

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4781 –**

Kosten und Finanzierung des Berlin-Brandenburger Flughafenprojekts

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kosten für den Bau des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) haben sich in den vergangenen Jahren massiv erhöht. Weil bei dem mittlerweile neuen Eröffnungszeitraum im Herbst 2017 und insbesondere hinsichtlich des Umbaus der Entrauchungsanlage des Hauptterminals weiterhin Unsicherheiten bestehen, ist unklar, ob die für die Fertigstellung des BER mittlerweile veranschlagten Finanzmittel von insgesamt 5,4 Mrd. Euro ausreichen werden. Zusätzlich zu den 1,1 Mrd. Euro, die der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) im Juni 2014 genehmigt hat, soll die Europäische Kommission weitere 1,1 Mrd. Euro notifizieren.

Dem Bund liegen als Anteilseigner in der Regel ausschließlich Informationen von der Geschäftsführung der FBB vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/1431). Dennoch liegt es aus Sicht der Fragesteller in seiner Verantwortung, Terminplänen und Kostenschätzung begründet zu vertrauen und weitere Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

1. Mit welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER rechnet die Bundesregierung im Jahr 2017?

Nach Angaben der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) betragen die Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER (Investitionsvolumen) rund 5,3 Mrd. Euro.

2. Welche Kostenrisiken bestehen, falls sich die Fertigstellung des BER ein weiteres Mal hinauszögert?

Bei einem Projekt in der Größenordnung und Komplexität des BER sind Kostenrisiken stets immanent. Kostenrisiken könnten sich insbesondere durch zeitliche Verzögerungen ergeben.

3. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des ehemaligen Geschäftsführers der FBB, Hartmut Mehdorn, bei den anvisierten Gesamtkosten in Höhe von 5,4 Mrd. Euro handele es sich lediglich um die „Nettokosten“, und wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die tatsächlichen Bruttokosten, und wie setzen sie sich zusammen (Berliner Morgenpost vom 11. März 2015)?

Die diesbezüglichen Planungen unterliegen dem Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der FBB.

4. Welche Finanzierungsform befürwortet die Bundesregierung, um die vom Aufsichtsrat der FBB im Juni 2014 genehmigten 1,1 Mrd. Euro bereitstellen zu können?

Der Gesellschafter Bund wird zusammen mit den Gesellschaftern Berlin und Brandenburg zu gegebener Zeit über die Finanzierungsform entscheiden.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, bis wann weitere Finanzmittel benötigt werden, um keinen Stopp der Bauarbeiten zu riskieren?

Mit dem Nachfinanzierungsbeschluss der Gesellschafter vom 17. April 2015 ist die Grundlage geschaffen worden, die Anforderungen des Projekts BER weiter zu erfüllen.

6. Liegt der Bundesregierung eine aktuelle mittelfristige Liquiditätsplanung der FBB für die Jahre 2015 und 2016 vor, und wenn nein, gilt das Vorliegen einer solchen Liquiditätsplanung als Voraussetzung für die Genehmigung neuer Finanzmittel?

Der Bundesregierung liegt eine Liquiditätsplanung für das Jahr 2015 vor. Diese ist Grundlage für die bedarfsgerechte Zuführung von Finanzmitteln der Gesellschafter.

7. Ab wann genau erwartet die Bundesregierung die Erwirtschaftung von Gewinnen durch die FBB, wie im Schriftwechsel von Deutschland mit der Europäischen Kommission (zwischen dem 17. August 2006 und 14. Februar 2012) im Kontext des Beihilfverfahrens erklärt wurde?

Der Zeitpunkt der Erwirtschaftung von Gewinnen ist Gegenstand des Businessplans der FBB. Dieser unterliegt der Vertraulichkeit von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.

8. Hat die Bundesregierung bereits das erforderliche Notifizierungsverfahren beantragt, und wenn nein, wann wird dies erfolgen?
9. Wird der Businessplan der FBB, der als Grundlage des letzten Notifizierungsverfahrens (SA.35378) diente, für das erneute Notifizierungsverfahren überarbeitet, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den von der FBB vorgelegten Stand des Businessplanes, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus ihm in Hinblick auf das bevorstehende Notifizierungsverfahren?

Von welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER ging die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission in ihrem letzten Notifizierungsverfahren für den BER aus (SA.35378), und welche Gründe wird sie für den erneuten Notifizierungsantrag in Höhe von 1,1 Mrd. Euro gegenüber der Europäischen Kommission anführen?

14. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung zur Vorbereitung des neuen Notifizierungsverfahrens ein Privatinvestorentest durchgeführt?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis führte ein solcher Test, und wenn nein, warum nicht?

15. Mit welcher Dauer rechnet die Bundesregierung, um das neue Notifizierungsverfahren abzuschließen?

16. In welcher Höhe sollen nach Kenntnis der Bundesregierung Finanzmittel im Rahmen der Notifizierung beantragt werden?

Treffen die Aussagen des amtierenden Aufsichtsratschefs, Rainer Brettschneider, zu, dass vorsorglich 2,2 Mrd. Euro beantragt werden sollen und somit die Finanzmittel über den derzeit erwarteten Gesamtkosten liegen, und wenn ja, warum (www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/flughafen-aufsichtsrat-gibt-1-1-milliarden-euro-fuer-ber-frei.html)?

Die Fragen 8, 9, 14 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission prüft die beihilferechtliche Zulässigkeit der geplanten weiteren Finanzierung des BER in einem Vorprüfungsverfahren. Dies erfolgt auf Wunsch der Europäischen Kommission und wird entsprechend in vielen Beihilfeverfahren praktiziert. Es dient der Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen sowie der Beantwortung erster Rückfragen und bezweckt die Beschleunigung des sich dann anschließenden Notifizierungsverfahrens.

Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens wurde der Europäischen Kommission ein Kostenrahmen vorgelegt. Über die genaue Höhe kann keine Auskunft gegeben werden, da es sich um ein laufendes Verfahren handelt. Der Abschluss des Verfahrens hängt maßgeblich davon ab, ob und ggf. welchen weiteren Informationsbedarf die Europäische Kommission hat.

10. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die notifizierten und von den Anteilseignern der FBB bereitgestellten 1,1 Mrd. Euro bereits verausgabt?

Über den von der Europäischen Kommission genehmigten Nachfinanzierungsrahmen 2012 hinaus erfolgten keine Kapitalzuführungen der Gesellschafter an die FBB.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

11. Hat die Bundesregierung geprüft, ob die am 28. November 2012 notifizierten 1,2 Mrd. Euro tatsächlich von der FBB so ausgegeben wurden, wie in dieser Anmeldung (SA.35378) angekündigt?

Wenn ja, stimmen die tatsächlichen Ausgaben mit den geplanten Ausgaben überein?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung das nicht geprüft?

12. Hat die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, ob die am 28. November 2012 notifizierte 1,2 Mrd. Euro tatsächlich von der FBB so ausgegeben wurden, wie in dieser Anmeldung (SA.35378) angekündigt?
13. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, für was die ursprünglich im Jahr 2012 notifizierte 1,2 Mrd. Euro ausgegeben wurden, wenn nicht für den Schallschutz?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Nachfinanzierungsrahmen 2012 i. H. v. bis zu 1,2 Mrd. Euro ist noch nicht ausgeschöpft worden. Die bisherige bedarfsgerechte Mittelverwendung im Investitionsvorhaben Bau des BER wurde im Rahmen der Jahresabschlussprüfungen 2013 und 2014 von der BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beanstandungsfrei geprüft.

17. Wofür sollen die ggf. über den Bedarf der Fertigstellung zur Genehmigung beantragten Finanzmittel verwendet werden, und gibt es über die Verwendung ein gemeinsames Konzept der Anteilseigner?

Der Nachfinanzierungsbeschluss der Gesellschafter vom 17. April 2015 betrifft inbetriebnahmerelevante Sachverhalte.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, wonach jetzt nicht die Zeit sei, über Erweiterungsmaßnahmen zu spekulieren (vgl. DIE WELT Online, 15. Februar 2015)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass Spekulationen für das Ziel einer Fertigstellung des BER nicht zielführend sind.

19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Option, einen privaten Investor für das Flughafenprojekt BER zu finden?
20. Hat die Bundesregierung eigene Aktivitäten gestartet, um einen privaten Investor für den BER zu finden, und wenn nein, warum nicht?

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

Im Falle erforderlicher, kostenintensiver Erweiterungsmaßnahmen kann ggf. im Zusammenhang mit einer haushaltsschonenden Finanzierung auch die Hereinnahme von privatem Investitions- oder Privatkapital geprüft werden.

21. Hat die Bundesregierung mit den weiteren Anteilseignern, den Ländern Berlin und Brandenburg, jemals über einen Kostendeckel für die Fertigstellung des BER gesprochen?
Wenn ja, bei welcher veranschlagten Höhe soll ein Kostendeckel beachtet werden, und wenn nein, unterstützt die Bundesregierung eine Fertigstellung des BER zu jeglichen Kosten?

Der Bund unterstützt als Gesellschafter der FBB die Anstrengungen der Vorhabenträgerin zur Inbetriebnahme des BER im zweiten Halbjahr 2017. Die dafür notwendigen endgültigen Kosten können erst nach Abschluss der Planungs-

phase und baulich/technischen Fertigstellung belastbar festgestellt werden. Eine Kostenbegrenzung setzt insbesondere baufachliche Kompetenz und Detailkenntnisse über alle kostenrelevanten Sachverhalte voraus, die in der Projektverantwortung der FBB und nicht des Gesellschafters Bund angesiedelt sind. Die Festlegung einer Kostenobergrenze wäre kontraproduktiv für die gemeinsame Zielsetzung aller Organe der FBB, den BER betriebs- und leistungsfähig im Rahmen des im Dezember 2014 veröffentlichten Terminbandes zu realisieren.

22. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den aktuellen Wert des BER, insbesondere den Gebäudewert, und seine Wertentwicklung seit Baubeginn im Jahr 2006?

Nach Angaben der Vorhabenträgerin FBB beträgt der Buchwert des BER rund 3,4 Mrd. Euro. Der zuletzt veröffentlichte Buchwert für den BER wurde im Jahr 2010 mit 1,9 Mrd. Euro angegeben.

23. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit der Prozentsatz der Umsteiger-Passagiere an den Berliner Flughäfen, und welcher Prozentsatz an Umsteigern wird langfristig am BER angestrebt bzw. ist Bestandteil des aktuellen Businessplans?

Nach Angaben der Vorhabenträgerin FBB beträgt der Prozentsatz der Umsteiger-Passagiere aktuell rund 8 Prozent, das entspricht einem absoluten Passagieraufkommen von 2,24 Millionen. Nach dem Businessplan soll der Anteil der Umsteiger-Passagiere langfristig weiter gesteigert werden.

24. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine vertiefte Prüfung der Kostenentwicklung beim Projekt BER durch den Bundesrechnungshof und die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sinnvoll und begründenswert, und wenn ja, wird die Bundesregierung für eine derartige Prüfung im Rahmen der Gesellschafterversammlung eintreten bzw. öffentlich werben?
27. Hat die Bundesregierung Gespräche mit dem Bundesrechnungshof, der bereits seit dem Mai 2013 eine unabhängige Aufsicht fordert, über die Ausgestaltung eines externen Controllings aufgenommen (www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-ber-und-mehdorn-externer-gutachter-soll-management-durchleuchten/10119250.html)?

Die Fragen 24 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der unabhängige Bundesrechnungshof (BRH) entscheidet in eigener Verantwortung, in welchem Ausmaß er die Verwaltung der Beteiligung des Bundes an der FBB prüft. Die Bundesregierung unterstützt den BRH vollumfänglich bei seiner Prüfungstätigkeit.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt aufgestellten Forderung, beim BER ein externes Controlling einzurichten, „das direkt und ausschließlich an die Eigentümer berichtet“ (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/dobrindt-fordert-externe-kontrollleure-fuer-ber-12968058.html)?

26. Was versteht die Bundesregierung unter der Forderung des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt, dass externe Gutachter „Schwachstellen aufdecken und den Fortschritt des Großprojekts unterstützen sollen“ (vgl. DER TAGESSPIEGEL, 6. Dezember 2014, S. 1)?
28. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass eine Gemeinschaft aus Unternehmen, die zum Teil bereits Aufträge der FBB entgegengenommen haben und als Berater für den BER tätig waren, ausgewählt wurde, um ein unabhängiges Gutachten über die Managementdefizite am BER zu erstellen (SPIEGEL-Bericht vom 23. Februar 2015)?
29. Soll nach Ansicht der Bundesregierung den externen unabhängigen Gutachtern vollständige Einsichtnahme in alle Unterlagen gewährt werden, und wenn nein, welche Bereiche sollen sie kontrollieren dürfen und aus welchen Gründen andere Bereiche nicht?
30. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass nach der bisherigen Entwicklung des Bauvorhabens BER mit einer Kostensteigerung von ursprünglich unter 2 Mrd. Euro auf mittlerweile 5,4 Mrd. Euro und einer Eröffnungsverzögerung von mindestens fünf Jahren die externen Kontrolleure die Pflicht haben sollten, neben den Eigentümern auch den zuständigen Ausschüssen im Deutschen Bundestag, im Landtag Brandenburg und im Abgeordnetenhaus Berlin zu berichten, und wenn nein, warum nicht?
31. Wird die Weigerung der Geschäftsführung der FBB, Gutachtern Unterlagen zur Verfügung zu stellen, nach Kenntnis der Bundesregierung nach wie vor aufrechterhalten, und wenn nein, wird es eine vollständige Einsichtsmöglichkeit geben?

Die Fragen 25, 26, 28 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der zum 1. Mai 2015 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingerichteten Stabsstelle Flughafen Berlin Brandenburg (Stab FBB) obliegt, neben der Verwaltung der Bundesbeteiligung an der FBB, insbesondere auch die Bewertung sowie die Begleitung der Umsetzung der Ergebnisse eines externen Controlling-Gutachtens. Die Stab FBB soll dabei insbesondere die Abstimmung und Koordinierung der Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen des externen Controlling-Gutachtens wahrnehmen.

32. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den bislang am BER bekannt gewordenen Korruptionsfällen, und geht die Bundesregierung von möglichen weiteren Korruptionsfällen aus?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass gerade bei Bauprojekten in Größenordnungen wie der Flughafen BER die Korruptionsprävention und -verfolgung in systematisch organisierter Form betrieben werden muss. Die FBB hat ab September 2014 einen Compliance Officer berufen sowie eine Compliance Organisation geschaffen.

33. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung von Transparency International, die Zusammenarbeit mit der FBB aufzukündigen, weil aus deren Sicht Verdachtsmomente über Korruptionsfälle zu lange verheimlicht wurden (TZ vom 26. März 2015)?

Die Bundesregierung bedauert, dass Transparency International die Zusammenarbeit mit der FBB eingestellt hat. Es wird weiterhin auf die Antwort zu den Fragen 25 und 26 verwiesen. Die FBB hat Folgendes mitgeteilt:

„Die Kooperation mit Transparency International Deutschland e.V. (TI) bestand seit 2005, in deren Umsetzung ein Integritätsvertrag eingewickelt worden ist. Der Integritätsvertrag verpflichtet Auftraggeber und (potenzielle) Auftragnehmer in einem umfangreichen Kanon von Verhaltensregeln zur Korruptionsprävention. Die Einhaltung der Integritätsvereinbarungen sind von einem unabhängigen Monitor überwacht worden. Die Integritätsverträge werden weiterhin angewendet und der unabhängige Monitor setzt die Überprüfung der Auftragsvergaben uneingeschränkt fort.

Hinweisen auf Korruptionsverdacht wurde und wird bei der FBB konsequent nachgegangen. Neben dem Compliance Office hatte und hat die FBB auch eine externe Ombudsperson für die Entgegennahme von Hinweisen bestellt.“

34. Wird sich die Bundesregierung für eine Überarbeitung der Entgeltordnung einsetzen, die die gestiegenen Erstellungskosten (1,2 Mrd. Euro im Jahr 2012 und 1,1 Mrd. im Jahr 2014) für den BER berücksichtigt, und wenn nein, durch welche Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die zusätzlich bereitgestellten Investitionen durch den BER refinanziert werden können?

Die Erhebung der Entgelte für die Nutzung von Einrichtungen und Dienstleitungen des künftigen Flughafens BER beruht auf einer Leistungszuordnung und Kostenermittlung der FBB. Die ermittelten Kosten werden verursachungsgerecht auf die Nutzer und Leistungsnehmer umgelegt. Der nach dem Europäischen Gerichtshof notwendige Kosten-, Leistungs- und Nutzungsbezug des jeweiligen Entgelts ist bei der Konzeption der nach der Entgeltordnung der FBB zu erhebenden Entgelte zu berücksichtigen. Genehmigungsvorbereitend werden die Nutzer konsultiert. Die neue Entgeltordnung für den BER wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) am 1. April 2011 genehmigt. Im Zuge dieser Genehmigung wird lediglich die Angemessenheit der Relation Entgelt zu Leistung auch zum Zwecke eines Ausschlusses eines Missbrauchs geprüft. Rechtsgrundlage der Entgeltordnung ist § 19b LuftVG. Der Bund hat auf die Struktur und Höhe sowie den Genehmigungsprozess keinen Einfluss.

35. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung aktuell für die Errichtung des Regierungsflughafens auf dem Gelände des heutigen Flughafens Berlin-Schönefeld?

Die Baukosten für den Protokollbereich der Bundesregierung und der Verfassungsorgane am Flughafen BER wurden im Jahr 2011 für alle Teilprojekte einschließlich Empfangsgebäude, der Hangars für die Flugbereitschaft, der Flugbetriebsflächen und des Interimsstandortes mit 310,0 Mio. Euro veranschlagt. Die finanziellen Auswirkungen des durch die Verschiebung der BER-Eröffnung verzögerten Baubeginns werden derzeit geprüft.

36. Wie sieht vor dem Hintergrund der Feststellung der Bundesregierung im Mai 2014 „Der Fortschritt des Regierungsflughafens hängt wesentlich von der Bekanntgabe eines neuen Eröffnungstermins für den Flughafen BER ab“ (Bundestagsdrucksache 18/1431) der aktuelle Planungsstand für das Regierungsterminal aus?

Aufgrund der Verortung des Regierungsflughafens kann der Bau des Regierungsflughafens erst mit der Inbetriebnahme des Flughafens BER erfolgen. Die Planung für den Protokollbereich der Bundesregierung und der Verfassungsorgane am Flughafen BER ist weitgehend abgeschlossen. Die Ausschreibung der Bauleistungen wurde zurückgestellt und kann erst dann erfolgen, wenn die Baufläche von der FBB zur Verfügung gestellt wird.

37. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn des Regierungsterminals, und wann mit dessen Fertigstellung?

Mit dem Bau kann erst nach Freigabe des erforderlichen großflächigen Baufeldes durch die FBB begonnen werden. Ziel ist ein Baubeginn mit Inbetriebnahme des Flughafens BER im zweiten Halbjahr 2017. Die Bauzeit und Inbetriebnahme der notwendigen technischen Anlagen für die Flugbereitschaft zur Beförderung von Personen des politischen und parlamentarischen Bereichs und des Empfangsgebäudes beträgt nach Einschätzung des zuständigen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit voraussichtlich bis zu vier Jahre.

38. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten, die sich seit Fertigstellung der Bahnanbindung an den BER und des Bahnhofs unter dem Flughafen für den Unterhalt (Belüftung der Bahnanlage etc.) entstanden sind, und wer trägt diese Kosten?

Die Höhe der Kosten, die seit Fertigstellung der Schienenanbindung an den BER (Alt: BBI) und des Bahnhofs unter dem Flughafenterminal für die Unterhaltung entstanden sind, sind der Bundesregierung nicht bekannt. Der Bund finanziert die Kosten der Erstellung der Maßnahmen, jedoch nicht die der Unterhaltung.