

Skzl I D

Berlin, den 22. Mai 1995  
st560 maa

V e r m e r k

verschlossen - vertraulich

Betr.: Standortentscheidung BBIhier: Gespräch des RBm mit BM Wissmann und MP Stolpe am  
2. Juni 1995 in BonnI. Zusammenfassung

Der Flughafen BBI kann bei Beachtung der Interessen des Landes Berlin nur in Schönefeld errichtet werden. Hierbei ist der stufenweise Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld Nord zu empfehlen (sogenannte Integrationslösung). Die Errichtung des Flughafens BBI am Standort Sperenberg ist bei objektiver Prüfung nicht realistisch. Eine etwaige Einigung auf diesem Standort ist nicht vertretbar.

Bei der Auswahlentscheidung zwischen diesen beiden Standorten sind folgende Gesichtspunkte besonders maßgeblich:

1. Nähe und Erreichbarkeit
2. Kosten
3. Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen auf die Region
4. ICE-Anschluß
5. 24-Stunden-Betrieb
6. Abwägung der standortspezifischen Risiken
7. Regelungen in einem Regierungsabkommen.

Gelegentlich wird in Erwägung gezogen, den Flughafen Tegel als gut erreichbaren innerstädtischen Flughafen auch nach Inbetriebnahme von BBI offen zu halten und z.B. Inlandsflüge von hier aus abzuwickeln. Diese Erwartung ist jedoch unrealistisch. Bereits im Raumordnungsverfahren wurde deutlich gemacht, daß der Bedarf für den Neubau von BBI nur

besteht, wenn mit dessen Inbetriebnahme die übrigen Flughäfen des Berliner Flughafensystems geschlossen werden. Da ohne deren Schließung kein Bedarf für den BBI besteht, wird das Planfeststellungsverfahren die Schließung zwingend vorschreiben müssen. Dies geht z.B. mittels einer Auflage, die regelt, daß der neue Flughafen BBI erst eröffnet werden kann oder seine Genehmigung erst wirksam wird, wenn die übrigen Flughäfen geschlossen sind.

Die Versorgung Berlins mit Luftverkehrsverbindungen wird daher ohne die Flughäfen Tegel und Tempelhof auskommen müssen. Die Erwartung, Tegel könnte neben einem Flughafen in Sperenberg offen gehalten werden, stellt einen Irrtum dar. Bei der sogenannten Integrationslösung, bei der Schönefeld stufenweise und bedarfsgerecht erweitert wird, liegt der Zeitpunkt, zu dem Tegel geschlossen werden muß, jedoch später als bei Sperenberg und kann voraussichtlich etwas flexibler gehandhabt werden.

## II. Entscheidungskriterien

### 1. Nähe und Erreichbarkeit

Wichtig ist eine gute Erreichbarkeit des Flughafens BBI von Berlin, das mit einem Luftverkehrsanteil von vier Fünfteln des in BBI abzuwickelnden Verkehrs das Hauptaufkommensgebiet darstellt.

Vom Zentrum Berlins (Lehrter Bahnhof) sind die Flughafenstandorte wie folgt entfernt:

	<u>Straße (km)</u>	<u>Schiene (km)</u>
Schönefeld	27,0	28,6
Sperenberg	48,0	45,7



## 2. Kosten

### 2.1. Gesamtkosten und Kosten der Verkehrsanbindung

Die Gesamtkosten und darunter die Kosten der Verkehrsanbindung sind in der offiziellen Vorlage der BBF dargestellt. Die Gesamtkosten für Sperenberg betragen 12,5 Mrd. DM, darunter 1,7 Mrd. DM für die Verkehrsanbindung außerhalb des Zauns. Die Gesamtkosten für Schönefeld betragen angeblich 11,9 Mrd. DM und die Gesamtkosten für die Integrationslösung betragen 10,8 Mrd. DM, darunter 343 Mio. DM für die Verkehrsanbindung außerhalb des Zauns. (s. Anlage 2)

Bei der Verkehrsanbindung ist jeweils die sogenannte Minimalvariante zugrunde gelegt worden, da sie die beste Grundlage für die Vergleichbarkeit der Standorte bietet. Damit ist jedoch keine Festlegung zugunsten dieser Variante und zu Lasten der Maximalvariante und der Optimalvariante erfolgt.

### 2.2. Belastung der öffentlichen Haushalte/Privatisierung

Nach den Aussagen der Gutachter wird etwa die Hälfte der anfallenden Gesamtkosten nicht privatisierungsfähig sein und damit den öffentlichen Haushalten zur Last fallen. Das sind im Falle von Sperenberg immerhin rund 6 Mrd. DM nach derzeitigen Planungen. Die Erfahrungen mit vergleichbaren Flughafenprojekten haben gezeigt, daß insbesondere wegen des sehr langen Planungszeitraumes bis zur Realisierung der Baumaßnahmen eine Verdopplung bis Vervielfachung der Kosten möglich ist.

Selbst wenn man nur von rund 6 Mrd. DM Kosten für die öffentlichen Haushalte ausgibt, so ist noch nicht einmal ansatzweise erkennbar, wie dieses Geld vom Bund und den Ländern Brandenburg und Berlin zur Verfügung gestellt werden sollte. Angesichts der sehr angespannten Haushaltssituation, insbesondere beim Landeshaushalt Berlin, ist derzeit auch kein Ausweg aus dieser Situation erkennbar. Für die Beteiligung an einem derartig teuren Projekt fehlen die Mittel.

Ein Ausweg hieraus könnte jedoch ein modularer Ausbau sein.

### 2.3. Modularer Ausbau

Ein modularer, also stufenweiser Ausbau ist in Schönefeld möglich, nicht jedoch in Sperenberg. In Sperenberg muß der gesamte Flughafen mit zunächst zwei Start- und Landebahnen errichtet werden. Damit entstehen die vollen Kosten, bevor der erste Passagier abgefertigt werden kann. In Schönefeld hingegen kann der bestehende Flughafen stufenweise erweitert werden, so daß dort auch die Finanzierung durch die öffentlichen Haushalte schrittweise erfolgen kann. Dort kann neben dem bestehenden Terminal und dem zwischenzeitlich zu errichtenden Terminal West ein drittes Terminal gebaut werden. Bei Ausschöpfung der S/L-Bahn-Kapazitäten kann südlich der südlichen S/L-Bahn eine weitere geschaffen werden. Nach Ausschöpfung der oben dargestellten Terminalkapazitäten können südlich der neuen südlichen S/L-Bahn weitere Terminals errichtet werden. Nach diesem "Sprung nach Süden" erfolgt die Schließung der Flughäfen Tempelhof und Tegel.

### 2.4. Altlasten

Innerhalb der Kostentabelle bedürfen insbesondere zwei Zahlen der Korrektur:

Trotz intensiven mehrmonatigen Nachfragens war es der BBF nicht möglich, den Aufwand für die Altlastensanierung in Sperenberg nachvollziehbar darzustellen. Die Ermittlung des Kostenaufwandes in Höhe von 479 Mio. DM in Sperenberg ist das Ergebnis einer nur ungenauen Betrachtung und Ermittlung. Die Entnahmen der Bodenproben erfolgte nur im Bereich der Oberfläche, obwohl von einer Kontamination bis in eine Tiefe von 20 bis 25 Metern ausgegangen werden muß. Die daraufhin errechneten Kosten sind unrealistisch. Eine genaue Aussage über den Umfang der Kosten der Altlastensanierung läßt sich erst nach einer sorgfältigen Bodenuntersuchung treffen. Realistischer als die angegebenen 479 Mio. DM ist jedoch nach grober Schätzung ein Betrag von etwa einer Mrd. DM.

### 2.5. Grundstücke

Ebenfalls der Korrektur bedürfen die angegebenen Grundstückspreise:

Die Kosten für den Erwerb der Grundstücke am Standort Sperenberg werden mit 62 Mio. DM angegeben. Das entspricht einem Quadratmeterpreis von 1,70 DM für die Flächen im öffentlichen Eigentum und 11 DM für die privaten Flächen.

