

Zum Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg

Ralf Beyer
November 2011

Überblick

Die Bundesrepublik Deutschland besitzt mit über 400 Landeplätzen, davon 17 internationalen Flughäfen und ca. 150 Heliports das dichteste Luftverkehrsnetz der Welt.

Das seinerzeit gültige [Landesraumordnungsprogramm](#) des Landes Niedersachsen von 1994 bestimmte: „Die Verkehrsflughäfen Braunschweig und Emden haben überregionale Bedeutung. Sie sind zur Verbesserung der Standortgunst dieser Landesteile zu sichern.“

Das Land Niedersachsen, Gesellschafter der Volkswagen AG, beschloss im Jahre 2000 auf Antrag der CDU, die Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig für die Volkswagen AG auszubauen. Volkswagen sollten damit Ultralangstreckenflüge ohne Zwischenstopp mit voll betankten Luftfahrzeugen von Braunschweig aus ermöglicht werden. Der damalige Nds. Ministerpräsident Christian Wulff bestätigte kurze Zeit später, dass [Volkswagen der Hauptnutzer des Flughafens](#) sei.

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH lehnte den Ausbau des Braunschweiger Flughafens ab und akzeptierte lediglich dessen Nutzung als [Sonderflughafen](#) für Forschungszwecke.

Da die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn einen Eingriff in ein mehrfach geschütztes Landschaftsschutz-, Naturschutz-, Vogelschutz- und Natura-2000-Gebiet der EU erforderlich machte, überzog die Stadt Braunschweig das Gebiet mit einer [Landschaftsschutz-gebietsverordnung](#), die einen Ausnahmetatbestand wie die Verlängerung einer Start- und Landebahn in dieses Gebiet hinein und damit eine Befreiung von den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes ermöglichte.

Allerdings war eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens für ein privatwirtschaftliches Unternehmen nicht genehmigungsfähig und erst Recht nicht mit öffentlichen Mitteln förderfähig. Daher bediente man sich des von staatlicher institutioneller Förderung abhängigen Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, das für seinen Standort Braunschweig die Notwendigkeit einer Bahnverlängerung für Forschungszwecke attestierte, und schon waren ein Öffentliches Interesse und damit die Genehmigungsfähigkeit hergestellt.

Der NABU und Grundbesitzer klagten vor dem Nds. Oberverwaltungsgericht Lüneburg gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn, da hiervon 60.000 Bäume in einem mehrfach geschützten Vogelschutz- und Natura-2000-Gebiet und ihr Eigentum betroffen waren. Das Nds. Oberverwaltungsgericht wies die Klage gegen den entsprechenden [Planfeststellungsbeschuß](#) ab unter Hinweis auf das Öffentliche Interesse und auf die Forschung mit einem zum In-Flight-Simulator umzubauenden Airbus A320, der eine längere Startbahn benötige ([Urteilsbegründung](#)). Beweisangebote, dass für die Forschung keine Verlängerung der Start- und Landebahn benötigt werde, wies das Gericht zurück. Auch eine Revision ließ das Gericht nicht zu. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Nichtzulassungsbeschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision ebenfalls ab.

Am 8. Januar 2010 wurde mit dem Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg begonnen. Die mit der Bahnverlängerung verbundene Sperrung der am Flughafen vorbeiführenden Landesstrasse L293 (Grasseler Strasse) zwang fortan ca. 10.000 Bürgerinnen und Bürger zu kilometerlangen Umwegen. Eine kürzere, ursprünglich geplante Ost-Umfahrung des Flughafens wurde vom Nds. Oberverwaltungsgericht unter Hinweis auf unzureichend geprüfte Alternativen nicht genehmigt.

Der vor Gericht als Begründung für eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Braunschweiger Flughafens angeführte Umbau des Airbus A320 des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zu einem In-Flight-Simulator hat jedoch nicht stattgefunden. Damit entfällt auch das angebliche Öffentliche Interesse an einer Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.

Insgesamt wurden für das Vorhaben bisher an öffentlichen Mitteln in etwa aufgewendet:

Kosten des Flughafenausbaus	40 Mio. Euro
Beschaffung eines Airbus A320 als In-Flight-Simulator	20 Mio. Euro
Bau eines Hangars für den Airbus A320	20 Mio. Euro
Gutachten, Planung, Genehmigungsverfahren	10 Mio. Euro

	90 Mio. Euro

Mit der verlängerten Start- und Landebahn ist jedoch außer für die Volkswagen AG kein zu benennender Nutzen verbunden. So berichtete die Braunschweiger Zeitung am 30. August 2011: „Winterkorn strich heraus, dass nicht nur VW von der verlängerten Start- und Landebahn profitiere. Ja, Manager wie er könnten demnächst vielleicht ein paar Stunden länger schlafen, weil Zwischenlandungen entfallen können.“

Zeitlicher Ablauf

10.12.2002 [Grundsatzbeschluss](#) des Rats der Stadt Braunschweig zur Verlängerung der Start- und Landebahn.

Gesellschafter der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH:

Stadt Braunschweig	42,6 %
Land Niedersachsen	17,8 %
Volkswagen AG	17,8 %
Stadt Wolfsburg	17,8 %
Landkreis Gifhorn	2,0 %
Landkreis Helmstedt	2,0 %

Dabei haben allerdings die Landkreise Gifhorn und Helmstedt ihre Zahlungen von Betriebsmittelzuschüssen zum Ausgleich der jährlich steigenden Verluste

2006 (Ist)	1,423 Mio. Euro
2007 (Soll)	1,794 Mio. Euro
2008 (Soll)	2,149 Mio. Euro
2009 (Soll)	2,277 Mio. Euro

der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH bereits seit Jahren eingestellt.

03.09.2004 [Landesplanerische Feststellung](#) zum Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Braunschweig gemäß §§ 12 bis 18 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) vom 18. Mai 2001 in Verbindung mit einem Zielabweichungsverfahren gemäß § 11 Abs. 3 NROG.

18.06.2005 [Finanzierungsvereinbarung](#) der Gesellschafter der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH unter Einschluss von erwarteten Fördermitteln der EU in Höhe von 9,96 Mio. Euro, ohne allerdings einen Antrag bei der EU gestellt zu haben.

08.09.2005 Am 08. September 2005 wurde die [Umbenennung](#) des Flughafens Braunschweig in Flughafen Braunschweig-Wolfsburg und der Flughafengesellschaft Braunschweig mbH in Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH vorgenommen.

18.07.2006 Der Rat der Stadt Braunschweig überzieht das für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg benötigte, mehrfach geschützte Vogelschutz- und Natura-2000-Gebiet mit einer [Landschaftsschutzgebietsverordnung](#), die in §7 Abs. 6 den beabsichtigten Eingriff erlaubt: „Pläne oder Projekte, deren Verträglichkeit durch eine Prüfung gem. Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie, § 34 Abs. 2 BNatSchG, § 34 c Abs. 2 NNatG festgestellt bzw. die nach Maßgabe von Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie, § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG, § 34 c Abs. 3 bis 5 NNatG zugelassen worden sind, und die zugleich die sonstigen Schutzzwecke nach § 4 Abs. 1, 3 und 4 dieser Verordnung im geringst möglichen Maß beeinträchtigen“. Der Rat macht damit **mit den Stimmen von CDU, FDP**

und SPD den Weg frei für die größte Waldvernichtung in Braunschweig nach dem zweiten Weltkrieg.

