

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Benjamin Strasser, Katja Suding, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Finanzplanung und Insolvenzrisiko der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (Nachfragen zu den Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 19/20014 und 19/20567)

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist die Betreiberin des zukünftigen Flughafens Berlin Brandenburg (BER), der im Oktober 2020 den Betrieb aufnehmen soll (<https://www.tagesspiegel.de/themen/fbb/>). Die Kleinen Anfragen „Finanzplanung und Insolvenzrisiko der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“ auf Bundestagsdrucksache 19/19687 sowie „Folgefragen zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage ‚Finanzplanung und Insolvenzrisiko der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH‘ (Bundestagsdrucksache 19/19687)“ auf Bundestagsdrucksache 19/20845 sollten in Erfahrung bringen, welche Erkenntnisse und Einschätzungen der Bundesregierung zu den Vermögenswerten, der Finanzplanung und dem Insolvenzrisiko der FBB vorliegen.

Die Bundesregierung gibt in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/20567 an, dass der Verschuldungsgrad der FBB im Zeitraum 2020 bis 2024 nicht im marktüblichen Bereich und deutlich über jenem internationaler Vergleichsflughäfen liege. Hieraus sowie aus dem nach Aussage der Bundesregierung für die FBB vorliegenden Bundesinteresse ergeben sich zahlreiche Folgefragen (vgl. Bundestagsdrucksache 19/20567). Darüber hinaus bestehen weiterhin Fragen betreffend die Aussagen der FBB, dass aus eigener Sicht kein Insolvenzrisiko bestehe und mit steigenden Einnahmen gerechnet werden kann (Bundestagsdrucksache 19/20014). Dem stehen Recherchen des „Rundfunk Berlin Brandenburg (rbb)“ und „Tagesspiegel“ gegenüber, wonach die Einnahmen nach Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) niedriger ausfallen könnten als durch die FBB erwartet (rbb: https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2020/06/ber-flugh

afen-berlin-brandenburg-finanzdesaster-finanzen.html; Tagesspiegel: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/corona-verluste-und-ber-hilfen-drohendes-finanzdesaster-in-berlin-alarmiert-die-bundespolitik/25908074.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Besteht von Seiten der Bundesregierung ein allgemeiner, zu erfüllender Kriterienkatalog für Bundesbeteiligungen?
2. Welche allgemeinen Kriterien muss eine Maßnahme erfüllen, um bundespolitische Bedeutung zu erlangen?
3. Wie begründet die Bundesregierung die bundespolitische Bedeutung der Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) bzw. dessen Inbetriebnahme im Einzelnen?
4. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung ein Bundesinteresse an der FBB auch nach der Inbetriebnahme des BER gegeben?
5. Könnte nach Einschätzung der Bundesregierung die Bundesbeteiligung an der FBB nach der Inbetriebnahme des BER aufgegeben bzw. abgestoßen werden?
6. Welche Kriterien müssten nach Einschätzung der Bundesregierung gegeben sein, um die Bundesbeteiligung an der FBB aufzugeben bzw. abzustoßen?
7. Welche einzelnen Unterlagen der FBB für die Geschäftsjahre 2018 und 2019 liegen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. der Beteiligungsverwaltung im Einzelnen vor (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
8. Wie sind die beteiligungsverwaltenden Stellen im BMVI und Bundesministerium der Finanzen (BMF) besetzt (bitte jeweils für BMVI und BMF aufschlüsseln)?
9. Wann, wie, und durch wen wird der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Vorbereitungen zu und den Ergebnissen der Aussichtsratssitzungen der FBB informiert?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der FBB, dass mit einer signifikanten Steigerung der Einnahmen für den BER zu rechnen ist, entgegen der Berechnungen des „Tagesspiegel“ und „rbb“ wie in der Vorbemerkung der Fragesteller aufgeführt?
11. Welche Informationen liegen dem BMVI aus dem Aufsichtsrat der FBB zu einem möglichen zusätzlichen Finanzbedarf der FBB für 2020 und 2021 als Folge der SARS-CoV-2-Pandemie vor?
12. Wie schätzt die Bundesregierung das Risiko eines zusätzlichen Finanzbedarfs der FBB für den Zeitraum 2021 bis 2024 ein, die über die von der FBB bereits geplanten Gesellschafterdarlehen i. H. v. 396 Mio. Euro hinausgehen?
13. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung die FBB in der Lage, sich selbstständig und vollumfänglich am Kapitalmarkt zu finanzieren?
14. Wie ist der Schuldentilgungsplan der FBB für die Gesellschafterdarlehen ausgestaltet, und sollte ein solcher noch nicht implementiert sein, wann wird dieser in Kraft treten?
15. Wie hoch ist das Delta des Verschuldungsgrades der FBB im Zeitraum 2020 bis 2024 zum marktüblichen Bereich?

16. Ab welchem Verschuldungsgrad der FBB liegt nach Einschätzung der Bundesregierung eine Überschuldung vor?
17. Welchen Einfluss hat der Verschuldungsgrad der FBB auf die bundespolitische Bedeutung des BER?
18. Welchen Einfluss hat der Verschuldungsgrad der FBB auf
 - a) die gegenwärtige Bundesbeteiligung und
 - b) die weiteren Planungen der Bundesregierung für die Bundesbeteiligung an der FBB?
19. Wie schlüsselt sich das Anlagevermögen der FBB im Einzelnen auf (bitte tabellarisch ausführen)?
20. Ist die Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 19/20014 so zu verstehen, dass nach Kenntnis der Bundesregierung keine Auflagen bzw. rechtlichen Anforderungen zur Durchführung einer Evakuierungsübung des gesamten Terminals 1 des BER existieren, und wenn ja, welche Gründe sind der Bundesregierung hierfür bekannt?

Berlin, den 17. September 2020

Christian Lindner und Fraktion

