

Der Oberbürgermeister FB Finanzen 20.12-440/8	<i>Drucksache</i> 7179/02	<i>Datum</i> 7. November 2002
---	------------------------------	----------------------------------

**Vorlage**

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzung</i>			<i>Beschluss</i>			
	<i>Tag</i>	<i>Ö</i>	<i>N</i>	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert	pas- siert
Stadtbezirksrat 111 Wabe-Schunter	} 26. Nov. 2002	X					
Stadtbezirksrat 112 Bienrode-Waggum- Bevenrode		X					
Stadtbezirksrat 113 Hondelage		X					
Stadtbezirksrat 413 Veltenhof-Rühme		X					
Stadtbezirksrat 414 Wenden-Thune-Harxbüttel		X					
Stadtbezirksrat 422 Schunteraue		X					
Planungs- und Umweltausschuss		27. Nov. 2002	X				
Verwaltungsausschuss	3. Dez. 2002		X				
<b>Rat</b>	10. Dez. 2002	X					

Beteiligte Fachbereiche / Referate / Abteilungen 0120, FB 61, Flughafen GmbH, WFTB	Beteiligung des Referates 0140  <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Anhörungsrecht des Stadtbezirksrats 111, 112, 113, 413, 414, 422  <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Vorlage erfolgt aufgrund Vor- schlag/Anreg.d.StBzR  <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
---	---	--	---

Überschrift, Beschlussvorschlag

**Flughafengesellschaft Braunschweig mbH  
Grundsatzbeschluss zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.600 m**

- "1. Die Stadt Braunschweig als Gesellschafterin der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH stimmt dem Vorhaben der GmbH zur Erweiterung des Flughafens durch die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.600 m grundsätzlich zu.
2. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme ist noch auszuverhandeln. Nach Abschluss dieser Verhandlungen wird eine separate Entscheidung erfolgen."

Begründung:

Betreiberin des Flughafens ist die Flughafengesellschaft Braunschweig mbH, deren Hauptgesellschafter die Stadt Braunschweig (48,415 %), das Land Niedersachsen und die Volkswagen AG (je 17,789 %) sowie die Stadt Wolfsburg (12,005 %) sind.

Die Landkreise Gifhorn und Helmstedt halten jeweils 2,001 % der Gesellschaftsanteile.

1. Bedeutung des Flughafens

Nahezu von Beginn an (1936) wird der Flughafen Braunschweig neben dem normalen Flugverkehr auch für Forschungsvorhaben genutzt. Nach dem 2. Weltkrieg hat er sich kontinuierlich zu einem Zentrum der deutschen Flugforschung entwickelt. Seit der Wiedervereinigung im Jahre 1990 dient er unter anderem als Testgelände für das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institute der Technischen Universität Braunschweig und andere Organisationen und Unternehmen mit luftverkehrsnahen Schwerpunkten.

Im räumlichen Umfeld des Flughafens bzw. dieser Organisationen und Institutionen haben sich dienstleistungs- und technologieorientierte Unternehmen niedergelassen. Das hat dazu geführt, dass der Flughafen Braunschweig durch die in Braunschweig ansässigen Unternehmen und Behörden – und in immer stärkerem Maße auch durch Unternehmen aus der Region – nicht nur jeweils unabhängig voneinander genutzt wird, sondern dass ein komplexes Verbundnetzwerk (Cluster) entstanden ist und weiterentwickelt wird. Luftverkehrsbezogene Forschung und Entwicklung, Anwendung, Ausbildung, Wartung und Modellproduktion sowie Prüfungsverfahren werden hier in unterschiedlichsten Unternehmen und Einrichtungen realisiert.

Der Flughafen Braunschweig bildet zum einen ein Kompetenzzentrum im luftverkehrsorientierten Forschungs- und Wissenschaftsbereich, zum anderen handelt es sich bei ihm darüber hinaus um einen zukunftsgerichteten Wirtschaftsstandort, sowohl für die Stadt Braunschweig als auch für die Region insgesamt. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da sich der Flughafen in einem noch durch industrielle Strukturen geprägten Wirtschaftsraum befindet, in dem versucht wird, die durch den wirtschaftlichen Wandel entstehenden Strukturprobleme zu bewältigen. Der Standort „Flughafen Braunschweig“ bietet hierbei unter Nutzung der bereits bestehenden Potenziale gute Chancen, ein Entwicklungsmotor für eine angestrebte Strukturänderung zu werden.

Gegenwärtig nutzen insbesondere ansässige größere Konzerne von landes- und bundespolitischer Bedeutung den Flughafen, halten so die Verbindung zwischen einzelnen Konzernteilen aufrecht und können ihre Geschäftspartner schnell und flexibel erreichen. Diese Möglichkeit ist als wichtiger Standortfaktor für die Stadt Braunschweig nicht zu unterschätzen. Durch den Ausbau des Flughafens durch eine auf 2.600 m verlängerte Start-/Landebahn werden positive Entwicklungseffekte sowohl für die am Flughafen ansässigen Forschungseinrichtungen und Unternehmen als auch für die in den naheliegenden Gewerbegebieten vorhandenen Unternehmen erwartet. Gleichzeitig wird der Ausbau des Flughafens zu einer weiteren Vernetzung mit dem Wirtschaftsstandort Wolfsburg führen und somit die Region Braunschweig insgesamt stärken und positive Effekte zeitigen.

Die Bedeutung des Flughafens reicht darüber hinaus auf Grund der heute bereits vorhandenen Konzentration von Unternehmen und Forschungseinrichtungen weit über die lokale/regionale Ebene hinaus.

Er ist erste Anlaufstelle in Niedersachsen für Fragen und Dienstleistungen aus dem luft- und bodenverkehrsorientierten High-Tech-Bereich. Diese herausragende Stellung des Flughafens Braunschweig wird auch von der Landesregierung Niedersachsen gewürdigt, indem sie feststellt, dass „der Regional- und Forschungsflughafen Braunschweig mit rd. 1.600 hochqualifizierten Arbeitsplätzen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der Region Südostniedersachsen ist und zudem über ein herausragendes Entwicklungspotential verfügt. Die Landesregierung legt daher ihr besonderes Augenmerk auf die Sicherung und den Ausbau des Standortes“ (Landtagsdrucksache 14/1833).

Auch im Regionalen Entwicklungskonzept für Südostniedersachsen vom April 2001 der Regionalen Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V. (reson) wird die besondere Bedeutung des Flughafens Braunschweig für Stadt und Region hervorgehoben und die zukunftsorientierte Weiterentwicklung als prioritäres strategisches Ziel mit stadt- als auch regionalwirtschaftlicher Bedeutung gefordert.

## 2. Entwicklung des Flughafens in den zurückliegenden Jahren

Der Flughafen Braunschweig ist an seinem heutigen Standort Mitte der 30er Jahre angelegt und im Mai 1936 eröffnet worden. Der Flughafen Braunschweig ist zu jener Zeit in das Streckennetz der Deutschen Lufthansa eingebunden gewesen.

Der Flughafen Braunschweig ist gemäß § 6 LuftVG i. V. m. § 38 Absatz 2 Nr. 1 LuftVZO als Flughafen des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) zugelassen.

Der im vergangenen Jahrzehnt entstandene Begriff des Forschungsflughafens ist ein außerrechtlicher Begriff. Ihm kommt im Rahmen der Planrechtfertigung für die beabsichtigte Erweiterung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig insoweit Bedeutung zu, als er das besondere öffentliche Interesse (Forschungsinteresse im Bereich der Luftfahrt) an der erweiterten Nutzbarkeit des Flughafens Braunschweig dokumentiert.

Im Jahr 1967 ist auf dem Gelände des Flughafens eine Asphaltbahn angelegt worden. Mitte der 80er Jahre ist der Flughafen für den eingeschränkten Instrumentenflugbetrieb zugelassen worden.

Der Luftverkehr in Braunschweig hat in den vergangenen Jahren einen ausgeprägten Strukturwandel durchgemacht, der Anteil des kommerziellen Verkehrs am Gesamtaufkommen steigt, Strecken- und Auslandsflüge gewinnen an Bedeutung. Durch den Rückgang der privaten Fliegerei und durch den Einsatz größeren Fluggeräts im kommerziellen Verkehr ist die Zahl der Flugbewegungen zurückgegangen, die der jährlich abgefertigten Passagiere jedoch gestiegen. Mit rd. 31 000 Starts und Landungen, davon rd. 10 000 Flugbewegungen mit rd. 64 000 Passagieren im gewerblichen Bereich, liegt Braunschweig im Mittelfeld der Regionalflughäfen.

Braunschweigs Funktion als Basis für die luftfahrttechnische Forschung und Entwicklung zeigt sich auch in der Analyse des Werkverkehrs mit rd. 19 000 Passagieren. Ein Drittel entfällt auf die wissenschaftlichen Institute, Luftfahrtforschungsunternehmen und das Luftfahrt-Bundesamt. Die Nachfrage ist überwiegend standort- und firmenorientiert gewachsen.

Wegen der gestiegenen Anforderungen an den Flughafen wurde die Start- und Landebahn auf eigenem Gelände in 2001 bereits um 120 m verlängert und für die Hauptbetriebsrichtung 26 mit einem Präzisionsinstrumentenlandesystem – Gleitwegsender – ausgestattet. Diese erste Maßnahme, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit diene, reicht jedoch nicht für die künftigen Anforderungen der Forschung und Industrie.

### 3. Ausbauerfordernis

Die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig auf 2 600 m ist nach § 8 Absatz 1 S. 1 LuftVG planfeststellungspflichtig und setzt die Rechtfertigung des Vorhabens voraus.

Die Hauptstartrichtung des Flughafens reicht mit 1.680 m für den vorhandenen Verkehr bereits jetzt nicht für alle Betriebsbedingungen aus (volle Beladung und hohe Temperaturen). Erhebliche Beschränkungen muss der vorhandene Luftverkehr für die Nebenrichtung 08 bei Ostwind hinnehmen. Dann stehen nur 1.500 m Startstrecke wegen der Hindernisse im östlichen Abflug – Grasseler Straße und Wald – zur Verfügung. Auch unabhängig von weiteren Ausbauplanungen erwartet das Verkehrsministerium eine Kürzung des Waldes, um die nach internationalen Richtlinien geforderte Hindernisfreiheit von 1 : 50 statt der zz. nur ausnahmsweise genehmigten 1 : 30 herzustellen.

Vor diesem Hintergrund ist der Anlass für den weiteren Ausbau die Zukunftssicherung des Forschungsflughafens Braunschweig, d. h. der Unternehmen, Institutionen und Behörden am Flughafen, die mit ihren zz. rd. 1.600 Arbeitsplätzen ihre Haupttätigkeitsbereiche in der Luftfahrtforschung und –technik haben.

Für den auf dem Flughafen schon vorhandenen Verkehr wird zur Vermeidung flugbetrieblicher Restriktionen eine Startbahnlänge von 2.300 m für erforderlich gehalten. Die Nutzer des Flughafens Braunschweig bemängeln insbesondere, dass sie durch die Start- und Landebahn in ihrer gegenwärtigen Länge in der Erfüllung ihrer Forschungsaufgaben und Unternehmensaufgaben behindert sind; für entferntere Destinationen sei ein Zwischenstop auf dem Verkehrsflughafen Hannover erforderlich. Die Untersuchung "Forschungsflughafen Braunschweig"<sup>1</sup> hält die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.600 m für erforderlich, um dem Wirtschaftsstandort die Standortbedingungen zu verschaffen, die vergleichbare andere Wirtschaftsstandorte haben. Insbesondere sichert der Ausbau der Start- und Landebahn auf 2.600 m den Standort Braunschweig als Standort von Forschungsinstituten und Forschungsunternehmen sowie der am und im Umfeld des Flughafens Braunschweig ansässigen Unternehmen.

Das Gutachten "Anforderungen an den Forschungsflughafen Braunschweig bis zum Jahr 2015"<sup>1</sup>, das das Aufkommenspotenzial des Flughafens Braunschweig in jeder Hinsicht ermittelt hat, kommt zu dem Ergebnis, dass der Ausbau der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig auf 2.600 m zur Erschließung dieses Aufkommenspotentials im Linien- und Charterverkehr, insbesondere aber zur Standortsicherung der am Standort Braunschweig vorhandenen Forschungsinstitute, Einrichtungen und Unternehmen erforderlich ist.

Maßgebliche Faktoren für die künftige Entwicklung des Passagier- und Flugbewegungsaufkommens auf dem Flughafen Braunschweig bis zum Jahr 2015 sind – neben der Abschöpfung des Marktpotenzials im Linien- und Charterverkehr – die Entwicklungsziele der Forschungsinstitute, Unternehmen und Behörden am Standort Braunschweig.

Im hier maßgeblichen Werk- sowie Tramp- und Anforderungsverkehr sind, ausweislich der Ermittlungen des Gutachtens der Airport Research Center GmbH, weitere Impulse für die Nutzung des Flughafens Braunschweig zu erwarten. Insgesamt steigt im Werkverkehr und Tramp- und Anforderungsverkehr die Zahl der Fluggäste von im Jahr 2000 64.326 auf im Jahr 2010 89.180 und im Jahr 2015 auf 103.260 Fluggäste. Voraussetzung dieser Entwicklung ist, dass der Flughafen Braunschweig mit seinen Flugbetriebsflächen in einen baulichen und betrieblichen Zustand versetzt wird, um diesen künftigen Verkehr abfertigen zu können.

---

<sup>1</sup> siehe hierzu Seite 5 Abs. 3

Alle Forschungsinstitute, Unternehmen und Behörden, die am Standort Braunschweig auf den Flughafen Braunschweig angewiesen sind, halten eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf dem Flughafen Braunschweig auf 2.600 m (Minimumlänge) für erforderlich. Für künftige Forschungsaktivitäten, insbesondere an der Schnittstelle "Land und Luft", in denen die Start-/Landebahn als Experimentierfeld genutzt werden soll, sieht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) einen Ausbau auf 4.000 m als ideal an, 2.600 m wären akzeptabel (Untersuchung der Airport Research Center GmbH "Anforderungen an den Forschungsflughafen Braunschweig bis zum Jahr 2015", S. 54).

Die Minimumlänge von 2.600 wird vom DLR ebenso wie der Firma Aerodata AG, der FR Aviation (Forschungspartner der Aerodata AG), der Technischen Universität Braunschweig und der Volkswagen AirServices, die zusätzlich zu den vorhandenen vier Falcon Business-Jets (DA 2000 und DA 900) ab Braunschweig einen Airbus A 319 Corporate-Jet (ohne Zuladungs- oder Reichweitenbeschränkung) einsetzen will, für zwingend erachtet.

Weitere (umfangreiche) Unterlagen zur Bedarfsprognose (Untersuchung über den Forschungsflughafen Braunschweig "Standort – Wirtschaftsfaktor – Potentiale" des Prof. Hübl vom Februar 2000/Untersuchung der Airport Research Center GmbH "Anforderungen an den Forschungsflughafen Braunschweig bis zum Jahr 2015" vom September 2001) haben den Ratsgremien bereits vorgelegen bzw. stehen zur Einsichtnahme zur Verfügung.

#### 4. Darstellung und Kostenrahmen der Gesamtmaßnahme

Antragstellerin und Vorhabensträgerin des Erweiterungsvorhabens ist die Flughafen-gesellschaft Braunschweig mbH als Platzhalterin des Flughafens Braunschweig und Inhaberin der luftrechtlichen Genehmigung zum Betrieb dieses Platzes als Verkehrsflughafen. Der Gesellschaftszweck bezieht sich auf den Betrieb eines Flughafens.

Die geplante Bahnverlängerung erfolgt entlang der bestehenden Bahnachse in Richtung Osten. Ausgehend von dem bestehenden östlichen Bahnende ist eine Verlängerung um 920 m auf insgesamt 2.600 m vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Bahnverlängerung ist eine Verbreiterung der bestehenden Start-/Landebahnbereiche um insgesamt 15 m auf 45 m erforderlich.

Die zukünftige Start-/Landebahn hat folgende Abmessungen:

Befestigte Start-/Landebahnlänge	2.600 m
Breite der Start-/Landebahn	45 m

Durch die Maßnahme ist eine Waldfläche von 93 ha (s. anl. Plan) betroffen. Ebenso ist die Grasseler Straße betroffen, für die ein Tunnel unter der Start- und Landebahn sowie der Rollbahn von ca. 410 m Länge vorgesehen ist.

Im Rahmen der Maßnahme ist nach derzeitigem Stand das in nachfolgendem Kostenrahmen dargestellte Konzept vorgesehen:

Position	Beschreibung	Überarbeitete Grobkostenschätzung der Firma Airplan GmbH vom 3. Mai 2002
1	Planfeststellungsverfahren	1.418.000 €
2	Ausbau Start- und Landebahn	7.458.500 €
3 a	Neubau Rollbahn	2.856.000 €
3 b	Vorfeldflächen ca. 10.000 m <sup>2</sup>	1.295.000 €
4	Anflugbefeuerung	1.200.000 €
5	ILS-Anlagen	680.000 €
6	PAPI	15.000 €
7	MET-Anlage	90.000 €
8	Grunderwerb/Ausgleichsmaßnahmen	
8.1	Grunderwerb	105.600 €
8.2	Waldrodung	500.000 €
8.3	Grunderwerb Ausgleichsflächen	9.000.000 €
8.4	Waldneupflanzung	2.120.000 €
<b>Summe 1 - 8 netto</b>		<b>26.738.100 €</b>
5 % für Unvorhergesehenes		1.336.905 €
<b>Summe</b>		<b>28.075.005 €</b>
10 % Nebenkosten inkl. Planungskosten für Ausführung usw.		2.807.501 €
<b>Summe netto</b>		<b>30.882.506 €</b>
Zentrale Feuerwache		500.000 €
<b>Gesamtsumme netto</b>		<b>31.382.506 €</b>
Herstellung der Straße einschl. Tunnel		7.907.355
<b>Gesamtkosten netto einschl. Straße</b>		<b>39.289.861</b>

## 5. Planung und Verfahren

Wie bereits in einer Mitteilung vom 31. Juli 2002 den Bezirksräten 112, 113, 414, dem Planungs- und Umweltausschuss und dem Verwaltungsausschuss erläutert, stellt das Projekt der Start- und Landebahnverlängerung nach Osten auf 2.600 m eine raumbedeutsame Planung dar, für die entsprechend Nds. Raumordnungsgesetz (NROG) zunächst ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchzuführen ist. Zuständig als Verfahrensführer ist hierfür der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB).

„Das ROV hat den Zweck festzustellen,

- a) ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen (Vorhaben) mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und
- b) die raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung).

Diese Feststellung schließt die Prüfung vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführter Standort- oder Trassenalternativen ein (NROG, § 12 Abs. 1).“

Dabei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen und die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen auf die im UVP-Gesetz genannten Schutzgüter vorzunehmen.

Als erster vorbereitender Verfahrensschritt wurde gemäß § 14 NROG am 19. Juni 2002 eine sogenannte Antragskonferenz durchgeführt, auf der mit den wichtigsten am Verfahren zu beteiligenden Behörden, Verbänden und sonstigen Stellen „Erforderlichkeit, Gegenstand, Umfang und Ablauf des Raumordnungsverfahrens erörtert“ wurde (§ 14 NROG).

Mit Schreiben vom 24. September 2002 hat der ZGB die Ergebnisniederschrift der Antragskonferenz vorgelegt und über den nunmehr festgelegten sachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmen für das ROV mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung informiert.

Nach Vorlage der vollständigen Verfahrensunterlagen wird der ZGB das Raumordnungsverfahren einleiten und der Stadt wie den anderen Beteiligten die Verfahrensunterlagen zur Stellungnahme übersenden. Die Verwaltung wird dann entsprechend § 15 (3) NROG die Unterlagen zur Unterrichtung und Anhörung der Öffentlichkeit einen Monat zur Einsicht auslegen. Jedermann kann sich dann innerhalb der festgelegten Fristen schriftlich bei der Stadt zu dem Vorhaben äußern, die Stadt wird die vorgebrachten Äußerungen unverzüglich dem Zweckverband zuleiten.

Die Stellungnahme der Stadt wird nach Anhörung in den entsprechenden Bezirksräten und nach Empfehlung der Fachausschüsse dem Rat zur Entscheidung vorgelegt werden. Das ROV ist binnen sechs Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen abzuschließen.

Für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren, das der konkreten Genehmigung des Vorhabens dient, sind die Ergebnisse des ROV („Landesplanerische Feststellung“) zu berücksichtigen.

Die Flughafengesellschaft strebt an, nach Abschluss des ROV im ersten Halbjahr 2003, etwa ein Jahr später den Planfeststellungsbeschluss zu erhalten und damit die Voraussetzungen für die Realisierung der Maßnahme. Dies setzt allerdings die rechtzeitige Vergabe detaillierter, umfangreicher Planungsleistungen voraus und damit die Klärung der Finanzierung der Planungskosten (s. Kapitel 7).

## 6. Fördermöglichkeiten

Für den Ausbau des Flughafens Braunschweig sollen die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA), gespeist aus Mitteln des Bundes und des Landes, und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), gespeist aus Mitteln des Bundes, herangezogen werden.

Die Flughafen GmbH wird vom Land auf Grund der regionalen aber auch landespolitischen Bedeutung des Projektes eine Förderung von 50% der Gesamtkosten des Flughafenausbaus (entsprechend rd. 15,7 Mio. €) aus GA-Mitteln bzw. in Ergänzung Landesmitteln einfordern. Da die Höhe des Einsatzes der GA- bzw. der GVFG-Mittel im Wesentlichen in der Entscheidung des Landes liegt, muss über den konkreten prozentualen Anteil der (restlichen) Finanzierung durch die Gesellschafter noch zwischen den Gesellschaftern der Flughafengesellschaft mbH verhandelt werden.

Für die verkehrliche Lösung der durch die verlängerte Startbahn tangierten Grasseler Straße (L293) wird die Beantragung von GVFG-Mitteln (in Höhe von 5,5 Mio. €) in Erwägung gezogen.

## 7. Finanzierung

Bei Gesamtkosten der Start- und Landebahnverlängerung einschließlich technischer Ausstattung in Höhe von rd. 31,4 Mio. € netto und einer Maximalförderung von 50 % verbleiben rd. 16 Mio. € als Restfinanzierungsanteil, der durch die Gesellschafter der Flughafen-gesellschaft zu erbringen ist. Hinzu kommen die Straßenbaumaßnahmen, d. h. die Untertunnelung der Grasseler Straße in Höhe von rd. 9,2 Mio. € brutto. Bei einer Förderung durch GVFG-Mittel in Höhe von 60 % wären weitere rd. 4 Mio. € durch die Gesellschafter aufzubringen. Die Gesellschafter Landkreis Gifhorn und Landkreis Helmstedt werden sich nicht an den Ausbaurkosten beteiligen, sodass die Finanzierung von den Gesellschaftern Land Niedersachsen, Stadt Wolfsburg, Volkswagen AG und Stadt Braunschweig zu tragen sein wird.

Die Verhandlungen über die konkrete Aufteilung der notwendigen Restfinanzierung können erst abgeschlossen werden, wenn eine Zusage des Landes über die tatsächliche Förderungshöhe vorliegt. In diesem Zusammenhang wird auch über eine Umbenennung des Flughafens zu entscheiden sein.

Sobald eine Förderzusage des Landes und eine Finanzierungsvereinbarung zwischen den Gesellschaftern über die nicht vom Land geförderten Kosten ausverhandelt ist, wird eine separate Gremienentscheidung herbeigeführt werden.

gez.

Dr. Hoffmann