

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Paul Schäfer (Köln), Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Wolfgang Gehrcke, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Zivile Nutzung des Militärflugplatzes Jagel

Die private Airgate SH hat mit der Bundeswehr am 21. Oktober 2005 einen Vorvertrag über die zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel in Schleswig-Holstein geschlossen. Die Airgate SH plant, den Flugplatz Jagel als „Jagel Airport“ zu einem zivilen Regionalflughafen auszubauen. Bereits im Jahr 2008 soll nach Angaben der Airgate SH der Flugbetrieb aufgenommen werden. Die Airgate SH wirbt vor Ort für den Ausbau mit der Begründung, die zu erwartenden Synergien würden für Airgate SH und Bundeswehr mit Kosteneinsparungsmöglichkeiten entstehen, ohne diese zu präzisieren und ohne auf mögliche negative Konsequenzen für die Anwohner und einen geplanten Naturpark einzugehen. Ohne die beiderseitige Nutzung wäre das Konzept der Airgate SH nach deren Aussagen finanziell nicht tragbar.

Die angestrebte private Mitnutzung eines Militärflugplatzes wirft Fragen sowohl hinsichtlich der Genehmigungsverfahren als auch der zukünftigen Finanzierung von Betrieb und Instandhaltung auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Durch welche Art von Fluggeräten wird der Militärflugplatz Jagel derzeit von der Bundeswehr genutzt?
2. Wie hoch war jeweils die Zahl von Starts und Landungen in den Jahren 2004, 2005 und 2006 vom und am Militärflugplatz Jagel (Angaben bitte sowohl gesamt als auch unterteilt nach Art der Fluggeräte)?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Schließung des Militärflugplatzes Jagel?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, bis wann wird er auf jeden Fall weiter militärisch genutzt?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung Änderungen am Nutzungskonzept des Militärflugplatzes Jagel?
Wenn ja, welche?

5. Hält die Bundesregierung daran fest, die sog. Drohnen EuroHawk in Jagel zu stationieren?

Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Risiken des Betriebs von unbemannten Flugkörpern für die zivile Luftfahrt im Luftraum der Region Jagel, und wie sollen diese Risiken vermieden werden?

6. Welche Regelungen zu welchen Sachverhalten sind in dem zwischen der Bundeswehr und der Airgate SH geschlossenen Vorvertrag getroffen worden?

a) Welche verbindlichen Verpflichtungen ist die Bundeswehr mit diesem Vertrag eingegangen?

b) Welche der Vertragsparteien übernimmt welche der durch Baumaßnahmen und den Betrieb anfallenden Kosten?

c) Welche zeitlichen Beschränkungen sind für den privaten Flugverkehr vereinbart worden, und ist insbesondere zum Schutz der Anwohner eine Beschränkung des privaten Flugverkehrs nachts und in den Tagesrandzeiten vereinbart worden?

7. Hält die Bundesregierung den Militärflugplatz Jagel für eine zivile Mitbenutzung geeignet?

a) Welche Flugzeugmuster will die Airgate SH auf dem Flugplatz Jagel einsetzen?

b) Wären die vorhandenen Start- und Landebahnen für einen zivilen Flugverkehr ausreichend bzw. welche Erweiterungen wären notwendig?

c) Wären die Rollwege für die von der Airgate SH geplanten Flugzeugmuster hinsichtlich Länge, Breite und Traglast ausreichend bzw. welche Erweiterungen wären notwendig?

8. Warum ist die Bundesregierung bereit, eine zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel zuzulassen?

9. Unter welchen Bedingungen und mit welchen konkreten Auflagen ist die Bundesregierung bereit, eine zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel zuzulassen?

10. Besitzt die Airgate SH aufgrund des mit ihr geschlossenen Vorvertrages oder aufgrund anderer Verträge im Fall der Einstellung des militärischen Flugbetriebs am Flugplatz Jagel ein Vorkaufsrecht?

Wenn ja, ist für diesen Fall bereits ein Kaufpreis vereinbart worden, und wie hoch ist dieser?

11. In welchem Maße soll sich die Airgate SH bei ziviler Mitnutzung an den baulichen Instandhaltungsmaßnahmen und dem generellen Liegenschaftsmanagement der Bundeswehreinrichtungen wegen deren vermehrter Inanspruchnahme bei ziviler Mitnutzung finanziell beteiligen?

12. Sollten Baumaßnahmen auf dem Gelände der Bundeswehr notwendig sein (z. B. Verbreiterung oder Verlängerung der Start- und Landebahnen), wer würde als Bauherr auftreten, wer würde Eigentümer sein, wer würde die Baulasten tragen, und wie würde die Finanzierung erfolgen?

