

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr,
Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10004 –**

Volkswirtschaftliche Auswirkungen der verzögerten Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Zwischen dem ersten Spatenstich am 5. September 2006 und dem geplanten zweiten Termin für die Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) am 3. Juni 2012 lagen 2 099 Tage. „DER TAGESSPIEGEL“ zählt in seinem werktäglichen Newsletter „Checkpoint“ die Tage seit dieser Nichteröffnung. Am 7. April 2019 waren es genau 2 500. Die bisherigen Absagen der Inbetriebnahme haben nach Ansicht der Fragesteller dem internationalen Ruf Deutschlands und seiner Hauptstadtregion nicht nur nachhaltig geschadet. Es steht aus Sicht der Fragesteller zu befürchten, dass durch die teils kurzfristigen Absagen auch ein negativer Effekt auf die wirtschaftliche Entwicklung in den ostdeutschen Ländern eingetreten ist. Die Bundesrepublik Deutschland hält aktuell 26 Prozent an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH; www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php). Die Bundesregierung stellt zwei Mitglieder des Aufsichtsrates und hat hierüber die Möglichkeit, im Rahmen der einschlägigen Regelungen des Aktiengesetzes alle Informationen zu Angelegenheiten der Gesellschaft zu beschaffen.

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu den wirtschaftlichen Effekten der Nichteröffnung des BER seit Juni 2012 vor?
2. Von welchen volkswirtschaftlichen Effekten der Inbetriebnahme des BER geht die Bundesregierung auf nationaler Ebene sowie mit Blick auf die ostdeutschen Bundesländer aus?

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

Da die Luftverkehrskapazitäten in der Region Berlin-Brandenburg derzeit durch die Bestandsflughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF) abgedeckt werden, ist nicht von erheblichen Einschränkungen auszugehen. Im Übrigen ist der

Bundesregierung bekannt, dass sich derzeit rund um den Standort Schönefeld zahlreiche Unternehmen ansiedeln, so dass dort von einer insgesamt positiven Entwicklung ausgegangen werden kann.

3. Wie viele Unternehmen mit Sitz in den ostdeutschen Ländern mit jeweils wie viel Personal sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit mit Arbeiten zur Fertigstellung des BER beauftragt?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das kumulierte Auftragsvolumen, das diesen Unternehmen zuzurechnen ist?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist eine Differenzierung der Auftragnehmer am BER nach ihrer Herkunft nicht möglich, zumal die Kriterien für ein sogenanntes ostdeutsches Unternehmen nicht eindeutig definiert (Gründungsort, Handelsregistereintrag, Hauptsitz oder Niederlassung) sind.

5. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Bundesverwaltung sind ausschließlich mit Fragen der Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER befasst, und welchen Arbeitseinheiten sind sie organisatorisch zugeordnet?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 18 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar auf Plenarprotokoll 19/97, S. 11659 verwiesen.

6. Über wie viele Quadratmeter vermietbarer Fläche für Ladenlokale, Gastronomie und Ähnliches wird der Flughafen BER verfügen?
7. In welchen Teilen des Flughafens, z.B. den Terminals, befinden sich Flächen welcher Größe?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der FBB verfügt der BER über 14 130 m² derartiger Flächen. Die Flächen befinden sich im Fluggastterminal T 1. Mit 7 103 m² befindet sich rd. die Hälfte der Flächen im sog. Marktplatz hinter der Sicherheitskontrolle.

8. Wer ist mit der Vermarktung der in Frage 6 genannten Flächen von wem wann beauftragt worden?
 - a) Wer trägt nach Kenntnis der Bundesregierung eine anfallende Maklerprovision?
 - b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Vermarkter von Seiten der FBB GmbH eine erfolgsabhängige oder eine fixe Vergütung vereinbart?

Die Erstvermarktung der Flächen fand nach Auskunft der FBB durch sie selbst provisionsfrei statt.

9. Sind die in Frage 6 genannten Flächen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils aktuell in einem voll funktionsfähigen und vermietbaren Zustand, oder wie stellt sich der gegenwärtige Zustand der Flächen dar?

Nach Auskunft der FBB wurden die veredelten Rohbauflächen den Mietern 2011/2012 zum Selbstausbau übergeben. Diese Flächen werden zur Inbetriebnahme des BER durch die Mieter fertig ausgestattet.

10. Wie viele Quadratmeter der in Frage 6 genannten Flächen sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell durch Mietverträge bereits gebunden?

Nach Auskunft der FBB sind 13 304 m² mietvertraglich gebunden.

11. Beinhalteten die Mietverträge nach Kenntnis der Bundesregierung eine Schadenersatzregelung des Vermieters bei Eröffnung des BER nach dem derzeit avisierten Eröffnungstermin im Oktober 2020, und wenn ja, wie ist diese Regelung ausgestaltet?
12. Werden für die vermieteten Flächen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Mietzahlungen geleistet, und wenn ja, in welcher Höhe, bzw. wenn nein, mit dem Eintritt welches Ereignisses beginnen die Mietzahlungen?
13. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Mietzins je Quadratmeter für die in Frage 6 genannten Flächen je Teil des Flughafens?
14. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Fällen, in denen Mieterinnen und Mieter von Flächen am BER infolge einer nicht erfolgten Eröffnung ihren Geschäftsbetrieb nicht aufnehmen konnten oder einstellen mussten, und wenn ja, um wie viele solcher Fälle handelt es sich?

Die Fragen 11 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

15. Wie viele an der Fertigstellung des BER beteiligte Unternehmen mit Sitz in den ostdeutschen Ländern haben nach Kenntnis der Bundesregierung seit Juni 2012 Insolvenz angemeldet?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

16. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Insolvenz der Fluggesellschaft Air Berlin und der Nichteröffnung des BER, und wenn ja, welchen, beziehungsweise wenn nein, warum nicht?

Nach Kenntnis der Bundesregierung besteht kein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Insolvenz der Fluggesellschaft Air Berlin und der Nicht-Eröffnung des BER. Auslöser des Insolvenzantrags der Air Berlin war nach Kenntnis der Bundesregierung die Einstellung der Finanzierung von Etihad ggü. Air Berlin. Bezüglich eines darüberhinausgehenden Zusammenhangs liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

17. Welche Ansätze von Erlösen aus dem Non-Aviation-Bereich am BER gingen zu jeweils welchem Zeitpunkt in den Geschäftsplan der FBB GmbH ein, und wie wurden diese Ansätze begründet?
18. Wann wurde der Geschäftsplan für den Non-Aviation-Bereich im Hinblick auf den BER das letzte Mal aktualisiert?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der FBB stehen die Non-Aviation-Erlöse eines Flughafens vorrangig in Abhängigkeit der beiden Faktoren Nachfragemenge und Angebotsfläche. Die Nachfragemenge wird über die Luftverkehrsprognose ermittelt, mit der u. a. die am BER zu erwartenden Fluggäste und damit potenziellen Non-Aviation-Kunden für die kommenden Jahre prognostiziert werden. Die Angebotsfläche ergibt sich aus den am BER für den Non-Aviation-Bereich zur Verfügung stehenden Infrastrukturen wie Gebäudeflächen, Parkhäusern oder Werbeflächen. Den Erlösplanungen der Non-Aviation-Segmente Parken/Autovermietung und Werbung liegen neben Erfahrungswerten der Bestandsflughäfen TXL und SXF gesonderte Prognosen zum spezifischen Nachfrageverhalten zu Grunde, über die eine Ableitung künftiger Umsatzerlöse möglich sei.

Die Aktualisierung des Non-Aviation-Geschäftsplans für den BER erfolgte zuletzt 2018 im Rahmen der FBB-Businessplanaktualisierung.