Deutscher Bundestag **Drucksache 19/531**

19. Wahlperiode 25.01.2018

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/346 –

Finanzielle Auswirkungen durch die spätere Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Freitag, dem 15. Dezember 2017, hat der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Rainer Bretschneider, bekanntgegeben, dass der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) nunmehr im Oktober 2020, also in ca. drei Jahren, eröffnet werden soll.

Dadurch werden die Kosten für den BER (z. B. Stillstandskosten) weiter anwachsen. Der Flughafen Berlin-Tegel muss länger als geplant weiterbetrieben werden. Zusätzliche Investitionen und Lärmschutzmaßnahmen werden die Folge sein. Die spätere Inbetriebnahme hat ebenso Auswirkungen auf die Entwicklungs- und Investitionsplanung in Schönefeld (z. B. als Standort des zukünftigen Regierungsterminals).

Mehrkosten durch die spätere Inbetriebnahme könnten nach Auffassung der fragestellenden Fraktion die Liquidität der Flughafengesellschaft gefährden und in der Folge neue Finanzierungslasten für die Gesellschafter verursachen. Weitere finanzielle Hilfen durch die Länder Berlin und Brandenburg und die Bundesrepublik Deutschland als Gesellschafter der FBB müssten aus beihilferechtlichen Gründen wie in der Vergangenheit bei der Europäischen Kommission notifiziert werden (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/index_en.html).

Die Bundesregierung, die die Bundesrepublik Deutschland als Anteilseignerin im Aufsichtsrat der FBB vertritt, trägt in hohem Maß Verantwortung für Entscheidungen beim Bau des Flughafens BER und ist somit zuständig für die angemessene Kontrolle der Geschäftsführung der FBB. Die Bundesregierung ist, wie die anderen öffentlichen Anteilseigner, verpflichtet, für umfassende Transparenz über die Finanzierung des BER, weitere Mehrkosten, Kostenrisiken und für eine klare und verbindliche Zeitplanung für die Fertigstellung des Flughafens zu sorgen.

1. Von welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER geht die Bundesregierung bis zur Inbetriebnahme des Flughafens aus?

Die finanzierungsrelevante Gesamtkostenprognose für die bauliche Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER beträgt unverändert 5 340 Mio. Euro.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 23. Januar 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

juris Lex QS
02052024 ()

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 57 auf Bundestagsdrucksache 19/484 verwiesen.

2. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der neue Eröffnungstermin vor seiner Bekanntgabe von der FBB mit allen für die Inbetriebnahme des BER erforderlichen Behörden und Institutionen abgestimmt?

   Wenn nein, warum nicht, und mit welchen Behörden und Institutionen wurde der Termin nicht abgestimmt?

Nach Auskunft der FBB ging der Festlegung eines Inbetriebnahmetermins eine ausführliche Prüfung und Risikobewertung extern (Projektsteuerer, TÜV Rheinland usw.) und intern voraus. Die relevanten Behörden sind durch die FBB eingebunden worden.

3. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die genehmigungs- und zertifizierungsrechtlichen Grundlagen mit den entsprechenden Behörden und Institutionen abgestimmt, da der BER aufgrund der späteren Inbetriebnahme mutmaßlich auch zukünftigen Anforderungen des Jahres 2020 entsprechen muss?

   Wenn ja, welche Änderungen wurden für das Jahr 2020 berücksichtigt?

   Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der FBB erfolgt die genehmigungs- und zertifizierungskonforme Planung und Errichtung des BER im Einklang mit der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) in der jeweils gültigen Fassung und den darauf basierenden Baugenehmigungen.

4. Hält die Bundesregierung den neuen Eröffnungstermin für unternehmerisch verantwortungsvoll und sicher, obwohl die Finanzierung noch nicht gesichert ist (vgl. u. a. DER TAGESSPIEGEL, 13. Dezember 2017, S. 13)?

Die Geschäftsführung der FBB hält den neuen Eröffnungstermin für unternehmerisch verantwortlich und die Terminierung für valide.

Eine organschaftliche Beratung der neuen Inbetriebnahme-Planung hat in der Gesellschafterversammlung der FBB noch nicht stattgefunden.

5. Welche zusätzlichen Kosten für die Fertigstellung des BER entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens im Vergleich zu den Kosten, die dem im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr 2017 zugrunde lagen (vgl. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf, S. 4)?

6. Welche zusätzlichen Kosten für die Fertigstellung des BER entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens im Vergleich zum derzeitigen Finanzierungsrahmen von 5,34 Mrd. Euro (vgl. Sachstandsbericht BER vom 19. Juli 2016)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Neuaufstellung der BER-Kostenprognose ist noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 4 verwiesen.

juris Lex QS
02052024 ()

7. Von welchen entgangenen Einnahmen aufgrund der Nichteröffnung des BER seit Juni 2012 geht die Bundesregierung aus?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse über verschiebungsbedingte Mindereinnahmen vor.

8. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die monatlichen Kosten durch die Nichteröffnung des BER, und wie gliedern sich diese Kosten auf?

Nach Auskunft der FBB betragen die monatlichen Baukosten ca. 10 Mio. Euro und umfassen u. a. Bauherrenleistung, Objektüberwachung, Projektsteuerung, Sicherheitsdienstleistungen Baustrom, Wasser, Kälte.

9. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die monatlichen Schadensersatzansprüche von Dritten aufgrund der Nichteröffnung des BER?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Geschäftsbericht 2016 zu Schadensersatzansprüchen wegen Verschiebung der BER-Inbetriebnahme verwiesen.

10. Ab wann tritt nach Einschätzung der Bundesregierung der einklagbare Schallschutzanspruch für die Anwohner in der Umgebung des Flughafens Tegel ein, da die Schließung des Flughafens Tegel nun absehbar außerhalb der im Fluglärmschutzgesetz genannten zehnjährigen Ausnahmeregelung liegt?

11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass bis heute die Schallschutzzonen für die Anwohner des Flughafens Tegel vom Land Berlin noch nicht festgelegt worden sind?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vollzug des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm einschließlich der Festsetzung von Lärmschutzbereichen und der Anwendung der 10-Jahres-Regelung des § 4 Absatz 7 des Gesetzes fällt in die Zuständigkeit der Länder. Nach wie vor besteht gemäß Artikel 3 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 der Lärmschutzbereich für den Flughafen Berlin-Tegel, der im Jahr 1976 auf der Grundlage des seinerzeit geltenden Berliner Fluglärmgesetzes festgesetzt und im Jahr 1990 in das bundesdeutsche Fluglärmschutzrecht überführt wurde. Das Berliner Fluglärmgesetz sah vor, dass die Wohnungen sowohl in der Schutzzone 1 als auch in der Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs auf Kosten des Flugplatzhalters mit baulichem Schallschutz auszustatten waren.

12. Welche zusätzlichen Investitionen am Standort Tegel, insbesondere in Bezug auf Gebäude, Technik, Vorfelder und Landebahnen sowie für Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen in der Umgebung des Flughafens Tegel, entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens BER im Vergleich zum im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr 2017 (vgl. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf, S. 4)?

Nach Auskunft der FBB betragen die Kosten für eine weitere Betriebssicherung des Flughafens Tegel gemäß des Wirtschaftsplans 2018 der FBB rd. 5 Mio. Euro.

juris Lex QS
02052024 ()

Weitere Kosten werden gegenwärtig auch in Hinblick auf die neue Inbetriebnahmeplanung evaluiert.

13. Welchen Zeitraum deckt die aktuellste Liquiditätsplanung der FBB, die der Bundesregierung vorliegt, ab?

Nach Auskunft der FBB deckt die Liquiditätsplanung das Jahr 2018 ab.

14. Welche Risiken ergeben sich aufgrund des neuen Eröffnungstermins nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die Liquidität der FBB?

15. Ergibt sich aufgrund des neuen Eröffnungstermins nach Kenntnis der Bundesregierung ein zusätzlicher Finanzmittelbedarf, um die Liquidität der FBB aufrechtzuerhalten?

16. Wenn ja:

a) Wie hoch fällt dieser zusätzliche Finanzmittelbedarf nach Kenntnis der Bundesregierung aus?

b) Ab wann ergibt sich dieser zusätzliche Finanzmittelbedarf nach Kenntnis der Bundesregierung?

17. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der zusätzliche Finanzmittelbedarf teilweise oder gänzlich über Gesellschafterdarlehen abgedeckt werden muss?

18. Wenn nein:

a) In welcher Gesamthöhe soll zusätzlicher Finanzmittelbedarf über Gesellschafterdarlehen abgedeckt werden?

b) Wie soll sich die Gesamthöhe der Gesellschafterdarlehen nach Ansicht der Bundesregierung auf die drei Gesellschafter der FBB verteilen?

c) Welche Absprachen zur Gesamthöhe und zur Verteilung der Gesellschafterdarlehen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits getroffen?

Die Fragen 14 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 4, 5, 6 und 13 verwiesen.

19. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass zusätzlicher Finanzmittelbedarf teilweise oder gänzlich über verbürgte Fremdfinanzierungen abgedeckt werden wird?

20. Wenn nein:

a) In welcher Gesamthöhe soll zusätzlicher Finanzmittelbedarf über verbürgte Fremdfinanzierungen abgedeckt werden?

b) Wie sollen sich die Bürgschaften für diese Fremdfinanzierungen nach Ansicht der Bundesregierung auf die drei Gesellschafter der FBB verteilen?

c) Welche Absprachen zur Gesamthöhe und zur Verteilung der verbürgten Fremdfinanzierungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits getroffen?

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

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

juris Lex QS
02052024 ()

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 57 auf Bundestagsdrucksache 19/484 verwiesen.

21. Inwiefern hat die FBB nach Kenntnis der Bundesregierung Möglichkeiten geprüft, private Investoren für das Flughafenprojekt BER zu gewinnen, und zu welchen Ergebnissen sind die Prüfungen gelangt?

Das Finanzierungskonzept der FBB soll die Möglichkeiten der Eigenfinanzierung und Fremdfinanzierung ausschöpfen. Die konkrete Ausgestaltung der Finanzierung ist auch vom Umfang und der zeitlichen Anforderung des Mehrbedarfs sowie der Interessenlage am Kapital- und Geldmarkt abhängig. Eine Beratung darüber im Aufsichtsrat ist erst nach Fertigstellung des Businessplans möglich.

22. Ist bereits aufgrund des späteren Eröffnungstermins im Gegensatz zum im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr 2017 ein neues Notifizierungsverfahren nötig (vgl. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf, S. 4)?

Nein.

23. Ist im Falle eines zusätzlichen Finanzmittelbedarfs ein neues Notifizierungsverfahren nötig, und wenn nein, warum nicht?

Ob ein neues Notifizierungsverfahren erforderlich sein wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden, da Art und Umfang weiterer Finanzierungsmaßnahmen derzeit nicht feststehen.

24. Von welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER ging die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission in ihrem letzten Notifizierungsverfahren für den BER aus (SA.41342, http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_41342), und welche Gründe wird sie im Falle eines neuerlichen Notifizierungsverfahrens für die erhöhten Gesamtkosten gegenüber der Europäischen Kommission anführen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 23 verwiesen.

25. Wurde dem Aufsichtsrat der FBB ein strategischer Maßnahmenplan zur nachweislichen Sicherung des Flugverkehrsangebots in der Region Berlin-Brandenburg vorgelegt, da mit fortwährendem Ausfall des neuen Flughafens BER neue Belastungen für die bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld entstehen?