13. Hält die Bundesregierung bei aus Gründen der zivilen Mitnutzung notwendigen Baumaßnahmen zur Veränderung der Infrastruktur des Flugplatzes eine öffentliche Ausschreibung für notwendig?

14. Hält die Bundesregierung für Baumaßnahmen eines privaten Investors auf dem Gelände der Bundeswehr zum Zwecke der Herrichtung des Flughafens für den zivilen Flugverkehr ein Planfeststellungsverfahren für notwendig?

15. Gibt es in der Bundesrepublik Deutschland vergleichbare Fälle einer zivilen fliegerischen Mitbenutzung eines Militärflugplatzes?
Wenn ja, wo, wie beurteilt die Bundesregierung die dortigen Erfahrungen, inwieweit waren dabei bauliche Veränderungen an den Start- oder Landebahnen bzw. Rollwegen notwendig, und von wem wurden die Kosten dafür getragen?
16. Würde die zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel und seiner Einrichtungen nicht den Tatbestand der Subventionierung der zivilen Luftfahrt aus Bundesmitteln erfüllen, und wie beurteilt die Bundesregierung die mögliche zivile Mitnutzung vor dem Hintergrund des EU-Wettbewerbsrechts?
17. Hat der Vorvertrag und hat die mögliche private Nutzung des Militärflugplatzes Jagel Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und den Einzelplan 14?
Wenn ja, welche?
18. Gibt es neben dem zwischen der Bundeswehr und der Airgate SH geschlossenen Vorvertrag weitere Verträge oder sonstige Vereinbarungen mit der Airgate SH oder Dritten zur Nutzung des Militärflugplatzes Jagel?
Wenn ja, welche Regelungen sind darin mit wem zu welchen Sachverhalten getroffen?
19. Bedarf es für die von der Airgate SH angestrebte zivile Nutzung des Militärflugplatzes Jagel weiterer vertraglicher Vereinbarungen?
Wenn ja, welcher, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem entsprechenden Vertragsabschluss?
20. Hat sich die Bundeswehr in dem mit der Airgate SH geschlossenen Vorvertrag zu irgendwelchen Betriebsbeschränkungen verpflichtet?
21. Hat sich die Airgate SH in dem Vorvertrag zu irgendwelchen Betriebsbeschränkungen verpflichtet?
22. Sieht die Bundesregierung den militärischen Flugbetrieb bei parallelem zivilem Flugverkehr uneingeschränkt und zu jeder Zeit gewährleistet?
23. Von wem wären bei gemischter militärischer und ziviler Nutzung des Flugplatzes Jagel die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen der Anwohner nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz zu tragen?
24. Ist der von der Airgate SH angestrebte Ausbau des Flugplatzes Jagel eine wesentliche bauliche Erweiterung in der Definition des novellierten Fluglärmschutzgesetzes?
25. Welche finanziellen Auswirkungen hat das novellierte Fluglärmschutzgesetz bei weiterhin ausschließlich militärischer Nutzung des Flugplatzes Jagel nach derzeitigem Stand, und wie viele Anwohner sind derzeit vom Fluglärm betroffen?
26. Sieht die Bundesregierung die zusätzliche Belastung der Anwohner des Flugplatzes Jagel durch Fluglärm bei zusätzlicher ziviler Nutzung als vertretbar an?
27. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Vermeidung oder Senkung weiterer Belastungen der Anwohner durch den vom Flugplatz Jagel ausgehenden Fluglärm?
28. Wie beurteilt die Bundesregierung die möglichen Konsequenzen zusätzlichen zivilen Luftverkehrs auf dem Flugplatz Jagel auf die Erfolgsaussichten der Planung privater Investoren, auf der ehemaligen Bundeswehrlie-

genschaft „Auf der Freiheit“ sog. Wellnesseinrichtungen (Hotellerie, Thermalbad etc.) und einen neuen Stadtteil der Stadt Schleswig direkt an der Schlei zu errichten, angesichts der Tatsache, dass die Ein- und Abflugschneise für den zivilen Flugverkehr nahezu über dieses Gelände führen würde?

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bemühungen der Landesregierung Schleswig-Holsteins, die Schleiregion als Naturpark auszuweisen, um diese Region für den Tourismus und als Naherholungsgebiet attraktiver zu gestalten, wenn zugleich die Ein- und Abflugschneise des Flugplatzes Jagel über die Schleiregion führt?
30. Hält es die Bundesregierung angesichts der Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs und der Vielzahl ziviler Flughäfen in Deutschland mit den in relativer Nähe liegenden Flughäfen Lübeck-Blankensee und Hamburg-Fuhlsbüttel umwelt- und verkehrspolitisch für sinnvoll, den Militärflugplatz Jagel für eine zivile Nutzung zu öffnen?

Berlin, den 29. März 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion