

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/13624 –**

Mängel bei der Umsetzung des Schallschutzprogrammes am BER

Vorbemerkung der Fragesteller

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 A-bewerteten 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 Planauflagen 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 consequenten 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung ist weder als Projektträgerin noch als Planfeststellungsbehörde für die Umsetzung des Schallschutzprogramms am BER verantwortlich. Die Ausführung und Verantwortung für das Schallschutzprogramm obliegt als operatives Kerngeschäft der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) als Vorhabenträgerin. Der Aufsichtsrat erfüllt seine satzungsrechtlichen Überwachungsaufgaben auf der Grundlage der Informationen

und Berichte der Geschäftsführung. Er hat sich dabei an das gesellschaftsrechtliche Geschäftsführungsverbot zu halten. Die Beratungen des Aufsichtsrates sind vertraulich und unterliegen der Verschwiegenheitspflicht.

Die Vereinbarkeit des Schallschutzprogrammes der Betreiberin des künftigen Hauptstadtflughafens BER mit dem Planfeststellungsbeschluss ist von dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, in dessen Funktion als Planfeststellungsbehörde, zu beurteilen und zu überwachen.

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)?

Die FBB teilt hierzu mit, dass das Ingenieurbüro GEBRA beauftragt worden ist. Weiter führt die FBB hierzu aus: „Bei den durchgeführten Schallschutzprogrammen handelt es sich um Freiwillige Schallschutzprogramme. D.h., es wurden ausschließlich die Schlafräume schalltechnisch ertüchtigt. Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen dieser Schallschutzprogramme die üblichen Maßnahmen (Fenster austausch, Einbau von Belüftungseinrichtungen) durchgeführt wurden. Dach-/Decken oder Wandsanierungen o.ä. wurden nicht vorgenommen. Insgesamt wurde für ca. 350 Wohneinheiten der bauliche Bestand in den Schlafräumen aufgenommen.“

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?

Nach Mitteilung der FBB wurden keine weiteren Unterlagen übergeben.

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)?

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Es wurden für repräsentative Immissionsorte die objektbezogenen/bauteilbezogenen Schalldämmmaße ermittelt. Diese basieren auf Bestandsaufnahmen

(Aufnahme der baulichen Gegebenheiten) der Wohngebäude. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen wurden der Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen zum Schallschutz zugrunde gelegt.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die erforderlichen Maßnahmen im Wesentlichen durch den Außenschallpegel und dem resultierenden Schalldämmmaß bestimmt werden.

Der Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen im Freiwilligen Schallschutzprogramm 2002 wurde ein prognostizierter Flugbetrieb mit 84.100 Flugbewegungen zugrunde gelegt bzw. 50.452 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten. Die Maßnahmen wurden für den Zeitraum Nacht durchgeführt. Der Dimensionierung der Maßnahmen wurden ca. 5.046 Flugbewegungen in der Nacht und ein Schutzziel von NAT 6 x 55 dB(A) zugrunde gelegt.

Der Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen im Tagschutzgebiet wird ein prognostizierter Flugbetrieb von 360.000 Flugbewegungen zugrunde gelegt bzw. ca. 184.458 Flugbewegungen für den Zeitraum Tag in den verkehrsreichsten sechs Monaten und ein Schutzziel von NAT <0,005 x 55 dB(A).

In Schalldämmmaßen ausgedrückt sprechen wir hier von einem Unterschied von 3 – 4 Schallschutzklassen (15 – 25 dB – je nach Lage des Immissionsortes).“

4. Welches durchschnittliche resultierende Schalldämmmaß des Gesamt- außenbauteils (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)?

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Schalldämmmaße wurden sowohl in den freiwilligen Schallschutzprogrammen als auch in der gutachterlichen Stellungnahme objektbezogen/bauteilbezogen ermittelt. Es wurde kein durchschnittliches Schalldämmmaß ermittelt und es wurden auch keine gebietsbezogenen/gebietstypischen Bauschalldämmmaße ermittelt.“

5. Wodurch lässt sich nach Auffassung der Bundesregierung eine Differenz zwischen den im Kontext des freiwilligen Schallschutzprogrammes festgestellten und den von dem Ingenieurbüro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH ermittelten Schalldämmmaßen erklären?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Die freiwilligen Schallschutzprogramme wurden ausschließlich für den Nachtschutz/Schutz der Nachtruhe, des gesunden Schlafes aufgelegt. Im Rahmen dieser Programme wurden ausschließlich Fenster ausgetauscht und Belüftungseinrichtungen eingebaut.

Die wesentlichen Unterschiede bestehen nicht in den zugrunde gelegten Schalldämmmaßen, sondern vielmehr in der zugrunde gelegten Anzahl an Flugbewegungen:

Monate

5 046 Flugbewegungen

– Schallschutzprogramm (Tag) – sechs verkehrsreichste Monate

184 458 Flugbewegungen

und dem Schutzziel

– Freiwilliges Schallschutzprogramm 2002 (Nacht) – sechs verkehrsreichste NAT 6 x 55 dB(A) bzw. NAT < 0,005 x 55 dB(A).“

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?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 5 verwiesen.

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)?

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Es wird davon ausgegangen, dass sich die Frage nicht auf das freiwillige Schallschutzprogramm (Jahre 1995–2004) bezieht, sondern auf das Schallschutzprogramm zum BER.

Die den Fluglärmrechnungen zugrunde liegenden Daten (Anzahl der Flugbewegungen nach Flugzeugklassen) finden sich im Gutachten M2 aus dem Planfeststellungsantrag. Es handelt sich in diesem Fall um das Szenario 20XX.

Im Gutachten M2 steht das im Kap. 3.2.4 Seiten 29–31.“

8. Wann wurde das Budget des Schallschutzprogrammes in Höhe von 139 Mio. Euro festgesetzt?

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Budget wurde im Ergebnis des Planergänzungsverfahrens 2009 ermittelt und auf 139 Mio. € festgelegt.“

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)?

Der Satz „In ihrer vorherigen Planung hatte die FBB ihr Schallschutzbudget für die Anwohner auf die damals geltenden einschlägigen Vorschriften gegründet.“, ist eine von der Kommission gewählte Formulierung. Die Bundesregierung hat in dem Verfahren vor der EU-Kommission ausführlich zur Rechtslage des Planfeststellungsbeschlusses, zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) von 2006 und zur Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) vorgetragen.

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)?

Ja. Es obliegt dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg zu beurteilen, ob die Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses durch die des Schallschutzprogrammes am BER von der FBB erfüllt werden.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Das Schallschutzprogramm der FBB hat den Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss zu folgen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

14. Ist die Überwachung der Rechtskonformität des Handelns 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?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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)?

Mit Urteil vom 25. April 2013 hat das OVG Berlin-Brandenburg den Beklagten unter Aufhebung der gegenüber den Klägern erlassenen Bescheide verpflichtet, gegenüber der Beigeladenen durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen sicherzustellen, dass die der Vorhabenträgerin des Flughafens Berlin Brandenburg obliegende Verpflichtung aus der Schutzaufgabe unter A II 5.1.2 Nr. 1 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 in der derzeit geltenden Fassung mit der Maßgabe eingehalten wird, dass die Kosten für die Vorrichtungen zu erstatten sind oder für Schallschutzmaßnahmen Sorge zu tragen ist, die gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminneren bei geschlossenen Fenstern tagsüber höhere A-bewertete Maximalpegel als 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch insgesamt weniger als einmal (weniger als 0,005-mal am Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate) auftreten.

Die FBB prüft zurzeit die Umsetzung.

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 auführen)?

Die Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission vom 19. Dezember 2012 ist eine Wertung der von der Bundesregierung vorgelegten Notifizierung durch die Europäische Kommission, in der die entscheidungserheblichen Aspekte der Argumentation der Bundesregierung eingeflossen sind.

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?

Die Bundesregierung ist gegenüber der Europäischen Kommission der verantwortliche Ansprechpartner für das Notifizierungsverfahren. Soweit sie jedoch keine eigenen Kenntnisse hat, ist sie auf die Übermittlung korrekter und vollständiger Unterlagen durch die FBB angewiesen.

