

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Eva Bulling-Schröter, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, Dr. Gregor Gysi, Thomas Lutze, Sabine Leidig, Stefan Liebich, Thomas Nord, Petra Pau, Sabine Stüber, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Mängel bei der Umsetzung des Schallschutzprogrammes am BER

Mit dem am 25. April 2013 ergangenen Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg (OVG) wurde das im Rahmen des Schallschutzprogrammes zu gewährleistende Schallschutzniveau im Tagschutzgebiet in letzter Instanz bestätigt. Das Gericht folgte der Argumentation der Kläger, dass das streitgegenständliche Tagschutzziel dahingehend zu verstehen sei, dass tagsüber in geschlossenen Wohnräumen und bei ausreichender Belüftung keine Abwerteten Maximalpegel jenseits 55 dB(A) auftreten dürfen (vgl. Pressemitteilung des OVG „Anspruch von Anwohnern des Flughafens Berlin Brandenburg auf uneingeschränkten Schallschutz am Tage“ – 13/13).

Wie bereits im Jahr 2011 bekannt wurde, hatte die Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) bzw. deren Vorgängerin Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld (FBS) den passiven Schallschutz für im Tagschutzgebiet befindliche Immobilien nach Maßgabe der Zulässigkeit von täglich sechs Überschreitungen dieses Maximalpegelkriteriums dimensioniert, ohne diese Abweichung bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen oder ihre sowohl vom Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004“ (PFB) als auch von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075. 04, RN 328) abweichenden Interpretation der planfestgestellten Tagschutzziele einer juristischen Überprüfung zuzuführen.

Vielmehr geht aus dem kürzlich veröffentlichten Ergebnisvermerk eines Gesprächs zwischen Vertretern der FBS und dem Brandenburgischen Verkehrsministerium (vgl. DER TAGESSPIEGEL vom 19. April 2013) hervor, dass die Abweichung von den Planaufgaben aus rein betriebswirtschaftlichen Erwägungen erfolgte, „weil andernfalls die Kosten gravierend steigen würden“ (Gesprächsvermerk des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR), „Besprechung mit der FBS vom 20. November 2008 zum Thema Schallschutzprogramm BBI“, AZ 44; 83-6441/1/114). Wie diesem Vermerk des Weiteren zu entnehmen ist, hat die FBS dabei den bereits im November 2008 von der Planfeststellungsbehörde gegebenen Hinweis, Abweichungen vom Planfeststellungsbeschluss nicht zu tolerieren, ignoriert.

Nicht zuletzt durch diese, zumindest grob fahrlässige, Verfahrensweise der FBS/FBB musste im November 2012 ein zusätzlicher Kapitalbedarf in Höhe von 1,2 Mrd. Euro bei der Europäischen Kommission angemeldet werden, wobei das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS)

die für das Notifizierungsverfahren erheblichen Unterlagen erstellte (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 68, April 2013, Bundestagsdrucksache 17/13375).

Nach Angaben der Bundesregierung kann die Zustimmung der Europäischen Kommission zum Gesellschafterzuschuss an die FBB widerrufen werden, „wenn der Europäischen Kommission während des Verfahrens unrichtige Informationen übermittelt wurden“ (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 139 auf Bundestagsdrucksache 17/12304).

Entgegen der von der Bundesregierung geäußerten Einschätzung, es gäbe „keinen Grund für die Annahme, dass das Notifizierungsverfahren fehlerbehaftet war und es daher (keine) Gründe für einen Widerruf der Entscheidung der Europäischen Kommission geben könnte“ (Antwort der Bundesregierung auf eine Nachfrage zur Mündlichen Frage 86 auf Bundestagsdrucksache 17/13171), erheben Bürgerinitiativen, allen voran der Bürgerverein Berlin-Brandenburg (BVBB), den Vorwurf, die Bundesregierung habe die Europäische Kommission bewusst getäuscht, um eventuelle beihilferechtliche Einwände seitens der EU zu umgehen und sich letztlich die Genehmigung der staatlichen Zuwendungen an die FBB erschlichen zu haben (vgl. u.a. Brief des BVBB an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 7. Februar 2013).

Ungereimtheiten sind im Kontext des Schallschutzprogrammes nicht nur hinsichtlich des Notifizierungsverfahrens zu konstatieren. Für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger war zu keiner Zeit absehbar, dass die FBB ihnen rechtskonformen Schallschutz vorenthielt und, dass im Falle einer konsequenten Anwendung des planfestgestellten Tagschutzzieles, sie keinen baulichen Schallschutz erhalten würden, sondern mit 30 Prozent des Verkehrswertes ihrer Wohnimmobilie nebst Grundstück abgefunden werden müssten. Das Ingenieurbüro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH kam in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 17. Juni 2012 zu dem Ergebnis, dass 85 Prozent aller betroffenen Wohneinheiten entweder aus bauphysikalischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht durch Maßnahmen passiven Schallschutzes zu schützen sind (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 117 auf Bundestagsdrucksache 17/10305).

Dementsprechend haben die bisher ungeklärten Sachverhalte bei der Umsetzung des Schallschutzprogrammes sowohl bei den direkt betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, als auch denjenigen, die als Steuerzahlende mittelbar von den haushalterischen Belastungen durch die Fehlkalkulation beim Schallschutz betroffen sind, zu großer Verunsicherung geführt.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, ist mit einem Anteil von 26 Prozent Gesellschafterin der FBB. Zwei Staatssekretäre, aus dem Bundesministerium der Finanzen und dem BMVBS, vertreten als Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat der FBB die Interessen des Gesellschafters Bund. Die Bundesregierung konnte demgemäß jederzeit Einfluss auf das operative Geschäft der FBB ausüben und ist somit in mehrfacher Funktion für die Mängel bei der Umsetzung des Schallschutzprogrammes und die Irritationen seitens der Bürgerinnen und Bürger mitverantwortlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches Ingenieurbüro wurde von der FBB in den Jahren 1992, 1995, 2002 und 2003 im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogrammes mit der bauakustischen Begutachtung von Gebäuden im Tagschutzgebiet betraut, in dessen Rahmen ein „durchschnittliches Schalldämmmaß der massiven Außenwände der Gebäude in den betroffenen Ortslagen in der Regel von mehr als 50 dB“ (Planfeststellungsbeschluss, S. 666) festgestellt wurde, und wie viele Wohneinheiten wurden hierbei einer bauakustischen Prüfung unterzogen (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?

2. Wurden seitens der FBB der Planfeststellungsbehörde weitere Gutachten vorgelegt, die Auskunft über den baulichen Zustand der gemäß Planfeststellungsbeschluss zu schützenden Gebäude gaben und letztlich die Feststellung der Planfeststellungsbehörde begründen konnten, dass „es bautechnisch möglich ist, die Gebäude zu schützen“, Planfeststellungsbeschluss, S. 666 (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

3. Welches durchschnittliche Schalldämmmaß der massiven Außenwände in den betroffenen Ortslagen wurde in der gutachterlichen Stellungnahme des Ingenieurbüros Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH vom 17. Juni 2012 (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 117 auf Bundestagsdrucksache 17/10305) festgestellt, welches entgegen der für die Planrechtfertigung maßgeblichen Annahme einer bautechnischen Sicherstellung des von der FBB selbst beantragten Tagschutzzieles zu dem Ergebnis kommt, dass ein Großteil der zu schützenden Gebäude nicht oder nur mit einem finanziellen Aufwand, der 30 Prozent des Verkehrswertes des Gebäudes (nebst Grundstück) übersteigt, durch Maßnahmen passiven Schallschutzes soweit baulich ertüchtigt werden können, dass das festgesetzte Tagschutzziel von 0×55 dB(A) zu erreichen ist (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?
4. Welches durchschnittliche resultierende Schalldämmmaß des Gesamtaußenbauteils (Außenwand mit Fenstern, Türen etc.) nach DIN 4109 wurde im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogrammes und in der gutachterlichen Stellungnahme des Ingenieurbüros Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH vom 17. Juni 2012 festgestellt (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?
5. Wodurch lässt sich nach Auffassung der Bundesregierung eine Differenz zwischen den im Kontext des freiwilligen Schallschutzprogrammes festgestellten und den vom Ingenieurbüro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH ermittelten Schalldämmmaßen erklären?
6. Wodurch lässt sich nach Auffassung der Bundesregierung im Falle einer Kongruenz der jeweils ermittelten Schalldämmmaße die gegensätzliche Schlussfolgerung bezüglich der Realisierbarkeit baulichen Schallschutzes erklären?
7. Welche Verkehrsszenarien lagen dem freiwilligen Schallschutzprogramm sowie dem vom Ingenieurbüro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH erstellten Gutachten zu Grunde (bitte auf Angaben der FBB zurückgreifen und die Anzahl der prognostizierten Flugbewegungen während der verkehrsreichsten sechs Monate gestaffelt nach Lärmklassen angeben)?
8. Wann wurde das Budget des Schallschutzprogrammes in Höhe von 139 Mio. Euro festgesetzt?
9. Auf welchen „damals geltenden einschlägigen Vorschriften“ hat die FBB dabei „das Schallschutzbudget für die Anwohner (gegründet)“, Europäische Kommission C[2012] 9469 final, S. 5 (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?
10. Ist nach Auffassung der Bundesregierung der Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ die „einschlägige Vorschrift“, auf der die FBB „das Schallschutzbudget für die Anwohner“ hätte gründen müssen?

Wenn ja, inwieweit sieht die Bundesregierung die Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses durch die Umsetzungspraxis des Schallschutzprogrammes am BER erfüllt?

Wenn nein, warum nicht, und welche anderen „damals geltenden einschlägigen Vorschriften“ genießen nach Rechtsauffassung der Bundesregierung Vorrang vor den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses (bitte begründen)?

11. Hat die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund, jemals in der Gesellschafterversammlung der FBB darauf hingewirkt, per Gesellschafterbeschluss eine Geschäftsanweisung an die Geschäftsführung der FBB zu erlassen, welche letztere zur abschließenden Klärung von Unklarheiten hinsichtlich der Interpretation des Tagschutzzieles verpflichtet?

Wenn ja, wann, und warum hat nach Auffassung der Bundesregierung die Initiative des Gesellschafters Bund in der Gesellschafterversammlung keine Mehrheit gefunden?

Wenn nein, warum nicht, und war der Bundesregierung das finanzielle Risiko eines mit der Planfeststellungsbehörde nicht abgestimmten Vorgehens bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms bekannt?

12. Ist das Schallschutzprogramm eine „grundsätzliche Maßnahme im Zusammenhang mit Aus- und Neubau des Flughafens BER“ (Gesellschaftervertrag der FBB i. d. F. vom 17. November 2011, § 13 Absatz 2 Buchstabe n) und somit der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterworfen?

Wenn ja, wann wurde die konkrete Ausgestaltung des Schallschutzprogrammes durch die Gesellschafterversammlung beschlossen, und welches Tagschutzziel wurde dabei zu Grunde gelegt (bitte konkreten A-bewerteten Maximalpegel sowie ggf. das sich hierauf beziehende NAT-Kriterium angeben)?

Wenn nein, welches Organ der FBB hat auf welcher gesellschaftsrechtlichen und/oder satzungsrechtlichen Grundlage die maßgeblichen Parameter der Ausgestaltung des Schallschutzprogrammes (zuvorderst das zu realisierende Tagschutzziel) festgelegt, und wann wurde diese Grundkonzeption des Programms der Gesellschafterversammlung sowie dem Aufsichtsrat zur Kenntnis gegeben?

13. Ist die Überwachung der anforderungsgerechten Realisierung des Schallschutzes Gegenstand der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates der FBB?

Wenn ja, welche satzungsrechtlich verbürgten Instrumente stehen dem Aufsichtsrat zur Überwachung der Geschäftsführung im Hinblick auf die Durchführung des Schallschutzprogrammes offen, und welche dieser Maßnahmen wurden ergriffen?

Wenn nein, welche „Maßnahmen im Zusammenhang mit Aus- und Neubau des Flughafens BER“ sind Gegenstand der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates, und auf welcher satzungsrechtlichen Grundlage ist das Schallschutzprogramm dezidiert kein Gegenstand der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates?

14. Ist die Überwachung der Rechtskonformität des Handels der Geschäftsführung der FBB Gegenstand der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates der FBB?

Wenn ja, welche satzungsrechtlich verbürgten Instrumente stehen dem Aufsichtsrat zur Überwachung der Rechtskonformität des Handelns der Geschäftsführung offen?

Wenn nein, wer ist nach Maßgabe der satzungsgemäßen Kompetenzverteilung für die Kontrolle der Rechtskonformität des Handelns der Geschäftsführung der FBB zuständig?

15. Teilt die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund der FBB, die vom Geschäftsführer der FBB, Hartmut Mehdorn, getätigte Aussage, dass das durch das OVG am 25. April 2013 endgültig bestätigte Tagschutzziel von 0×55 dB(A) „aus lärmphysikalischer Sicht nicht umsetzbar“ („Berliner Flughafen muss Lärmschutz nachbessern“, FAZ vom 27. April 2013) ist (bitte begründen)?
16. Gibt der Beihilfebescheid der Europäischen Kommission (Europäische Kommission C[2012] 9469 final), durch welchen Rechtssicherheit in Bezug auf die finanziellen Zuwendungen der Gesellschafter an die FBB hergestellt wurde, die Argumentation des die Finanzierungsmaßnahmen zur Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER Anzeigenden vollumfänglich wieder (bitte begründen und ggf. Abweichungen detailliert aufführen)?
17. Zeichnet die Bundesregierung verantwortlich für die Erstellung der der Europäischen Kommission im Rahmen des Notifizierungsverfahrens (einschließlich Pränotifizierungsverfahren) bezüglich der Finanzierungsmaßnahmen zur Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens BER in Höhe von 1,2 Mrd. Euro beigebrachten Unterlagen?
Wenn ja, ist sie in diesem Zusammenhang auch verantwortlich für die Vollständigkeit und Korrektheit der in den Unterlagen gemachten Angaben?
Wenn nein, welche Institution war für die Erstellung der Unterlagen verantwortlich?
18. Inwieweit wurde die SoKo-BER in die Erstellung der Antragsunterlagen einbezogen?
19. Welche Referate der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Finanzen, für Wirtschaft und Technologie und des Auswärtigen Amtes waren an der Erstellung dieser Unterlagen beteiligt?
20. Inwieweit wurden Mitarbeiter der FBB bzw. von der FBB bestellte Sachverständige und Rechtsanwälte in die Erstellung dieser Unterlagen einbezogen (ggf. Mitarbeiter der FBB, Sachverständige und Rechtsanwälte angeben)?
21. Wann hat die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund und durch zwei Staatssekretäre im Aufsichtsrat der FBB vertreten, erstmals davon erfahren, dass die FBB bei der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes nicht das im Planfeststellungsbeschluss und vom Bundesverwaltungsgericht am 16. März 2006 bestätigte Tagschutzziel von 0×55 dB(A) in geschlossenen Innenräumen zu Grunde legte, sondern den Anspruchsberechtigten ein mit $\text{NAT} = 6 \times 55$ dB(A) erheblich schlechteres Schutzniveau gewährte und damit die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses „systematisch verfehlte“, wie das OVG in seiner Begründung des am 15. Juni 2012 ergangenen Beschlusses feststellte (bitte Datum des Posteingangs oder der betreffenden Aufsichtsratssitzung oder Gesellschafterversammlung angeben)?
22. Hatte die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund und durch zwei Staatssekretäre im Aufsichtsrat der FBB vertreten, bereits vor der Einleitung des im Dezember 2012 beendeten Notifizierungsverfahrens Kenntnis von der am 20. November 2008 stattgefundenen Besprechung zwischen Vertretern des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg mit der FBB (vgl. „Neuer Krach beim Schallschutz“, DER TAGESSPIEGEL vom 19. April 2013), in welcher von der Planfeststellungsbehörde deutlich gemacht wurde, dass eine Ab-

weichung vom planfestgestellten Tagschutzziel von 0×55 dB(A) nicht zu akzeptieren sei?

Wenn ja, wie begründete die Bundesregierung der im Rahmen des Notifizierungsverfahrens gegenüber der Europäischen Kommission gemachten Feststellung, „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“ (Europäische Kommission C[2012] 9469 final, S. 5)?

Wenn nein, wertet die Bundesregierung dies als bewusstes Vorenthalten von wesentlichen Informationen durch die Geschäftsführung der FBB (bitte begründen)?

23. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass angesichts der Veröffentlichung des Ergebnisvermerks des MIR „Besprechung mit der FBS vom 20. November 2008 zum Thema Schallschutzprogramm BBI“, in welchem die abweichenden Positionen der FBS und der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Tagschutzzieles dokumentiert sind und welcher die Kenntnis der FBB von den Kosten gleich mehrerer Umsetzungsszenarien des Schallschutzprogrammes bereits „zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung von 2009“ belegt, die Europäische Kommission ihre Entscheidung bezüglich der staatlichen Zuschüsse an die FBB in Höhe von 1,2 Mrd. Euro widerruft?

Wenn ja, mit welcher Begründung?

Wenn nein, hat sich die Bundesregierung in dieser Angelegenheit bereits mit der Europäischen Kommission ausgetauscht, und wann wäre frühestens mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission hinsichtlich eines Widerrufs zu rechnen?

24. Mit welchen insolvenzrechtlichen Konsequenzen für die FBB rechnet die Bundesregierung im Falle eines Widerrufs der Zustimmung der Europäischen Kommission zu den staatlichen Zuschüssen an die FBB in Höhe von 1,2 Mrd. Euro?
25. Haben die Vertreter des Bundes in der Gesellschafterversammlung und/oder im Aufsichtsrat der FBB in den Jahren 2008 bis 2011 auf eine abschließende Klärung des Interpretationsspielraumes des Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf die Auslegung des Tagschutzzieles bei der Planfeststellungsbehörde hingewirkt?

Wenn ja, wann und mit welchen Mitteln?

Wenn nein, warum nicht?

26. Hatte die Bundesregierung zum Zeitpunkt der Notifizierung der staatlichen Zuschüsse an die FBB in Höhe von 1,2 Mrd. Euro Kenntnis von den am 16. März 2006 ergangenen Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes, in welchem ein Interpretationsspielraum bezüglich des Tagschutzzieles von 0×55 dB(A) weitgehend ausgeräumt wurde (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075. 04, RN 328)?

Wenn ja, wie begründete die Bundesregierung in der Sache „Staatliche Beihilfe SA.35378 (2012/N) – Deutschland Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg“ die Auffassung, „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 hinaus-

gehende Schallschutzmaßnahmen notwendig sein würde (Europäische Kommission C[2012] 9469 final, S. 5)?

Wenn nein, für wie erheblich hält die Bundesregierung die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Bezug auf die Interpretation des Tagschutzzieles (bitte begründen)?

27. Hatte die Bundesregierung zum Zeitpunkt der Notifizierung der staatlichen Zuschüsse an die FBB in Höhe von 1,2 Mrd. Euro Kenntnis von der schriftlichen Begründung des OVG-Beschlusses vom 15. Juni 2013, in welcher die systematische Verfehlung des Tagschutzzieles von 0×55 dB(A) moniert und in diesem Sinne dezidiert kein „neues Schallschutzniveau“ festgelegt, sondern das planfestgestellte lediglich bestätigt wurde?

Wenn ja, wie begründete die Bundesregierung in der Sache „Staatliche Beihilfe SA.35378 (2012/N) – Deutschland Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg“ die Auffassung, das OVG verlange durch eine „einstweilige Anordnung vom Juni 2012 (...) ein neues Schallschutzniveau“ (Europäische Kommission C[2012] 9469 final, S. 5)?

Wenn nein, auf welcher Grundlage basiert die gegenüber der Europäischen Kommission gemachte Angabe, das OVG verlange am 15. Juni 2012 durch eine „einstweilige Anordnung vom Juni 2012 (...) ein neues Schallschutzniveau“ (ebd.)?

28. Wurde der Europäischen Kommission im Kontext des Notifizierungsverfahrens eine Kopie der Begründung des am 15. Juni 2012 ergangenen Beschlusses des OVG übermittelt, in welchem das planfestgestellte Tagschutzziel von 0×55 dB(A) bestätigt wurde (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht, und war dieses Dokument nach Ansicht der Bundesregierung für das Notifizierungsverfahren nicht erheblich?

29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die „einstweilige Anordnung vom Juni 2012 (...) jedoch ein neues Schallschutzniveau (verlangte), das im Vergleich zu den bei anderen Flughäfen gesetzten Standards (z. B. für Düsseldorf und München) beispiellos hoch ist“ (Europäische Kommission C[2012] 9469 final, S. 5)?

Wenn ja, inwieweit unterscheiden sich nach Auffassung der Bundesregierung die Planfeststellungsbeschlüsse des Flughafens BER und des Flughafens München im Hinblick auf das dort festgelegte Tagschutzziel?

Wenn nein, wurde im Rahmen des Notifizierungsverfahrens (einschließlich Pränotifizierungsverfahren) gegenüber der Europäischen Kommission die Angabe gemacht, das Schallschutzniveau am Flughafen BER sei im Vergleich zu dem am Flughafen München gesetzten Standard „beispiellos hoch“ (bitte begründen)?

30. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass die FBB in ihrer Schallschutzbroschüre das „Schutzziel Tag“ dahingehend definierte, „innerhalb des Tagschutzgebietes muss gewährleistet sein, dass bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten“ (FBB [Hrsg.] 2010: Das Schallschutzprogramm BBI der Berliner Flughäfen, S. 36), und wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Aussage, das OVG verlangte durch eine „einstweilige Anordnung vom Juni 2012 (...) ein neues Schallschutzniveau“ (Europäische Kommission C[2012] 9469 final, S. 5)?

31. Ist das Verfahren bezüglich der am 15. Januar 2013 bei der Europäischen Kommission eingereichten Beschwerde gegen die Notifizierung (vgl. Sachstandsbericht BER vom 25. Januar 2013) der am 19. Dezember 2012

von der EU genehmigten Zuschüsse der Gesellschafter an die FBB in Höhe von 1,2 Mrd. Euro bereits beendet?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis (bitte Einwand des Beschwerdeführers angeben und die Begründung der Europäischen Kommission für ihre Entscheidung ausführen)?

Wenn nein, welcher Umstand wurde seitens des Beschwerdeführers gerügt, und wann wird mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission zu rechnen sein?

32. War es nach Ansicht der Bundesregierung für die Rechtssicherheit der Gewährung staatlicher Zuschüsse an die FBB in Höhe von 1,2 Mrd. Euro durch die Europäische Kommission von erheblicher Bedeutung, „ob die Erhöhung der Lärmschutzkosten absehbar gewesen sei“ (Protokoll der neunten Sitzung der SoKo BER am 3. Juli 2012)?

Wenn ja, inwiefern war dies nach Ansicht der Bundesregierung von beihilferechtlicher Bedeutung (bitte begründen)?

Wenn nein, aus welchen Gründen wurde nach Ansicht der Bundesregierung im Beihilfebescheid der Europäischen Kommission (Europäische Kommission C[2012] 9469 final) mehrfach darauf hingewiesen, dass die zusätzlichen Schallschutzkosten nicht vorhersehbar waren?

33. In welcher Höhe wurde im Rahmen des Notifizierungsverfahrens gegenüber der Europäischen Kommission zusätzlicher Kapitalbedarf der FBB zur Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER für die Maßnahmen

- a) Schallschutzprogramm für die Anwohner des Flughafens,
- b) zusätzliche Bauarbeiten und
- c) mit der verzögerten Eröffnung verbundene Kosten und Risikovorsorge angemeldet (bitte in Mio. Euro angeben)?

34. Umfasst der Kostenblock „Risikovorsorge“ auch eventuelle Schadenersatzzahlungen an z. B. Airlines oder Ladenmieter?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum wurde im Notifizierungsverfahren das finanzielle Risiko „Schadenersatzzahlungen“ bei der Antragstellung nicht berücksichtigt (bitte begründen)?

35. Inwiefern ist die „Verwendung von Mitteln für Schadenersatzforderungen“ beihilferechtlich „problematisch“, und inwiefern könne „eine solche das ganze Finanzierungspaket gefährden“ (Protokoll der neunten Sitzung der SoKo BER am 3. Juli 2012)?

36. Mit welchen Mehrkosten für das Schallschutzprogramm, welche bisher auf 305 Mio. Euro beziffert wurden, rechnet die Bundesregierung angesichts der Tatsachen, dass das Schallschutzziel von 0×55 dB(A) gerichtlich bestätigt wurde und die Vollzugshinweise des MIL, welches faktisch ein Tag-schutzziel von $NAT = 0,49 \times 55$ dB(A) verfügte, nichtig sind, und auf welchen Berechnungen basiert die Angabe der Höhe der zusätzlichen Schallschutzkosten?

37. Ist die Erhöhung der Schallschutzkosten infolge des OVG-Urteils vom 25. April 2013 durch die von der FBB getroffene Risikovorsorge abgedeckt (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?

Wenn ja, wie wird diese Einschätzung angesichts der im November letzten Jahres bekannt gewordenen Nachforderungen seitens der im Rahmen von sog. Beschleunigungsmaßnahmen beauftragten Unternehmen in Höhe von

150 bis 200 Mio. Euro (vgl. „Die Zeit für den Flughafen läuft ab“, Berliner Morgenpost vom 30. November 2012) und dem noch nicht absehbaren Ende der monatlichen verschiebungsbedingten Belastungen der FBB durch Einnahmeausfälle etc. von bis zu 35 Mio. Euro (vgl. Handelsblatt vom 6. Mai 2013) begründet?

Wenn nein, werden bereits Vorbereitungen für ein erneutes Notifizierungsverfahren getroffen (bitte begründen), und wurden ggf. bereits Gespräche mit der Europäischen Kommission aufgenommen (bitte begründen)?

38. Wurde die Europäische Kommission im Notifizierungsverfahren von der Bundesregierung davon in Kenntnis gesetzt, dass Nachforderungen seitens der im Rahmen von sog. Beschleunigungsmaßnahmen beauftragten Unternehmen in Höhe von 150 bis 200 Mio. Euro (vgl. „Die Zeit für den Flughafen läuft ab“, Berliner Morgenpost vom 30. November 2012) zu erwarten sind?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht, und war diese Information nach Ansicht der Bundesregierung für das Notifizierungsverfahren nicht erheblich?

39. Welcher Eröffnungstermin des BER wurde gegenüber der Europäischen Kommission im Notifizierungsverfahren angegeben (bitte begründen), und stellt der derzeit „gültige Finanzplan der FBB immer noch darauf ab, dass der BER Ende Oktober dieses Jahres öffnet“, Berliner Zeitung vom 6. Mai 2013 (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?

Wenn ja, warum wird im Finanzplan ein bereits abgesagter Eröffnungstermin unterstellt?

Wenn nein, welcher Eröffnungstermin ist inzwischen Grundlage der Finanzplanung der FBB?

40. Wird die FBB nach Kenntnis der Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund und durch zwei Staatssekretäre im Aufsichtsrat der FBB vertreten, eine Nichtzulassungsbeschwerde gegen das am 25. April 2013 ergangene Urteil des OVG einlegen, und wenn ja, müssen Gesellschafterversammlung und/oder der Aufsichtsrat dem Einlegen dieses Rechtsmittels zustimmen (bitte begründen)?

41. Wird die FBB nach Kenntnis der Bundesregierung nach Vorlage der schriftlichen Begründung des OVG-Urteils vom 25. April 2013 einen Planänderungsantrag bei der zuständigen Behörde einreichen, um das dort gerichtlich bestätigte Tagschutzziel zu ändern, vgl. „Mehdorn macht Ernst – Geheimplan für BER-Schallschutz“, BILD vom 15. Mai 2013 (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?

Wenn ja, mit welcher Begründung, und muss dieser Antragstellung von der Gesellschafterversammlung und/oder Aufsichtsrat zugestimmt werden (bitte begründen)?

42. Wie bewertet die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund und durch zwei Staatssekretäre im Aufsichtsrat der FBB vertreten, die Einleitung eines solchen Planänderungsverfahrens?

43. Wird die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund in der Gesellschafterversammlung der FBB, darauf hinwirken, per Gesellschafterbeschluss die Geschäftsführung an der Stellung eines das Tagschutzziel betreffenden Planänderungsantrages zu hindern?

Wenn ja, wann wird sich die Bundesregierung diesbezüglich mit den anderen Anteilseignern ins Benehmen setzen?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

44. Wann und mit welchem Ergebnis wurde in der Gesellschafterversammlung sowie im Aufsichtsrat der FBB über den von der Geschäftsführung ins Spiel gebrachten Antrag auf Planänderung beraten?
45. Auf welches Schutzniveau soll ggf. der förmliche Antrag der Flughafengesellschaft auf Planänderung gerichtet sein (bitte auf Angaben der FBB zurückgreifen und den angestrebten A-bewerteten Maximalpegel sowie ggf. das sich hierauf beziehende NAT-Kriterium angeben)?
46. Welchen Einfluss hat nach Ansicht der Bundesregierung die Durchführung eines Planänderungsverfahrens auf den Beginn der praktischen Umsetzung des Schallschutzprogrammes in der Tagschutzzone (bitte ggf. zeitlichen Verzug in Monaten angeben)?
47. Kann nach Auffassung der Bundesregierung gewährleistet werden, dass, angesichts der abschließenden Klärung des Tagschutzzieles und der Aufnahme des Schallschutzprogrammes als wesentliches Modul in das sog. SPRINT-Programm (vgl. DER TAGESSPIEGEL vom 19. April 2013), das Schallschutzprogramm noch vor Inbetriebnahme des BER abgeschlossen wird, wie dies Horst Amann in Aussicht stellte (ebd.)?
- Wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen soll das Schallschutzprogramm beschleunigt werden?
- Wenn nein, welche Hindernisse stehen nach Ansicht der Bundesregierung einer zügigen Umsetzung des Schallschutzprogrammes im Wege?
48. Wann werden die bereits erstellten Kostenerstattungsvereinbarungen nach Maßgabe des planfestgestellten Tagschutzzieles von 0×55 dB(A) neu berechnet und den Anspruchsberechtigten zugeleitet (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?
49. Wie viele Anspruchsberechtigte werden nunmehr mit 30 Prozent des Verkehrswertes der betreffenden Immobilie abgefunden, und wird für jede einzelne sich im Tagschutzgebiet befindende Immobilie ein Verkehrswertgutachten erstellt (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?
- Wenn ja, wann wird mit der einzelfallbezogenen Verkehrswertfeststellung begonnen, und wie wird bei der Ermittlung der Verkehrswerte verfahren?
- Wenn nein, wie sollen die Verkehrswerte der betroffenen Immobilien festgestellt werden, und auf welcher Rechtsgrundlage wäre nach Ansicht der Bundesregierung eine pauschale Verkehrswertermittlung möglich (bitte begründen)?
50. Bei wie vielen Infrastrukturprojekten mit Bundesbeteiligung war bzw. ist eine Kappungsgrenze bezüglich der Schallschutzkosten Bestandteil der Planfeststellung, und auf welcher Rechtsgrundlage kann nach Ansicht der Bundesregierung eine solche Kappungsgrenze planfestgestellt werden?
51. Wie bewertet die Bundesregierung die Kappungsgrenze bezüglich der Schallschutzkosten (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 108) hinsichtlich deren Konsequenzen für die am schwersten von Fluglärm betroffenen Menschen im Nahbereich des Flughafens?
52. Werden von den Eigentümern selbst in Auftrag gegebene Verkehrswertgutachten von der FBB anerkannt (bitte ggf. auf Angaben der FBB zurückgreifen)?
- Wenn ja, unter welchen Bedingungen wird die FBB die Kosten für die Erstellung privat beauftragter Gutachten übernehmen?
- Wenn nein, warum nicht?

53. Welcher Wertermittlungsstichtag wird bei der Verkehrsermittlung zu Grunde zu legen sein (bitte begründen)?
54. Wann kann der Flughafen BER in Berlin-Schönefeld den Betrieb aufnehmen?

Berlin, den 17. Mai 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

