

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Renate Künast, Lisa Paus und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kosten und Finanzierung des Berlin-Brandenburger Flughafenprojekts

Die Kosten für den Bau des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) haben sich in den vergangenen Jahren massiv erhöht. Weil bei dem mittlerweile neuen Eröffnungszeitraum im Herbst 2017 und insbesondere hinsichtlich des Umbaus der Entrauchungsanlage des Hauptterminals weiterhin Unsicherheiten bestehen, ist unklar, ob die für die Fertigstellung des BER mittlerweile veranschlagten Finanzmittel von insgesamt 5,4 Mrd. Euro ausreichen werden. Zusätzlich zu den 1,1 Mrd. Euro, die der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) im Juni 2014 genehmigt hat, soll die Europäische Kommission weitere 1,1 Mrd. Euro notifizieren.

Dem Bund liegen als Anteilseigner in der Regel ausschließlich Informationen von der Geschäftsführung der FBB vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/1431). Dennoch liegt es aus Sicht der Fragesteller in seiner Verantwortung, Terminplänen und Kostenschätzung begründet zu vertrauen und weitere Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER rechnet die Bundesregierung im Jahr 2017?
2. Welche Kostenrisiken bestehen, falls sich die Fertigstellung des BER ein weiteres Mal hinauszögert?
3. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des ehemaligen Geschäftsführers der FBB, Hartmut Mehdorn, bei den anvisierten Gesamtkosten in Höhe von 5,4 Mrd. Euro handele es sich lediglich um die „Nettokosten“, und wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die tatsächlichen Bruttokosten, und wie setzen sie sich zusammen (Berliner Morgenpost vom 11. März 2015)?
4. Welche Finanzierungsform befürwortet die Bundesregierung, um die vom Aufsichtsrat der FBB im Juni 2014 genehmigten 1,1 Mrd. Euro bereitstellen zu können?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, bis wann weitere Finanzmittel benötigt werden, um keinen Stopp der Bauarbeiten zu riskieren?
6. Liegt der Bundesregierung eine aktuelle mittelfristige Liquiditätsplanung der FBB für die Jahre 2015 und 2016 vor, und wenn nein, gilt das Vorliegen einer

solchen Liquiditätsplanung als Voraussetzung für die Genehmigung neuer Finanzmittel?

7. Ab wann genau erwartet die Bundesregierung die Erwirtschaftung von Gewinnen durch die FBB, wie im Schriftwechsel von Deutschland mit der Europäischen Kommission (zwischen dem 17. August 2006 und 14. Februar 2012) im Kontext des Beihilfeverfahrens erklärt wurde?
8. Hat die Bundesregierung bereits das erforderliche Notifizierungsverfahren beantragt, und wenn nein, wann wird dies erfolgen?
9. Wird der Businessplan der FBB, der als Grundlage des letzten Notifizierungsverfahrens (SA.35378) diente, für das erneute Notifizierungsverfahren überarbeitet, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den von der FBB vorgelegten Stand des Businessplanes, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus ihm in Hinblick auf das bevorstehende Notifizierungsverfahren?

Von welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER ging die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission in ihrem letzten Notifizierungsverfahren für den BER aus (SA.35378), und welche Gründe wird sie für den erneuten Notifizierungsantrag in Höhe von 1,1 Mrd. Euro gegenüber der Europäischen Kommission anführen?

10. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die notifizierten und von den Anteilseignern der FBB bereitgestellten 1,1 Mrd. Euro bereits verausgabt?
11. Hat die Bundesregierung geprüft, ob die am 28. November 2012 notifizierten 1,2 Mrd. Euro tatsächlich von der FBB so ausgegeben wurden, wie in dieser Anmeldung (SA.35378) angekündigt?

Wenn ja, stimmen die tatsächlichen Ausgaben mit den geplanten Ausgaben überein?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung das nicht geprüft?

12. Hat die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, ob die am 28. November 2012 notifizierten 1,2 Mrd. Euro tatsächlich von der FBB so ausgegeben wurden, wie in dieser Anmeldung (SA.35378) angekündigt?
13. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, für was die ursprünglich im Jahr 2012 notifizierten 1,2 Mrd. Euro ausgegeben wurden, wenn nicht für den Schallschutz?
14. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung zur Vorbereitung des neuen Notifizierungsverfahrens ein Privatinvestorentest durchgeführt?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis führte ein solcher Test, und wenn nein, warum nicht?

15. Mit welcher Dauer rechnet die Bundesregierung, um das neue Notifizierungsverfahren abzuschließen?
16. In welcher Höhe sollen nach Kenntnis der Bundesregierung Finanzmittel im Rahmen der Notifizierung beantragt werden?

Treffen die Aussagen des amtierenden Aufsichtsratschefs, Rainer Bretschneider, zu, dass vorsorglich 2,2 Mrd. Euro beantragt werden sollen und somit die Finanzmittel über den derzeit erwarteten Gesamtkosten liegen, und wenn ja, warum (www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/flughafen-aufsichtsrat-gibt-1-1-milliarden-euro-fuer-ber-frei.html)?

17. Wofür sollen die ggf. über den Bedarf der Fertigstellung zur Genehmigung beantragten Finanzmittel verwendet werden, und gibt es über die Verwendung ein gemeinsames Konzept der Anteilseigner?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, wonach jetzt nicht die Zeit sei, über Erweiterungsmaßnahmen zu spekulieren (vgl. DIE WELT Online, 15. Februar 2015)?
19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Option, einen privaten Investor für das Flughafenprojekt BER zu finden?
20. Hat die Bundesregierung eigene Aktivitäten gestartet, um einen privaten Investor für den BER zu finden, und wenn nein, warum nicht?
21. Hat die Bundesregierung mit den weiteren Anteilseignern, den Ländern Berlin und Brandenburg, jemals über einen Kostendeckel für die Fertigstellung des BER gesprochen?
Wenn ja, bei welcher veranschlagten Höhe soll ein Kostendeckel beachtet werden, und wenn nein, unterstützt die Bundesregierung eine Fertigstellung des BER zu jeglichen Kosten?
22. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den aktuellen Wert des BER, insbesondere den Gebäudewert, und seine Wertentwicklung seit Baubeginn im Jahr 2006?
23. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit der Prozentsatz der Umsteiger-Passagiere an den Berliner Flughäfen, und welcher Prozentsatz an Umsteigern wird langfristig am BER angestrebt bzw. ist Bestandteil des aktuellen Businessplans?
24. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine vertiefte Prüfung der Kostenentwicklung beim Projekt BER durch den Bundesrechnungshof und die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sinnvoll und begrüßenswert, und wenn ja, wird die Bundesregierung für eine derartige Prüfung im Rahmen der Gesellschafterversammlung eintreten bzw. öffentlich werben?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt aufgestellten Forderung, beim BER ein externes Controlling einzurichten, „das direkt und ausschließlich an die Eigentümer berichtet“ (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/dobrindt-fordert-externe-kontrolleure-fuer-ber-12968058.html)?
26. Was versteht die Bundesregierung unter der Forderung des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt, dass externe Gutachter „Schwachstellen aufdecken und den Fortschritt des Großprojekts unterstützen sollen“ (vgl. DER TAGESSPIEGEL, 6. Dezember 2014, S. 1)?
27. Hat die Bundesregierung Gespräche mit dem Bundesrechnungshof, der bereits seit dem Mai 2013 eine unabhängige Aufsicht fordert, über die Ausgestaltung eines externen Controllings aufgenommen (www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-ber-und-mehdorn-externer-gutachter-soll-management-durchleuchten/10119250.html)?
28. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass eine Gemeinschaft aus Unternehmen, die zum Teil bereits Aufträge der FBB entgegengenommen haben und als Berater für den BER tätig waren, ausgewählt wurde, um ein unabhängiges Gutachten über die Managementdefizite am BER zu erstellen (SPIEGEL-Bericht vom 23. Februar 2015)?

29. Soll nach Ansicht der Bundesregierung den externen unabhängigen Gutachtern vollständige Einsichtnahme in alle Unterlagen gewährt werden, und wenn nein, welche Bereiche sollen sie kontrollieren dürfen und aus welchen Gründen andere Bereiche nicht?
30. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass nach der bisherigen Entwicklung des Bauvorhabens BER mit einer Kostensteigerung von ursprünglich unter 2 Mrd. Euro auf mittlerweile 5,4 Mrd. Euro und einer Eröffnungsverzögerung von mindestens fünf Jahren die externen Kontrolleure die Pflicht haben sollten, neben den Eigentümern auch den zuständigen Ausschüssen im Deutschen Bundestag, im Landtag Brandenburg und im Abgeordnetenhaus Berlin zu berichten, und wenn nein, warum nicht?
31. Wird die Weigerung der Geschäftsführung der FBB, Gutachtern Unterlagen zur Verfügung zu stellen, nach Kenntnis der Bundesregierung nach wie vor aufrechterhalten, und wenn nein, wird es eine vollständige Einsichtsmöglichkeit geben?
32. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den bislang am BER bekannt gewordenen Korruptionsfällen, und geht die Bundesregierung von möglichen weiteren Korruptionsfällen aus?
33. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung von Transparency International, die Zusammenarbeit mit der FBB aufzukündigen, weil aus deren Sicht Verdachtsmomente über Korruptionsfälle zu lange verheimlicht wurden (TZ vom 26. März 2015)?
34. Wird sich die Bundesregierung für eine Überarbeitung der Entgeltordnung einsetzen, die die gestiegenen Erstellungskosten (1,2 Mrd. Euro im Jahr 2012 und 1,1 Mrd. im Jahr 2014) für den BER berücksichtigt, und wenn nein, durch welche Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die zusätzlich bereitgestellten Investitionen durch den BER refinanziert werden können?
35. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell für die Errichtung des Regierungsflughafens auf dem Gelände des heutigen Flughafens Berlin-Schönefeld?
36. Wie sieht vor dem Hintergrund der Feststellung der Bundesregierung im Mai 2014 „Der Fortschritt des Regierungsflughafens hängt wesentlich von der Bekanntgabe eines neuen Eröffnungstermins für den Flughafen BER ab“ (Bundestagsdrucksache 18/1431) der aktuelle Planungsstand für das Regierungsterminal aus?
37. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn des Regierungsterminals, und wann mit dessen Fertigstellung?
38. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten, die sich seit Fertigstellung der Bahnanbindung an den BER und des Bahnhofs unter dem Flughafen für den Unterhalt (Belüftung der Bahnanlage etc.) entstanden sind, und wer trägt diese Kosten?

Berlin, den 23. April 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion