

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Cornelia Behm, Lisa Paus, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Terminverschiebung und Schallschutz für den geplanten Flughafen Berlin Brandenburg

Die Verschiebung der Eröffnung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg (BER), der am 3. Juni 2012 eröffnet werden sollte, verursacht eine Reihe finanzieller, organisatorischer und rechtlicher Probleme, sowohl für die Betreibergesellschaft, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, als auch für die Anteilseigner der öffentlichen Hand, den Bund und die Länder Berlin und Brandenburg.

Der Bund ist mit 26 Prozent an der Flughafengesellschaft des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) beteiligt. Er nimmt seine Interessen durch zwei Staatssekretäre aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie aus dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Aufsichtsrat wahr. Ebenso wie die Bundesländer Berlin und Brandenburg steht er daher in der Verantwortung, für eine lückenlose Aufklärung des Flughafenskandals zu sorgen.

Es muss für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dargestellt und nachgewiesen werden, ob der neue, für den 17. März 2013 avisierte Eröffnungstermin realistisch ist und die dafür im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 25. Juni 2012 aufgelisteten „wesentlichen Voraussetzungen“ eingehalten werden können. Dies betrifft die „Gleichstellung der Planung“, die „Interpretation des vorliegenden Brandschutzkonzeptes“, die „Schaffung baulicher Voraussetzungen“, die „Zustimmung der Firmen zum Terminplan“ und die „Umsetzung der organisatorischen Maßnahme“ (Sachstandsbericht BER der Flughafengesellschaft vom 25. Juni 2012).

Ferner ist bei der Einhaltung des Eröffnungstermins zu berücksichtigen, dass die Anteilseigner der Flughafengesellschaft gegen den Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes zum Schallschutz klagen und ein entsprechendes Planänderungsverfahren umsetzen wollen. Hintergrund dafür ist, dass zwischen der Planfeststellungsbehörde und der Flughafengesellschaft ein Dissens darüber besteht, wie der Planfeststellungsbeschluss umzusetzen ist. Dieser sieht vor, dass in geschlossenen Räumen am Tage der Schallpegel von 55 dB(A) nicht durch Fluglärm überschritten werden darf. Die Flughafengesellschaft und die Anteilseigner gehen hingegen davon aus, dass am Tage bis zu sechs Einzelschallereignisse diesen Wert überschreiten dürfen. Kommt es zum Planänderungsverfahren, sind weitere zeitliche Verzögerungen zu erwarten.

Wir fragen die Bundesregierung:

Terminverschiebung

1. Mit welchen Maßnahmen stellen Flughafengesellschaft und Aufsichtsrat sicher, dass der neue Eröffnungstermin am 17. März 2013 eingehalten wird?
Welche Probleme könnten den neuen Eröffnungstermin erneut gefährden?
2. Warum wurde in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 ein neuer Eröffnungstermin festgelegt, obwohl die Einhaltung des Zeitplans noch an verschiedene Voraussetzungen geknüpft ist, deren Erfüllung zum Zeitpunkt der Beschlussfassung nicht gesichert war?
3. Wer hat in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 den neuen Eröffnungstermin für den Flughafen BER 17. März 2013 mit welcher Begründung vorgeschlagen?
4. Welche wesentlichen Voraussetzungen für die Inbetriebnahme zum 17. März 2013 wurden dem Aufsichtsrat des Flughafens BER von der Geschäftsführung in der Sitzung am 16. Mai 2012 genannt?
5. Inwieweit wurde der Rahmenterminplan vom 16. Mai 2012 durch die zuständigen Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung plausibilisiert und fachlich geprüft?
6. Waren dem Aufsichtsrat bei der Entscheidung zu dem neuen Termin die „wesentlichen Voraussetzungen“ bekannt, die der Sachstandsbericht BER vom 25. Juni 2012 auflistet?
7. War dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16. Mai 2012 insbesondere bekannt, dass noch keine endabgestimmten und vollständigen Planungsvorlagen zum Brandschutzkonzept vorlagen, und dass es noch keine abschließenden Terminzusagen der Firmen (ImCa, Imtech Deutschland GmbH & Co. KG, T-Systems International GmbH, Bosch Sicherheitssysteme GmbH, SIEMENS AG) gab?
8. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Nennung eines neuen Eröffnungstermins allein schon aufgrund der Kündigung der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (pg bbi) und der Entlassung des Chefplaners Dr. Manfred Körtgen voreilig war, da die Gründe, die zur Kündigung der pg bbi führten (mangelhafte Leistungserbringung), die Vermutung nahelegen mussten, dass ein umfassendes und wahrheitsgemäßes Bild über den tatsächlichen Zustand der Planungen und – daraus abgeleitet – für einen neuen Rahmenterminplan erst nach einer externen Begutachtung und dem Aufsetzen einer neuen Projektstruktur vorgenommen werden konnten?
9. Falls die Bundesregierung diese Auffassung nicht teilt, welche Argumente führten am 16. Mai 2012 dazu, dem neuen Termin zuzustimmen, und wie bewertet die Bundesregierung diese Entscheidung aus heutiger Sicht?
10. Haben der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rainer Bomba und der Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen Werner Gatzer die Zustimmung zum neuen Eröffnungstermin in eigener Verantwortung getroffen, oder erfolgte vorher eine Rücksprache mit ihren jeweiligen Bundesministern Dr. Peter Ramsauer und Dr. Wolfgang Schäuble?
Wenn ja, wann, und in welcher Form haben die Bundesminister den neuen Eröffnungstermin abgesegnet?

11. Wer gehört der Sonderkommission (Soko) Flughafen BER an, und wer hat wie oft an den Sitzungen teilgenommen?
Zu welchen Ergebnissen kam die Soko Flughafen BER bisher?
12. Inwieweit hat die vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, eingesetzte Soko Flughafen BER seinen am 16. Mai 2012 gegenüber der Tageszeitung „DER TAGESSPIEGEL“ geäußerten Verdacht erhärtet oder entkräftet, inwieweit „auf bohrende Fragen des Aufsichtsrats auch in der Vergangenheit die Geschäftsführung umfassend und korrekt oder nicht umfassend und nicht korrekt informiert hat“?
13. Welche bohrenden Fragen waren dies im Einzelnen, wann wurden sie geäußert, und welche Anhaltspunkte hat der Bundesminister Dr. Peter Ramsauer für die Annahme, dass die Geschäftsführung den Aufsichtsrat des Flughafens BER nicht umfassend und nicht korrekt informiert haben könnte (vgl. Bericht in DER TAGESSPIEGEL vom 16. Mai 2012)?
14. Inwieweit waren diese „bohrenden Fragen“ bzw. Vorbehalte auf die Tätigkeit des Vorsitzenden der Geschäftsführung des Flughafens BER Prof. Dr. Rainer Schwarz bezogen, oder genoss und genießt dieser zu jeder Zeit das volle Vertrauen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung?
15. Wann genau haben der Aufsichtsrat oder einzelne Aufsichtsratsmitglieder des Flughafens BER Vertragsänderungen mit dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Rainer Schwarz in den letzten Jahren zugestimmt?
Welche Inhalte hatten die Vertragsänderungen jeweils konkret?
Zu welchem Datum wurden sie vorgenommen?
16. Inwieweit trifft es zu, dass die vertraglich festgelegte persönliche Haftung des Vorsitzenden der Geschäftsführung des Flughafens BER, Prof. Dr. Rainer Schwarz, verändert wurde?
Wenn ja, wann genau, auf wessen Veranlassung, mit welchem Inhalt, und mit welcher Begründung wurde die Haftung geändert?
17. Wurde durch die Bundesregierung geprüft, ob der Vorsitzende der Geschäftsführung des Flughafens BER, Prof. Dr. Rainer Schwarz, für die durch die Verschiebung der Eröffnung des Flughafens entstehenden zusätzlichen Kosten haftbar gemacht werden kann?
 - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
18. Inwieweit hat die Bundesregierung die Frage der persönlichen Haftung des entlassenen technischen Geschäftsführers des Flughafens BER, Dr. Manfred Körtgen, prüfen lassen?
19. Warum wurden am 20. April 2012 vom Aufsichtsrat des Flughafens BER noch Erfolgsprämien für den entlassenen technischen Geschäftsführer Dr. Manfred Körtgen und den Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Rainer Schwarz für das Jahr 2010 abgesegnet, obwohl im Juni 2010 der Eröffnungstermin im November 2011 gekippt werden musste?
20. Sind in den Verträgen der Vorstände der Flughafengesellschaft des BER auch Abzüge vorgesehen, wenn Termine nicht gehalten werden?
 - a) Ist vertraglich ausgeschlossen, dass wegen der letzten Verschiebung der Flughafeneröffnung auf den 17. März 2013 keine weiteren Erfolgsprämien möglich sind?
 - b) Was ist vertraglich geregelt, wenn auch der 17. März 2013 als Eröffnungstermin scheitert?

21. In welchen Leitungsvorlagen (mit Angabe von Datum und wesentlichem Inhalt) für Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ist seit Ende 2009 über den Fortschritt des Flughafenprojekts BER berichtet worden?
22. Welche Rückfragen hatte der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in dieser Zeit zum Fortschritt des Flughafenprojekts BER, kenntlich z. B. durch einen Ministervermerk auf einer Leitungsvorlage oder Protokolleinträge von Leitungsrunden, bei denen das Projekt zur Sprache kam?

Schallschutz

23. Mit welchen zeitlichen Verzögerungen rechnet die Bundesregierung, wenn es zu einem Planänderungsverfahren für den Flughafen BER wegen der Schallschutzthematik kommt?
24. Trifft es zu, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen BER vorsieht, dass in geschlossenen Räumen am Tage der Schallpegel von 55 dB(A) nicht durch sechs Einzelschallereignisse Fluglärm überschritten werden darf und diese Ansicht sowohl von der Planfeststellungsbehörde als auch vom Oberverwaltungsgericht geteilt wird?
25. Ist der Bundesregierung bekannt, dass auch an anderen Großflughäfen wie beispielsweise in München der Schallpegel von 55 dB(A) am Tage in geschlossenen Räumen nicht durch Fluglärm überschritten werden darf?
26. Wie begründet der Bund als Anteilseigner des Flughafens BER sein durch den sogenannten Klarstellungsantrag der Flughafengesellschaft zum Ausdruck gebrachtes Anliegen, für die Betroffenen in Brandenburg und Berlin niedrigere Lärmschutzstandards durchsetzen zu wollen, als die in München nach dem Planfeststellungsbeschluss von 1979 geltenden?
27. Wie begründet der Bund als Anteilseigner des Flughafens Berlin BER, dass die Änderung des Planfeststellungsantrags erst jetzt beantragt wurde, obwohl schon das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2006 klargestellt hat, dass es im Tagschutzgebiet zu keiner Überschreitung von 55 dB(A) kommen darf?
28. Wie begründet der Bund, dass bei der letzten Aufsichtsratssitzung des Flughafens BER beschlossen wurde, dass die im April 2012 beschlossenen Kulanzregelungen für den Schallschutz nicht mehr gelten sollen?
29. Teilt die Bundesregierung inhaltlich die Äußerungen des Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit in einem Interview in der „Berliner Zeitung“, am 30. Juni 2012,
 - a) dass die Gewährleistung eines Schallpegels von 55 dB(A) am Tage in geschlossenen Räumen Tonstudioqualität entspricht und diese durch Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erreichen ist,
 - b) dass „das bisherige Schallschutzkonzept eines der weitestgehenden“ ist, „die es gibt“,
 - c) dass die Lärmschutzmaßnahmen für den neuen Flughafen BER im Rahmen der Gleichbehandlung in Relation zu den veralteten Standards gesetzt werden müssen, die am Flughafen Tegel gelten?

Berlin, den 17. Juli 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion