



Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.
Wilhelm-Grunwald-Str. 48-50
15827 Blankenfelde-Mahlow
www.bvbb-ev.de

Dr. Anton Hofreiter
Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Platz der Republik 1
11011 Berlin

nur über: verkehrs ausschuss@bundestag.de

Gewährung Staatlicher Beihilfen für den Flughafen BER und Offenhaltung von Tegel

07.02.2013

Sehr geehrter Herr Dr. Hofreiter,

im Namen der Mitglieder des Bürgervereins Brandenburg Berlin e.V. (BVBB), der größten und ältesten Bürgerinitiative im Kampf gegen einen Großflughafen am Standort Schönefeld, teile ich Ihnen folgendes mit.

Im Hinblick auf die Gewährung Staatlicher Beihilfen für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) in Höhe von 1,2 Milliarden Euro besteht aufgrund des Bescheids der Europäischen Kommission vom 19.12.12 im Beihilfverfahren SA.35378 (2012/N) der begründete Verdacht, dass die Bundesregierung wahrheitswidrige Angaben gegenüber der EU-Kommission machte. So behauptete die Bundesregierung, dass die Beihilfen u.a. deshalb notwendig wären, weil "*ein deutsches Gericht im Juni 2012 unerwartet angeordnet*" hätte, "*dass der Flughafen den Schallschutz für die Anwohner erheblich verbessern musste*". Diese Sichtweise ist ausweislich des Beschlusses OVG 12 S 27.12 des Oberverwaltungsgerichts Berlin Brandenburg (OVG) vom 15.06.12 falsch. Die gegen die Darstellung der Bundesregierung sprechenden Fakten sind so erdrückend, dass die EU-Kommission offensichtlich mit Vorsatz belogen wurde, um sich die Gewährung der Beihilfe zu erschleichen.

Im Einzelnen führte die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission aus:

"Die zusätzlichen Schallschutzvorschriften ergeben sich aus einer einstweiligen Anordnung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg, die erst im April 2012 durch einige Bürger beantragt worden war. In ihrer vorherigen Planung hatte die FBB ihr Schallschutzbudget für die Anwohner auf die damals geltenden einschlägigen Vorschriften gegründet. Die einstweilige Anordnung vom Juni 2012 verlangte jedoch ein neues Schallschutzniveau ... Das Schallschutzniveau wurde in einer Weise festgelegt, dass der effektive Schallschutz bei der großen Mehrheit der den Flughafen umgebenden Immobilien nicht durch bauliche Maßnahmen an den jeweiligen Häusern verwirklicht werden kann, sondern dass die Vorschriften nur in Form von Entschädigungszahlungen an die betroffenen Anwohner erfüllt werden können. Nur der



verbleibende kleinere Teil deckt Zahlungen ab, die auf direkte Kosten für bauliche Maßnahmen an den Häusern von Anwohnern entfallen.", Seite 5, Randnummer 25

"Weder zum Zeitpunkt der Erstellung des Investitionsplans für den neuen Flughafen noch zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung von 2009 hätte die FBB vorhersehen können, dass ein zusätzliches Budget für über die geltenden gesetzlichen Standards hinausgehende Schallschutzmaßnahmen notwendig sein würde. Da die geltenden gesetzlichen Standards bei anderen Flughäfen akzeptiert wurden, hatte sie keinen Grund für die Annahme, dass höhere Standards zur Anwendung kommen könnten. Ferner konnte die FBB im Jahr 2009 nicht wissen, dass die Flughafenanwohner trotz des mit dem bislang geltenden Standard im Einklang stehenden Schallschutzes Rechtsmittel einlegen würden.", Seite 5, Randnummer 26

Als Organisator von ca. 4000 Klagen im Erstverfahren gegen der BER versichert der BVBB , dass das in Rede stehende Schallschutzniveau vom Flughafen selbst mit dem Antrag auf Planfeststellung 1999 in das Verfahren eingebracht, von der Planfeststellungsbehörde mit Beschluss vom 13.08.04 planfestgestellt und mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.06 bestätigt wurde. Damit gilt spätestens seit 2006 ein Schallschutzniveau, von dem die Bundesregierung heute glauben machen will, dass ihn erst *"ein deutsches Gericht im Juni 2012 unerwartet angeordnet"* habe. Folgerichtig stellte das OVG in seinem Beschluss vom 15.06.12 auch nur fest, dass der Flughafen *"die Lärmschutzaufgabe gemäß Teil A II 5.1.2 Nr. 1 Satz 2 PFB nicht umzusetzen"* bereit sei. Die *"darin liegende systematische Verfehlung des planfestgestellten Tagschutzziels"* würde deshalb aufsichtsrechtliche Maßnahmen rechtfertigen.

Aus Sicht des BVBB hatte der Flughafen niemals die Absicht, die streitgegenständliche Schutzaufgabe zu erfüllen. Deren einziger Zweck bestand offensichtlich nur darin, dem Bundesverwaltungsgericht ein positives Urteil zum bekanntermaßen umstrittenen Standort Schönefeld abzurufen. Anders ist wohl kaum zu erklären, dass der Flughafen heute einräumen muss, dass etwa 80 Prozent der Häuser und Wohnungen im Tagschutzgebiet, das sind über 11.000 Immobilien, gemäß der eigenen Schutznorm gar nicht geschützt werden können. Zum "Glück" für Politik und Flughafen war das Bundesverwaltungsgericht mit dem von uns organisierten, größten Verfahren in der Geschichte des Gerichts so "überfordert", dass es nicht erkannte, dass das vom Flughafen entwickelte Konzept zum Schutz der Nachbarschaft derartige Defizite aufweist, dass es auf mehr als 11.000 Immobilien nicht anwendbar ist. Dieses Schutzkonzept ist offensichtlich genauso ein Murks, wie die gesamte BER-Planung.

Für den Verdacht, dass nie die Absicht bestand, die Auflage aus dem Genehmigungsbeschluss zu erfüllen, spricht auch, dass der Flughafen für den gesamten Schallschutz im Tag- und Nachtschutzgebiet nur Kosten in Höhe von 140 Millionen Euro einplante, inzwischen aber einräumen musste, dass die rechtskonforme Umsetzung der Auflagen etwa 750 Millionen Euro kosten würde. Nach unserer Kenntnis liegen bei der Staatsanwaltschaft Potsdam dazu auch



mehrere Strafanträge wegen des Verdachts des Betrugs nach § 263 (1) StGB sowie der Anstiftung zu einer Straftat nach § 26 StGB vor.

Im Übrigen haben die Mitglieder des Bundes im Aufsichtsrat das rechtswidrige Vorgehen des Flughafens über Jahre geduldet und gefördert, weil man einen Präzedenzfall für andere deutsche Flughäfen fürchtete. Unter diesem Blickwinkel wertet der BVBB die Behauptungen der Bundesregierung im Beihilfeverfahren als besonders dreiste Lüge.

Der BVBB möchte auch kurz zu Plänen aus dem Bundesverkehrsministerium Stellung nehmen, noch vor der Eröffnung des Flughafens BER Erweiterungsbauten, insbesondere den Bau eines Satellitenterminals mit Kosten in Höhe von mindestens 500 Millionen Euro, zu tätigen.

Auf derartige Erweiterungen kann verzichtet werden, wenn man einmal die naheliegendste aller Lösungen, nämlich die Offenhaltung von Tegel in den Blick nehmen würde. Bei Tegel handelt es sich um eine funktionierende Infrastruktur, deren Kapazität vom Markt genommen werden soll, während gleichzeitig diese Kapazitäten in Schönefeld mit Millionenaufwand neu entstehen sollen.

Dem BVBB ist zwar bekannt, dass die Planrechtfertigung für den BER unmittelbar mit der Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof verknüpft ist. Uns will aber nicht einleuchten, warum es einerseits möglich sein soll, dass planfestgestellte Schallschutzniveaus in Schönefeld durch eine nachträgliche Planänderung abzusenken, so wie es bis vor kurzem vom Flughafen noch beabsichtigt war, oder aber auch, die neue Südbahn zur Sanierung der Nordbahn vorzeitig in Betrieb zu nehmen, so wie derzeit diskutiert, während es andererseits dann aber nicht möglich sein soll, der aktuellen Situation drohender Kapazitätsengpässe durch eine Planänderung mit dem Ziel der Offenhaltung von Tegel zu begegnen. Aufgrund der explodierenden Kosten am BER scheint uns ein Weiterbetrieb von Tegel auch aus Sicht der Folgen für den Bundeshaushalt das derzeit gebotene Mittel der Wahl zu sein.

Wir bitten Sie, das Schreiben den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis zu geben.

Ein gleichlautendes Schreiben werden wir auch dem Haushaltsausschuss zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüßen
Gerrit Schrader
BVBB Vorstand