass über den AR und die Flughafengesellschaft alle notwendigen beweissichernden Maßnahmen ergriffen wurden und werden, damit in angemessenem Umfang arbeits- und werks-/dienstleistungsvertragsrechtliche Regressansprüche gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FBB und externe Partnerfirmen durch Versäumnisse im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme des BER ergriffen werden können?

Der Bund hat sich als Anteilseigner für eine Prüfung der Haftung der Geschäftsführung und der Aufsichtsratsmitglieder eingesetzt, die im Rahmen geordneter organschaftlicher Verfahren bereits abgeschlossen worden ist. Konsequenz dieser Prüfung war insbesondere die außerordentliche Kündigung des ehemaligen Geschäftsführers, Prof. Dr. Rainer Schwarz. Das Ergreifen beweissichernder Maßnahmen hinsichtlich arbeits- und werks-/dienstleistungsvertragsrechtlicher Regressansprüche gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FBB und externen Partnerfirmen ist dem operativen Kernbereich der Geschäftsführung zuzuordnen.

26. Wie will die Bundesregierung konkret verhindern, dass die für die Versäumnisse im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme im Jahr 2012 mutmaßlich mitverantwortlichen und weiterhin im Unternehmen verbliebenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Aufklärungsarbeit nicht aktiv verhindern und z. B. als Teil von Taskforces dazu einen „aufklärungsmindernden Beitrag liefern“ können?

Personalentscheidungen gehören nicht zum Aufgabenbereich der Gesellschafter. Sie gehören unterhalb der Ebene der Geschäftsführung zum operativen Kernbereich der Geschäftsführung. Ab einem bestimmten Schwellenwert unterliegen Einstellungen der Zustimmung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrates.

27. Welche Maßnahmen haben der AR und die Geschäftsführung bisher konkret ergriffen, um Regressansprüche durch Versäumnisse im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme des BER aktiv aufzubereiten, und wo wurde dies dokumentiert?

Die FBB teilt hierzu mit:

„Alle bei der FBB eingegangenen Regressforderungen werden ordnungsgemäß bearbeitet und dokumentiert. Das gilt gleichermaßen auch für Forderungen, die die FBB gegen Auftragnehmer hat.“

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

28. Inwieweit sieht die Bundesregierung mögliche strafrechtliche Haftungsrisiken des AR vor dem Hintergrund des aktuellen Urteils zum Nürburgring (Landgericht Koblenz)?

Es handelt sich bei dem Urteil um eine Einzelfallentscheidung, die die Bundesregierung nicht bewertet.

29. Teilt die Bundesregierung die Berechnung der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den durch die ausstehende Inbetriebnahme des fertiggestellten Flughafenbahnhofs BER entstehenden Schaden, den die DB AG auf jährlich 20 Mio. Euro (Antwort der DB AG auf ein Schreiben des Abgeordneten Matthias Gastel) beziffert, und wer kommt für diesen Schaden auf?

Mögliche Schadensersatzforderungen und ihre Durchsetzung gehören zum operativen Geschäft der Deutschen Bahn AG. Der Vorstand führt dies in eigener unternehmerischer Verantwortung.

