

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2229
des Abgeordneten Ludwig Burkardt
CDU-Fraktion
Drucksache 5/5617

Kostenentwicklung und Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2229 vom 05.07.2012:

Die Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 22. Juni 2012 hat keine Klarheit über Kostenentwicklung und Finanzierung des Flughafens BER gebracht.

Der Haushalts- und Finanzausschuss des Landtages hat am 9. Juli 2008 eine Erhöhung des Bürgerschaftsrahmens zur Absicherung von Krediten für den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International beschlossen. Das Finanzministerium hatte den Ausschussmitgliedern für die Beratungen eine Unterlage der Flughafengesellschaft über die BBI-Langfristfinanzierung zur Verfügung gestellt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Mittel des in der o.g. Unterlage dargestellten Finanzierungsrahmens sind zum 30.06.2012 für Investitionen am Flughafen BER verwendet worden und für welche Zwecke?
2. Wie sind Mittel verwendet worden, die in der o.g. Unterlage nicht für die BBI-Investitionen, sondern für andere Zwecke (z.B. Kapaldienst, Gebühren, Investitionen in Bestandsflughäfen) vorgesehen waren?
3. Sind die Mehraufwendungen für das Terminalgebäude in der Aufstellung, die dem Aufsichtsrat am 22.06.2012 vorgelegt wurde, bereits enthalten? Wenn ja, in welcher Höhe?
4. Welche Baukosten waren für das Terminalgebäude ursprünglich vorgesehen und wie hoch sind die Baukosten gemäß der aktuellen Planungen?
5. Welche Leistungen sind im Rahmen des Investitionsvorhabens bereits beauftragt worden und welche Leistungen sind noch zur Beauftragung vorgesehen?
6. Wie hoch sind aufgrund der Verschiebung der Eröffnung die zusätzlichen Baufinanzierungskosten und ist diese Position in der Aufstellung der Mehrkosten enthalten, die dem Aufsichtsrat am 22.06.2012 vorgelegt wurde?
7. Mit welchen Investitionskosten rechnete die Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt des ersten Spatenstichs, der am 05.09.2006 stattfand?
8. In welchem Umfang waren die Aufträge zum Bau des Flughafens BER am 20. April 2012 sowie am 3. Juni 2012 abgearbeitet, die Leistungen abgenommen und die Schlussrechnungen zur Zahlung angewiesen? (Bitte in Euro angeben)

Datum des Eingangs: 06.08.2012 / Ausgegeben: 10.08.2012

9. In welchem Umfang und aus welchem Grund sind bei den zur Zahlung freigegebenen Schlussrechnungen Kürzungen vorgenommen worden? (Bitte für den 20. April 2012 und den 3. Juni 2012 in Euro angeben)
10. Wie viel Liquidität steht der Flughafengesellschaft per 30.06.2012 zur Verfügung?
11. Bis wann ist die Zahlungsfähigkeit der Flughafengesellschaft im Rahmen der bestehenden Finanzierung gewährleistet?
12. Wie wird die Schuldentragfähigkeit der Flughafengesellschaft bewertet und in welchem Umfang ist die Gesellschaft in der Lage, zusätzliche Kredite aufzunehmen oder sich Fremdkapital in sonstigen Formen zu beschaffen?
13. Welche Kosten und welcher zeitlicher Vorlauf wären für die Emission von Anleihen der Flughafengesellschaft erforderlich?
14. Welche Derivatgeschäfte hat die Flughafengesellschaft bis zum 30.06.2012 abgeschlossen?
15. Welchen Nominalwert und welchen Marktwert haben die Derivatgeschäfte der Flughafengesellschaft zum 30.06.2012?
16. Ist es zutreffend, dass die Flughafengesellschaft inzwischen die Derivatgeschäfte restrukturiert hat? Wenn ja, welche Vereinbarung ist mit den Swap-Banken getroffen worden und welche Kosten sind der Flughafengesellschaft entstanden?
17. Weshalb erfolgte die Zinssicherung mittels Swaps bereits im Jahr 2006 und somit deutlich vor dem Abschluss der BBI-Langfristfinanzierung?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister der Finanzen die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele Mittel des in der o.g. Unterlage dargestellten Finanzierungsrahmens sind zum 30.06.2012 für Investitionen am Flughafen BER verwendet worden und für welche Zwecke?

