

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar,
Christian Kühn (Tübingen), Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/6837 –**

Bauvorhaben am BER – der Regierungsflughafen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung soll in Zukunft auf dem Vorfeld 2 des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) über eine Fläche von 16 Hektar verfügen. Hier sollen sowohl die Regierungsflüge der Bundesregierung wie auch die Empfänge ausländischer Staatsgäste durch das Auswärtige Amt stattfinden. Der Plan der Bundesregierung sieht den Bau eines repräsentativen Terminals vor sowie für die Flugbereitschaft die notwendige Infrastruktur (Verwaltungsgebäude und Hallen für die Technik). Im Jahr 2012 beliefen sich die Kosten für den Bau des Regierungsterminals noch auf 299 Mio. Euro. Im Oktober 2018 hieß es, dass die Bundesregierung mit einer Summe von 344 Mio. Euro rechne (vgl. Bundestagsdrucksache 19/4812). Aufgrund der Baupreisentwicklung kann das Regierungsterminal eventuell sogar noch teurer werden (www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2018/10/neues-regierungsterminal-koennte-noch-teurer-werden.html). In der Antwort zu Frage 17 der Kleinen Anfrage „Interims-Regierungsterminal am Flughafen Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘“ auf Bundestagsdrucksache 19/4812 führt die Bundesregierung aus, dass aufgrund der Verschiebung des Eröffnungsterminals des Flughafens Berlin Brandenburg die Planungen für den Regierungsflughafen aktualisiert werden müssen. Laut Medienberichten hat das Interimsterminal am BER 30 Mio. Euro gekostet, wovon der Bund bereits 13 Mio. Euro zugeschossen hat, weil Sicherheitselemente berücksichtigt wurden, die für normale Terminals nicht gelten (www.morgenpost.de/flughafen-BER/article215262183/Fertiges-Regierungsterminal-am-BER-wartet-auf-Staatsgaeste.html).

1. Welche Kosten sind bislang insgesamt für die Planungen des Regierungsflughafens entstanden?

Für die Planung des Regierungsflughafens sowie der flugbetrieblichen Anbindung sind einschließlich der für das erste Quartal 2019 vorliegenden Rechnungsbeträge Planungskosten in Höhe von 31,7 Mio. Euro entstanden.

2. Welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung für die Aktualisierung der Planungen für den Regierungsflughafen sowie für die Überarbeitung der Ausführungsplanung?

Die Höhe der Kosten für die Aktualisierung und Überarbeitung der vorliegenden Planung hängt vom Umfang der Änderungen ab und kann derzeit noch nicht beziffert werden.

3. Wie hoch kalkuliert die Bundesregierung die Kosten, die für die Bewachung des Interimsterminals bis zur Übernahme und Inbetriebnahme des Gebäudes durch die Bundesregierung nach Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg anfallen?

Die Bundesregierung erwartet Bewachungskosten in Höhe von 1,8 Mio. Euro bis zur Übernahme des Gebäudes nach der für Oktober 2020 geplanten Eröffnung des Flughafens BER.

4. Zu welchem Ergebnis haben die Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) hinsichtlich der Zahlungspflicht für die Kosten der Bewachung des Interimsterminals am BER sowie für die verbrauchsabhängigen Betriebskosten geführt (vgl. Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 19/4812)?

Und wenn es noch kein Ergebnis gibt, wann werden Ergebnisse vorliegen?

Zwischen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und der FBB wurde vereinbart, dass die auf beiden Seiten entstehenden Kosten gegeneinander aufgehoben werden.

5. Wie hoch sind die bisherigen Kosten für die Bewachung des Interimsterminals, und welchen Anteil trägt davon die Bundesregierung?

Zum 31. Dezember 2018 betrugen die bisherigen Bewachungskosten für das Interim insgesamt 219 000 Euro. Sie werden durch den Bund getragen.

6. Wie haben sich die Kosten in den vergangenen zehn Jahren für den Betrieb der Flugbereitschaft am Flughafen Tegel, der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung am Flughafen Köln/Bonn und für das Interimsterminal am BER entwickelt (bitte einzeln nach Jahreszahlen und den drei Standorten auflisten), und welchen Anteil trägt davon die Bundesregierung?

Die durch das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) zu tragenden Kosten für den Betrieb der Infrastruktur der Flugbereitschaft des BMVg in den letzten 10 Jahren an den einzelnen Standorten betragen:

Tegel-Nord

	Betriebskosten (Tsd €)	Bewachungskosten (Tsd €)	Gesamt (Tsd €)
2008	0	2.504	2.504
2009	79	2.496	2.575
2010	138	2.537	2.675
2011	204	2.593	2.797
2012	118	3.640	3.758
2013	221	3.700	3.921
2014	434	2.238	2.672
2015	542	2.238	2.780
2016	447	2.408	2.855
2017	391	2.641	3.032
2018	297	2.731	3.028

Anmerkung:

Die Kosten für die Instandhaltung liegen erst ab 2009 vor. Kosten für Trinkwasser und Abwasser wurden erst ab 2013 vorgehalten. Die Abrechnung der Medienverbräuche für 2018 ist ausstehend.

Köln/Bonn

	Mitbenutzungsentgelt (Tsd €)	Bewachungskosten (Tsd €)	Gesamt (Tsd €)
2008	2.000	1.341	3.341
2009	2.000	1.299	3.299
2010	2.200	1.185	3.385
2011	2.200	1.181	3.381
2012	2.200	1.238	3.438
2013	2.200	3.937	6.137
2014	2.200	5.867	8.067
2015	2.200	5.867	8.067
2016	2.200	4.806	7.006
2017	2.200	4.806	7.006
2018	2.200	4.934	7.134

Anmerkung:

Eine vollständige Darstellung der Betriebskosten für den Betrieb am Standort Köln/Bonn ist nicht möglich, da die Flugbereitschaft BMVg als Teil der Liegenschaft Köln-Wahn nicht separat erfasst wird. Es können lediglich Kosten für Bewachung und Mitbenutzung dargestellt werden.

Schönefeld

	Betriebskosten (Tsd €)	Bewachungskosten (Tsd €)	Gesamt (Tsd €)
2008			
2009			
2010			
2011			
2012	2,23		2,23
2013	3,42		3,42
2014	4,62		4,62
2015	7,44		7,44
2016	10,59		10,59
2017	13,64		13,64
2018	13,68	219	232,68

7. Welche konkreten Änderungen haben sich bei der Aktualisierung der Planung des Regierungsflughafens am BER sowie bei der Überarbeitung der Ausführungsplanung ergeben?

Die Planung des Regierungsflughafens (Stand: 2012) wird auf Aktualität in Bezug auf rechtliche und technische Grundlagen wie z. B. neue bauaufsichtliche Anforderungen, technische Vorschriften überprüft und bewertet. Funktionale Anpassungen durch veränderte Sicherheitsanforderungen sind zu berücksichtigen.

8. Wird es sich beim Neubau des Regierungsflughafens ebenfalls um einen funktionalen Zweckbau mit technisch einfachen Lösungen und konventioneller Technik handeln, so wie es die FBB im Interimsterminal bereits umgesetzt hat, um im Kostenrahmen zu bleiben (vgl. www.morgenpost.de/flughafen-BER/article215262183/Fertiges-Regierungsterminal-am-BER-wartet-auf-Staatsgaeste.html)?

Wenn dies nicht der Fall ist, wie begründet die Bundesregierung den Bau eines aufwendigen Regierungsflughafens, auch vor dem Hintergrund der bereits entstanden Mehrkosten für den BER insgesamt?

Den größten Anteil am Regierungsflughafen umfassen die Flugbetriebsflächen und die Hangars und Bürogebäude der Flugbereitschaft des BMVg. Diese werden möglichst einfach und funktional geplant. Um den international üblichen protokollarischen Anforderungen gerecht zu werden ist für das Empfangsgebäude als Visitenkarte der Bundesrepublik Deutschland eine angemessen repräsentative Gestaltung vorgesehen.

9. Hat die Bundesregierung, vor dem Hintergrund des deutlich späteren Baubeginns und aufgrund der allgemeinen Baupreisentwicklung (vgl. Antwort zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 19/4812), auch in Erwägung gezogen, das bereits bestehende und hochsichere Interimsterminal in den Regierungsflughafen zu integrieren?

Wenn ja, wie würde sich solch eine Umplanung auf die aufzuwendenden Kosten für den Bau des Regierungsflughafens auswirken?

Das Thema wurde zwischen den Beteiligten beraten. Im Ergebnis wurde eine Umplanung abgelehnt.

10. Wenn nicht, welche Punkte sprechen aus Sicht der Bundesregierung dagegen, dass das fertige und funktionsfähige Interimsterminal nicht in die Überarbeitung der Pläne für einen Regierungsflughafen aufgenommen werden?

Planungsrechtliche und funktionale Gründe sprechen dagegen.

11. Diskutiert die Bundesregierung die längere Nutzung oder die Übernahme des Interimsterminals mit der FBB, und wenn nicht, warum nicht?

Das Thema wurde diskutiert. Eine längerfristige Nutzung als Interim oder eine dauerhafte Nutzung ist wegen der funktionalen Einschränkungen nicht möglich. Auf die Antwort zu den Fragen 9 und 10 wird verwiesen.

12. Könnte aus Sicht der Bundesregierung der ursprünglich geplante Regierungsflughafen in seiner Größe angepasst werden, wenn das Interimsterminal für die Bundesregierung weiterhin in Gebrauch bleibt?

Nein. Auf die Antwort zu den Fragen 9 und 10 wird verwiesen.

13. Ist es richtig, dass die Bundesregierung am Flughafen Berlin Brandenburg eine Unterflurbetankung für die Flugzeuge des Regierungsflughafens plant, und wenn dies der Fall ist, wie begründet die Bundesregierung diese Entscheidung vor dem Hintergrund, dass dadurch mit Einschränkungen für die Startbahn Nord zu rechnen ist, da diese unterquert werden muss?

Der Bund prüft derzeit die Betankungsvarianten für den Regierungsflughafen. Eine endgültige Entscheidung dazu kann erst nach Abstimmung mit allen Beteiligten und nach Abwägung aller Randbedingungen getroffen werden. Für die Herstellung eines Anschlusses der Unterflurbetankung an das zentrale Tanklager am BER ist die Unterquerung der Start- und Landebahn Nord erforderlich. Durch die Wahl eines geeigneten Bauverfahrens können die Auswirkungen auf den Flugbetrieb vermieden bzw. auf ein absolutes Minimum reduziert werden.

14. Wie lange werden diese Einschränkungen ggf. dauern, und welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Auswirkungen der Anzahl der Starts und Landungen auf der Startbahn Nord?

Verbindliche Aussagen hierzu können erst getroffen werden, wenn im Ergebnis des Planungsprozesses die geeignete Ausführungsvariante erarbeitet wurde.

