

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leon Eckert, Filiz Polat, Lukas Benner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6610 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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-zaehlen-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 Flughafengebietes weitgehend ab – neuer Name, mehr Platzbedarf; www.msn.com/de-de/stories/4dtische-infrastruktur/verkehrsinfrastruktur/freising-lehnt-rueckfuehrungsterminal-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 erkennba-

re 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Es wird darauf hingewiesen, dass einige der Fragen auf Sachverhalte und Informationen außerhalb der Zuständigkeit des Bundes abstellen.

1. Welche Gründe sieht die Bundesregierung als maßgeblich für die Notwendigkeit des Neubaus eines sogenannten Rückführungsterminals am Franz-Josef-Strauß-Flughafen München?

Aus Sicht der Bundesregierung ist der Bau eines Rückführungsterminals am Flughafen München notwendig und zweckmäßig, um bestehende Abläufe bei Rückführungsmaßnahmen organisatorisch und räumlich zu bündeln sowie logistische Herausforderungen zu optimieren. Derzeit finden Rückführungsmaßnahmen am Flughafen München an unterschiedlichen Orten statt. In einem eigens hierfür geschaffenen Terminal sollen diese Maßnahmen grundsätzlich zentralisiert werden, wodurch eine bessere Strukturierung der Abläufe möglich wird. Zudem können Belastungen für die Rückzuführenden, insbesondere für vulnerable Gruppen, mit der vorgesehen Raumgestaltung reduziert werden.

2. Wie ist der aktuelle Zeitplan für das Vorhaben, insbesondere im Hinblick auf Baubeginn und Inbetriebnahme?

Die Flughafen München GmbH (FMG) geht derzeit von einem Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens noch in Jahr 2026 aus. Unmittelbar an das Verfahren anschließend soll ein Generalunternehmer mit der Ausführungsplanung beginnen. Eine Inbetriebnahme des Gebäudes ist gegenwärtig in 2028 vorgesehen.

3. Welche Verfahrensschritte im Planfeststellungsverfahren sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang abgeschlossen, welche stehen noch aus, und bis wann sollen diese abgeschlossen sein?

Soweit bekannt, ist die öffentliche Auslegung der Planunterlagen und der Vorhabenbeschreibung abgeschlossen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erwartet die FMG im Verlauf der nächsten sechs Monate. Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens liegt außerhalb der Zuständigkeit des Bundes.

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?

Die Beratungen des zuständigen Aufsichtsrats sind nach den §§ 109, 116 des Aktiengesetzes (AktG) i. V. m. § 25 Absatz 1 Nummer 2 des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) grundsätzlich vertraulich.

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?

Nein, da dieses Vorhaben laut Satzung der FMG nicht zustimmungspflichtig ist.

6. Wie viele Einwendungen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingegangen (bitte nach Einwendungsgründen getrennt aufschlüsseln)?

Die operativ zuständige FMG hat hierzu dem Gesellschafter Bund folgendes mitgeteilt.

Nach Auskunft der, im Rahmen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens für die Erteilung der planungsrechtlichen Genehmigung, zuständigen Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, wurden insgesamt 213 Einwendungen (sog. „Mustereinwendungen“ und individuelle Einwendungen) erhoben (38 hiervon waren verfristet). Die eingereichten Einwendungen wurden seitens Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, in verschiedene Kategorien (T1 bis T13) eingeordnet. Dazu, wie viele „Mustereinwendungen“ pro Kategorie tatsächlich eingereicht wurden, liegen der Flughafen München GmbH keine näheren Informationen vor.

7. Nach welchen Kriterien werden diese Einwendungen geprüft und bewertet?

Gemäß Artikel 74 Absatz 2 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist.

8. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, mit Einwendungen umzugehen, die sich gegen den Standort, die Dimensionierung oder Ausgestaltung des Vorhabens richten (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

9. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der ablehnenden Haltung der Stadt Freising gegenüber dem Vorhaben?

Die Stadt Freising lehnt nicht das Vorhaben generell ab, sondern den konkret von der FMG ausgewählten Standort des Rückführungsterminals auf dem Gebiet der Stadt Freising. Die hierzu vorgetragenen Argumente der Stadt sind aktuell Gegenstand der Erörterungen und Verhandlungen.

10. In welcher Form werden kommunale Belange und Einwände nach Kenntnis der Bundesregierung im weiteren Verfahren berücksichtigt?

Die Art der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren ist für den Freistaat Bayern im BayVwVfG geregelt. Die Durchführung des Verfahrens liegt außerhalb der Zuständigkeit des Bundes.

11. Wie ist die geplante Kapazität der Einrichtung konkret ausgestaltet (insbesondere hinsichtlich Einzelrückführungen und Sammelabschiebungsmaßnahmen)?

Mit dem neuen Rückführungsgebäude sollen bei maximaler Auslastung eine parallele Abfertigung von zwei Charterflügen (Sammelrückführung) sowie bis zu 100 Einzelrückführungen auf Linienflugverbindungen an einem Tag ermöglicht werden.

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)?

Mit Verweis auf die Antwort zu Frage 11 handelt es sich bei den genannten Werten um eine Maximalangabe bei möglichen Belastungsspitzen. Diese Konzipierung ermöglicht auch bei steigenden Rückführungsbedarfen eine sofortige Umsetzung der Maßnahmen.

13. Inwiefern werden bei der Planung mögliche Veränderungen durch das Inkrafttreten der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems berücksichtigt?

Die Rechtsakte der Reform des Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS) finden seit dem 12. Juni 2026 Anwendung und werden von der Bundespolizei in Bezug auf gegenwärtige sowie zukünftige Prozesse berücksichtigt.

14. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch das Inkrafttreten der GEAS-Reform konkret auf Umfang und Struktur von Rückführungen?

Inhalte der seit 12. Juni 2026 anzuwendenden GEAS-Rechtsakte sind u. a. das Rückkehrgrenzverfahren sowie die Asyl- und Migrationsmanagement-Verordnung (AMM-VO), welche zu einer weiteren Optimierung der Rückführungs- und Überstellungsprozesse beitragen können.

15. Inwiefern wird bei der Dimensionierung des Rückführungsterminals berücksichtigt, dass ein erheblicher Teil der ausreisepflichtigen Personen über einen Duldungsstatus verfügt?

Die Duldung ist lediglich die vorübergehende Aussetzung einer bestehenden Ausreisepflicht. Die Duldung wird widerrufen, wenn die der Abschiebung entgegenstehenden Gründe entfallen sind.

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)?

Bei einer Zuführung von Rückzuführenden kommt es zu mehreren Fahrten, die differenziert erfasst werden. Dies umfasst u. a. zeitlich gestaffelt die An- und Abfahrt der Zuführ- und Einsatzkräfte, den Transport der Rückzuführenden zum Luftfahrzeug sowie Logistikfahrten. Die Aussage in den Antragsunterlagen ist im vorgenannten Kontext zu betrachten.

17. Welche Auswirkungen auf Verkehr, Infrastruktur und Anwohnerinnen und Anwohner erwartet die Bundesregierung durch diese Verkehrsbelastung?

Mit einer spürbar erhöhten Verkehrsbelastung ist nicht zu rechnen.

18. Welche zusätzlichen Emissionen, insbesondere durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und den Betrieb der Einrichtung, erwartet die Bundesregierung infolge des Vorhabens?

Das Gebäude wird nach modernsten energetischen Standards (EGB 40) geplant. Es ist eine Photovoltaikanlage unter maximal möglicher Ausnutzung der zu errichtenden Dachflächen vorgesehen. Das Gebäude wird außerdem unter Berücksichtigung der geltenden immissionsschutzrechtlichen Vorschriften geplant und betrieben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Welche Auswirkungen auf Umwelt und Natur erwartet die Bundesregierung durch den Neubau des Rückführungsterminals am Flughafen München?

Die Auswirkungen auf Umwelt und Natur hat der Vorhabenträger (FMG) in der Vorhabenbeschreibung ausführlich dargestellt, ebenso die bisher vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen. Die für den Umwelt- und Naturschutz zuständigen bayerischen Behörden haben diese Kompensationsmaßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen ihrer Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren als ausreichend erachtet. Die darüber hinaus gehenden Einwendungen zu den Auswirkungen des Vorhabens, auch auf Umwelt und Natur, werden im Planfeststellungsverfahren behandelt.

20. Welche artenschutzrechtlichen Prüfungen wurden bislang durchgeführt, und zu welchen Ergebnissen kamen diese?

Es wird auf das laufende Planfeststellungsverfahren der zuständigen Landesbehörden verwiesen.

21. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um Umweltbelastungen sowie Eingriffe in Natur und Artenschutz zu vermeiden, zu minimieren oder auszugleichen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 19 und 20 verwiesen.

22. Wie gestaltet sich die Personalplanung für den geplanten Betrieb des Terminals?

Das Kräftemanagement der Bundespolizeidirektion München bedient sich der in der Bundespolizei ausgebildeten Personenbegleiter Luft. Eine feste Zuordnung zu einer Flughafendienststelle dieser örtlich flexibel einsetzbaren Kräfte gibt es nicht. Die personellen Stärken für die Bodenmaßnahmen der Rückführung sind abhängig von den täglich vorgeplanten Rückführungsmaßnahmen und unterliegen dem Kräftemanagement der Bundespolizeiinspektion Flughafen München.

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)?

Die Bundespolizei verfügt bereits über ausreichend qualifiziertes Personal. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

24. Wie viel Personal soll nach aktuellem Planungsstand seitens des Freistaates Bayern für den Betrieb des Rückführungsterminals am Flughafen München bereitgestellt werden?

Hierzu liegen der Bundesregierung mangels Zuständigkeit keine Erkenntnisse vor.

25. Welche damit verbundenen Personal- und Betriebskosten werden für den Einsatz bayerischer Behörden veranschlagt (bitte nach Kostenarten aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen

26. Wie ist die Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den bayerischen Behörden beim geplanten Betrieb des Rückführungsterminals am Flughafen München konkret ausgestaltet?

Eine Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den bayerischen Behörden beim liegenschaftlichen Betrieb des Rückführungsterminals ist aktuell nicht geplant. Das Rückführungsterminal wird ausschließlich von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) von der FMG angemietet und im Rahmen des Einheitlichen Liegenschaftsmanagements von der Bundespolizei genutzt.

27. Ist vorgesehen, dass das Terminal auch für koordinierte Rückführungen im europäischen Kontext genutzt wird?

Das Terminal kann neben nationalen Rückführungsmaßnahmen auch für europäische Rückführungsmaßnahmen genutzt werden.

28. Wie ist die Finanzierungsstruktur des Vorhabens ausgestaltet (insbesondere hinsichtlich der Rollen von Bund, Flughafen München GmbH und Bundesanstalt für Immobilienaufgaben)?

Die FMG errichtet das Terminal auf eigene Kosten und vermietet dieses an die BImA. Die BImA vermietet das Terminal im Rahmen des Einheitlichen Liegenschaftsmanagements an die Bundespolizei.

29. Welche vertraglichen Grundlagen bestehen oder sind geplant für die Nutzung des Terminals durch die Bundespolizei?

Die vertragliche Grundlage für die Nutzung durch die Bundespolizei ist ein Mietvertrag zwischen Bundespolizei und BImA im Rahmen des Einheitlichen Liegenschaftsmanagements.

30. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Errichtung und den Betrieb des Rückführungsterminals am Flughafen München (bitte nach einzelnen Kostenpositionen aufschlüsseln)?

Die abschließenden Kosten für die Errichtung des Terminals stehen erst nach dessen Fertigstellung fest. Die voraussichtlichen Kosten sind Gegenstand von Berechnungen der FMG, die noch nicht abgeschlossen sind.

31. Welche Kosten entfallen nach Wissen der Bundesregierung dabei auf den Freistaat Bayern (bitte ebenfalls nach einzelnen Kostenpositionen differenzieren)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

32. Über welchen Zeitraum ist die Nutzung des Terminals vertraglich vorgesehen?

Bisher ist die Nutzungsdauer für das Terminal nicht vertraglich geregelt.

33. Welche Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wurden im Vorfeld durchgeführt, insbesondere im Vergleich zu Alternativen wie der Nutzung bestehender Infrastruktur?

Die BImA eruiert im Rahmen sogenannter Erkundungsverfahren die für den Bund wirtschaftlichste Art der Bedarfsdeckung. Für die dauerhafte Unterbringung des Rückführungsbereiches am Flughafen München hat die BImA ein solches Erkundungsverfahren durchgeführt. Zur Deckung des Flächenbedarfs der Bundespolizei stehen keine geeigneten Alternativen für die Erfüllung der Aufgabe am Flughafen München zur Verfügung.

34. Welche finanziellen Risiken sieht die Bundesregierung im Hinblick auf eine mögliche Unterauslastung der Einrichtung?

Die Bundesregierung erwartet bei einer nicht vollständigen Auslastung keine finanziellen Risiken.

35. Inwiefern wurden Szenarien mit sinkenden Rückführungszahlen bei der wirtschaftlichen Bewertung berücksichtigt?

Bei der Bemessung der Kapazitäten des Rückführterminals wurden alle aktuell vorliegenden Zahlen berücksichtigt. In künftigen Jahren gegebenenfalls eintretende Veränderungen, beispielsweise der geopolitischen Lage, die Einfluss auf Migrationsbewegungen haben, können nicht valide vorhergesagt werden.

36. Welche Zugangs- und Beratungsangebote zu Rechtsbeiständen für betroffene Personen sind im Terminal vorgesehen?

Alle Rückzuführenden haben jederzeit die Möglichkeit mit einem Rechtsbeistand oder einer anderen Person ihrer Wahl in Kontakt zu treten. Eine räumliche Unterbringung von Beratungsstellen innerhalb der Liegenschaften der Bundespolizei ist nicht vorgesehen.

37. In welchem Umfang sind Räumlichkeiten für die Rechtsberatung der betroffenen Personen vorgesehen?

Das Terminal ist ausschließlich für den Vollzug von rechtskräftigen Abschiebeentscheidungen vorgesehen. Eine Rechtsberatung ist in aller Regel bereits im Vorfeld erfolgt.

38. Ist eine medizinische Versorgung in der Einrichtung sichergestellt (wenn ja, bitte konkretisieren)?

Die medizinische Versorgung ist sowohl durch begleitende Ärzte, als auch den medizinischen Dienst am Flughafen München bei jeder Rückführungsmaßnahme sichergestellt. Darüber hinaus soll das Terminal über ausreichend räumliche Kapazitäten für vulnerable Personen sowie gesonderte Arzt- und Untersuchungszimmer verfügen, um ein Höchstmaß an Diskretion zu gewährleisten.

39. Welche baulichen Vorkehrungen sind für die Unterbringung minderjähriger Personen getroffen (beispielsweise Spielanlagen oder separate Sozial- und Erziehungsräume)?

Sowohl in Form von separaten Räumlichkeiten, als auch in Form von bedürfnisorientierter Ausstattung wird bei der Planung des Gebäudes die Unterbringung von vulnerablen Personengruppen besonders berücksichtigt.

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)?

Die Fragen 40 bis 43 werden gemeinsam beantwortet.

Rückführungsmaßnahmen am Flughafen München unterliegen verschiedenen Formen der Beobachtung und Beaufsichtigung. Insofern wird der Zugang zur Einrichtung während der Durchführung von Rückführungsmaßnahmen jederzeit sichergestellt.

Sammelchartermaßnahmen werden regelmäßig von unabhängigen Beobachterinnen und Beobachtern begleitet, etwa im Rahmen des europäischen Rückführungsmonitorings durch Frontex. Darüber hinaus wird die soziale Betreuung rückzuführender Personen von kirchlichen Diensten am Flughafen München sichergestellt, welche zugleich die Aufgabe einer unabhängigen Abschiebungsbeobachtung wahrnehmen. Auch Einrichtungen wie die Nationale Stelle zur Verhütung von Folter sowie das European Committee for the Prevention of Torture (CPT) nehmen im Rahmen ihrer jeweiligen Mandate Aufgaben der Beobachtung und Überprüfung entsprechender Einrichtungen und Abläufe wahr.

Für unabhängige Stellen und Kontrollinstanzen sind zur Beobachtung und Beaufsichtigung von Rückführungsmaßnahmen Räume und Flächen innerhalb und außerhalb des Gebäudes vorgesehen.

44. Welche weiteren vergleichbaren Rückführungs- oder Abschiebeinfrastrukturprojekte verfolgt die Bundesregierung derzeit – insbesondere mit Hinblick auf Neubauten (bitte nach Unterbringungskapazitäten und Bundesländern auflisten)?

Am Flughafen Frankfurt am Main wird aktuell ein Bestandsgebäude für die spätere Nutzung als Rückführungsgebäude für die Bundespolizei hergerichtet.

Am Flughafen Berlin Brandenburg befindet sich der Neubau eines Rückführungsgebäudes in Planung. Zum aktuellen Zeitpunkt läuft ein europaweites Vergabeverfahren zur Planung, Errichtung und zum Betrieb eines entsprechenden Gebäudes.

Ebenso wie am Flughafen München sollen bei den vorgenannten Vorhaben Kapazitäten für eine parallele Abfertigung von zwei Charterflügen sowie bis zu 100 Einzelrückführungen geschaffen werden.

45. Inwiefern unterscheiden sich diese bestehenden oder geplanten Einrichtungen hinsichtlich Kapazität, baulicher Ausgestaltung, Nutzungskonzept und Planungsstand von dem geplanten Rückführungsterminal am Flughafen München?

Für das Rückführungsgebäude am Flughafen Frankfurt am Main ist eine Nutzungsaufnahme durch die Bundespolizei Mitte 2027 geplant. Für das Rückführungsgebäude am Flughafen Berlin Brandenburg ist eine Inbetriebnahme Mitte 2029 geplant. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 44 verwiesen.