Die Maßnahmen zur Sicherstellung des Flugverkehrsangebots in der Region Berlin Brandenburg werden dem Aufsichtsrat regelmäßig dargelegt, durch ihn bewertet und, wenn gemäß des Gesellschaftsvertrags erforderlich, beschlossen. So ist der aktuell erarbeitete Masterplan BER 2040 vom Aufsichtsrat als strategisches Leitbild der bedarfsgerechten Entwicklung des Flughafens, aufbauend auf den aktuellen Passagierprognosen, bestätigt worden. Bestandteil des Masterplans ist ein „Double-Roof-Konzept“, welches die Weiternutzung des Flughafens Schönefeld bis 2025 vorsieht, bis die notwendige Kapazität am BER errichtet worden ist.

juris Lex QS
02052024 ()

26. Inwiefern hat die FBB die aus dem fortwährendem Ausfall des neuen Flughafens BER resultierenden Anforderungen und Risiken analysiert, die mit erneut verlängerten Betriebszeiten für die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld auch zu einem erhöhten Ausfallrisiko aufgrund der alten Infrastruktur führen können?

Nach Auskunft der FBB werden zur Sicherung des reibungslosen Flugbetriebs und Minimierung der Ausfallrisiken an den beiden Flughafenstandorten SXF und TXL sämtliche gesetzlich vorgeschriebenen Wartungen und Inspektionen im Rahmen der Regelinstandhaltung durchgeführt. Zusätzlich seien durch die beiden umfangreichen Betriebssicherungsprogramme in den Jahren 2013 und 2015 betriebssichernde Maßnahmen umgesetzt worden.

27. Inwiefern hält die Bundesregierung die Tatsache, dass die Verträge mit der Firma Caverion nunmehr in Pauschalverträge umgewandelt wurden, für unternehmerisch vertretbar (vgl. www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadtflughafen-berlin-warum-die-ber-eroeffnung-im-oktober-2020-klappen-koennte/20734508.html)?

Die FBB teilt mit, dass die Vereinbarung einer pauschalen Vergütung für die restlichen Leistungen für die FBB unternehmerisch vorteilhaft ist, da somit ein hohes Maß an Kosten- und Terminsicherheit gewährleistet werde, das andernfalls nicht bestünde. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

28. Inwiefern wurde das Risiko der Nichterfüllung oder teilweisen Nichterfüllung des in Frage 27 genannten Pauschalvertrages nach Kenntnis der Bundesregierung bewertet und berücksichtigt?

Nach Auskunft der FBB ging dem Abschluss der Vereinbarung eine umfangreiche Risikobewertung voraus, bei der u. a. auch die Leistungsfähigkeit und finanzielle Stabilität der Fa. Caverion untersucht und bewertet wurden.

29. Welche Regressmöglichkeiten hat die Firma Caverion nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber der FBB, wenn

a) die FBB keine weiteren Finanzhilfen erhält und sie die Forderung nicht bedienen kann oder

b) sich aufgrund von möglichen neu aufgetretenen Mängeln Zeitverzögerungen ergeben, Firmen nicht notwendige Vorleistungen erbringen und sich aufgrund dessen die Zeitschiene nicht einhalten lässt oder Planungen fehlen?

Die Regressmöglichkeiten der Fa. Caverion ergeben sich aus den üblichen werkvertraglichen Regelungen.

30. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die FBB in der Vergangenheit Verträge auf Basis von zeitbasierten Abrechnungen (z. B. Stunden- oder Tagesverträge) abgeschlossen hat und ob (weitere) Änderungen hin zu pauschalierten Abrechnungen erfolgen sollen?

Wenn ja, was sind die jeweiligen Gründe?

Nach Auskunft der FBB hat sie mit den Bauunternehmen in solchen Fällen zeitbasierte Verträge abgeschlossen, in denen das Leistungssoll insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Bauumstände im Vorfeld nicht hinreichend bestimmt

juris Lex QS
02052024 ()

werden konnte. Da Preise in solchen Fällen nicht sicher kalkuliert werden könnten, sei eine leistungsbezogene Vergütungsvereinbarung nicht sinnvoll. Grundsätzlich seien leistungsbezogene Vergütungsvereinbarungen (z. B. pauschalierte Vergütungen) vorteilhaft und würden von der FBB auch angestrebt.

31. Auf welche Summen belaufen sich die seit 2012 bis heute gestellten und anerkannten Nachträge der Baufirmen bei der FBB?

Seit dem Jahr 2012 sind nach Auskunft der FBB Nachträge von den Baufirmen in Höhe von rund 1 176 Mio. Euro gestellt worden. Anerkannte Nachträge beliefen sich auf eine Forderungssumme in Höhe von 695,6 Mio. Euro. Die Differenz von rund 480,4 Mio. Euro umfasst stornierte, zurückgewiesene und in Prüfung befindliche Nachträge.

32. Welche dieser Forderungen wurden davon bis heute in welcher Höhe beglichen?

Nach Auskunft der FBB werden Nachträge in Höhe der Beauftragung und des Leistungsfortschritts abgerechnet.

33. Auf welche Summe belaufen sich die Nachträge, die seit 2015 bis heute gestellt wurden?

Seit dem Jahr 2015 bis heute sind nach Auskunft der FBB Nachträge von den Baufirmen in Höhe von rund 380 Mio. Euro gestellt worden. Anerkannte Nachträge beliefen sich auf eine Forderungssumme in Höhe von 171,3 Mio. Euro. Die Differenz von rund 208,6 Mio. Euro enthalte stornierte, zurückgewiesene und in Prüfung befindliche Nachträge.

34. Welche dieser Forderungen wurden davon bis heute in welcher Höhe beglichen?

Die Nachträge werden nach Auskunft der FBB in Höhe der Beauftragung und des Leistungsfortschritts abgerechnet.

35. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Baufirmen, die für eine abnahmefähige Herstellung des BER Anspruch auf eine angemessene Ausführungsvorgabe seitens der Planer haben, die Vollständigkeit und Brauchbarkeit der Ausführungsplanung bestätigt?

Wenn nein, warum nicht?

Die FBB teilt hierzu mit, dass Baufirmen im Rahmen ihrer vertraglichen Hinweispflicht wiederholt auf Unvollständigkeiten und Fehler in der Ausführungsplanung hingewiesen hätten. Diese Mängel wurden und werden dann von den zuständigen Planern der FBB beseitigt.

36. Wer trägt derzeit die Hauptverantwortung für alle Planungen und deren Zusammenführung sowie Aufbereitung für die ausführenden Baufirmen?

Die Geschäftsführung der BER-Vorhabenträgerin/-Bauherrin und Flughafenunternehmerin FBB verantwortet die Planungen, Zusammenführungen und Aufbereitung für die ausführenden Baufirmen. Hierzu bedient sie sich nach eigener Aussage für die Erbringung der Planungsleistungen einzelner Fachplaner sowie seit 2015 eines Generalplaners. Die Zusammenführung der Planungen obliege

juris Lex QS
02052024 ()

dem Generalplaner, in Ausnahmefällen einzelnen Fachplanern, die hierfür auch mit den entsprechenden Koordinationsleistungen beauftragt seien.

37. Welche Summe muss für die ausstehenden Schallschutzmaßnahmen in der Umgebung des Standorts Schönefeld nach Kenntnis der Bundesregierung noch investiert werden?

Die FBB verweist auf die Gesamtkostenprognose für das Schallschutzprogramm BER i. H. v. 730 Mio. Euro, wovon 344 Mio. Euro (Stand Dezember 2017) bereits als Leistung erbracht worden sind. Die Flughafengesellschaft geht davon aus, dass für insgesamt 26 000 Wohneinheiten (WE) ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bestehe. Bis zum Ende des Jahres 2017 lagen für rund 21 100 WE Anträge auf Schallschutzmaßnahmen vor. Die Höhe der auszugebenden Mittel hinge u. a. davon ab, für wie viele der knapp 5 000 WE, für die noch kein Antrag vorläge, künftig noch Anträge gestellt würden. Die Frist hierfür endet fünf Jahre nach Inbetriebnahme des BER. Die Höhe der auszugebenden Mittel hinge ebenso davon ab, inwieweit die baulichen Schallschutzmaßnahmen, welche in den durch die Flughafengesellschaft versendeten Anspruchsermittlungen klar definiert seien, tatsächlich von den Eigentümern umgesetzt würden.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
02052024 ()