

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft der Berliner Flughäfen (BER)

Während sich der Eröffnungstermin des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) stetig verzögert, erhöhen sich die Kosten immer weiter. Neuester Eröffnungstermin ist Oktober 2020. Für die Baufertigstellung und zur Deckung der durch die erneute Terminverschiebung entstehenden Kosten erstellte die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) einen neuen Businessplan, der bis ins Jahr 2025 reicht. Bislang ist der BER 5,4 Mrd. Euro teuer. Um keine neuen Steuergelder in Anspruch nehmen zu müssen, soll ein ursprünglich für Erweiterungsmaßnahmen bewilligter Kredit in Höhe von 1,1 Mrd. Euro umgewidmet werden.

Für die Zeit nach 2020 rechnet die FBB mit einem Defizit von 770 Mio. Euro. Dieses soll in den Jahren 2020 bis 2025 auf 500 Mio. Euro gesenkt werden, indem das geplante zusätzliche Terminal T2 ab 2021 über ein Mietkaufmodell (sprich: durch Private) errichtet und finanziert werden soll (Kosten: rund 750 Mio. Euro; erhöht Kapazität des BER von 33 auf 45 Millionen Passagiere). Ein Großteil des 500-Millionen-Defizits (400 Mio. Euro) soll die FBB durch unverbürgte Bankkredite decken, sodass die Eigner nur noch für die verbliebenen 100 Mio. Euro aufkommen sollen (vgl. www.tagesspiegel.de/berlin/flughafenbaustelle-in-berlin-doch-keine-extramilliarde-fuer-den-ber-aus-oeffentlicher-hand/21008738.html).

Die Bundesregierung trägt als Anteilseignerin und Mitglied im Aufsichtsrat besondere Verantwortung gegenüber den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern sowie den Bürgerinnen und Bürgern, allen voran den Anwohnerinnen und Anwohnern der Flughäfen. Klarheit, Transparenz und Verlässlichkeit müssen dabei aus Sicht der Fragesteller in der Kommunikation oberstes Gebot sein. Dem Deutschen Bundestag müssen ausreichende und belastbare Informationen zur Situation des Flughafens BER zur Verfügung gestellt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist für die Umwidmung von Krediten, die für Ausbauvorhaben des Flughafens BER genehmigt und notifiziert wurden, nach Kenntnis der Bundesregierung eine erneute beihilferechtliche Prüfung seitens der EU vonnöten?

2. Welche Anteilseigner des BER haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung dafür ausgesprochen, den nach Presseberichten bestehenden weiteren Finanzbedarf des BER von 100 Mio. Euro aus öffentlichen Mitteln zu gewähren?
 - a) In welcher Form wurden derartige Zustimmungen durch wen getätigt?
 - b) Wann wurden die Zustimmungen gegeben?
 - c) In welcher Höhe wurden finanzielle Zusagen von wem getätigt?
3. Liegt der Bundesregierung eine Kostenaufstellung der bis zur Fertigstellung des BER noch aufzuwendenden weiteren Mehrkosten vor?
 - a) Welche Kosten fallen für die weitere Mängelbeseitigung am Hauptterminal an?
 - b) Welche weiteren Baukosten an anderen Bestandteilen des Flughafens fallen an?
 - c) Welche Kosten fallen für Schadenersatzansprüche an?
 - d) Welche Kosten fallen für Risikovorsorge an?
 - e) Welche Kosten fallen für Einnahmeausfälle an?
 - f) Welche Kosten fallen für Zinsen an?
 - g) Welche weiteren Kosten fallen in welcher Höhe an?
4. Welche zusätzlichen Kosten für die Fertigstellung des BER entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens im Vergleich zu den Kosten des im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermins?
5. Ist die „Neuaufstellung der BER-Kostenprognose“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/531) abgeschlossen?
 - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wann wird diese dem zuständigen Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zugeleitet?
 - b) Wenn nein, wann rechnet die Bundesregierung mit einem Abschluss der Neuaufstellung der BER-Kostenprognose, und wann wird diese dem zuständigen Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zugeleitet?
6. Erwägt die Bundesregierung, erneut in Verhandlungen über das Nachtflugverbot mit den Ländern Berlin und Brandenburg einzusteigen, und wenn ja, mit welchem Ziel?
7. Wie haben sich die Fluggastzahlen von Flügen ab und nach Berlin nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten entwickelt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
8. Wie haben sich die Fluggastzahlen von Flügen zwischen Berlin und München nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten entwickelt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
9. Wie haben sich die Passagierzahlen der Deutschen Bahn AG auf der Strecke zwischen Berlin und München nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten entwickelt (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?

10. Hält die Bundesregierung es für nötig, die Prognosen der Fluggastzahlenentwicklungen des Flughafens BER nach Eröffnung und aufgrund des großen Erfolgs der Schnellstrecke der Deutschen Bahn AG zwischen Berlin und München anzupassen (vgl. www.spiegel.de/reise/deutschland/deutsche-bahn-bilanz-schnellfahrstrecke-muenchen-berlin-a-1200026.html)?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Entscheidung der FBB, die Förderbeträge für Interkontinentalverbindungen auszuweiten (vgl. <https://mobil.berlinerzeitung.de/berlin/massive-foerderung-hauptstadt-flughafen-zahlen-fuer-direktfluege-von-berlin-nach-uebersee-29972294?originalReferrer=https://www.google.de/>), insbesondere vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Herausforderungen im Bereich des Luftverkehrs?
12. Stimmt die Bundesregierung dem verkehrspolitischen Ziel der Fragesteller zu, insbesondere Kurzstreckenflüge weitgehend auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu verlagern, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen will sie den innerdeutschen Luftverkehr von und nach Berlin in den nächsten Jahren gezielt reduzieren?

Berlin, den 17. April 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

