

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS/Linke Liste
— Drucksache 12/6469 —

Projekt Großflughafen Berlin-Brandenburg

Im September 1992 übergab der Bundesminister für Verkehr den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr das Flughafenkonzept. Nach wie vor steht eine endgültige Entscheidung über den Standort eines zukünftigen Großflughafens Berlin-Brandenburg aus. Diese Entscheidung hat aber nachhaltigen Einfluß auf die Gestaltung von Entwicklungskonzeptionen für die betroffenen Regionen bzw. Kommunen.

1. Liegen der Bundesregierung ausreichende Analysen über die verkehrspolitische Notwendigkeit eines Großflughafens im Raum Berlin-Brandenburg vor?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Ja, nach aktuellen Luftverkehrsprognosen ist im Raume Berlin-Brandenburg im Jahr 2010 ein Luftverkehrsaufkommen von 21 bis 25 Mio. Passagieren zu erwarten. Für ein Luftverkehrsaufkommen dieser Größenordnung ist ein Großflughafen notwendig.

2. Inwieweit könnte durch stärkere Auslastung von Flugplätzen mit Kapazitätsreserven auf den Bau eines Großflughafens als Luftkreuz Europas im Großraum Berlin-Brandenburg verzichtet werden?

Die Kapazitätsreserven der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und -Tempelhof sowie des Flughafens Berlin-Schönefeld in heutiger Ausdehnung reichen zur Bedienung des künftigen lokalen Luftverkehrsbedarfs nicht aus. Auf einen neuen Flughafen Berlin International für den Raum Berlin/Brandenburg kann deswegen nicht verzichtet werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 6. Januar 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Hauptzweck des geplanten Flughafens ist die Luftverkehrsbedienung der Bundeshauptstadt Berlin und des Raumes Berlin-Brandenburg. Eine sich wie an anderen größeren Flughäfen ergebende überregionale Drehkreuzfunktion ist demgegenüber nachgeordnet.

Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

3. Welche Alternativen sieht die Bundesregierung zum innerdeutschen Flugverkehr, insbesondere auf den Kurzstrecken unter 500 km?

Ziel der Luftverkehrspolitik der Bundesregierung ist, daß Kurzstreckenverkehr der Luft vermehrt zu Langstreckenverkehr der Schiene wird. Priorität haben hierbei hochfrequentierte Verkehrsrelationen zwischen Ballungsgebieten, bei denen die Schiene kurze Reisezeiten wie im Luftverkehr ermöglicht. Diese notwendige Entlastung ist allerdings noch keine Alternative für den Flughafen Berlin International.

4. Welche Konzeption hat die Bundesregierung für eine spürbare Entlastung der Flughäfen Tegel und Tempelhof?

Die Inbetriebnahme des neuen Flughafens soll eine entscheidende Entlastung für Tegel und Tempelhof bewirken, gegebenenfalls auch deren Stilllegung ermöglichen. Bis dahin ist der zunehmende Luftverkehrsbedarf Berlins auf die beiden Flughäfen und den zwischenzeitlichen Ausbau des Flughafens Schönefeld angewiesen.

5. Im Flughafenkonzept des Bundesministers für Verkehr vom September 1992 wird zu den Vorstellungen über einen Großflughafen Berlin ausgeführt: „Der Bundesminister für Verkehr gibt dem Standort Schönefeld den Vorzug... Der Bundesminister für Verkehr wird sich daher für eine Erweiterung des Flughafens Schönefeld zum zukünftigen Großflughafen Berlin einsetzen.“

Wie steht die Bundesregierung heute zu dieser Wertung?

Die Bundesregierung geht weiterhin davon aus, daß der stufenweise Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld die verkehrs- und kostengünstigste Anpassungsmöglichkeit an den Luftverkehrsbedarf darstellt. Weiteren Aufschluß hierüber wird ein Gutachten bringen, das die standortabhängigen Kosten einbezieht. Ergebnisse werden im Frühjahr 1994 vorliegen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung nun die Feststellung der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding GmbH: „Von allen untersuchten Standorten ist Sperenberg am geeignetsten für den Flughafen Berlin-Brandenburg International... Auch im Bereich Umwelt erweist sich Sperenberg als ein geeigneter Standort.“?

Die Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding GmbH ist noch nicht auf einen Standort für den neuen Flughafen festgelegt.

7. Inwieweit finden die berechtigten Bedenken, die z. B. von der Bürgerinitiative gegen den Flugplatz Sperenberg geäußert werden, Berücksichtigung:
- Flächenversiegelung in einem Umfang von ca. 3 600 ha in Verbindung mit der Vernichtung zusammenhängender Waldflächen;
 - Lärmbelästigung aus durchgängigem Tag- und Nachtflugbetrieb (Lärmzone 2 – das entspricht dem Lärm einer Kreissäge etwa zwei- bis dreimal pro Minute);
 - Umsiedlung der Orte Scharfenbrück und Schöneweide sowie von Teilen weiterer Orte;
 - Absenkung des Grundwasserspiegels um etwa 2 m;
 - Müllbelastung in Höhe von 100 000 t pro Jahr;
 - hohe Konzentration an Schadstoffen (aromatische Kohlenwasserstoffe, Furane, Dioxine und andere krebserregende Stoffe)?

In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für den Flughafen Berlin International werden gegenwärtig Eignungsmerkmale der alternativen Flughafenstandorte Schönefeld-Süd, Sperenberg und Jüterbog-Ost bewertet. Im Raumordnungsverfahren werden auch die genannten Umweltbelange berücksichtigt.

