

Kleine Anfrage 127

des Abgeordneten Christoph Schulze
fraktionslos

an die Landesregierung

Status der Flächen des ehemals ins Auge gefassten Flughafenstandortes Sperenberg als BBI/BER für die Zukunft

Bereits im Jahr 1991 war man sich in Berlin, Brandenburg und der Bundesregierung im Klaren, dass die zukünftige Hauptstadtregion einen leistungsfähigen Flughafen braucht und dass die vorhandenen innerstädtischen Flughäfen in Tegel und Tempelhof in der Zukunft wegen der Lage und der draus resultierenden Limitierungen nur bedingt zukunftsgeeignet sein werden. Es wurde eine gemeinsame Flughafengesellschaft gegründet, an der Berlin und Brandenburg je 37 % und der Bund 26 % halten. Es wurde zuerst einmal eine international renommierte Firma, Lahmeyer, beauftragt, in Frage kommende Standorte zu bewerten. In der Folge dessen kam das Unternehmen zu der Auffassung, dass die Standorte Jüterbog-Ost und Jüterbog-West sehr gut geeignet sind, Sperenberg gut geeignet und Schönefeld völlig ungeeignet ist für den Standort eines neuen Großflughafens Berlin-Brandenburg-International. Diesbezüglich wurde auch 1994 durch das Land Brandenburg ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, welches ebenfalls zu gleichlautenden Ergebnissen kam.

Bekanntermaßen wurde Ende Mai 1996, nach der gescheiterten Volksabstimmung zur Fusion von Berlin und Brandenburg, quasi in einer Nacht- und Nebelaktion, durch den Ministerpräsidenten Manfred Stolpe, den Berliner Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen und den Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann im so genannten „Konsensbeschluss“ einvernehmlich und einstimmig beschlossen, dass, entgegen allen fachlichen Ratschlägen und raumordnerischen Überlegungen, Schönefeld zum Standort des neuen Flughafens bestimmt wurde. Diese von Anfang an als politische Fehlentscheidung erkennbare und gezeißelte Standortentscheidung bestimmt seit nunmehr 18 Jahren die Flughafenpolitik.

Angesichts des immer größer werdenden Desasters bei Schallschutz, Flugrouten, Wirtschaftlichkeit, aber auch der Perspektive einer zukünftigen Kapazitätserweiterung – Stichwort 3. Start- und Landebahn – werden immer wieder Stimmen laut, die fordern, an einem neuen Standort, privatrechtlich finanziert, einen neuen und als internationalen Großflughafen machbaren Flughafen zu bauen. Bis zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts am 16.03.2006 war vereinbarungsgemäß – insbesondere für Sperenberg – eine Veränderungssperre verhängt worden, um bei einem Scheitern Schönefelds auf Sperenberg umschwenken zu können.

Aus diesem Grunde stellt sich nun, unabhängig von der politischen Machbarkeit oder einer aktuellen Finanzfrage, die Grundsatzfrage, ob am Standort Sperenberg, rein rechtlich und theoretisch, in Zukunft noch ein Flughafen geplant und errichtet werden könnte. Die Frage, die sich stellt, ist, ob seit 2006, oder auch schon davor, an den jeweiligen seinerzeit geplanten Flughafenstandorten Tatsachen und Fakten geschaffen worden sind, die rechtlich und planerisch unüberwindliche Hürden bezüglich der Einreichung, Durchführung oder positiven Bescheidung eines Planfeststellungsbegehrens zur Errichtung eines Großflughafens bedeuten würden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wem gehören aktuell die wesentlichen Flächen, die seinerzeit für den geplanten Großflughafenstandort Sperenberg vorgesehen waren?
2. Welche Fakten und Tatsachen in Form von Bebauung oder gebietlicher Ausweisung für Naturschutz (FFH, NSG, LSG) sind in dem entsprechenden, umgrenzten Gebiet bis zum Stichtag 31.10.2013 geschaffen worden?
3. Gibt es aus Sicht der Landesregierung, was den Standort Spe betrifft, Erkenntnisse, die unüberwindliche Hürden im Rahmen eines in Zukunft vielleicht stattfindenden Planfeststellungsverfahrens bezüglich eines Großflughafens an diesem Standort bedeuten würden? Wenn ja, welche?