18. Inwieweit wurde die SoKo-BER in die Erstellung der Antragsunterlagen einbezogen?

Die Soko-BER ist in die Erstellung der Unterlagen nicht einbezogen worden.

19. Welche Referate der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Finanzen, für Wirtschaft und Technologie und des Auswärtigen Amts waren an der Erstellung dieser Unterlagen beteiligt?

An der Erstellung der Unterlagen waren entsprechend einer Ressortvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) die Referate LR 11, UI 21 und Z 12 des BMVBS 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)?

In die Erstellung der Unterlagen waren Mitarbeiter der FBB und von der FBB beauftragte Rechtsanwälte einbezogen. Aus Datenschutzgründen können zu den einzelnen Personen keine weiteren Angaben gemacht werden.

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 $NAT = 6 \times 55$ 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 Abweichung vom planfestgestellten Tagschutzziel von 0×55 dB(A) nicht zu akzeptieren sei?

Wenn ja, wie begründete die Bundesregierung die 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)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sofern der Sachverhalt aus dem Vermerk vom Jahre 2008 zu irgendeinem Zeitpunkt Thema im Aufsichtsrat gewesen sein sollte, so ist auf die den Aufsichtsrat betreffende Verschwiegenheitspflicht zu verweisen. Ferner betrifft der Vermerk lediglich eine nicht abschließende Erörterung zwischen der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde. Hinsichtlich der Auslegung der im Planfeststellungsverfahren festgelegten Schallschutzanforderungen für den Tagschutz gab es unterschiedliche Auffassungen. Dies führte zu dem vom OVG Berlin-Brandenburg jetzt entschiedenen Rechtsstreit.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

Ferner wird angemerkt, dass die Bundesregierung keine Anhaltspunkte hat hinsichtlich eines Widerrufs der Entscheidung der Europäischen Kommission bezüglich der staatlichen Zuschüsse an die FBB von 1,2 Mrd. Euro aufgrund des Ergebnisvermerkes vom 20. November 2008. Zu der Auslegung der im Planfeststellungsverfahren festgelegten Schallschutzanforderungen für den Tagschutz gab es unterschiedliche Auffassungen. Die dem Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 25. April 2013 zugrunde gelegten Tatsachen sowie der Beschluss des OVG vom Juni 2012 waren der Europäischen Kommission bekannt. Die Europäische Kommission kam gleichwohl zu der Einschätzung, dass auch ein wirtschaftlich denkender privater Investor die im Notifizierungsverfahren dargestellte Kapitalzufuhr vorgenommen hätte.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

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?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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 hinausgehende 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)?

Das am 16. März 2006 ergangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wurde in der Mitteilung der Bundesregierung an die Europäische Kommission mit entsprechender Fundstelle zitiert. Dem Urteil war nicht eindeutig zu entnehmen, dass die Zahl der Überschreitungen tatsächlich nur 0 betragen darf. Die Ausführungen des Gerichts bezüglich des Tagschutzes sind lediglich in einem obiter dictum im Rahmen der Auslegung der Nachtschutzregelungen enthalten.

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.)?

Die Bundesregierung hatte 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 2012. Hierbei handelte es sich jedoch zunächst um einen Eilbeschluss und damit um eine summarische Prüfung durch das Gericht.

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?

Der Europäischen Kommission wurde im Kontext mit dem Notifizierungsverfahren die öffentlich zugängliche Fundstelle des Beschlusses des OVG Berlin-Brandenburg vom 15. Juni 2012 als Ursache für die Kostensteigerung für das Schallschutzprogramm seit der Entscheidung 2009 mitgeteilt.

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)?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass an anderen deutschen Flughäfen ein derart hohes Schallschutzniveau am Tag, wie in der „einstweilige Anordnung vom Juni 2012 [...]“, verlangt wird. Im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München wird das zu erreichende Schutzziel dahingehend konkretisiert, dass „Lärmereignisse von Luftfahrzeugen [...] bei den Auflagen [...] nicht zu berücksichtigen [sind], soweit sie nur bei Vorliegen außergewöhnlicher Einflussfaktoren oder Umstände auftreten“.

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)?

Die Bundesregierung ist nicht im Detail über Informationsbroschüren der FBB, wie der Schallschutzbroschüre informiert.

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?

Das Verfahren ist nach Kenntnis der Bundesregierung noch nicht beendet. Zum Inhalt der Beschwerde können keine Angaben gemacht werden, da es sich um ein laufendes Verfahren vor der Europäischen Kommission handelt. Seitens der Bundesregierung kann nicht abgesehen werden, wann mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission zu rechnen ist.

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?

Die Trennbarkeit der angemeldeten Maßnahme von zuvor gewährten staatlichen Beihilfen ist unter Berücksichtigung der Rechtssache BP Chemicals/Kommission Rechtssache T-11/95, Slg. 1998, II-3235 (EuGH, Urteil vom 15. September 1998, BP-Chemicals Limited/Kommission der Europäischen Gemeinschaften), Voraussetzung für die Prüfung, ob ein Vorteil gewährt wurde, der unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten worden wäre (Rdn. 14ff der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19. Dezember 2012). Zur Frage der Absehbarkeit der Lärmschutzkosten wird auf die Antworten zu den Fragen 21, 22 und 26 verwiesen.

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

Bei den Kapitalbeträgen handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB.

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)?

Der Kostenblock „Risikovorsorge“ umfasst auch den Bereich aus vertraglichen Schadenersatzansprüchen. Bei der Höhe hinsichtlich dieses Bereichs handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB.

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)?

Es handelte sich bei diesen Äußerungen um Vorüberlegungen zur anstehenden Notifizierung. Es wurde darauf hingewiesen, die Zuordnung der Geldbeträge möglichst transparent zu gestalten.

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 $0 \times 55 \text{ dB(A)}$ gerichtlich bestätigt wurde und die Vollzugshinweise des MIL, welches faktisch ein Tagschutzziel von $\text{NAT} = 0,49 \times 55 \text{ dB(A)}$ verfügte, nichtig sind, und auf welchen Berechnungen basiert die Angabe der Höhe der zusätzlichen Schallschutzkosten?

Hierzu kann die Bundesregierung keine Angaben machen. Die Kosten werden derzeit von der FBB geprüft.

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)?

Die Erhöhung der Schallschutzkosten durch Berücksichtigung eines Schallschutzniveaus von rechnerisch insgesamt weniger als einmal $0 \times 55 \text{ dB(A)}$ im Rauminneren ist durch eine von der FBB getroffene Risikovorsorge berücksichtigt. Erst wenn sich nach Abschluss der laufenden Bestandsaufnahme und der anschließenden Aktualisierung der Kostenprognose konkretisieren sollte, dass Mehrkosten einer zusätzlichen Unterstützung der Gesellschafter bedürfen, würde die Europäische Kommission informiert werden.

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?

Über die seinerzeit im Raum stehenden Nachforderungskosten wurde mit der Europäischen Kommission kommuniziert. Im Ergebnis hatte dies keinen Einfluss auf die Beurteilung des Private Investor-Tests.

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?

Im Notifizierungsverfahren wurde als Eröffnungstermin der 27. Oktober 2013 angegeben. Dieser Termin wurde im Januar 2013 verschoben; ein neuer Termin steht derzeit noch nicht fest. Die Anpassung der Finanzplanung an die Projektentwicklung erfolgt nach Abschluss und Bewertung der laufenden Bestandsaufnahme sowie der Festlegung eines neuen Inbetriebnahmetermins des BER.

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 Gesellschaf-

terbeschluss 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?

Die Fragen 40 bis 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die betreffenden Sachverhalte und Entscheidungen werden im Rahmen der Geschäftsautonomie der FBB durch diese geprüft.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 43 verwiesen. Im Übrigen sind die Beratungen des Aufsichtsrates vertraulich. Die Gesellschafterversammlung ist damit nicht befasst.

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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 43 verwiesen.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine umfassenden Erkenntnisse vor. Das Land Brandenburg hat darauf hingewiesen, dass alle vorliegenden Anträge auf Tagschallschutz bis zur Rechtskraft einer Planänderung durch die FBB auf der Basis der aktuellen Rechtslage und der geltenden Planfeststellung zu bearbeiten sind. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 43 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 43 verwiesen.

Im Übrigen teilt die FBB hierzu Folgendes mit:

„Es ist nach wie vor das erklärte Ziel der Flughafengesellschaft, den Anspruchsberechtigten so umfänglich wie geboten und so zeitnah wie möglich

denjenigen Schallschutz bzw. diejenigen Entschädigungszahlungen zukommen zu lassen, die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss 2004, dem Planergänzungsbeschluss 2009, der Prozessklärung 2011 sowie dem OVG-Urteil vom 25.04.2013 ergeben. In diesem Zusammenhang gilt es auch diejenigen Anspruchsberechtigten von der Notwendigkeit, baulichen Schallschutz umfangreich umzusetzen, zu überzeugen, deren Anspruch gegenüber der Flughafengesellschaft ein reiner Entschädigungsanspruch ohne jedwede Zweckbindung ist.

Hierfür wurden Prozessabläufe neu bestimmt bzw. optimiert, umfangreiche Qualitätskontrollen bestimmt und all dies in einem ambitionierten Zeit- und Ablaufplan eingearbeitet. Der Leistungsfortschritt findet sich im jeweiligen Monatsbericht der Flughafengesellschaft, der in das Internet eingestellt ist.“

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)?

Nach Mitteilung der FBB ist die Versendung der Kostenerstattungsbescheide ab 1. August 2013 geplant.

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)?

Hierzu teilt die FBB Folgendes mit:

„Für ~ 2.700 (von 14.000) Wohneinheiten (WE) besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass Schallschutz nicht unterhalb 30 % des Verkehrswertes vom anspruchsberechtigten Grundstück und Gebäude umgesetzt werden kann.

Für ~ 10.000 (von 14.000) WE ist der Schallschutz technisch komplex und ggf. nicht unterhalb 30 % des Verkehrswertes vom anspruchsberechtigten Grundstück und Gebäude umsetzbar. Maßgeblich ist hier die individuelle Nutzung und Bausubstanz.

Für ~ 1.300 (von 14.000) WE ist der Schallschutz mit hoher Wahrscheinlichkeit unterhalb 30 % des Verkehrswertes vom anspruchsberechtigten Grundstück und Gebäude umsetzbar.

Der Abschnitt A II 5.1.7 Nr. 2 der Verfügung des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) und der Abschnitt C II 10.1.8.5 (S. 666) der Entscheidungsgründe des PFB sagen aus, dass „der Betroffene gegenüber dem Träger des Vorhabens einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 30 % des oben genannten Verkehrswertes“ hat. Der Verkehrswert im Sinne des § 194 BauGB ist gemäß den Ausführungen in Abschnitt C II 10.1.8.4.1 (S. 662) und Abschnitt C II 10.1.8.4.2 (S. 665) die geeignete Grundlage zur Berechnung der Entschädigung. In den erforderlichen Fällen ist somit die Erstellung individueller Verkehrswertgutachten im Sinne des § 194 BauGB angezeigt.

Die systematische Vorgehensweise und der Zeitablauf zur Verkehrswertermittlung werden zurzeit konzeptionell erarbeitet.“

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?

Rechtsgrundlage für die Planfeststellung von Anlagen und Betrieb von Flugplätzen sind die §§ 6 und 8 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Fragen des Schallschutzes ergeben sich aus dem Betrieb des Flugplatzes; sie sind regelmäßig ein zentraler Gegenstand der Planfeststellung.

Im Übrigen kann auf die zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV) verwiesen werden. Gemäß § 5 Absatz 4 der 2. FlugLSV beträgt der Höchstbetrag für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen 150 Euro je Quadratmeter Wohnfläche. In dem Höchstbetrag sind die Kosten für die erstattungsfähigen Nebenleistungen wie die Ermittlung der erforderlichen Bauschalldämm-Maße der einzelnen Umfassungsbau- teile und die für den Ausbau und den Einbau erforderlichen Arbeiten einschließlich der Putz- und Anstricharbeiten sowie für Belüftungseinrichtungen enthalten. Bei den Flughafenausbauprojekten an den Verkehrsflughäfen Frankfurt am Main (Infrastrukturprojekt ohne Bundesbeteiligung) und München bestimmt sich der Anspruch auf baulichen Schallschutz nach Maßgabe des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm entsprechend der 2. FlugLSV. Die Höchstbetragsregelung der 2. FlugLSV ist in diesen Fällen ebenfalls einschlägig. Nach § 13 Absatz 1 des im Jahre 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm bleiben weitergehende Regelungen in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung unberührt, die bis zum 6. Juni 2007 erteilt worden ist.

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?

Die Bundesregierung hält die Kappungsgrenze für sachgerecht, sieht aber kritisch, dass die Eigentümer der Immobilien die im Rahmen der Entschädigungsregelungen erhaltenen Gelder nicht in Schallschutzmaßnahmen investieren müssen. Dies kann zur Folge haben, dass von Fluglärm betroffene Menschen, auch bei Mietverhältnissen, dem Fluglärm schutzlos ausgeliefert sind, wenn die Eigentümer das erhaltene Geld nicht dafür verwenden, mindestens einen grundlegenden baulichen Schallschutz einbauen zu lassen.

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?

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Es wird zurzeit davon ausgegangen, dass analog zu der Vorgehensweise bei der Erstellung der schalltechnischen Objektbeurteilungen durch die Ingenieurbüros, die Verkehrswertgutachten zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Gutachtenergebnisse und einheitlichen Bearbeitung seitens der FBB GmbH be-

auftragt werden. Die Beauftragung eines Verkehrswertgutachtens durch den Eigentümer erfolgt auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko. Die FBB GmbH behält sich vor, nach der Prüfung des Einzelfalls über die Erstattung der Gutach-
tenkosten zu entscheiden.“

53. Welcher Wertermittlungsstichtag wird bei der Verkehrsermittlung zu Grunde zu legen sein (bitte begründen)?

Die FBB teilt hierzu Folgendes mit:

„Überschreiten die Kosten für Schallschutzeinrichtungen i. S. d. Auflagen 5.1.2 und 5.1.3 30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäude mit zu schützenden Räumen, stehen sie damit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. In diesem Fall ergibt sich die Bestimmung des Stichtages im Rahmen der Verkehrswertermittlung nach Abschnitt A II 5.1.7 Nr. 2 des Planfeststellungsbeschlusses Ausbau Verkehrsflughafen Schönefeld vom 13. August 2004 (PFB) aus den Regelungen nach Abschnitt A II 5.1.5 Nr. 4 (Entschädigung für Außenwohnbereiche) und Abschnitt A II 5.1.6 Nr. 1 (Entschädigung aus Übernahmeanspruch) des PFB. Darin ist folgendes festgelegt:

„Der Verkehrswert des Grundstückes ist zum Stichtag der Geltendmachung des Anspruchs zu ermitteln.“

Der Abschnitt A II 5.1.7 Nr. 2 der Verfügung des PFB und der Abschnitt C II 10.1.8.5 (S. 666) der Entscheidungsgründe des PFB sagen aus, dass „der Betroffene gegenüber dem Träger des Vorhabens einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 30 % des oben genannten Verkehrswertes“ hat. Hiermit wird der direkte Bezug genommen auf die im Text davor stehenden besagten Regelungen des PFB, die somit zur Bestimmung des Stichtages anzuwenden sind.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburgs hat diesen Ansatz ebenfalls schriftlich bestätigt.“

54. Wann kann der Flughafen BER in Berlin-Schönefeld den Betrieb aufnehmen?

Die FBB beabsichtigt bis zum Herbst 2013 einen Gesamtfahrplan vorzulegen, wann der Flughafen eröffnet wird, welche Schritte dafür erforderlich sind und welche Kosten zu erwarten sind.

