

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Annalena Baerbock, Renate Künast, Lisa Paus, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktueller Stand zum Bau des Flughafens Berlin Brandenburg

Der Bund ist mit 26 Prozent Anteilseigner und Mitgesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Die übrigen Anteile gehören zu gleichen Teilen den Ländern Berlin und Brandenburg. Der Bund ist daher im Aufsichtsrat (AR) und dessen Präsidial-, Finanz- und Projektausschuss der FBB durch die Bundesministerien der Finanzen und für Verkehr und digitale Infrastruktur prominent vertreten. Seit Anfang 2014 obliegt dem Bund zusätzlich der Vorsitz des Finanzausschusses des Aufsichtsrates der FBB. Zuvor leitete seit dem Jahr 2010 der Staatssekretär Rainer Bomba für das Bundesverkehrsministerium den Projektausschuss des AR der FBB, der dem Gremium immer noch angehört.

Die massiven Probleme am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) sind weiterhin ungelöst. Es liegen weder valide Kosten- noch Terminpläne vor. Die Geschäftsführung der FBB lehnt es ab bzw. zögert es hinaus, verbindliche Aussagen zu Eröffnungstermin und Gesamtkosten zu treffen. Gleichzeitig fordert sie eine weitere Finanzspritze in Höhe von 1,1 Mrd. Euro für die Fertigstellung des BER und weitere Umbauten. Die Errichtung eines funktionierenden und genehmigungsfähigen Brandschutzkonzeptes, die künftige Kapazitätsplanung des BER, die Realisierungsmöglichkeiten für den Regierungsflughafen, die auslaufenden Baugenehmigungen, die Gesamtwirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des Projektes, die Verantwortlichkeit von Aufsichts- und Controllinginstanzen und mögliche strukturelle Ursachen von Korruption stellen nach wie vor offene Fragen dar.

Die zwischenzeitlich gestarteten Taskforces des Landes Brandenburg, des Bundesverkehrsministeriums und zuletzt die Taskforce für die Aufklärung der Bestechungsskandale haben bislang keine konkreten und belastbaren Ergebnisse erarbeitet. Dezidierte Fragen des Berliner Untersuchungsausschusses und des Sonderausschusses BER des Brandenburger Landtages an die politisch Verantwortlichen werden oftmals mit Stellungnahmen der FBB beantwortet oder zu Betriebsgeheimnissen erklärt. Dazu ist mittlerweile eine Klage vor dem Berliner Verfassungsgericht anhängig. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hat zuletzt ein externes Controlling der FBB eingefordert, ohne zu erklären, ob und ggf. wann und in welcher Weise dieses eingerichtet wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Weiß die Bundesregierung bereits, wann der BER fertiggestellt sein wird?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Appellen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, vom Januar 2014, dass die Flughafengesellschaft jetzt ein Konzept vorlegen müsse, in dem die Fragen zur Zeitschiene und zum Baufortgang abschließend beantwortet werden und dass dieses Mal auch eingehalten werden müsse, was versprochen wird (WELT am SONNTAG, 12. Januar 2014)?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem erneuten Appell von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vom Mai 2014, als er forderte, dass beim BER nach wie vor ein Kosten- und Zeitplan geliefert werden muss und eine detaillierte, aufgearbeitete Aufschlüsselung der Kosten erwartet werde (DER TAGESSPIEGEL vom 14. Mai 2014)?
4. Liegt der Bundesregierung ein aktualisiertes Finanzierungskonzept mit einer Ausweisung der voraussichtlichen Gesamtkosten des Flughafens BER vor, welches laut dem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. Mai 2014 festgelegte Bedingung zur Freigabe weiterer Haushaltsmittel ist, und falls nein, bis wann wird es ihr vorliegen?
5. Liegt der Bundesregierung eine mittelfristige Liquiditätsplanung vor, die über das Jahr 2015 hinausgeht?
Wenn ja, wie ist die Liquiditätssituation der FBB für die Jahre 2015 bis 2020?
6. Wie setzen sich die vom AR beschlossenen zusätzlichen 1,1 Mrd. Euro für den BER zusammen (bitte die einzelnen Posten detailliert aufschlüsseln)?
Wie bewertet die Bundesregierung den zusätzlichen Finanzbedarf im Hinblick auf Kosten und Nutzen?
7. Wie sind die von Hartmut Mehdorn zusätzlich geforderten Bau- und Planungsleistungen in Höhe von 168 Mio. Euro und die Risikovorsorge in Höhe von 255 Mio. Euro begründet (www.focus.de/finanzen/news/luftverkehr-haushaltspolitiker-wollen-von-mehdorn-endlich-zahlen-sehen_id_3949067.html), und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesen Forderungen?
8. Welche Risiken sind in der Risikovorsorge der FBB berücksichtigt, und welche bilanzielle Behandlung ist hierfür getroffen worden?
9. Hat die Bundesregierung die zusätzlichen Kosten für den BER in Höhe von 1,1 Mrd. Euro bei der Europäischen Kommission bereits notifiziert?
Wenn ja, hat sie bereits eine Antwort erhalten, und wie sieht diese aus?
10. Erwartet die Bundesregierung Probleme bei der Genehmigung der zusätzlichen Gelder durch die Europäische Kommission?
11. Wie setzt sich der im Private Investor Test (PIT) von 2012 erwähnte Eigenkapitalwert zusammen bzw. durch welches Zahlenmaterial ist dieser begründet?
12. Ist der im PIT erwähnte Eigenkapitalwert in Höhe von bis zu 10 Mrd. Euro der Wert, bis zu welchem der FBB Gelder von den Anteilseignern in Form von Eigenkapitalzufuhr bzw. Gesellschafterdarlehen zur Verfügung gestellt werden, und wenn ja, mit welcher Begründung, und wenn nein, wie ist dieser Wert dann zu verstehen?
13. Erwartet die Bundesregierung für die Genehmigung besondere Auflagen durch die Europäische Kommission?

14. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sie in der Lage sein wird, die Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER abzuschätzen, wenn ein aktueller Terminplan mit den weiteren Realisierungsschritten bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BER vorliegt, und wenn nein, warum nicht?
15. Hat die Bundesregierung extern prüfen lassen, ob der geplante Umbau der Brandschutzanlage im Hauptterminal technisch und zu den von der FBB genannten Kosten möglich ist, und wenn nein, warum nicht?
16. Gibt es eine Planungsunterlage mit der Darstellung der Meilensteine und dem kritischen Pfad, um den Baufortschritt insbesondere bei den schwierigen Kernthemen, wie Entrauchungsanlage, Brandschutzmanagement und Lärmschutz, nachvollziehen zu können, und wenn nein, warum nicht?
17. Wann wird nach Kenntnisstand der Bundesregierung ein aktueller Terminplan für die Fertigstellung des BER vorgestellt werden, und wie bewertet die Bundesregierung, dass diese Vorstellung mehrmals angekündigt und verworfen wurde?
18. Wird nach Auffassung der Bundesregierung der BER in der Lage sein, die Investitionen in Höhe von derzeit prognostizierten 5,4 Mrd. Euro jemals zu refinanzieren, und wenn ja, aufgrund welcher Annahmen?
19. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der BER die bisherigen Erlöse aus dem Aviation- und Non-Aviation-Geschäft am Standort Berlin erheblich steigern wird, und wenn ja, aufgrund welcher Annahmen, und wenn nein, was plant die Bundesregierung zu tun, um eine langfristige Bezuschussung des BER aus dem Bundeshaushalt zu vermeiden?
20. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Pläne von FBB-Chef Hartmut Mehdorn, den bisherigen Flughafen Schönefeld in den BER einzugliedern?
21. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass der Weiterbetrieb des bisherigen Flughafens Schönefeld sich negativ auf die Erlösstruktur des BER auswirkt, indem dort ein Terminal für den sogenannten Low-Cost-Verkehr als Konkurrenz zum BER entsteht?
22. Geht die Bundesregierung davon aus, dass eine Sanierung des alten Terminals Schönefeld weitere Mehrkosten nach sich ziehen wird, und wie hoch werden diese Mehrkosten nach Ansicht der Bundesregierung sein, und wann werden sie anfallen?
23. Inwieweit kollidieren die Pläne von FBB-Chef Hartmut Mehdorn für den bisherigen Flughafen Schönefeld mit den Planungen des Bundes, den bisherigen Flughafen Schönefeld als Interimsregierungsterminal zu nutzen und in unmittelbarer Nähe den Standort des zukünftigen Regierungsterminals zu errichten?
24. Geht die Bundesregierung, wie die FBB auch, davon aus, dass der Kapazitätsbedarf am BER zum Zeitpunkt seiner Eröffnung höher als geplant (30 Millionen Passagiere pro Jahr) sein wird?
25. Wie stellte und stellt der Bund als Anteilseigner sicher, dass über den AR und die Flughafengesellschaft alle notwendigen beweissichernden Maßnahmen ergriffen wurden und werden, damit in angemessenem Umfang arbeits- und werks-/dienstleistungsvertragsrechtliche Regressansprüche gegen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FBB und externe Partnerfirmen durch Versäumnisse im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme des BER ergriffen werden können?

26. Wie will die Bundesregierung konkret verhindern, dass die für die Versäumnisse im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme im Jahr 2012 mutmaßlich mitverantwortlichen und weiterhin im Unternehmen verbliebenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Aufklärungsarbeit nicht aktiv verhindern und z. B. als Teil von Taskforces dazu einen „aufklärungsmindernden Beitrag liefern“ können?
27. Welche Maßnahmen haben der AR und die Geschäftsführung bisher konkret ergriffen, um Regressansprüche durch Versäumnisse im Zusammenhang mit der verzögerten Inbetriebnahme des BER aktiv aufzubereiten, und wo wurde dies dokumentiert?
28. Inwieweit sieht die Bundesregierung mögliche strafrechtliche Haftungsrisiken des AR vor dem Hintergrund des aktuellen Urteils zum Nürburgring (Landgericht Koblenz)?
29. Teilt die Bundesregierung die Berechnung der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den durch die ausstehende Inbetriebnahme des fertiggestellten Flughafenbahnhofs BER entstehenden Schaden, den die DB AG auf jährlich 20 Mio. Euro (Antwort der DB AG auf ein Schreiben des Abgeordneten Matthias Gastel) beziffert, und wer kommt für diesen Schaden auf?

Berlin, den 6. August 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion