

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leon Eckert, Filiz Polat, Lukas Benner, Marcel Emmerich, Jamila Schäfer, Schahina Gambir, Lamya Kaddor, Dr. Konstantin von Notz, Marlene Schönberger und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Großprojekt sogenanntes Rückführungsterminal München – Dimensionierung, menschenrechtliche Anforderungen sowie Verfahrens- und Kostentransparenz

Am Franz-Josef-Strauß-Flughafen München (MUC) ist der Neubau eines Rückführungsterminals der Bundespolizei im Rahmen eines laufenden Planfeststellungsverfahrens vorgesehen. Vorhabenträgerin ist die Flughafen München GmbH (FMG), die das Terminal nach Vorgaben der Bundespolizei im Auftrag der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) errichten soll. Das Vorhaben steht im Kontext der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS). Vor dem Hintergrund zuletzt deutlich rückläufiger Asylzahlen (www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Statistik/AsylinZahlen/aktuelle-zahlen-maerz-2026.pdf?__blob=publicationFile&v=4) wirft insbesondere die geplante Dimensionierung nach Ansicht der Fragestellenden erhebliche Zweifel an Bedarf, Verhältnismäßigkeit und langfristiger Auslastung der Einrichtung auf. Nach den zuletzt geänderten Planunterlagen wurde der Flächenbedarf der Anlage deutlich ausgeweitet: Die Brutto-Grundfläche soll von ursprünglich rund 5 100 Quadratmetern (m²) auf etwa 6 400 m² anwachsen (Freising lehnt Rückführungsterminal jenseits des Flughafengebiets weiterhin ab – neuer Name, mehr Platzbedarf; www.msn.com/de-de/st%C3%A4dtische-infrastruktur/verkehrsinfrastruktur/freising-lehnt-r%C3%BCckf%C3%BChrungsterminal-jenseits-des-flughafengebiets-weiterhin-ab-neuer-name-mehr-platzbedarf/ar-AA1YZZt5). Während in früheren Unterlagen noch von rund 100 rückzuführenden Personen pro Tag die Rede war, sprechen die aktualisierten Planungen nun von einer „signifikanten Steigerung“ (Flughafen München GmbH, 2026: Verkehrsflughafen München; Erweiterung nördliches Bebauungsband/Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“, hier: Antrag auf [Änderungs-]Planfeststellung, S. 9) der täglichen Rückführungen. Gleichzeitig stieg die prognostizierte Zahl der Fahrzeugbewegungen von ursprünglich etwa 100 auf bis zu 746 Fahrten pro Tag (ebd., S. 10).

Aus Sicht der fragestellenden Fraktion bestehen weiterhin grundlegende Unklarheiten über den Stand des Verfahrens, unter anderem aufgrund mangelnder Transparenz hinsichtlich der Terminierung und Ergebnisse von Sitzungen des Aufsichtsrats der Flughafen München GmbH sowie im Umgang mit Einwendungen, insbesondere seitens betroffener Kommunen. Diese bislang erkennbare Intransparenz erschwert eine sachgerechte parlamentarische und öffentliche Kontrolle des Vorhabens erheblich.

Darüber hinaus bleiben aus Sicht der fragestellenden Fraktion zusätzliche Fragen zu unabhängigen Verfahrensbeobachtungen, effektiven Beratungszugängen und der Sicherstellung menschenrechtlicher Standards bislang unzureichend

beantwortet. Dies wiegt umso schwerer, als dass es sich um ein Verfahren mit erheblicher Grundrechtsrelevanz und sensiblen Eingriffsmaßnahmen handelt, bei dem Transparenz, rechtsstaatliche Kontrolle und die frühzeitige Einbindung unabhängiger Stellen zentrale Voraussetzungen für die Legitimation des Vorhabens sein müssen.

Nicht zuletzt ist auch die Finanzierungsstruktur des Vorhabens unklar. Weder die bisher angefallenen Kosten noch die zu erwartenden Gesamt- und Folgekosten sowie deren Verteilung zwischen Bund, Ländern und weiteren Beteiligten sind bislang nachvollziehbar dargelegt. Dies wirft zusätzliche Zweifel an den allgemeinen Planungen dieses Projektes auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gründe sieht die Bundesregierung als maßgeblich für die Notwendigkeit des Neubaus eines sogenannten Rückführungsterminals am Franz-Josef-Strauß-Flughafen München?
2. Wie ist der aktuelle Zeitplan für das Vorhaben, insbesondere im Hinblick auf Baubeginn und Inbetriebnahme?
3. Welche Verfahrensschritte im Planfeststellungsverfahren sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang abgeschlossen, welche stehen noch aus, und bis wann sollen diese abgeschlossen sein?
4. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung die zuständigen Gremien, insbesondere der Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH, bereits über das Vorhaben entschieden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
5. Wurde das Einvernehmen der Gesellschafter der Flughafen München GmbH im Vorfeld des Vorhabens durch die Bundesregierung eingeholt, wenn ja, wann, in welcher Form, und wenn nein, weshalb nicht?
6. Wie viele Einwendungen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingegangen (bitte nach Einwendungsgründen getrennt aufschlüsseln)?
7. Nach welchen Kriterien werden diese Einwendungen geprüft und bewertet?
8. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, mit Einwendungen umzugehen, die sich gegen den Standort, die Dimensionierung oder Ausgestaltung des Vorhabens richten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
9. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der ablehnenden Haltung der Stadt Freising gegenüber dem Vorhaben?
10. In welcher Form werden kommunale Belange und Einwände nach Kenntnis der Bundesregierung im weiteren Verfahren berücksichtigt?
11. Wie ist die geplante Kapazität der Einrichtung konkret ausgestaltet (insbesondere hinsichtlich Einzelrückführungen und Sammelabschiebungsmaßnahmen)?
12. Auf welchen tatsächlichen und prognostischen Annahmen basiert die bisherige Dimensionierung der Kapazitäten des geplanten Rückführungsterminals, und wie begründet die Bundesregierung diese Kapazitätsplanung vor dem Hintergrund aktuell rückläufiger Asylzahlen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
13. Inwiefern werden bei der Planung mögliche Veränderungen durch das Inkrafttreten der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems berücksichtigt?

14. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch das Inkrafttreten der GEAS-Reform konkret auf Umfang und Struktur von Rückführungen?
15. Inwiefern wird bei der Dimensionierung des Rückführungsterminals berücksichtigt, dass ein erheblicher Teil der ausreisepflichtigen Personen über einen Duldungsstatus verfügt?
16. Auf welchen Annahmen basiert die Prognose von bis zu 746 Fahrzeugbewegungen pro Tag im Rahmen des Vorhabens, und wie erklärt die Bundesregierung das Verhältnis dieser Verkehrsbelastung zur geplanten Zahl von Rückführungen (Flughafen München GmbH, 2026: Verkehrsflughafen München; Erweiterung nördliches Bebauungsband/Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“, hier: Antrag auf [Änderungs-]Planfeststellung, S. 10)?
17. Welche Auswirkungen auf Verkehr, Infrastruktur und Anwohnerinnen und Anwohner erwartet die Bundesregierung durch diese Verkehrsbelastung?
18. Welche zusätzlichen Emissionen, insbesondere durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und den Betrieb der Einrichtung, erwartet die Bundesregierung infolge des Vorhabens?
19. Welche Auswirkungen auf Umwelt und Natur erwartet die Bundesregierung durch den Neubau des Rückführungsterminals am Flughafen München?
20. Welche artenschutzrechtlichen Prüfungen wurden bislang durchgeführt, und zu welchen Ergebnissen kamen diese?
21. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um Umweltbelastungen sowie Eingriffe in Natur und Artenschutz zu vermeiden, zu minimieren oder auszugleichen?
22. Wie gestaltet sich die Personalplanung für den geplanten Betrieb des Terminals?
23. Wie erklärt die Bundesregierung ihr Vorhaben, kein Mehraufkommen im Personalbestand für das Terminal aufzubringen, bei geplanter Schaffung deutlich erhöhter Rückführungskapazitäten (vgl. Schriftliche Frage 16 des Abgeordneten Leon Eckert auf Bundestagsdrucksache 21/2876)?
24. Wie viel Personal soll nach aktuellem Planungsstand seitens des Freistaates Bayern für den Betrieb des Rückführungsterminals am Flughafen München bereitgestellt werden?
25. Welche damit verbundenen Personal- und Betriebskosten werden für den Einsatz bayerischer Behörden veranschlagt (bitte nach Kostenarten aufschlüsseln)?
26. Wie ist die Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den bayerischen Behörden beim geplanten Betrieb des Rückführungsterminals am Flughafen München konkret ausgestaltet?
27. Ist vorgesehen, dass das Terminal auch für koordinierte Rückführungen im europäischen Kontext genutzt wird?
28. Wie ist die Finanzierungsstruktur des Vorhabens ausgestaltet (insbesondere hinsichtlich der Rollen von Bund, Flughafen München GmbH und Bundesanstalt für Immobilienaufgaben)?
29. Welche vertraglichen Grundlagen bestehen oder sind geplant für die Nutzung des Terminals durch die Bundespolizei?

30. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Errichtung und den Betrieb des Rückführungsterminals am Flughafen München (bitte nach einzelnen Kostenpositionen aufschlüsseln)?
31. Welche Kosten entfallen nach Wissen der Bundesregierung dabei auf den Freistaat Bayern (bitte ebenfalls nach einzelnen Kostenpositionen differenzieren)?
32. Über welchen Zeitraum ist die Nutzung des Terminals vertraglich vorgesehen?
33. Welche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden im Vorfeld durchgeführt, insbesondere im Vergleich zu Alternativen wie der Nutzung bestehender Infrastruktur?
34. Welche finanziellen Risiken sieht die Bundesregierung im Hinblick auf eine mögliche Unterauslastung der Einrichtung?
35. Inwiefern wurden Szenarien mit sinkenden Rückführungszahlen bei der wirtschaftlichen Bewertung berücksichtigt?
36. Welche Zugangs- und Beratungsangebote zu Rechtsbeiständen für betroffene Personen sind im Terminal vorgesehen?
37. In welchem Umfang sind Räumlichkeiten für die Rechtsberatung der betroffenen Personen vorgesehen?
38. Ist eine medizinische Versorgung in der Einrichtung sichergestellt (wenn ja, bitte konkretisieren)?
39. Welche baulichen Vorkehrungen sind für die Unterbringung minderjähriger Personen getroffen (beispielsweise Spielanlagen oder separate Sozial- und Erziehungsräume)?
40. Welche unabhängigen Stellen und Kontrollinstanzen sollen Zugang zur Einrichtung erhalten?
41. Ist die Einrichtung einer unabhängigen Abschiebungsbeobachtung vorgesehen, und wenn nein, aus welchen Gründen wird auf eine solche unabhängige Beobachtungsstelle verzichtet?
42. Wie wird sichergestellt, dass zivilgesellschaftliche Organisationen ihre Arbeit vor Ort wahrnehmen können?
43. In welchem Umfang sind Räumlichkeiten vorgesehen, in denen zivilgesellschaftliche Organisationen ihre Arbeit vor Ort wahrnehmen können (etwa für Beratungs- und Betreuungsdienste)?
44. Welche weiteren vergleichbaren Rückführungs- oder Abschiebeinfrastrukturprojekte verfolgt die Bundesregierung derzeit – insbesondere mit Hinblick auf Neubauten (bitte nach Unterbringungskapazitäten und Bundesländern auflisten)?
45. Inwiefern unterscheiden sich diese bestehenden oder geplanten Einrichtungen hinsichtlich Kapazität, baulicher Ausgestaltung, Nutzungskonzept und Planungsstand von dem geplanten Rückführungsterminal am Flughafen München?

Berlin, den 8. Juni 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion