

Kleine Anfrage

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

Wirtschaftlichkeit des Flughafenprojektes BER

Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) soll nach Angaben der Bundesregierung im Herbst 2017 für den Flugbetrieb öffnen – über fünf Jahre nach der letztmaligen Terminverschiebung. Nach Angaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) wurde jüngst auf der Baustelle die Sechs-Tage-Woche eingeführt, um die Rückstände bei der Fertigstellung aufzuholen. Die Baukosten werden nach bisherigen Angaben der Bundesregierung insgesamt 5,3 Mrd. Euro betragen und sich damit seit dem Spatenstich vor über zehn Jahren mehr als verdoppelt haben. Als eine wesentliche strukturelle Ursache der vielfachen Planungs- und Bauausführungsprobleme beim Projekt BER hat ein Prüfbericht des Brandenburger Landesrechnungshofs die Interessenskollisionen zwischen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) festgestellt. Auch wurde bis heute kein von der FBB unabhängiges Controlling eingeführt. Während die Bundesregierung von einem baldigen Erweiterungsbedarf des BER aufgrund steigender Passagierzahlen ausgeht, steht die ursprüngliche Drehkreuzfunktion und das damit im Zusammenhang stehende Business-Konzept für den Flughafen mehr denn je in Frage. Die FBB rechnet derzeit nicht damit, dass der BER ein „Riesen-Umsteige-Flughafen“ werde (vgl. BILD vom 5. November 2015).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Rechnet die Bundesregierung weiterhin mit einer Eröffnung des Flughafens BER im Jahr 2017, und welche Auswirkungen haben nach Auffassung der Bundesregierung die jüngsten Verzögerungen bei der Bauausführung auf den Rahmenterminplan BER?
2. Haben die Gesellschafter der FBB mit der Geschäftsführung eine Frist vereinbart, bis zu der die Sicherheit des anvisierten Eröffnungstermins im Herbst 2017 bestätigt sein muss, um den angekündigten Eröffnungszeitraum zu halten, und wenn ja, bis wann erwartet die Bundesregierung eine definitive Zusage des Eröffnungstermins 2017?
3. Wie ist der aktuelle Stand des notwendigen Umbaus der Entrauchungsanlage (sogenannte Anlage 14), und entspricht dieser Stand nach Kenntnis der Bundesregierung dem Rahmenterminplan BER?
4. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand des Genehmigungsprozesses für den 5. und 6. Nachtrag durch die zuständige Baubehörde, läuft der Genehmigungsprozess nach Plan, und wie viel Zeitpuffer besteht noch für eine rechtzeitige Fertigstellung der Restbauarbeiten, der Betriebserprobung und der Inbetriebnahme des BER?

5. Haben aus Sicht der Bundesregierung Parlament und Öffentlichkeit ein Recht zu erfahren, welche Wirtschaftlichkeitsprognosen ein aus weitgehend öffentlichen Mitteln finanziertes Infrastrukturprojekt wie der Flughafen BER besitzt?
6. Welche Bedeutung wurde der Drehkreuz- bzw. Hubfunktion des BER bei den Planungen sowie Umplanungen des BER nach Baubeginn beigemessen?
7. Welche Bedeutung hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Drehkreuzfunktion des BER, um den Prozentsatz der Umsteiger-Passagiere von 8 Prozent (Stand: Mai 2015) gemäß dem Businessplan zu steigern (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?
8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung der FBB, dass der Flughafen BER kein internationales Drehkreuz sein wird (vgl. Statement von Geschäftsführer Dr. Karsten Mühlenfeld vom 4. November 2015), und mit welchen finanziellen Folgen für die Wirtschaftlichkeit und weitergehende Finanzierbarkeit des BER rechnet die Bundesregierung bei einem Ausbleiben der Drehkreuzfunktion?
9. War das Statement des Geschäftsführers Dr. Karsten Mühlenfeld mit den Anteilseignern des BER zuvor abgesprochen worden, bzw. war die Feststellung der FBB hinsichtlich der ausbleibenden Drehkreuzfunktion des BER der Bundesregierung bekannt?
10. Hat die Geschäftsführung der FBB den gesellschaftsrechtlich zuständigen Gremien inzwischen den Sachverhalt einschließlich der wirtschaftlichen Folgen erläutert (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Norbert Barthle auf die Mündliche Frage 8 des Abgeordneten Matthias Gastel in der Fragestunde vom 11. November 2015, Plenarprotokoll 18/135), und warum legt die Bundesregierung auf eine solche Erläuterung wert?
11. Welche Erläuterungen zum Sachverhalt „Drehkreuzfunktion des BER“ und den damit im Zusammenhang stehenden Folgen hat die Bundesregierung seitens der FBB seit dem 4. November 2015 erhalten?
12. Welchen Stand hat das Notifizierungsverfahren der Europäischen Kommission zur Genehmigung der benötigten Finanzmittel zur Fertigstellung des BER, und welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Businessplan und das bisherige Ziel der Gesellschafter, mit dem Bau des BER ein internationales Drehkreuz zu errichten?
13. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es notwendig sein wird, in EU-Notifizierungsverfahren einen überarbeiteten Businessplan vorzulegen, wenn die Drehkreuzfunktion für den BER entfällt?
14. Haben Fragen der Wirtschaftlichkeit des BER im ersten und zweiten Fragepaket der Europäischen Kommission eine Rolle gespielt, und wenn ja, welche grundsätzliche Einschätzung hat die Bundesregierung zur künftigen Wirtschaftlichkeit des BER gegenüber der Europäischen Kommission gegeben (vgl. Sachstandsbericht BER, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 18(15)272, S. 10)?
15. Hat die Bundesregierung daran festgehalten, im Zuge des Notifizierungsverfahrens die Genehmigung eines Kostenrahmens in Höhe von 6,4 Mrd. Euro zu erwirken?
16. Sollen die weiteren 1,1 Mrd. Euro beantragten Finanzmittel vorrangig mögliche zusätzliche Kosten bis zu einer Eröffnung im Jahr 2017 abdecken (vgl. Manager Magazin, 16. Dezember 2014) oder vorrangig zur Umsetzung erster Erweiterungsmaßnahmen dienen (vgl. Tagesspiegel vom 7. August 2015)?

17. Welche Bedeutung hat die Drehkreuzfunktion des BER für die Bereitstellung von durch eine Gesellschafterbürgschaft besichertem Fremdkapital, das den verbleibenden Finanzmittelbedarf in Höhe von 1,1 Mrd. Euro garantieren soll und zu dem die FBB umfangreiche Bankgespräche geführt hat (vgl. Sachstandsbericht BER, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Ausschussdrucksache 18(15)272, S. 9)?
18. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung bis zur Eröffnung des BER aus, wenn dieser im Herbst 2017 eröffnet wird?
19. Auf Grundlage welcher Prämissen kam die FBB im Jahr 2014 zu der Überzeugung, dass das Passagiervolumen bis zum Jahr 2027 auf 43 Millionen ansteigen wird, und welche Bedeutung hatte bei dieser Prognose die Drehkreuzfunktion des BER (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/5073)?
20. Welche Bedeutung hat die Drehkreuzfunktion im Entwicklungskonzept für den BER (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 bis 6 auf Bundestagsdrucksache 18/5073)?
21. Haben sich die Erwartungen der Bundesregierung und der weiteren Anteilseigner der FBB, ab wann der Flughafen BER Gewinne erwirtschaftet, verändert, und welche Auswirkung hat dies auf den im Kontext des Beihilfeverfahrens erforderlichen Businessplan der FBB (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?
22. Rechnet die Bundesregierung damit, dass sich die durch den Aufsichtsrat der FBB beschlossenen Investitionen in den Ausbau des BER, etwa in Form eines weiteren Terminals an der Nordbahn, betriebswirtschaftlich eher positiv oder eher negativ für die FBB auswirken werden (vgl. www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/Aufsichtsrat-beschliesst-Flughafen-BER-Erweiterung.html)?
23. Von welcher Umsatz- und Gewinnsteigerung im sogenannten Non-Aviation-Bereich gehen die Bundesregierung bzw. die Gesellschafter der FBB aus, und welche Bedeutung hatte in diesem Zusammenhang die Drehkreuzfunktion des BER?
24. Hat die Aussicht, dass die Drehkreuzfunktion des BER ausfallen oder beeinträchtigt sein wird, Auswirkungen auf eine mögliche Hereinnahme von privatem Investitions- und Privatkapital zur Umsetzung erforderlicher, kostenintensiver Erweiterungsmaßnahmen, und welche Ziele verfolgt in diesem Zusammenhang der Anteilseigner Bund (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?
25. Welche Relevanz hat die Aussage der Bundesregierung, dass die FBB privatwirtschaftlich organisiert sei und dem Wirtschaftlichkeitsprinzip folge, für mögliche Erweiterungsmaßnahmen des BER nach dem Jahr 2017 (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 18/5073)?
26. Wie bewertet die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Intensivierung des Flugverkehrs am Standort Schönefeld, und worauf gründet sie diesbezüglich ihre Annahmen?
27. Wird die Bundesregierung einen Weiterbetrieb des Flughafens Berlin Tegel fordern, sollte sich erhärten, dass aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit Erweiterungsmaßnahmen des BER absehbar ausgeschlossen sein werden?

28. Mit welchen Baukosten rechnet die Bundesregierung aktuell für den Protokollbereich der Bundesregierung am Flughafen BER (Regierungsterminal), und welche Ergebnisse hat die Prüfung der finanziellen Auswirkungen des durch die Verschiebung der BER-Eröffnung verzögerten Baubeginns (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 18/4919)?

Berlin, den 24. November 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion