17. Wahlperiode

Antwort auf die Große Anfrage

der Piratenfraktion

**Was hat die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) bisher gekostet?
(Drs. 17/1262)**

Der Regierende Bürgermeister
von Berlin
Senatskanzlei
III BF
926 2232

Fraktion PIRATEN

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort

auf die

Große Anfrage der Piratenfraktion (Drs.-Nr. 17/1262)

über

Was hat die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) bisher gekostet?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Große Anfrage wie folgt.

Die Antworten beruhen teilweise auf Angaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

Fragen 1 – 32:

1. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bisher für den Kauf von Grundstücken für die Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) aufgebracht werden mussten?
2. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für infrastrukturelle Maßnahmen für die Errichtung des BER aufgebracht werden mussten?
3. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für die verkehrliche Anbindung des BER aufgebracht werden mussten?
4. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die von der öffentlichen Hand für infrastrukturelle Maßnahmen für die Errichtung des BER aufgebracht werden mussten und wie hoch ist dabei der Anteil des Landes Berlin?
5. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die von der öffentlichen Hand für die verkehrliche Anbindung des Flughafens BER aufgebracht werden mussten und wie hoch ist dabei der Anteil des Landes Berlin?

6. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Errichtung des BER aufgebracht hat?
7. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für Planungsleistungen im Zusammenhang mit der Errichtung des BER aufgebracht hat?
8. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH für Gutachten in Zusammenhang mit der Errichtung des BER aufgebracht hat?
9. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die vom Land Berlin für Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Errichtung des BER aufgebracht wurden?
Abgeordnetenhaus von Berlin 17. Wahlperiode Seite 2 Drucksache 17/1262
10. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die vom Land Berlin für Gutachten im Zusammenhang mit der Errichtung des BER aufgebracht wurden?
11. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die vom Land Berlin für rechtliche Beratung im Zusammenhang mit der Errichtung des BER aufgebracht wurden?
12. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die die öffentliche Hand im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zur Errichtung des BER sowie den dazugehörigen Anhörungsverfahren aufgebracht hat und wie hoch ist dabei der Anteil des Landes Berlin?
13. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten für Gebühren, die die Flughafengesellschaft für das gesamte Genehmigungsverfahren aufgebracht hat und in welcher Höhe bewegen sich die Gebühren, die über diesen Weg an das Land Berlin geflossen sind?
14. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die die Flughafen Berlin Brandenburg bisher im Zusammenhang mit rechtlichen Auseinandersetzungen, die die Errichtung des BER sowie sonstige mit dem Flughafen im Zusammenhang stehende Umstände betreffen, aufgebracht hat?
15. In welcher Höhe bewegen sich die Kosten, die die Flughafen Berlin Brandenburg im Zusammenhang mit dem gescheiterten Privatisierungsverfahren (z. B. für Abfindungen, Schadensersatzverpflichtungen) aufgebracht hat?
16. In welcher Höhe bewegen sich die bisher für die Errichtung des BER angefallenen Baukosten?
17. In welcher Höhe bewegen sich die bisher für die Entschädigung von in Folge des Baus des BER nicht mehr oder nur noch eingeschränkt benutzbaren baulichen und sonstigen Anlagen, für deren Rückbau und für damit verbundene Ersatzinvestitionen?
18. In welcher Höhe bewegen sich die bisher für aktiven und passiven Schallschutz verausgabten Kosten, in welcher Höhe sind bereits Verträge eingegangen und in welcher Höhe bestehen noch rechtlich begründete Ansprüche, die bisher noch nicht geltend gemacht wurden, für die aber die Möglichkeit der Geltendmachung aktuell besteht?
19. In welcher Höhe bewegen sich die bisher an Entschädigungen, Beihilfen oder Vertragsstrafen verausgabten Kosten für Verkehrsunternehmen, Mieter, Pächter und sonstige Vertragspartner, die in Folge des nicht zum geplanten Ursprungstermin 3. Juni 2012 erfolgten Inbetriebnahme des BER Ansprüche geltend gemacht haben; in welcher Höhe sind bestehende Verträge oder Vergleichsvereinbarungen bereits abgeschlossen, aber noch nicht beglichen und in welcher Höhe bestehen noch rechtlich begründete Ansprüche, die bisher noch nicht geltend gemacht wurden, für die aber die Möglichkeit der Gel-

tendmachung aktuell fortbesteht?

20. In welcher Höhe bewegen sich die bisher bei der Flughafengesellschaft selbst aufgelaufenen internen kalkulatorischen Kosten, die dem Projekt „Bau eines internationalen Großflughafens BBI/BER“ zugeordnet sind?
21. In welcher Höhe bewegen sich die bisher angefallenen zusätzlichen Kosten, die dadurch bedingt sind, dass der Verkehrsflughafen Berlin-Tegel nicht wie geplant zum 04. Juni 2012 außer Betrieb gehen konnte, sondern weiterhin an seiner Kapazitätsgrenze arbeitet?
22. In welcher Höhe bewegen sich die aufgebrauchten Kosten für gekaufte Reserveflächen, die in die bisherige Nutzung noch nicht eingehen?
23. In welcher Höhe bewegen sich die bisher angefallenen Kosten für den sogenannten „Erhaltungsbetrieb“ des Flughafens BER (regelmäßiges Anfahren/Wartung von Gepäckbändern, Strom- und Energiekosten, Transportgeräten, anderen beweglichen Teilen, der Lüftungs- und Klimatechnik, Beheizung, Betrieb von sog. Geisterzügen, die mit regelmäßigen Leerfahrten den Bahnhof des BER durchfahren)?
Abgeordnetenhaus von Berlin 17. Wahlperiode Seite 3 Drucksache 17/1262
24. In welcher Höhe bewegen sich die bisher angefallenen Kosten für das Marketing bzgl. der nicht stattgefundenen Inbetriebnahme des BER sowie darauf folgende Maßnahmen zur Imagepflege (z. B. eröffnungs vorbereitende Großplakate, Anzeigenserien, die Kommunikation der Eröffnungsverschiebung, diverse Image- und Marketingkampagnen wie Flugfeldpartys, sportliche Wettbewerbe auf der Startbahn, Tage der offenen Baustelle, geführte Fußgänger-, Rad- und Bustouren, Familienfeste etc.)?
25. In welcher Höhe bewegen sich die bisher angefallenen Kosten für Berater, Juristen und Wirtschaftsprüfer und deren Reisekosten nach Brüssel für die Erstellung und den Plausibilitätsnachweis der Wirtschaftspläne für die beihilferechtliche Prüfung der EU-Kommission?
26. Welche Objekte des Flughafens BER wurden über Leasingverträge gesichert, in welcher Höhe bewegen sich die monatlichen Leasingraten pro Objekt und zu welchem Zeitpunkt werden die jeweiligen Objekte in das Eigentum der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH übergehen?
27. Wie hoch insgesamt ist der Barwert der eingegangenen Zahlungsverpflichtungen bei Leasingverträgen im Zusammenhang mit dem Projekt BER, die mehr als ein Jahr laufen, mit welchem Zinssatz wurde bei dieser Barwertermittlung gerechnet und wie hoch ist der absolute Betrag dieser Zahlungsverpflichtungen insgesamt?
28. In welchen Titeln des Landeshaushalts sind seit 1990 alle anteiligen Finanzmittel eingestellt, die bisher in Planung und Bau des BBI/BER geflossen sind und wie ist die Gesamtsumme der Mittel, die bis Oktober 2013 in diesen Haushaltstiteln für Planung und Bau des BBI/BER verausgabt wurden?
29. Wie schlüsseln sich die insgesamt bisher für das Projekt BER direkt oder bedingt angefallenen, laufend weiter anfallenden und noch nicht angefallenen, aber zukünftig zu zahlenden Kosten auf die einzelnen benannten Sachverhalte auf und welche mit dem Projekt verbundene sonstigen, in den vorangestellten Fragen nicht enthaltenen Kosten wurden in der Vergangenheit verausgabt und werden voraussichtlich noch anfallen?
30. Welche Kosten einschließlich Schuldendienst sind für den Betrieb des Flughafens Berlin Brandenburg bis 2023 kalkuliert?

31. Welcher jährliche Umsatz ist nach Businessplan bis 2023 kalkuliert und welche Geschäftstätigkeiten bestimmen mit welchen Anteilen die Umsatzgrößen?
32. Welche erforderlichen Kredite in welcher Höhe müssen zu welchem Zeitpunkt bei der EU-Kommission beantragt werden, um das notwendige Kreditvolumen sicherzustellen und welches Kreditvolumen ist derzeit bereits beantragt?

Antwort zu den Fragen 1 – 32:

Um die Frage nach den bisherigen Kosten zur Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg zu beantworten, ist zunächst der Zeitpunkt des Beginns für die „Planung und den Bau des Flughafens BBI bzw. BER“ festzulegen.

So sind z.B. in den Jahren ab 1990 auch Mittel für die Schließung des Flughafens Tempelhof und zur Tilgung von Krediten für das sogen. Baufeld Ost angefallen. Diese Kosten wären sicherlich nicht angefallen, wenn es nicht schon zum damaligen Zeitpunkt um den Bau des neuen Flughafens für Berlin und Brandenburg gegangen wäre. Andererseits ist eine Zuordnung dieser Kosten zu den unmittelbaren Planungs- und Baukosten des neuen Flughafens nicht zielführend, weil diese Kosten nur sehr indirekt als Errichtungskosten des neuen Flughafens angesehen werden können.

Mit dem Konsensbeschluss im Jahre 1996 wurde vereinbart, privates Kapital für die Errichtung des neuen Flughafens für Berlin und Brandenburg nutzbar zu machen. Daraufhin wurde im Jahre 1997 ein Verfahren zur Privatisierung der Flughafengesellschaft sowie zur Vergabe einer Bau- und Betriebskonzession für den neuen Flughafen Berlins und Brandenburgs eingeleitet. Konsens war, dass der Bau des neuen Flughafens von den privaten Eigentümern durchgeführt werden sollte und die auch damals im öffentlichen Eigentum stehende Flughafengesellschaft bis zur erfolgreichen Privatisierung lediglich bestimmte Vorarbeiten leisten sollte.

Ein echter Beginn des Projektes BBI bzw. BER in Regie der Flughafengesellschaft, die im Eigentum der drei öffentlichen Gesellschafter Berlin, Brandenburg und dem Bund steht, ist deshalb seriös erst mit dem Zeitpunkt der Beendigung des Privatisierungsverfahrens im Jahr 2003 anzunehmen.

Zugleich wurde von den drei öffentlichen Gesellschaftern entschieden, die Errichtung und den Betrieb des neuen Flughafens als Projekt in Eigenregie vorzunehmen. Dem damaligen Bieterkonsortium wurden 41 Mio. € für die Vorplanungsunterlagen gezahlt, die damit in das Eigentum der Flughafengesellschaft übergingen und bei der Realisierung des neuen Flughafens als nunmehr eigenes Projekt der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes verwendet werden konnten. Hierfür zahlte Berlin aus dem Titel 683 10 (Zuschuss an die Flughafengesellschaft) des Haushaltsjahres 2003 seinen Anteil in Höhe von 15,17 Mio. €.

In den Jahren 2003 bis Oktober 2013 wurden insgesamt 330.853.185,39 € aus den folgenden Titeln des Kapitels 2990 Mittel für Planung und Bau des neuen Flughafens BBI respektive BER ausgezahlt (siehe Frage 28).

Diese schlüsseln sich im Einzelnen wie folgt auf:

1. Darlehenstitel:

Kapitel	Titel	Jahr	Euro
2990	86149	2003	30.000.000,00
2990	86149	2004	22.855.000,00
2990	86149	2005	24.790.000,00
		Gesamt	77.645.000,00

2. Zuschusstitel:

Kapitel	Titel	Jahr	Euro
2990	68310	2003	15.170.000,00
2990	68310	2004	32.823.602,75
2990	68310	2005	12.582,64
2990	83149	2006	38.000.000,00
2990	83149	2007	34.000.000,00
2990	83149	2008	26.420.000,00
2990	83149	2009	18.130.000,00
2990	83149	2010	17.760.000,00
2990	83149	2011	0,00
2990	83149	2012	70.892.000,00
		Gesamt	253.208.185,39

Viele Fragen, die in der Großen Anfrage gestellt werden, wurden bereits im Rahmen anderer Anfragen wiederholt beantwortet. Zusammenfassend kann festgestellt werden:

Frage 1 Die Kosten für den Flächenerwerb zur Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg beliefen sich auf ca. 150 Mio. €

Frage 2 Für die verkehrliche Schienenanbindung sind von der Flughafengesellschaft keine Kosten aufgewandt worden. Hinsichtlich der Straßenanbindung waren die Straßen auf dem Flughafengelände von der Flughafengesellschaft selbst zu errichten.

Fragen 3 – 5 Für die Schienenanbindung waren insgesamt 636 Mio. € aufzuwenden, von denen der übergroße Anteil vom Bund bezahlt wurde; die Länder Brandenburg und Berlin haben sich an diesen Kosten mit jeweils 20 Mio. € beteiligt. Für die straßenseitige Anbindung hat die öffentliche Hand 74 Mio. € aufgewendet.

Die Fragen 6 – 8 beziehen sich auf die Kosten, die der Flughafengesellschaft für Beratungsleistungen, Planungsleistungen und Gutachten im Zusammenhang mit der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg entstanden sind. Die diesbezüglichen Antworten unterliegen dem Geschäfts- und Betriebsgeheimnis der Flughafengesellschaft.

Die Fragen 9 – 11 beziehen sich auf die Kosten, die vom Land Berlin für Beratungsleistungen, Gutachten und rechtliche Beratung im Zusammenhang mit der Errichtung des Flughafens BER aufgebracht worden sind. Dazu ist zum einen auf den erwähnten Erwerb der Vorplanungsunterlagen im Zuge der Beendigung des Privatisierungsverfahrens 2003 zu verweisen. Zum anderen sind Kosten für Rechtsgutachten und rechtliche Beratung

im Zusammenhang mit rechtlichen Fragestellungen der Schließung des Flughafens Tegel in Verbindung mit dem Planfeststellungsverfahren für den Flughafen BBI / BER entstanden, deren Kosten bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in einem allgemeinen Haushaltstitel etatisiert worden sind, der auch viele andere Beratungsleistungen beinhaltet.

Die Kosten für das Planfeststellungsverfahren (Frage 12) waren vom Land Brandenburg zu tragen. Für die Genehmigungen sind bisher Gebühren in einem 2-stelligen Millionenbetrag von der Flughafengesellschaft zu zahlen gewesen (Frage 13).

In den Fragen 14 und 15 geht es um die Frage von Kosten von Rechtsstreitigkeiten und Zahlungen für Abfindungen und Schadensersatzverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren. Derartige Zahlungen sind im Rahmen der Beendigung des Privatisierungsverfahrens nicht erfolgt. Vielmehr hat man sich einvernehmlich darauf verständigt, das bisherige Privatisierungsverfahren zu beenden und die erbrachten Vorleistungen anzukaufen.

Die Fragen 16 und 17 nach der Höhe der bisher für die Errichtung des Flughafens BER angefallenen Baukosten erfordern eine Differenzierung, welche die Anpassung des Projektumfangs an den sich dynamisch entwickelnden Flugverkehr und die immer wieder aktualisierten Prognosen für die Hauptstadtregion berücksichtigt:

2005 betrug das Passagieraufkommen 17,15 Mio. Personen. Davon ausgehend wurde für das Hauptterminal eine Bruttogrundfläche von ca. 220.000 m² geplant. Und man ging von Baukosten für das Terminal in Höhe von 565 Mio. € aus.

In den Folgejahren wurde das gesamte Flughafenprojekt deutlich erweitert, um dem stark angestiegenen und weiter wachsenden Flugverkehr Rechnung zu tragen. So wurden im Süden des sogen. Main Piers drei weitere Module für die Fluggastabfertigung angefügt und der sogen. Pier Nord sowie eine Fluggastbrücke für die Aufnahme von A 380-Flugzeugen als Erweiterungsmaßnahmen beschlossen. 2008 wurde das Fluggastterminal zusätzlich um einen Pier Süd erweitert. Auf der Grundlage eines Fluggastaufkommens von 20,04 Mio. im Jahr 2008 wurde die Bruttogrundfläche von ca. 220.000 m² auf 300.000 m² erhöht. Die Kosten für das nunmehr knapp ein Drittel größere Terminal stiegen entsprechend ebenfalls um etwa ein Drittel auf 749 Mio. €.

Um mit der Entwicklung der internationalen Flughafenstandards und der Steigerung des Passagieraufkommens von ca. 17 Mio. Passagieren im Jahre 2005 auf nunmehr über 26 Mio. Passagieren im Jahre 2013 Schritt zu halten, wurden im Laufe der Jahre weitere Qualitätsverbesserungen in die Planung aufgenommen. Insbesondere die Herstellung der Hubfähigkeit des Flughafens, z.B. durch den Einbau doppelstöckiger Fluggastbrücken und die Befähigung zu einem „Ebenenshift“ sowie durch den Neubau von Pavillons zur zusätzlichen Passagierabfertigung, führten zu einer weiteren Erhöhung der Bruttogrundfläche von anfangs 220.000 m² auf letztendlich 360.000 m² sowie zu einer entsprechenden Erhöhung der Kosten für das Fluggastterminal auf 1,263 Mrd. €.

Die erhebliche Kostensteigerung erklärt sich also im Wesentlichen durch eine erhebliche Ausweitung des Projektumfangs, um den neuen Flughafen „fit zu machen“ für die Anforderungen einer dynamisch wachsenden Region Berlin-Brandenburg.

Ein weiterer wichtiger Faktor kommt hinzu: Der immens gewachsene Aufwand für die Lärmschutzmaßnahmen (Frage 18). Nach dem Baubeginn musste die Flughafengesellschaft aufgrund veränderter gesetzlicher und anderer Vorgaben mehrfach deutlich die für den Lärmschutz vorgesehenen Maßnahmen über das ursprünglich vorgesehene Maß hinaus ausweiten. Mehrkosten in einem höheren 3-stelligen Millionenbereich sind die Folge. In einer Viel-

zahl von Fällen wird der Aufwand zur Herstellung des nunmehr angeordneten Schallschutzniveaus so hoch sein, dass statt des Schallschutzes den Betroffenen eine Entschädigung in Geld zu zahlen ist. Ob dieses im Sinne eines wirklich effektiven Lärmschutzes sinnvoll ist, sei dahingestellt. Bei der Umsetzung des Schallschutzprogrammes BER geht die Flughafengesellschaft von einer Anzahl von 25.000 Wohneinheiten aus, für die ein Anspruch besteht. Mit Stand Dezember 2013 lagen der FBB Anträge auf Schallschutz für ca. 18.800 Wohneinheiten vor.

Zu den Fragen 19 und 20 nach den bisher für Entschädigungen, Beihilfen oder Vertragsstrafen angefallenen Kosten und den internen kalkulatorischen Kosten weist die Flughafengesellschaft darauf hin, dass es zurzeit lediglich zwei Klagen auf Schadensersatz wegen der Verschiebung der Inbetriebnahme gibt.

Für den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel (Frage 21) sind Instandhaltungsmaßnahmen in Höhe von ca. 20 Mio. € realisiert worden, um ihn für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BER betriebsbereit halten zu können.

Die Kosten für angekaufte Reserveflächen (Frage 22) sind Betriebsinterna der Flughafengesellschaft.

Die anfallenden Kosten für den noch nicht betriebenen Flughafen BER, wie z.B. Strom- und Energiekosten etc. (Frage 23), sind, solange die Bauphase nicht abgeschlossen ist, aktivierbare Kosten nach dem HGB. Daher sind diese als Baukosten in der Investitionssumme enthalten.

Zur Frage 24 nach den Kosten für Marketingmaßnahmen nach der nicht stattgefundenen Inbetriebnahme des Flughafens BER ist darauf zu verweisen, dass nach dem 8. Mai 2012 bis heute keine auf die Imagepflege des BER ausgerichtete Kampagne durchgeführt wurde.

Die Fragen 25, 27, 29, 30 und 31 beziehen sich auf Inhalte, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der Flughafengesellschaft unterliegen.

Zur Frage 26 ist darauf hinzuweisen, dass diese Leasingverträge zur Finanzierung der Errichtung und Inbetriebnahme von drei Parkhäusern in der Airport City, eines terminalnahen Parkhauses am südlichen Main Pier, eines Mietwagencenters, von drei Gebäuden für Bodenverkehrsdienstleister sowie ein Gebäude für Sicherheitsdienstleister abgeschlossen worden sind.

Die FBB least die fertig gestellten Gebäude für 25 Jahre. Die neun Leasingobjekte befinden sich im Eigentum des Leasinggebers. Vertraglich ist ein Andienungsrecht für den Eigentumsübergang der neun Objekte vereinbart. Dieses Andienungsrecht besteht zum Ende der ersten Mietperiode im November 2026.

Zur Frage 32 nach der erforderlichen Genehmigung von Krediten durch die EU-Kommission ist darauf hinzuweisen, dass der EU-Kommission vorab nur staatliche Finanzierungsmaßnahmen zur Genehmigung vorzulegen sind, die den Charakter einer staatlichen Beihilfe erfüllen können. Die Anmeldung muss vor Durchführung der Maßnahme erfolgen. Ob ein Kredit als Beihilfe zu werten ist, hängt dabei von seiner Ausgestaltung ab.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Frage der Gesamtkosten der Errichtung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg nicht unabhängig von dem Eröffnungstermin zu beantworten sein wird. Die Geschäftsführung arbeitet mit Hochdruck daran, die Voraussetzungen zu schaffen, um einen belastbaren Eröffnungstermin nennen zu können. Voraussetzung hierfür ist aber, dass die notwendigen Umplanungsmaßnahmen, insbesondere bei der Entrauchungsanlage, fixiert sind. Erst auf Basis einer gesicherten Umplanung wird sich der Zeitraum bestimmen lassen, der zur Realisierung dieser Maßnahmen erforderlich ist. Zusätzlich gilt es, die Zeit einzuplanen, die für das Einholen der erforderlichen behördlichen Genehmigungen notwendig ist, und nicht zu vergessen die Zeit für den Probetrieb ORAT. Auf die-

ser Basis werden dann auch seriös die Gesamtkosten des Flughafenbaus dargestellt werden können.

Berlin, den 11. Februar 2014

Klaus Wowereit
Regierender Bürgermeister