- 15.01.2007 [Planfeststellungsbeschluss](#) zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.
- 17.01.2007 Klage des NABU, Landesverband Niedersachsen, sowie betroffener Grundbesitzer gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2007 vor dem Nds. Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Az.: [7 KS 28/07](#) und [7 KS 59/07](#).
Rechtsbeistände: Rechtsanwälte Mohr, Hamburg, und Rechtsanwalt Karsten Sommer, Berlin.
- 24.09.2008 [Schreiben](#) der Europäischen Kommission, Generaldirektion Regionalpolitik, mit der Mitteilung, dass eine Förderung des Ausbaus des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg/Deutschland mit Fördermitteln der EU nicht beabsichtigt sei.
Nachricht DGREGIO.B.3/DP(2008) 630895 vom 24.09.2008.
- 16.01.2009 Im Entwurf des Wirtschaftsplans 2009 der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH war bereits vermerkt worden: „Die VW AG übernimmt ab 01.01.2009 die Gesellschaftsanteile des Landes Niedersachsen“.
- Das Land Niedersachsen steigt als Gesellschafter beim Flughafen Braunschweig-Wolfsburg aus. Das Nds. Finanzministerium gibt eine [Begründung](#) für den Ausstieg. Niedersächsischer Landtag, Stenografischer Bericht, 29. Sitzung, Hannover, den 16. Januar 2009, dort Anlage 5.
- 31.03.2009 Der Nds. Ministerpräsident Christian Wulff bestätigt: „Ich freue mich darüber, dass VW nun auch den verbliebenen Anteil des Landes übernimmt, denn [VW ist Hauptnutzer des Flughafens](#).“
- 08.06.2009 Der Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig, Dr. Hoffmann, erklärt: „Wir müssen in den nächsten Jahren alle gemeinsam mehr herausarbeiten, welche Bedeutung Europa für uns praktisch hat – zum Beispiel der [Ausbau des Forschungsflughafens wäre ohne EU-Mittel nicht möglich](#).“
- 20.05.2009 Abweisung der Klagen des NABU und der Grundbesitzer [7 KS 28/07](#) und [7 KS 59/07](#) OVG Lüneburg gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg mit Urteil vom 20.5.2009. Keine Zulassung einer Revision.
- 20.08.2009 Schreiben der Europäischen Kommission, Generaldirektion Regionalpolitik, mit der Mitteilung, dass nach Auskunft der für die Durchführung des Operationellen EFRE-Programms 2007-2013 Niedersachsen verantwortlichen Verwaltungsbehörde für das Projekt derzeit **nur nationale Mittel** reserviert sind (also keine Fördermittel der EU fließen). [Nachricht REGIO F1 BG-gff D\(2009\) 780396 vom 20.08.2009](#).
- 28.08.2009 Anlässlich der Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 28.08.2009 erklärt Verkehrsminister [Dr. Philipp Rösler](#): „Für das Vorhaben zum „Ausbau Avionik Cluster Braunschweig“ hat die Struktur-Förderung Braunschweig GmbH als Träger der Maßnahme im Juli 2009 einen Antrag auf Förderung nach der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

gestellt.“

- 01.10.2009 Ab dem 1.10.2009 wäre die Fällung von 60.000 Bäumen rechtlich möglich gewesen, jedoch hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig einem Eilantrag des NABU mit aufschiebender Wirkung entsprochen.
- 11.11.2009 Das Bundesverwaltungsgericht weist die Nichtzulassungsbeschwerde gegen die [Nichtzulassung der Revision](#) gegen das Urteil des Nds. Oberverwaltungsgericht vom 20.05.2009 ab.
- 12.11.2009 Das Land Niedersachsen hat mit notariellem Vertrag vom 12. November 2009 seine Anteile in Höhe von 108.200 € (17,784 %) mit Wirkung von diesem Tag an die Volkswagen AG veräußert ([Beteiligungsbericht 2010 der Stadt Braunschweig](#)).

Gesellschafter der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg:

Stadt Braunschweig	42,6 %
Volkswagen AG	35,6 %
Stadt Wolfsburg	17,8 %
Landkreis Gifhorn	2,0 %
Landkreis Helmstedt	2,0 %

- 08.01.2010 Beginn des Ausbaus des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg mit Fällung von zunächst 18.000 Bäumen von ca. 60.000 Bäumen. Beginn der täglichen Demonstrationen im betroffenen Gebiet gegen den Ausbau des Braunschweiger Flughafens.
- 17.05.2010 Fund des [Eremiten](#) (*osmoderma eremita*), einer hoch geschützten, prioritären Tierart im Bereich des Flughafenausbaus. Gemäß Anhang II „Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen“ der [Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006](#) ist *osmoderma eremita* eine prioritäre Art, die einem besonderen Schutz unterliegt.
- 05.06.2010 150. Demonstration von Bürgerinnen und Bürgern gegen den Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.
- 11.06.2010 Beschwerde bei der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission wegen des Verdachts des Verstoßes gegen die Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 in Sachen Naturschutz beim Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg. Die Kommission folgt jedoch den Darlegungen der Bundesrepublik Deutschland und weist die Beschwerde zurück.
- 26.07.2010 [200. Demonstration](#) von Bürgerinnen und Bürgern gegen den Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.
- 13.08.2010 Die [Volkswagen AG trennt sich](#) laut [Begründung](#) vom 16.1.2009 von ihrem 35,6%-igen Anteil an der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH und gibt ihre Anteile an die Gesellschaft zurück.

02.09.2010 Nachdem das Land Niedersachsen seine Anteile Ende 2009 an die Volkswagen AG veräußerte, hat die Volkswagen AG mit Geschäftsanteilsübertragungs- und Abtretungsvertrag vom 2. September 2010 ihre Anteile (35,568 %) an die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH übertragen. Seit diesem Zeitpunkt werden diese Anteile als „eigene Anteile“ von der Gesellschaft gehalten. Eigene Anteile sind nicht stimmberechtigt. Unter Herausrechnung dieser Anteile besitzt die Stadt Braunschweig nunmehr einen Anteil von rd. 66,175 % an der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH ([Beteiligungsbericht 2011 der Stadt Braunschweig](#)).

Gesellschafter der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg:

Stadt Braunschweig	42,6 %
Eigene Anteile	35,6 %
Stadt Wolfsburg	17,8 %
Landkreis Gifhorn	2,0 %
Landkreis Helmstedt	2,0 %

Die Volkswagen AG ist jedoch weiterhin mit 5 Mio. Euro am Ausbau des Flughafens beteiligt. Sie ist weiterhin in der Begleitgruppe zum Ausbau des Flughafens personell vertreten und sie ist Hauptnutzer des Flughafens. Betreiber (Flughafengesellschaft) und Nutzer (Volkswagen AG) sind demnach rechtlich, wirtschaftlich und personell verflochten. Hierzu: [Fördermittel-Erschleichung zum Ausbau eines VW-Flughafens?](#)

12.09.2010 [250. Demonstration](#) von Bürgerinnen und Bürgern gegen den Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.

24.07.2011 [555. Demonstration](#) von Bürgerinnen und Bürgern gegen den Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.

11.09.2011 [600. Demonstration](#) von Bürgerinnen und Bürgern gegen den Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg.

15.10.2010 Mit Schreiben vom 15.10.2010 erklärt das [Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie](#): „Der Bund hatte bei der Förderung des Flughafens Braunschweig das Land Niedersachsen auf die Vorgabe des Koordinierungsrahmens hingewiesen, dass im Fall der Förderung der gewerbenahen Infrastruktur der Betreiber und Nutzer weder rechtlich, wirtschaftlich noch personell verflochten sein dürfen.“ Die Volkswagen AG ist jedoch rechtlich, wirtschaftlich und personell mit der Flughafengesellschaft verbunden.

29.08.2011 Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister bestätigt bei der Feier zum Abschluss der Arbeiten für die Verlängerung der Start- und Landebahn: [Die 18,7 Millionen Euro, die das Land gegeben habe, seien gut und sinnvoll angelegtes Geld](#). Die Kosten für den Ausbau der Start- und Landebahn einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen belaufen sich auf insgesamt 38,84 Millionen Euro.

29.08.2011 Feier zum Abschluss der Arbeiten für die Verlängerung der Start- und Landebahn: „Braunschweigs Oberbürgermeister Gert Hoffmann holte sich den Auftrag direkt beim damaligen VW-Boss und heutigen Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch ab: „Wissen’s was? Machen’s fertig.“ Hoffmann erzählt diese Geschichte vor ein paar hundert Leuten im Zelt am Forschungsflughafen, und er macht gar nicht den Eindruck, dass er sich für diesen Auftrag sonderlich schämt. „[Wir haben es geschafft!](#)“, meldet er dem direkt vor ihm in der ersten Reihe sitzenden VW-Vorstandsvorsitzenden Martin Winterkorn Vollzug.“ (siehe **Braunschweiger Zeitung** vom 30.08.2011, Seite 3 – „**Wir haben es geschafft!**“)

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Köln-Porz wurde im November 2000 als umweltfreundliches Unternehmen nach dem "Ökostandard" ISO 14001 zertifiziert. Eine [Presseerklärung](#) verweist dazu insbesondere auf die "Selbstverpflichtung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, negative Auswirkungen seiner Aktivitäten auf die Umwelt stetig zu minimieren." Weiter heißt es: "Umweltschutz ist seit Jahren wesentlicher Bestandteil der Arbeiten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt." Dennoch ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt vehement für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Braunschweiger Flughafens und für die damit verbundene Waldvernichtung eingetreten.

Eine der Aktivitäten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt sind Flugversuche, die seit Jahrzehnten am Braunschweiger Flughafen durchgeführt werden. In der juristischen Auseinandersetzung wurde angeführt:

„Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt benötige die verlängerte Start- und Landebahn, weil sie das veraltete Trägerflugzeug für den dort betriebenen und in Europa einzigartigen ATTAS In-Flight-Simulator erneuern und durch einen Airbus 320-200 ersetzen müsse.“

Der Umbau des Airbus A320 zum In-Flight-Simulator als Ersatz des ATTAS hat jedoch nicht stattgefunden.

Volkswagen AG

Am 29.6.2009 berichteten die Wolfsburger Nachrichten [1], der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn, habe den Wunsch geäußert, VW zum grünsten Automobilbauer der Welt zu machen. Für dieses Ziel werde hart gearbeitet. „Dass der Umweltaspekt wichtig ist, hat bei VW bereits eine lange Tradition“, so Günter Damme, Leiter Umwelt im VW-Konzern.

Im Gegensatz dazu stehen Aktivitäten der Vergangenheit [2,3,4]. Jetzt sind fast 60.000 teils über 200 Jahre alte Bäume der Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg zum Opfer fallen. Damit können die Flugzeuge der Volkswagen AG voll betankt von Braunschweig aus anstatt vom nahen Flughafen Hannover aus in ferne Regionen starten, ohne einen Zwischenstopp für das Auftanken einlegen zu müssen. Aus einer Mitteilung der Volkswagen AG heißt es dazu: "Der Volkswagenkonzern hat als weltweit tätiges Unternehmen entsprechenden Reisebedarf für sein Top-Management." Der kurze Weg zum nahen Flughafen Hannover bleibt darin allerdings unerwähnt.

[1] Wolfsburger Nachrichten: 29. Juni 2009, VW: Das Werk, Seite 15

[2] [VOLKSWAGEN - In einer Randgesellschaft](#), *Der Spiegel*, 10.11.1986

[3] [Die Plünderung des Amazonasgebietes und die Volkswagen-Fazenda](#).

[4] [National Audubon Society Builds Boardwalk from Ancient Trees Cut in the Brazilian Amazon](#)