Frage 2:

Wie sind Mittel verwendet worden, die in der o.g. Unterlage nicht für die BBI-Investitionen, sondern für andere Zwecke (z.B. Kapaldienst, Gebühren, Investitionen in Bestandsflughäfen) vorgesehen waren?

zu den Fragen 1 und 2:

Alle aufgenommenen Kreditmittel wurden und werden für den Ausbau des Flughafens Schönefeld einschließlich der Bezahlung von Bauzeitinsen sowie zu einem geringen Teil für Investitionen in die Bestandsflughäfen verwendet.

Frage 3:

Sind die Mehraufwendungen für das Terminalgebäude in der Aufstellung, die dem Aufsichtsrat am 22.06.2012 vorgelegt wurde, bereits enthalten? Wenn ja, in welcher Höhe?

zu Frage 3:

Die dem Aufsichtsrat vorgelegte Unterlage enthält auch die - auf der Basis einer Kostenhochrechnung gegenüber dem derzeitigen Kostenstand erwarteten - Mehraufwendungen für das Fluggastterminal in Höhe von ca. 210 Mio. EUR.

Frage 4.

Welche Baukosten waren für das Terminalgebäude ursprünglich vorgesehen und wie hoch sind die Baukosten gemäß der aktuellen Planungen?

zu Frage 4:

Für das Terminalgebäude belief sich die Baukostenschätzung aus dem Jahr 2006 auf 588 Mio. EUR. Mit Stand vom April 2012 beträgt das Budget bei den Eigeninvestitionen für das Gebäude 1.263 Mio. EUR.

Die Baukostenschätzung von 588 Mio. € bezog sich auf ein Abfertigungsgebäude in nicht voll ausgebautem Zustand mit rd. 220.000 qm Bruttogeschossfläche. Das nun errichtete Terminal hat dagegen eine Bruttogeschossfläche von rd. 360.000 qm und umfasst ein voll ausgebautes Mainpier, u. a. mit Laufbändern und Doppelstock-Fluggastbrücken sowie die Piers Süd und Nord. Hinzu kommen zahlreiche weitere Planungs- und Bauablaufänderungen, z.B. infolge neuer EU-Sicherheitsverordnung 2010, und die allgemeine Baupreientwicklung.

Frage 5:

Welche Leistungen sind im Rahmen des Investitionsvorhabens bereits beauftragt worden und welche Leistungen sind noch zur Beauftragung vorgesehen?

zu Frage 5:

Alle für die Inbetriebnahme des Flughafens BER notwendigen Leistungen sind vergeben, Zusatzleistungen werden weiterhin durch Nachträge beauftragt.

Frage 6:

Wie hoch sind aufgrund der Verschiebung der Eröffnung die zusätzlichen Baufinanzierungskosten und ist diese Position in der Aufstellung der Mehrkosten enthalten, die dem Aufsichtsrat am 22.06.2012 vorgelegt wurde?

zu Frage 6:

Die - auch in der dem Aufsichtsrat vorgelegten Unterlage enthaltenen - zusätzlichen Bauzeitinsen betragen 28 Mio. EUR.

Frage 7:

Mit welchen Investitionskosten rechnete die Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt des ersten Spatenstichs, der am 05.09.2006 stattfand?

zu Frage 7:

Zum Zeitpunkt des Baubeginns im September 2006 betrug das Budget Eigeninvest für das Projekt BBI auf Grundlage der damaligen Planung 1.973 Mio. EUR.

Frage 8:

In welchem Umfang waren die Aufträge zum Bau des Flughafens BER am 20. April 2012 sowie am 3. Juni 2012 abgearbeitet, die Leistungen abgenommen und die Schlussrechnungen zur Zahlung angewiesen? (Bitte in Euro angeben)

zu Frage 8:

Nach Angaben der Flughafengesellschaft waren mit Stand vom 20.03.2012 (Controllingbericht 01/12) Bauleistungen im Umfang von 351,8 Mio. EUR abgenommen und schlussgerechnet sowie weitere Bauleistungen im Umfang von 649 Mio. EUR abgenommen. Mit Stand vom 04.06.2012 (Controllingbericht 02/12) habe sich der Umfang der abgenommenen Leistungen auf 736,8 Mio. EUR erhöht; bei den abgenommenen und schlussgerechneten Leistungen seien keine Veränderungen eingetreten gewesen.

Frage 9:

In welchem Umfang und aus welchem Grund sind bei den zur Zahlung freigegebenen Schlussrechnungen Kürzungen vorgenommen worden? (Bitte für den 20. April 2012 und den 3. Juni 2012 in Euro angeben)

zu Frage 9:

Hierzu sind der Landesregierung keine Angaben möglich, da die nachgefragte Detailinformation eine Offenlegung der Prüfungs- und Abwehrstrategie gegenüber unberechtigten Nachträgen in Schlussrechnungen darstellen und Dritten Rückschlüsse ermöglichen würde, die zu wirtschaftlichen Nachteilen der Flughafengesellschaft führen können.

Frage 10:

Wie viel Liquidität steht der Flughafengesellschaft per 30.06.2012 zur Verfügung?

Frage 11:

Bis wann ist die Zahlungsfähigkeit der Flughafengesellschaft im Rahmen der bestehenden Finanzierung gewährleistet?

zu den Fragen 10 und 11:

Es besteht ausreichend Liquidität, um die gegenwärtigen Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen. Grundsätzlich werden außerhalb des Jahresabschlusses durch die Flughafengesellschaft keine unterjährigen Angaben zu Finanzkennzahlen veröffentlicht.

Frage 12:

Wie wird die Schuldentragfähigkeit der Flughafengesellschaft bewertet und in welchem Umfang ist die Gesellschaft in der Lage, zusätzliche Kredite aufzunehmen oder sich Fremdkapital in sonstigen Formen zu beschaffen?

zu Frage 12:

In der gegebenen Ertrags- und Kostenstruktur ist die FBB nicht in der Lage, zusätzliche Kredite aufzunehmen und zu bedienen.

Frage 13:

Welche Kosten und welcher zeitlicher Vorlauf wären für die Emission von Anleihen der Flughafengesellschaft erforderlich?

zu Frage 13:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt lassen sich dazu keine belastbaren Aussagen treffen.

Frage 14:

Welche Derivatgeschäfte hat die Flughafengesellschaft bis zum 30.06.2012 abgeschlossen?

zu Frage 14:

Die FBB hat Zinssicherungsgeschäfte in Form sogenannter Swaps abgeschlossen, die den Kreditverlauf der Langfristfinanzierung 2,4 Mrd. EUR widerspiegeln. Die in Anspruch genommene Zinssicherung steigt zunächst mit den Auszahlungen des Kredits an und sinkt in späteren Jahren wieder aufgrund der Kredittilgungen durch die FBB.

Frage 15:

Welchen Nominalwert und welchen Marktwert haben die Derivatgeschäfte der Flughafengesellschaft zum 30.06.2012?

zu Frage 15:

Im Anhang zum Jahresabschluss zum 31.12.2011 ist der Nominalwert der Swaps mit 1,5 Mrd. EUR und der Marktwert mit -214,5 Mio. EUR angegeben. Unterjährige Angaben zu Finanzkennzahlen werden durch die Flughafengesellschaft nicht veröffentlicht.

Frage 16:

Ist es zutreffend, dass die Flughafengesellschaft inzwischen die Derivatgeschäfte restrukturiert hat? Wenn ja, welche Vereinbarung ist mit den Swap-Banken getroffen worden und welche Kosten sind der Flughafengesellschaft entstanden?

zu Frage 16:

Zur Einsparung von Finanzierungskosten hat die Flughafengesellschaft in 2011 die Besicherung der Swaps angepasst (Umstrukturierung). Seit 2012 entfällt die Verpflichtung zur Besicherung der Swaps, so dass die FBB Beträge in zweistelliger Millionengröße einspart.

Frage 17:

Weshalb erfolgte die Zinssicherung mittels Swaps bereits im Jahr 2006 und somit deutlich vor dem Abschluss der BBI-Langfristfinanzierung?

zu Frage 17:

Nach Mitteilung der Flughafengesellschaft hätten die Banken ohne eine Zinsabsicherung wegen fehlender Planungssicherheit keine Langfristfinanzierung gewährt. Der Abschluss der Langfristfinanzierung selbst hat sich dann infolge der Finanzmarktkrise verzögert.