

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/22735 –**

### **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)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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-flughafen-berlin-brandenburg-finanzdesaster-finanzen.html](https://www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2020/06/ber-flughafen-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>).

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Voraussetzungen, unter denen sich der Bund an einem Unternehmen in einer Rechtsform des privaten Rechts beteiligt oder ein solches gründet, sind in § 65 der Bundeshaushaltsordnung geregelt.

Es muss vor allem ein wichtiges Interesse des Bundes vorliegen und der vom Bund angestrebte Zweck darf sich nicht besser und wirtschaftlicher auf andere Weise erreichen lassen. Das wichtige Bundesinteresse liegt vor, wenn durch das Unternehmen wichtige Aufgaben des Bundes erfüllt werden.

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?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/20567 verwiesen.

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)?

Für die Geschäftsjahre 2018 und 2019 liegen folgende Jahresberichte vor:

- Jahresabschlüsse und Lageberichte der Einzelgesellschaften des Konzerns der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB),
- die Konzernabschlüsse der FBB,
- Prüfung der Bezüge der aktiven und ehemaligen Geschäftsführer und Prokuristen,
- Prüferische Durchsicht zu der Verwendung von Gesellschaftermitteln bzw. von durch die Gesellschafter verbürgten Fremdmittel sowie zum Schuldendienst für verbürgte Fremdmittel,

- Prüferische Durchsicht zum Bestand der Darlehens- und Zinsverbindlichkeiten aus Gesellschafterdarlehen zum 31. Dezember,
- Complianceberichte.

8. Wie sind die beteiligungsverwaltenden Stellen im BMVI und Bundesministerium der Finanzen (BMF) besetzt (bitte jeweils für BMVI und BMF aufschlüsseln)?

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur befassen sich Beschäftigte mit einem Stellenanteil von 5,5 insbesondere mit der Verwaltung der Bundesbeteiligung (Wahrnehmung der Rechte des Gesellschafters Bund sowie Angelegenheiten des Aufsichtsrates) bei der FBB einschließlich ihrer Tochtergesellschaften.

Im Bundesministerium der Finanzen werden die Angelegenheiten des Aufsichtsrats der FBB in einer Organisationseinheit zusammen mit weiteren Aufgaben im Bereich der Bundesbeteiligungen wahrgenommen. Der auf die FBB-Aufgaben entfallende Stellenanteil liegt im Durchschnitt bei 2 Stellen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10091 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung hat die Angaben der FBB, dass die Einnahmen pro Passagier am BER höher sein werden, zur Kenntnis genommen.

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?

Für das Jahr 2020 geht die FBB aufgrund von Einsparmaßnahmen von einer Begrenzung des Finanzbedarfs auf etwa 260 Mio. Euro aus, hält jedoch aufgrund des volatilen Luftverkehrs an einem Höchstbetrag von 300 Mio. Euro fest. Die Bundesregierung hat aufgrund der volatilen Flugverkehrsentwicklung Haushaltsvorsorge in Höhe des Bundesanteils von 26 Prozent getroffen.

Für alternative Verkehrsszenarien im Jahr 2021 konnte die FBB bislang keine abschließenden Zahlen vorlegen. Insoweit bleibt der Wirtschaftsplan 2021 abzuwarten, den der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 9. Oktober 2020 näher beraten wird. Auf der Grundlage der Empfehlung des Aufsichtsrates am 9. Oktober 2020 zum Wirtschaftsplan 2021 werden die Gesellschafter sich mit dem Finanzierungsbedarf befassen.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung besteht mit Blick auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie das Risiko eines zusätzlichen Finanzbedarfs.

13. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung die FBB in der Lage, sich selbstständig und vollumfänglich am Kapitalmarkt zu finanzieren?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist mit Blick auf die COVID-19-Pandemie nicht davon auszugehen, dass die FBB in der Lage ist, 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?

Über die Konditionen der Gesellschafterdarlehen werden derzeit Gespräche geführt.

15. Wie hoch ist das Delta des Verschuldungsgrades der FBB im Zeitraum 2020 bis 2024 zum marktüblichen Bereich?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/20567 verwiesen.

Gemäß Businessplan 2020 hätte die FBB durch eine EBITDA-Steigerung bis zum Jahr 2026 ein marktübliches Niveau erreicht. Dieses Ziel sei aufgrund der negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie nicht länger gesichert.

16. Ab welchem Verschuldungsgrad der FBB liegt nach Einschätzung der Bundesregierung eine Überschuldung vor?

Überschuldung ist gesetzlich definiert.

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?

Die Fragen 17 bis 18b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 6 verwiesen.

19. Wie schlüsselt sich das Anlagevermögen der FBB im Einzelnen auf (bitte tabellarisch ausführen)?

Es wird auf den Jahresabschluss des FBB-Konzerns verwiesen (abrufbar unter: <https://www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/unternehmen/2020/Konzernabschluss2019.pdf>).

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/20567 verwiesen.

Im Übrigen sind für Baugenehmigungen die Landesbehörden zuständig.





