

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Annalena Baerbock, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/8190 –**

### **Fortschritte beim Flughafen Berlin Brandenburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Als einer der Anteilseigner der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) wird die Bundesregierung mehrmals pro Jahr im Aufsichtsrat von der Geschäftsführung der FBB über den Baufortschritt am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) unterrichtet. Ergänzend kontrolliert sie, im Rahmen ihres Aufsichtsratsmandats, den Fortschritt am Hauptstadtflughafen durch die direkte Abforderung von Sachverständigenberichten (Aufsichtsratscontrolling). Hinzu kommt das sogenannte Gesellschaftercontrolling. Im Wege einer erweiterten Berichterstattung der Geschäftsführung wird den Gesellschaftern dabei über den Stand der terminkritischen Gewerke und die Auswirkungen auf die Inbetriebnahme, unter Einbeziehung der Ergebnisse der externen Sachverständigen, berichtet (vgl. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu Fortschritten beim Flughafen BER, Drucksache 19(15)177). Das heißt, die Bundesregierung hat die Möglichkeit einen detaillierten Einblick in Hinblick auf Baufortschritt, Mängelbeseitigung und Eröffnungstermin zu bekommen.

Im Jahr 2018 hieß es noch, dass die Wirk- und Prinzipprüfung, die das Zusammenspiel der einzelnen Komponenten (Steuerungsanlage, Stromversorgung, Sprinkleranlage etc.) testet, im Spätsommer 2018 beginnen würde (vgl. 14. Statusbericht über die Prüfung der sicherheitstechnischen Gebäudeausrüstung). Im Herbst 2018 wurde dieser Termin auf Mai bzw. Juni 2019 verschoben (vgl. „Immer noch Stress mit den Kabeln“, Berliner Zeitung, 28. August 2018, S. 10). Kürzlich hieß es von Seiten der FBB, dass die Wirk- und Prinzipprüfung erst im August oder September 2019 beginnt ([www.n-tv.de/wirtschaft/Brandmeldermachen-BER-Flughafen-Sorgen-article20749450.html](http://www.n-tv.de/wirtschaft/Brandmeldermachen-BER-Flughafen-Sorgen-article20749450.html)). Auch der erforderliche Testbetrieb ist zwar in Teilen bereits angelaufen, braucht aber in Gänze ebenfalls einige Monate. Nun werden immer mehr Stimmen laut, die davon ausgehen, dass zum einen die Mängelbeseitigung langsamer als gedacht vorangeht und zum anderen die eingebauten Zeitreserven langsam aufgebraucht sind ([www.welt.de/print/die\\_welt/wirtschaft/article187740676/BER-Eroeffnung-haengt-ploetzlich-wieder-am-seidenen-Faden.html](http://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article187740676/BER-Eroeffnung-haengt-ploetzlich-wieder-am-seidenen-Faden.html)).

Des Weiteren brachte der ehemalige FBB-Geschäftsführer Karsten Mühlenfeld eine dritte Start- und Landebahn ins Gespräch, als er kürzlich vom Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses Berlin befragt wurde (vgl. „Opposition will Michael Müller vor BER-Ausschuss zitieren“, Berliner Morgenpost, 27. Januar 2019, S. 13).

Aufgrund der Medienberichterstattung lässt sich momentan für Außenstehende hingegen weder genau abschätzen, ob das Bauvorhaben sich noch innerhalb des angegebenen Zeitplans befindet noch welche Überlegungen es gegebenenfalls zu Erweiterungsmaßnahmen und damit verbundenen weiteren Kostensteigerungen gibt.

1. Welche konkreten Informationspflichten in welcher Detailtiefe muss die FBB gegenüber dem Aufsichtsrat des BER, laut Geschäftsordnung des Aufsichtsrates des Flughafens Berlin Brandenburg, welche die Informationspflichten der FBB gegenüber dem Aufsichtsrat definiert, erfüllen, und erachtet die Bundesregierung diese als ausreichend?

Die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) berichtet nach § 90 AktG regelmäßig dem Aufsichtsrat. Die einschlägigen Geschäftsordnungen der Organe der FBB stehen hiermit im Einklang.

2. Existiert eine gesetzliche oder vertragliche Grundlage, die es den Anteilseignern der FBB verbietet, Informationen über den Baufortschritt, die abzuarbeitende Mängelliste, den Diskussionsstand zum Eröffnungstermin etc., die sie im Rahmen ihres Aufsichtsratsmandates von der FBB bekommt, dem Deutschen Bundestag und/oder der Öffentlichkeit zugänglich zu machen?  
Wenn ja, wie lautet diese gesetzliche oder vertragliche Grundlage konkret?
3. Ist es der Bundesregierung als Anteilseignerin der FBB grundsätzlich erlaubt, über die Inhalte des Gesellschaftercontrolling (vgl. S. 2 Ausschussdrucksache 19(15)177) zu berichten, und wenn ja, gibt es eine Einschränkung, oder kann die Bundesregierung selbstständig über Umfang und Informationstiefe entscheiden?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat bei ihrer Berichterstattung über privatwirtschaftliche Beteiligungsunternehmen an den Deutschen Bundestag und an die Öffentlichkeit die einschlägigen Vorgaben des Aktiengesetzes zu berücksichtigen.

Im Übrigen wird auf die öffentlich einsehbaren „Grundsätze guter Unternehmens- und Beteiligungsführung im Bereich des Bundes“ verwiesen.

4. Ist es der Bundesregierung gesetzlich oder vertraglich untersagt, die regelmäßigen Prüfberichte des TÜV Rheinland dem Deutschen Bundestag und/oder der Öffentlichkeit zugänglich zu machen?  
Wenn nicht, wo sind diese Berichte zugänglich?

Der FBB ist eine Weitergabe der Dokumente seitens der TÜV Rheinland AG nicht gestattet.

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

5. Welche konkreten Punkte standen auf der Tagesordnung der Aufsichtsratssitzung am 25. Januar 2019, und welche Inhalte wurden in dieser Aufsichtsratssitzung besprochen?
6. Gibt es bereits eine Tagesordnung für die kommende Aufsichtsratssitzung, und wenn ja, wie lauten die Tagesordnungspunkte, und wann findet die nächste Aufsichtsratssitzung statt?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Öffentlichkeit stehen die zu den Ergebnissen der Aufsichtsratssitzungen abgegebenen Pressemitteilungen der FBB zur Verfügung; abrufbar unter: [www.berlin-airport.de/de/presse/presseinformationen/mitteilungen-archiv/2019/2019-01-25-ar-sitzung/index.php](http://www.berlin-airport.de/de/presse/presseinformationen/mitteilungen-archiv/2019/2019-01-25-ar-sitzung/index.php).

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

7. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung im Rahmen ihrer Aufsichtsratstätigkeit über die Baufertigstellungsanzeige beim Landratsamt Dahme-Spree erhalten?
8. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Äußerung des Flughafenchefs Engelbert Lütke Daldrup, dass die Baufertigstellungsanzeige erst nach der Landtagswahl in Brandenburg im Herbst 2019 gestellt werden soll ([www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/01/ber-entscheidung-fertigstellung-nach-landtagswahl-brandenburg.html](http://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/01/ber-entscheidung-fertigstellung-nach-landtagswahl-brandenburg.html))?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus der regelmäßigen Berichterstattung der operativ zuständigen Geschäftsführung der Vorhabenträgerin FBB ergibt sich, dass die Baufertigstellungsanzeige beim zuständigen Bauordnungsamt im Herbst 2019 erfolgen soll.

9. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung hinsichtlich des Zeitpunktes, zu dem die Baufertigstellungsanzeige gestellt werden soll und deren Auswirkungen auf den Eröffnungstermin des Flughafens BER im Oktober 2020 (vgl. [www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2019/01/ber-entscheidung-fertigstellung-nach-landtagswahl-brandenburg.html](http://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/01/ber-entscheidung-fertigstellung-nach-landtagswahl-brandenburg.html))?

Nach Angaben der FBB ist der Zeitpunkt der Baufertigstellungsanzeige im Projektterminplan in einem dafür vorgesehenen Zeitfenster (Herbst 2019) abgebildet und wirkt nur bedingt auf den Eröffnungstermin.

10. Teilt die Bundesregierung als Anteilseignerin der FBB die Prognose der Geschäftsführung, dass der Flughafen Berlin Brandenburg wie geplant im Oktober 2020 eröffnet wird, Stand: Februar 2019 ([www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure\\_aktuell/2018/11/luetke-daldrup-verspricht-ber-eroeffnung-2020.html](http://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2018/11/luetke-daldrup-verspricht-ber-eroeffnung-2020.html))?

Wenn ja, anhand welcher Kenntnisse und Einschätzungen, und wenn nicht, warum nicht?

11. Teilen nach Kenntnis der Bundesregierung alle drei Anteilseigner der FBB in gleicher Weise die Prognose, dass der Flughafen BER wie geplant im Oktober 2020 eröffnet wird, Stand: Februar 2019?

Wenn nicht, anhand welcher Kenntnisse und Einschätzungen teilen sie diese Prognose jeweils nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt die operativ verantwortliche FBB darin, die Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 zu erreichen. Hinsichtlich der regelmäßigen Berichterstattung wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 7 verwiesen. Die Bundesregierung beurteilt nicht die Kenntnisse und Einschätzungen der weiteren Miteigentümer der FBB.

12. Existieren seitens der Bundesregierung Hinweise darauf, etwa was die notwendige Sanierung der Kabel für Notstrom und die Sicherheitsbeleuchtung betrifft, dass die Eröffnung des Flughafens BER im Oktober 2020 erneut scheitern könnte?

Wenn nicht, wie bewertet die Bundesregierung den Rückstand bei der Sanierung der Kabeltrassen, Stand: Februar 2019, und falls ja, welche Schritte unternimmt sie, damit es zu keiner weiteren Verzögerung kommt?

Derartige Hinweise liegen der Bundesregierung nicht vor. Nach Auskunft der FBB werden keine Kabel für Notstrom und Sicherheitsbeleuchtung saniert. Die Sicherheitsstromversorgungsanlage wird als Ganzes, so wie es die Regelung nach § 76 Absatz 1 bis 4 BbgBO vorschreibt, in einen betriebssicheren, wirksamen und ordnungsgemäß beschaffenen Zustand versetzt. Um Verzögerungen entgegenzuwirken, hat die FBB intern Vorkehrungen in ihrer Organisation getroffen und eine gesonderte Plattform bzw. Struktur aufgesetzt, in der dieses Themenfeld für sich, notwendigerweise aber auch anlagenübergreifend behandelt und nachgehalten wird.

13. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung, Stand: Februar 2019, aus der laut Medienberichten seitens des TÜV Rheinland geäußerten Erwartung, dass die Beseitigung bestehender Mängel mehr Zeit in Anspruch nehmen werde, als die FBB veranschlagt ([www.maz-online.de/Brandenburg/Tuev-Rheinland-zweifelt-am-BER-Eroeffnungstermin-Engelbert-Luetke-Daldrup-bleibt-dabei](http://www.maz-online.de/Brandenburg/Tuev-Rheinland-zweifelt-am-BER-Eroeffnungstermin-Engelbert-Luetke-Daldrup-bleibt-dabei))?

Ist es der Bundesregierung bekannt, dass Umbauten erforderlich werden könnten, um derzeitige Mischbelegungen in überlegten Kabelkanälen zu beheben?

Nach Einschätzung der operativ verantwortlichen Vorhabenträgerin FBB differieren die Sichtweisen der Projektorganisation und die des Prüfsachverständigen nicht wesentlich. Notwendige bauliche Anpassungen oder Nachweisführungen

durch spezifische Dokumentationen im Bereich von Kabel- und Trassenwegen sind der Bauorganisation bekannt und befinden sich in der Bearbeitung gemäß Terminplan.

14. Von welchen Mehrkosten geht die Bundesregierung diesbezüglich aus, und wer soll ihrer Kenntnis nach diese Mehrkosten tragen?

Nach Auskunft der FBB werden die Kosten zur Mängelbeseitigung – soweit feststellbar – vom Verursacher getragen.

Die Bundesregierung geht im Übrigen davon aus, dass die FBB etwaige von dieser zu tragenden Mehrkosten bei der anstehenden Überarbeitung des Businessplans berücksichtigt und ggf. unter Beachtung der Grundsätze kaufmännischer Sorgfalt kompensieren werden.

15. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Mängel bei den Kabelgewerken, bei denen kein Umbau möglich ist?

Falls ja, welche Konsequenzen hat dies auf den Fertigstellungstermin, und welche Lösungsansätze sind der Bundesregierung hierfür bekannt?

Über derartige Mängel hat die Bundesregierung keine Kenntnis. Nach Auskunft der FBB bestehen keine nicht behebbaren Mängel.

16. Kann die Bundesregierung, Stand: Februar 2019, nachvollziehen, dass die FBB von vorhandenen Reserven im Terminplan ausgeht?

Wenn ja, um welche Zeitreserven handelt es sich genau (bitte Angaben in Tagen), und woraus ergeben sie sich?

In den Sitzungen des Aufsichtsrates der FBB wird regelmäßig über den Stand der Bauarbeiten und die aktuelle Terminplanung berichtet. Die Geschäftsführung der FBB behandelt die Frage von Zeitreserven vertraulich, um Projektverzögerungen durch Dritte zu vermeiden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 4 verwiesen.

17. Welche Terminvorgaben (kommunizierte Terminleisten) konnten nach Kenntnis der Bundesregierung seit Amtsantritt von Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup eingehalten werden, und welche und wie viele davon nicht?

Maßgeblich für die Bundesregierung ist, dass die Terminziele, die eine Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 sicherstellen, erreicht werden. Diese Terminziele sind nach Angaben der FBB eingehalten worden.

18. Welche sogenannten Meilensteine wurden dem Aufsichtsrat von der FBB mitgeteilt, und welche Meilensteine gilt es bis zur Eröffnung noch zu erfüllen (vgl. [www.airportzentrale.de/flughafen-ber-soll-im-herbst-2019-fertig-sein/59518/](http://www.airportzentrale.de/flughafen-ber-soll-im-herbst-2019-fertig-sein/59518/))?

Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat der FBB erfolgt nach Anlagengruppen und ist somit weitaus detaillierter, als es die Meilensteine abbilden. Ein wichtiger Meilenstein ist der Beginn der baurechtlich geforderten Wirkprinzipprüfung im Fluggastterminal Mitte, der für den Sommer 2019 vorgesehen ist. Danach erfolgt die Baufertigstellungsanzeige und 2020 folgt das Operational Readiness Airport Transfer (ORAT)-Programm.

19. Wie hoch ist der Anteil jener Mängel (wesentliche Mängel), deren Beseitigung Voraussetzung dafür sind, mit den Funktionsprüfungen (gemeinsame „Wirk- und Prinzipprüfungen“ aller Systeme) im Juli 2019 zu beginnen, an der Gesamtzahl der laut der Tageszeitung „DIE WELT“ vom 25. Januar 2019 mehreren tausend Mängel?
20. Wie viele wesentliche Mängel existieren nach Kenntnis der Bundesregierung noch auf der Baustelle des BER (absolute Zahl), und welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Zunahme von Mängeln?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mängelclustering erfolgt insbesondere nach qualitativen Kriterien. Nach Auskunft der FBB werden bis zum Beginn der Wirkprinzipprüfung alle noch zu erledigenden Punkte, die einer Wirksamkeit und Betriebssicherheit der entsprechenden Anlagen entgegenstehen, beseitigt sein. Der Anteil differiert je nach Anlagengruppe.

21. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die bei Eröffnung des BER vorgesehenen Abfertigungskapazitäten am Standort Schönefeld (BER und Schönefeld-Alt) ausreichen, um wie geplant den vollständigen Umzug des Flughafens Berlin-Tegel zu erreichen (bitte begründen)?

Die bedarfsgerechte Inbetriebnahme des BER wird nach Planung der FBB folgendermaßen sichergestellt:

Die Kapazität an sogenannten Prozessoren zur Abfertigung (Check-In-Schalter, Sicherheitskontrollstellen, Gepäckkontrolle und -aufgabe usw.) ist ausreichend konzipiert, um die Verkehrsmenge von ca. 22 bis 23 Millionen Passagiere/Jahr aufnehmen zu können. Mit dem im Bau befindlichen Terminal 2 wird eine zusätzliche Kapazität von ca. 6 Millionen Passagieren/Jahr direkt am BER zur Verfügung stehen. Mithin ist von einer Abfertigungskapazität am BER mit den Terminals 1 und 2 sowie mit dem fortgesetzten Betrieb am bisherigen Flughafen Schönefeld im „Double-Roof“-Betrieb von rd. 40 Millionen Passagieren jährlich im ersten vollen Betriebsjahr 2021 auszugehen.

22. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage von Karsten Mühlendorf, der kürzlich die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn ins Gespräch brachte, und gab es hierzu bereits Gespräche, und wenn ja, welche, und welche Gespräche gab es dazu mit welchen Teilnehmerinnen und Teilnehmern wann?

Die Bundesregierung nimmt keine Stellung zu Aussagen Dritter, die nicht ausschließlich den Geschäftsbereich der Bundesregierung betreffen. Eine Veranlassung zu Gesprächen besteht auf Grund dessen nicht.

23. Welche Erhebungen liegen der Bundesregierung vor, hinsichtlich der Entwicklung der Anzahl an Flugverbindungen zwischen Berlin und München seit der Fertigstellung der Express-Bahnverbindung zwischen Berlin und München, und wie hat sich die Auslastung der Züge der Deutschen Bahn AG und die der Flugzeuge seit Inbetriebnahme dieser Verbindung entwickelt?

Der Bundesregierung liegt die monatliche Luftfahrtstatistik des Statistischen Bundesamtes vor. Dort werden u. a. Angaben zu den Fluggästen, den Flügen und deren Auslastung ausgewiesen (vgl. [www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/](http://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/)

TransportVerkehr/Luftverkehr/Luftverkehr.html). Seit Inbetriebnahme der Express-Bahnverbindung zwischen Berlin und München gab es keine signifikanten Veränderungen bei der Zahl der Flugverbindungen und der Auslastung der Flugzeuge.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind im Jahr 2018 4,9 Millionen Reisende über die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 8.1) im Fernverkehr der DB AG gefahren. Dies entspricht einer Steigerung von 2,5 Millionen Fahrgästen gegenüber dem Vorjahr auf der vergleichbaren Verbindung über Jena und damit einer prozentualen Steigerung um 104 Prozent.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7577 verwiesen.

24. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung vor hinsichtlich der Entwicklung der Anzahl an Flugverbindungen zwischen Berlin und München in den kommenden Jahren, und wenn der Bundesregierung keine Prognose vorliegt, wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklung der Flugverbindungen zwischen Berlin und München in den kommenden Jahren ein?

Der Bundesregierung liegen keine Prognosen und Schätzungen zur Entwicklung von Flugverbindungen auf einzelnen innerdeutschen Strecken vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7577 verwiesen.

25. Welche Prognose hat die Bundesregierung über die Auslastung der Züge der Deutschen Bahn AG durch die Inbetriebnahme der Verbindung Berlin-München für die kommenden Jahre?

Im Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sind für den Prognosehorizont 2030 auf der VDE 8.3 zwischen Berlin und Halle/Leipzig 8,8 Millionen Reisende/Jahr, auf der VDE 8.2 zwischen Halle/Leipzig und Erfurt 13,1 Millionen Reisende/Jahr und auf der VDE 8.1 zwischen Erfurt und Bamberg 6,8 Millionen Reisende/Jahr prognostiziert. Dies entspricht einer mittleren Auslastung der Züge des Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) von 300 Reisenden/Zug bei 40 Zugpaaren/Tag zwischen Berlin und Halle/Leipzig, 410 Reisenden/Zug bei 44 Zugpaaren/Tag zwischen Halle/Leipzig und Erfurt sowie 465 Reisenden/Zug bei 20 Zugpaaren/Tag zwischen Erfurt und Bamberg.

Im Übrigen wird auf die Internetseite der DB AG verwiesen:

[www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Ein-Jahr-nach-Start-der-Schnellfahrstrecke-Berlin-Muenchen-Bahn-ist-Verkehrsmittel-Nummer-1-3528088](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Ein-Jahr-nach-Start-der-Schnellfahrstrecke-Berlin-Muenchen-Bahn-ist-Verkehrsmittel-Nummer-1-3528088).

