

## 15. Wahlperiode

### Große Anfrage

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

#### **Finanzierungskonzept für den Großflughafen Berlin Brandenburg International auf solide Grundlage stellen!**

Wir fragen den Senat:

1. In welchem Umfang ist Berlin an der Finanzierung des Flughafenneubaus beteiligt und für welche Kreditsumme des von der Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld aufzunehmenden Kredites bürgt das Land Berlin?
2. Wie begründet Berlin bei der Refinanzierungsplanung für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) die hohen Einnahmen aus dem Passierflugbetrieb vor dem Hintergrund, dass trotz der Steigerung der Passagierzahlen um 40% im selben Zeitraum das Betriebsergebnis in diesem Bereich stagniert?
3. Wie begründet Berlin bei der Refinanzierungsplanung für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) die geplante Verzehnfachung der Luftfrachtmenge bis 2020 vor dem Hintergrund einer rückläufigen Luftfrachtentwicklung, wie sie im Wirtschaftsgüterverkehrskonzept des Senates beschrieben wurde ?
4. Welchen RE- und S-Bahnverkehr planen Berlin und Brandenburg zu dem unterirdischen Bahnhof im neuen Flughafenterminal zu bestellen und welche bisherigen Leistungen sollen dafür bei S-Bahn, DB Regio und BVG wegfallen? Welche Auslastung hat der neue Flughafenbahnhof, wenn die Länder Berlin und Brandenburg diesen geplanten RE- und S-Bahnverkehr realisieren?
5. Wie soll sichergestellt werden, dass nach Fertigstellung des Flughafens BBI die Bahn AG die augenscheinlich unwirtschaftliche ICE-Strecke zum Flughafen Schönefeld betreibt angesichts der Tatsache, dass aufgrund des Umweges durch das Pilzkonzept der ICE-Halt am Bahnhof Schönefeld eingestellt wurde?
6. Wie stellt der Senat sicher, dass der Kostenrahmen für den Neubau des Großflughafens BBI in Höhe von zwei Milliarden Euro eingehalten wird vor dem Hintergrund, dass sich die Kosten bei bisherigen Planungen von Gerkan, Marg und Partner dramatisch in die Höhe entwickelt haben?

7. Weshalb wurde für Berlin-Schönefeld eine 4.000m lange Start-/Lande-Bahn geplant, wenn der Flughafen Leipzig/Halle GmbH 3.600 m für alle möglichen Interkontinentalverkehre mit allen bekannten Flugmustern als ausreichend erachtet und bei kürzeren Start-/Lande-Bahnen die vom Lärm betroffenen Gebiete und der notwendige Lärmschutz deutlich vermindert werden könnten?
8. Wer kommt dafür auf, wenn der Baukostenrahmen überschritten wird?
9. Wer trägt die Kosten für das Defizit, wenn sich die Investitionen in den Flughafenneubau nicht über die Erhebung von Start- und Landegebüren refinanzieren lassen?

### ***Begründung***

Der Flughafen BBI soll zwei Milliarden Euro kosten. 500 Mio. Euro sollen durch die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und den Bund aufgebracht werden. Die übrigen Kosten werden durch Kredite finanziert, für die die Gesellschafter bürgen. Die Investitionskosten sollen durch Einnahmen aus dem Flugverkehr und dem Betrieb des Flughafens refinanziert werden.

Das Finanzierungskonzept setzt auf deutlich steigende Einnahmen im aviatorischen Bereich durch eine Zunahme der Fluggäste und durch eine Verzehnfachung des Frachtaufkommens. Diese Prognosen halten der Überprüfung nicht stand. Trotz eines um 40 % gestiegenen Passagieraufkommens sind die Einnahmen in diesem Bereich konstant geblieben. Das Luftfrachtaufkommen hat sich in den vergangenen Jahren verringert. Mit einem Anstieg der Einnahmen aus diesen Bereichen ist nicht zu rechnen. Einmal, weil Leipzig das Rennen um den Luftfrachtstandort Mitteldeutschland gewonnen hat, zum anderen, weil die Einnahmen aus den Passagierzuwächsen nicht wie erwartet steigen. Das Problem ist, dass die Flughafengesellschaften nicht beliebig mit Start- und Landegebüren belastbar sind.

Es ist nicht möglich, hohe Kosten auf die Gesellschaften umzulegen, das gilt ganz besonders für den Bereich der low cost area. Sie würden in diesem Fall den Standort verlagern.

Der Flughafen BBI ist in Dimensionen geplant, die den Rahmen einer möglichen Refinanzierung sprengen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Architekt von Gerkan im Untersuchungsausschuß Tempodrom freimütig erklärte, „dass zur politischen Beförderung öffentlicher Bauten in der Regel unrealistische Kostenrahmen genannt werden“. Deshalb müssen die Gesellschafter auf die überdimensionierte Infrastruktur verzichten. Hierzu zählt insbesondere der unterirdische Flughafenbahnhof, der in den Dimensionen des Hauptbahnhofes-Lehrter Bahnhofes von Gerkan, Mark und Partner geplant wurde. Neben den zu erwartenden Baukostenüberschreitungen passt dieser Bahnhof nicht zum Pilzkonzept der Bahn, das ICE-Zügen nur über einen Umweg den Halt am Flughafen ermöglicht. Die Flughafenplanung geht von einer Auslastungskapazität des Bahnhofes von 15 % aus. Berlin und Brandenburg werden nicht bereit sein, unter diesen Rahmenbedingungen - insbesondere vor dem Hintergrund sinkender Regionalisierungsmittel - den geplanten S- und Regionalbahnverkehr zu bestellen.

Es ist nötig, die Planungen vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen und Erkenntnisse zu überprüfen. Insbesondere muss der Senat darlegen, welche Konsequenzen daraus erwachsen, wenn die geplanten Baukosten überschritten werden. Der Senat muss erklären, ob er dann Bürgschaften für weitere Millionen übernehmen wird und wie er sicherstellen will, dass eine Entwicklung wie beim Tempodrom, nur mit wesentlich größeren finanziellen Auswirkungen auf Bund und Länder, ausgeschlossen werden kann.

Berlin, den 28. Februar 2006

Dr. Klotz Ratzmann Hämmerling  
und die übrigen Mitglieder  
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen