

07.02.2006

Flughafen

-CS-

Text zum Pressegespräch am 8. Februar 2006

Überdimensionierte Planungen, Verfahrensfehler, Filz und Schönrechnerei beim BBI

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen aus ökologischen und ökonomischen Gründen für eine Konzentration des Berliner Flugverkehrs an einem Standort. Berlin braucht einen leistungsfähigen Flughafen. Der notwendige Ausbau von Schönefeld muss an den Bedarf angepasst werden.

Es wird aber immer deutlicher, dass die Flughafenplanungen für BBI stümperhaft und überdimensioniert sind. Das Großprojekt birgt ähnliche Risiken, wie das Tempodrom, nur mit gravierenderen Folgen für den Bundeshaushalt und die Haushalte der Länder Berlin und Brandenburg.

Haushaltsrisiken

Obwohl das Bundesverwaltungsgericht noch keine Entscheidung getroffen hat, wurden Aufträge vergeben und Aufträge europaweit ausgeschrieben. Wenn das Gericht gegen den BBI entscheidet oder Änderungen verlangt, müssen Planungen eingestampft oder Ausschreibungen zurück genommen werden. Die finanziellen Schäden trägt die Flughafengesellschaft Berlin Schönefeld (FBS) bzw. deren Gesellschafter, der Bund und die Länder.

Einnahmeprognose auf tönernen Füßen

Die Einnahmeprognosen sind deutlich überzogen. Die Flughafengesellschaft rechnet mit einer Verzehnfachung des Luftfrachtaufkommens, ohne dass es eine Basis für diese Prognosen gibt. Fakt ist, dass trotz deutlich steigender Fluggastzahlen die Einnahmen aus diesem Bereich stagnieren. Unter diesen Bedingungen wird sich die milliarden schwere Infrastruktur nicht refinanzieren lassen.

Baukosten schöngerechnet

Die Baukosten werden mit zwei Milliarden Euro beziffert. Großprojekte, die von Projektentwicklern mit staatlichem Geld ohne eigenes privates Risiko gebaut wurden, sind in der Vergangenheit immer zum Fiasko geworden. Wir kennen das von den Entwicklungsgebieten, dem Tempodrom oder den Rathauspassagen. Dass Bauleistungen ausgeschrieben und beauftragt wurden, bevor eine gerichtliche Entscheidung über den Planfeststellungsbeschluss erfolgt, ist symptomatisch für das Kostenbewusstsein.

Verflechtungen und Wettbewerbseinschränkungen

Aus gutem Grund wurde im vergangenen Jahr Transparency International eingeschaltet. Die Verquickung von Genehmigungsbehörde und Antragstellern hat schon ein Geschmäckle: So war der ehemalige Brandenburgische Verkehrsminister früher Chef der planfeststellenden Behörde, arbeitet heute als Berater eines beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmens und lässt sich für Werbeveranstaltungen für den Flughafenbau engagieren.

Fehlerhafte Grundsatzentscheidungen kann Transparency im Nachhinein allerdings nicht mehr beheben. So wurde auf einen Architekturwettbewerb für das größte Infrastrukturprojekt der Region seinerzeit verzichtet. Statt dessen wurde der Auftrag in einem fragwürdigen Verfahren an Gerkan Mark und Partner (GMP) vergeben. Dieses Büro hat unter anderem das Tempodrom geplant. Allein das rechtfertigt Sorgen über die Einhaltung der geplanten Baukosten. Anderen Architekturbüros, die sich über das Verfahren beschwerten, wie z.B. das renommierte Büro Foster & Associates, wurde von der Flughafengesellschaft Berlin Schönefeld Unerfahrenheit beim Ausbau von Flughäfen unterstellt. Foster & Associates haben unter anderem die Flughäfen Hongkong und Stansted realisiert.

Pikant: GMP hat bereits den Architekturentwurf für die Firma Hochtief entwickelt, die seinerzeit an der gescheiterten Privatisierungsausschreibung des Flughafens beteiligt war. Die unterirdische Bahnhofsvariante ist die teuerste und stör anfälligste überhaupt. Dass sie gewählt wurde ist ein Präjudiz für ein einziges Baulos. Solche Baulose können nur von sehr wenigen großen Generalübernehmern wie Hochtief bewältigt werden. Mit der Wahl von GMP hat Hochtief aufgrund seiner Detailkenntnisse einen Wettbewerbsvorteil.

Zu groß geplant

Die Infrastrukturplanung des Flughafens berücksichtigt nicht das so genannte Pilz-Konzept der Bahn, das die Fernzüge nicht über den Flughafen führt. Nur wenige ICE werden den Umweg über den Flughafen fahren. Gutachter schätzen ein, dass der unterirdische Bahnhof nur zu 15 Prozent ausgelastet wäre. Vor diesem Hintergrund 500 Millionen Euro zu investieren ist unwirtschaftlich. Havarien im Bahnhof wirken sich direkt auf das darüber liegende Terminal und den Flugverkehr aus. Auch die Abstandsflächen zwischen den Flugbahnen, ihre Länge und die Aufstellflächen liegen weit über dem, was andernorts für erforderlich erachtet wird.

Planungsrecht rückwirkend geändert

Rückwirkend wurde der Landesplanungsvertrag von Berlin und Brandenburg geändert, um Abwägungsfehler bei der Standortentscheidung zu heilen, die das Oberverwaltungsgericht veranlasst hatten, den Landesentwicklungsplan für den Flughafenstandort Schönefeld für

nichtig zu erklären. Diese Mängel rückwirkend durch eine Rechtsänderung beheben zu wollen ist absurd.

Resüme

Wir bedauern dass der Flughafen BBI durch Größenwahn und unsaubere Verfahren in Frage gestellt wird. Wir stehen zum Ausbaubeschluss des Flughafens Schönefeld, der Voraussetzung für die Schließung von Tempelhof und Tegel ist. Wir wollen allerdings einen wirtschaftlichen und verträglichen Ausbau, der dem Bedarf entspricht. Wir sind sicher, dass der Ausbau überdimensioniert ist und sich in der jetzigen Planung nicht refinanzieren lässt. Am Ende müssen wieder die SteuerzahlerInnen die Zeche für diesen Größenwahn zahlen.

Deshalb sind Planungskorrekturen in erster Linie beim Ausbau des Bahnhofs unverzichtbar. Die Planungsänderungen können durch eine kürzere Bauzeit kompensiert werden, weil beim Verzicht auf den unterirdischen Bahnhof, Terminal und Bahnhof gleichzeitig errichtet werden können. Außerdem erwarten wir eine gerechte und transparente Auftragsvergabe sowie Bau-lose, bei denen vor allem mittelständische Unternehmen aus der Region Berlin-Brandenburg eine Chance erhalten.

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin