

Auf den Punkt. Wie weiter mit dem BER?

Finanzierung des BER Seit 2005 wurden insgesamt rund 528 Millionen Euro von der FBB zur Finanzierung des BER erwirtschaftet. Aufgrund der ungünstigen Ertrags- und Kostenstruktur der Altstandorte, kann kein signifikanter zusätzlicher Eigenbeitrag der FBB für den BER geleistet werden. 2009 wurden von der FBB Darlehensverträge über einen Betrag von insgesamt 2.400 Millionen Euro geschlossen und mit einer 100%-Bürgschaft der Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg gesichert. Die letztmalige Inanspruchnahme der Kredite im Jahr 2014 (ca. 119 Millionen Euro) führt zu einer vollständigen Ausschöpfung dieses Kreditvolumens. Das 2005 beschlossene Finanzierungskonzept sah eine Eigenkapitalzuführung der Gesellschafter von 430 Millionen Euro vor, die bis 2010 vollständig eingezahlt und in die Kapitalrücklage der FBB eingestellt wurden. Der 2012 festgestellte Mehrbedarf von 1.200 Millionen Euro wird durch Eigenkapitalzuführungen bzw. Gesellschafterdarlehen gedeckt. Im Jahr 2013 wurden Mittel in Höhe von 299 Millionen Euro zugeführt. Während 2013 durch den schleppenden Baufortschritt weniger Mittel als geplant abgerufen wurden, geht die FBB für 2014 von einem deutlich höheren Bedarf (aktuell ca. 800 Millionen Euro, hiervon allein über 300 Millionen Euro für Schallschutz) aus. Insgesamt entstehen demnach bis Ende 2014 Kosten in Höhe von 4.457 Millionen Euro. Dazu kommen weitere 220 Millionen Euro die die Gesellschafter vor 2005 dem Unternehmen als Eigenkapital zugewendet haben, die Kosten für die Nordbahnsanierung und die in 2015 voraussichtlich auflaufenden Kosten von gut 30 Millionen Euro monatlich. Die Gesamtkosten des BER werden sich nach heutigem Kenntnisstand somit auf mindestens 5.100 Millionen Euro belaufen.

Schallschutz Das Brandenburger Volksbegehren für ein landesplanerisches Nachtflugverbot war das erste erfolgreiche Volksbegehren im Land Brandenburg. Die Landesregierung nahm es schließlich an, konnte die Forderung eines Nachtflugverbots von 22.00 bis 6.00 aber noch nicht gegenüber den anderen Flughafengesellschaftern, Berlin und dem Bund, durchsetzen. Der Flughafen hat derzeit eine gültige, vom Brandenburger Infrastrukturministerium erteilte, Betriebsgenehmigung von 5.00 bis 24.00 Uhr für reguläre Flüge. In einem Rechtsstreit legte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg fest, dass es in den Wohnungen der Umgebung auch tagsüber keine Überschreitung des Gesprächslautstärkepegels von 55 Dezibel durch Fluglärm geben darf. Der Flughafen war in der Praxis von täglich 6 Überschreitungen ausgegangen, bis er vom OVG gestoppt wurde. Die Flughafengesellschaft hatte bisher auch hier die Kosten kleingerechnet, so dass für das Schallschutzprogramm statt der ursprünglichen 140 Millionen Euro nach derzeitiger Kalkulation nun etwa 600 Millionen Euro notwendig sind. Der Planfeststellungsbeschluss enthält die Regel, dass der Flughafen Eigentümern maximal Kosten in Höhe von 30% der Verkehrswertes der jeweiligen Immobilie für Schallschutzmaßnahmen erstatten muss. Nach aktuellen Schätzungen werden über 75% der Gebäude so zu entschädigen sein, da der eigentlich notwendige Schallschutz deutlich teurer wäre.

Nordbahnsanierung Die Nordbahn des BER ist die Start- und Landebahn des Flughafens Schönefeld. Sie muss in den nächsten Jahren saniert werden. Wenn Tegel geschlossen wird, hätte Berlin während der Bauzeit nur eine Landebahn, die neue Südbahn. Eine Sanierung vor Inbetriebnahme des BER daher notwendig. Der Beginn dieser Arbeiten wurde jetzt durch die FBB auf März 2015 verschoben. Mehdorn begründet die Verschiebung damit, dass er eben erst neue Vollzugshinweise für den Einbau von Lüftern erhalten hat. Das hätte seinen Zeitplan über den Haufen geworfen. Tatsächlich werden in den Vollzugshinweisen aber keine neuen Forderungen aufgestellt. Dass die DIN 1946-6 einzuhalten ist, steht schon im Planfeststellungsbeschluss. Dass dabei außerdem „immer auch die anerkannten Regeln der Technik Beachtung finden müssen, kann keine Nachforderung sein, sondern ist eine Selbstverständlichkeit. Hier wird wieder einmal offenbar, dass die FBB (und die Landesregierung?) bis vor kurzem noch versucht haben am Planfeststellungsbeschluss vorbei zu handeln.

Das will die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

1. Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr.
2. Umfassender Schallschutz, d.h. keine Überschreitung des festgelegten Grenzwertes innerhalb der Wohnungen, bevor der Flughafen in Betrieb geht.
3. Vermeidung und Verlagerung von Luftverkehr und damit die Begrenzung des prognostizierten Anstiegs von Flugbewegungen am BER.

* alle Zahlen: Stand März 2014

SIE HABEN NOCH FRAGEN?

Axel Vogel, MdL
axel.vogel@gruene-fraktion.brandenburg.de

Christoph Schulze, MdL
christoph.schulze@gruene-fraktion.
brandenburg.de

Stefanie Waldvogel (Fachreferentin)
stefanie.waldvogel@gruene-fraktion.
brandenburg.de
Tel.: (0331) 966 1726