*Im Vergleich: im Schönefeld ca. 30 DM/m<sup>2</sup>*



Dieser Preis ist für altlastensaniertes Gelände völlig unrealistisch. Weder der Bund (OFD) noch das Land Brandenburg haben sich zum Verkauf zu diesem Preis bereit erklärt. Nach der Standortentscheidung wird dieses Areal planungsbefangen sein und eine erhebliche Wertsteigerung erfahren. Schon aufgrund der Haushaltsordnung (BHO, LHO) müssen vom Bund und vom Land Brandenburg dann höhere Preise verlangt werden. Eine frühzeitige Bindung zum alten Preisstand konnte trotz der intensiven Vorberatungen nicht erreicht werden.

Der realistische Kaufpreis für die Grundstücke in Sperenberg dürfte damit näher an den Preisen in Schönefeld (823 Mio. DM) liegen als an dem angegebenen 62 Mio. DM.

### 3. Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen auf die Region

Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen eines stadtnahen Flughafens sind sowohl für die Stadt Berlin als auch für die gesamte Region günstiger als bei einem stadtfernen Flughafen. Das Gesamtauftragsvolumen des BBI im Jahre 2010 beträgt 619 Mio. DM bei einem stadtnahen Flughafen und 550 Mio. DM bei einem stadtfernen Flughafen, von denen auf die Berliner Wirtschaft ein Anteil von 359 Mio. DM beim stadtnahen Standort und 232 Mio. Standort bei einem stadtfernen Standort entfallen. Der gesamte Arbeitsplatzeffekt des BBI würde zur Schaffung von 35 050 Arbeitsplätzen bei einem stadtnahen Standort und zu 24 185 Arbeitsplätzen bei einem stadtfernen Standort führen. Der Steuereffekt für Berlin wird mit 192 Mio. DM bei einem stadtnahen und mit 85 Mio. DM bei einem stadtfernen Standort angegeben.

### 4. ICE-Anschluß

Der Standort Sperenberg ist über die Anhalter Bahn auch an das Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Der Standort Schönefeld hingegen liegt nur am äußeren Eisenbahnring, über den lediglich IC-Züge fahren. Umsteiger aus der Anhalter und der Dresdner Bahn können jedoch im Bahnhof Papestraße aussteigen und in den dort haltenden Flughafenexpress wechseln, der sie in 9 Minuten zum Flughafen Schönefeld bringt. Dies ist zumutbar, insbesondere wenn man bedenkt, daß nur etwa zwei bis drei Prozent der Fahrgäste auf diesen Eisenbahnstrecken den Flughafen zum Ziel haben.

5. **24-Stunden-Betrieb**

Die wirtschaftliche Bedeutung eines 24-Stunden-Betriebes wird von den Gutachtern als eher vernachlässigenswert bezeichnet. Zahlreiche andere internationale Flughäfen unterliegen ebenfalls Beschränkungen des nächtlichen Flugbetriebes (siehe Anlage 2). Zutreffend ist, daß die Wahrscheinlichkeit von Flugbeschränkungen zur Nachtzeit in Schönefeld größer ist als in Sperenberg. Dennoch wäre es völlig unrealistisch anzunehmen, daß in Sperenberg ein unbeschränkter nächtlicher Flugbetrieb möglich wäre. Die Erfahrungen im deutschen Luftverkehrsrecht, darunter insbesondere im Fall des Flughafens München-Erding, haben deutlich gemacht, daß spätestens im Wege der gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses mit teilweise erheblichen Beschränkungen zur Nachtzeit zu rechnen ist. Hiermit ist auch in Sperenberg zu rechnen.

6. **Standortspezifische Risiken**

Am Standort Schönefeld ist die Lärmbelästigung der Anwohner das am schwersten wiegende Problem. Die Zahl der Umsiedlungen wird voraussichtlich deutlich niedriger anzusetzen sein, als bisher angenommen. Wie von Prof. Steiner angemahnt, müssen Untersuchungen zur Optimierung des Lärmschutzes für die Anwohner, die bislang völlig fehlen, vorgenommen werden. In Sperenberg sind die Eingriffe in die Natur, darunter insbesondere die Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt und in den Wasserhaushalt die am schwersten wiegenden Probleme neben der großen Entfernung zur Stadt und dem großen Altlastenproblem.

2 || Nach hiesiger Auffassung behindern die Naturschutzprobleme am Standort Sperenberg die Durchsetzbarkeit eines Flughafenprojektes deutlich mehr als die Lärmschutzfragen und das Erfordernis von Umsiedlungen am Standort Schönefeld. Nachdem sich der Bund Umwelt Naturschutz in Deutschland (BUND) für den Standort Schönefeld ausgesprochen hat und im parlamentarischen Raum die Grünen einen stufenweisen Ausbau von Schönefeld bevorzugen, wird an diesem Standort organisierter Protest gegen das Projekt deutlich geringer sein. In Sperenberg wird jedoch gerade der Eingriff in Natur und Landschaft (wie in Brockdorf, Wackersdorf und an

der Startbahn West) voraussichtlich sehr starke Proteste hervorrufen. Die Konfliktbereitschaft an diesem Ort wird dadurch gesteigert, daß weite Teile der Bevölkerung (in Berlin und Brandenburg jeweils 80 % und mehr) die Notwendigkeit eines Großflughafens an dieser Stelle nicht einsehen. Damit sind in Sperenberg sehr günstige Voraussetzungen für einen organisierten und nachhaltigen Protest mit Gewalttätigkeiten gegeben.

#### 7. Regierungsvereinbarung

Trotz intensiven Bemühens haben sich weder der Bund noch das Land Brandenburg bereitgefunden, eine Vereinbarung mit dem Land Berlin zu schließen, in der sich die Parteien zu konkreten Maßnahmen der Verkehrsanbindung und zur Übernahme der hierbei entstehenden Kosten verpflichten. Auch konnte keine vertragliche Einigung über eine verbindliche Zusicherung der Freihaltung der Verbindungsachsen zwischen dem Standort Sperenberg und Berlin getroffen werden.

Lediglich das als Anlage beigefügte Memorandum konnte bislang ausgehandelt werden. Es ist als Pressemitteilung gedacht *(s. Anlage 4)*.

Würde demnach die Standortentscheidung auf Sperenberg fallen, so gibt es keine hinreichenden Möglichkeiten, um der Zersiedlung der Verkehrsachsen zwischen dem Flughafen Sperenberg und Berlin entgegenzuwirken. Damit würden sich entlang dieser Verbindungsachsen die Gewerbeunternehmen ansiedeln, die eigentlich unmittelbar am Flughafen angesiedelt werden sollten, um somit für Private einer Beteiligung an dessen Finanzierung wirtschaftlich zu machen. Je mehr sich diese Betriebe jedoch nicht in Flughafennähe, sondern "wild" an den Verbindungsachsen ansammeln, desto geringer wird die Bereitschaft von Privaten zur Beteiligung am Flughafenbau sein.

Für Berlin bestehen künftig keine Möglichkeiten, um die Errichtung der notwendigen Verkehrsanbindungen nach Sperenberg und deren Finanzierung durch den Bund und das Land Brandenburg sicherzustellen. Damit kann die Erreichbarkeit des Flughafens von der Stadt Berlin aus nicht gewährleistet werden.



III. Stellungnahme

Die Teilnehmer am Spitzengespräch haben sich im Februar verständigt und gegenüber der Öffentlichkeit ihre Verpflichtung bekundet, daß noch im Juni diesen Jahres die Standortentscheidung fallen muß. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchungen machen deutlich, daß sich der Standort Schönefeld besser für einen Flughafen eignet als Sperenberg. Die in Schönefeld bestehenden technischen Nachteile wegen der Lärmbelästigung der Anwohner wird durch die erheblichen Probleme des Naturschutzes in Sperenberg und die betriebswirtschaftlichen und fiskalischen Vorzüge von Schönefeld mehr als ausgeglichen. Daher kann aus der Interessenlage der Stadt Berlin, aber auch aufgrund der Interessen der gesamten Region Brandenburg die Entscheidung nur für Schönefeld gefällt werden. Sperenberg ist wegen der hohen Risiken hinsichtlich des Naturschutzes, bei der Altlastensanierung und nicht zuletzt wegen der sich aus der ungünstigen Durchsetzbarkeit ergebenden Gefahren für die innere Sicherheit nicht vertretbar.

Dies muß bei der Standortentscheidung am 2. Juni berücksichtigt werden, zumal unmittelbar an diese Entscheidung sich die sehr arbeits- und kostenintensive Erstellung der Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren anschließen wird. Außerdem werden dann auch private Investoren an dem Vorhaben beteiligt werden, die ihrerseits ebenfalls Investitionen hierfür tätigen. Aufgrund dieser dann in der Folgezeit nach der Standortentscheidung entstehenden sehr hohen Aufwendungen wird die Standortentscheidung nicht mehr umkehrbar sein.

V.

1. RBm

über

I

und

CdS

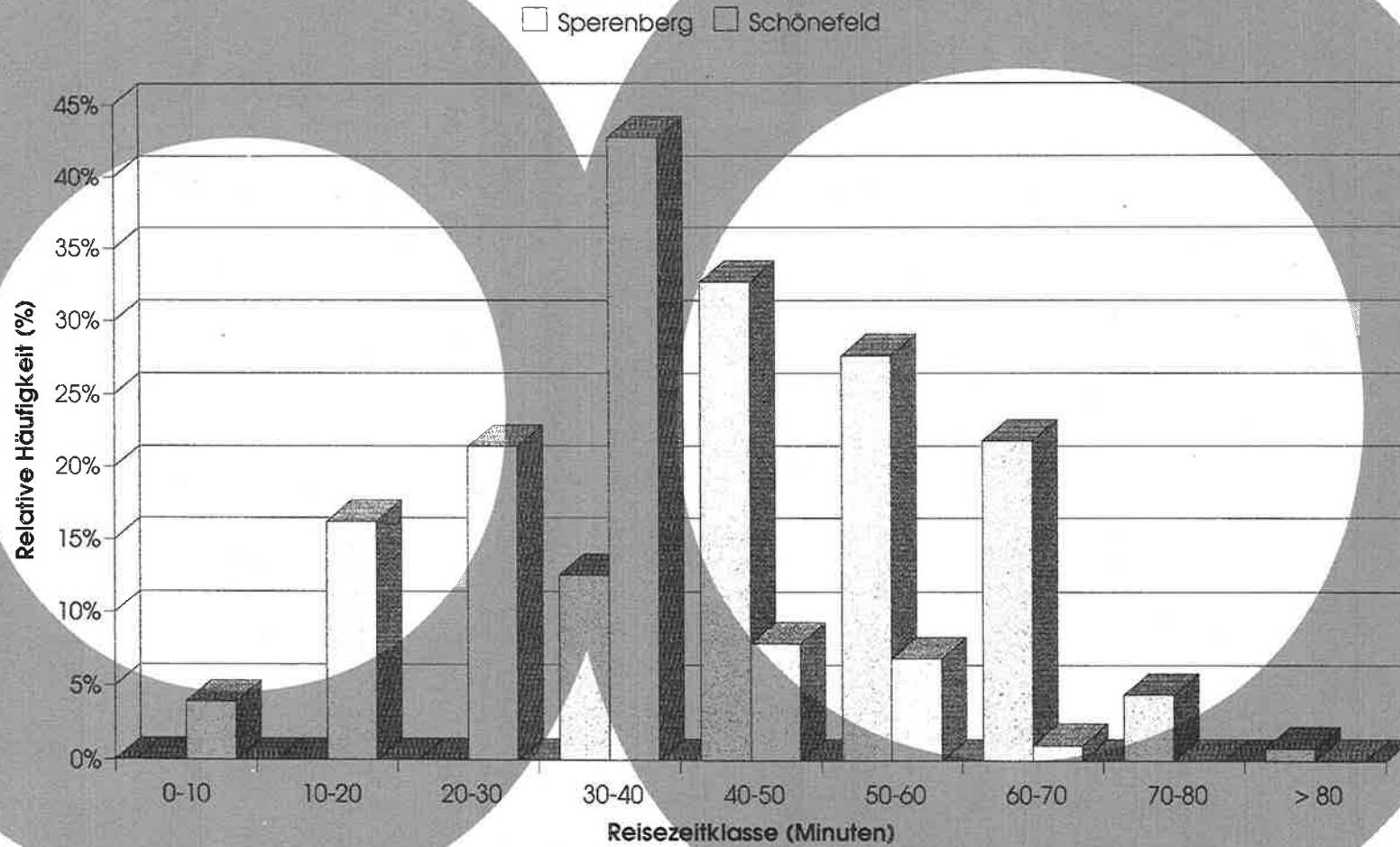
md.dB.u. Kenntnisnahme und Beachtung

2. für RBm zum Termin am 02.06.95 in Bonn

3. zV. 8953

0000108

Verteilung der Reisezeiten auf der Straße (Berlin - BBI) im Vergleich



Anlage 2

Übersicht ÖH

0000109

Übersicht Ausgaben ÖH	Zellwerte			Zellwerte			Dalla			Barwerte 1995		
	Preisstand	INT	SXF-S	Preisstand	INT	SXF-S	% p.a.	INT	SXF-S	SPE	INT	SXF-S
1. Bauvorbereitende Investitionen excl. Alllasten und Grundstücke -davon Umsiedlung	94	978	961	775	95	4,5%	1.020	1.004	810	627	662	569
	94	329	329	0	95	4,5%	344	344	0	200	214	0
2. Alllasten	94	144	146	479	95	4,5%	150	153	501	84	101	336
3. Bauinvestitionen (s. a. Einzelaufstellung)	95	8.548	8.921	8.524	95	4,5%	8.548	8.921	8.524	5.007	5.282	5.169
davon Zwischenausbauten	95	0	750	750	95	4,5%	0	750	750	0	653	653
- Terminal West	95	0	475	475	95	4,5%	0	475	475			
- Provisorium	95	0	275	275	95	4,5%	0	275	275			
4. Verkehrsanbindung außerhalb des Zauns	93	343	343	1.706	95	4,5%	375	375	1.869			
-davon Straße	93	145	145	961	95	4,5%	158	158	1.049			
-davon Schiene	93	198	198	745	95	4,5%	216	216	814			
6. Grundstückskauf (nachrichtlich)	94	823	832	62	95	5,9%	872	881	65	618	655	47
- von Privat	94	470	474	23	95	5,9%	497	502	24	353	373	17
- von ÖH (nachrichtlich)	94	353	358	39	95	5,9%	374	379	41	266	282	30
7. Verkehrsanbindung innerhalb des Zauns	93	313	312	196	95	4,5%	342	341	214	183	199	128
-davon PTS	93	313	312	101	95	4,5%	342	341	110	183	199	64
-davon Schienenanteil (60%)	93	0	0	95	95	4,5%	0	0	104	0	0	64
<b>Summe Auszahlungen ÖH</b>		<b>10.794</b>	<b>11.907</b>	<b>12.453</b>			<b>10.832</b>	<b>12.045</b>	<b>12.885</b>	<b>6.254</b>	<b>6.617</b>	<b>6.200</b>

*Beilage*



3.5 24 Stunden Betrieb

Airports	Betriebszeiten	Beschränkungen (Uhrzeiten)
London-Heathrow	24 Stunden	.Von 23.00 - 06.00 frei für lärmarme ICAO-Kapitel 3 (s.a. Definition unten) Flugzeuge und durch Quotas begrenzte Anzahl von Flugzeugbewegungen (FZB). .Anteil Kapitel 3 Fluggeräte 1993 in Heathrow: 84%.
London-Gatwick	24 Stunden	Von 24.00 - 06.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge und durch Quotas begrenzte Anzahl von FZB.
Paris Charles de Gaulle	24 Stunden	ICAO-Kapitel 1 und 2 (s.a. Definition unten) Fluggeräte dürfen nur die S/L-Bahn 09-27 benutzen.
Paris Orly	06.00 - 23.30 Uhr	Von 22.00 - 23.30 frei für lärmarme Kapitel 3 Fluggeräte.
Frankfurt / Main	24 Stunden	.Von 22.00 - 06.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge. .Von 23.00 - 06.00 geschlossen für Nicht-Linienflüge. .Von 24.00 - 05.00 Landeverbot für Linienflüge (Passagiere und Fracht). .Von 01.00 - 05.00 Landeverbot für Postflüge. .Von 01.00 - 04.00 Landeverbot für alle Flüge.
Amsterdam Schiphol	24 Stunden	.Von 24.00 - 06.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge, und nur S-Bahn 24 und L-Bahn 06 mit festgelegten An- und Abflugkorridoren. .Von 24.00 - 05.00 geschlossen für Linienflüge. .Von 24.00 - 05.00 geöffnet nur für Fracht- und Charterflüge. .Die neue fünfte S/L-Bahn 36-18 wird zusätzliche S/L-Kapazität von 24.00 - 06.00 ermöglichen (36 nur als S-Bahn und 18 nur als L-Bahn).
Kopenhagen Kastrup	24 Stunden	Von 23.00 - 06.00 frei für Kapitel 2 und 3 Fluggeräte.

0000110

Definition Flugzeug-Klassifizierung:

.ICAO-Kapitel 3 Flugzeuge sind bspw. alle Airbus-Typen, die B737-500, B747-400, B757, B767, B777 und andere.

.ICAO-Kapitel 2 Flugzeuge sind bspw. die B737-200, B727-200, B747-200, MD 80 und andere.

.ICAO-Kapitel 1 Flugzeuge sind bspw. die Caravelle, Tu-134, IL-62, Bac 1-11 und andere.



Airports	Betriebszeiten	Beschränkungen (Uhrzeiten)
Zürich Kloten	24 Stunden	.Von 21.00 - 06.00 Bewegungen nur auf Piste 16-34 erlaubt (16 als L-Bahn und 34 als S-Bahn). .Von 24.00 - 06.00 gesperrt für Linienverkehr und von 22.00 - 24.00 bewilligungspflichtig. .Von 23.00 - 06.00 gesperrt für Nicht-Linienverkehr und von 22.00 - 23.00 bewilligungspflichtig. .Von 22.00 - 06.00 gesperrt für Privatluftverkehr.
New-York JFK	24 Stunden	Von 22.00 - 06.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge.
Dallas-Ft. Worth	24 Stunden	Von 24.00 - 06.00 frei für Kapitel 2 und 3 Flugzeuge.
Los Angeles International	24 Stunden	Von 23.00 - 06.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge.
Atlanta Hartsfield	24 Stunden	Von 24.00 - 06.00 frei für Kapitel 2 und 3 Flugzeuge.
New Denver International	24 Stunden	Von 24.00 - 06.00 frei für Kapitel 2 und 3 Flugzeuge.
Boston Logan	24 Stunden	Von 22.00 - 06.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge.
Toronto L.B. Pearson	24 Stunden	.Behördlich sind maximal 90 Jet-Bewegungen/Stunde erlaubt. .Von 24.00 - 07.00 frei für lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge und beschränkter Linien-, Fracht- und Charterverkehr.
New Tokio Narita International	24 Stunden	Von 23.00 - 06.00 keine Flugzeugbewegungen erlaubt.
Hong Kong Kai Tak und New Chek Lap Kok International	06.30 - 24.00 Kai Tak und 24 Stunden Chek Lap Kok	. <u>Kai Tak</u> : Von 21.00 - 24.00 Lärmbeschränkungen die die Kapazität zu diesem Zeitpunkt um 30 - 40% verringern. . <u>Chek Lap</u> : Von 23.00 - 06.00 nur lärmarme Kapitel 3 Flugzeuge.
Sydney Kingsford Smith	24 Stunden	Von 23.00 - 06.00 für Jetflugzeuge gesperrt.



before we begin / the...  
 ...  
 ...  
 ...  
 ...

...  
 ...  
 ...  
 ...  
 ...  
 ...  
 ...

1/5

*Verkehrsgesellschaft Brandenburg* 0000113

Entwurf Memorandum  
Entwurf

Bonn, den 02. Juni 1995  
(Stand 15. Mai 1995)

Memorandum

**Flughafenprojekt Berlin Brandenburg International**

In einem Gespräch am 02. Juni 1995 verständigten sich der Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, der Regierende Bürgermeister von Berlin Eberhard Diepgen und der Ministerpräsident des Landes Brandenburg Manfred Stolpe unter Beteiligung des Aufsichtsratsvorsitzenden der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH Hans-Olaf Henkel zum Flughafenprojekt Berlin Brandenburg International einvernehmlich auf folgendes:

1. Der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH wird empfohlen, sich für ..... als Standort für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zu entscheiden, der um das Jahr 2010 in Betrieb gehen soll.
2. Mit Inbetriebnahme des neuen Verkehrsflughafens BBI wird das bestehende Flughafensystem Berlin abgelöst.  
Für die Zwischenzeit soll der Flughafen Schönefeld entsprechend dem Bedarf umgehend ausgebaut werden.
3. Das Flughafenprojekt BBI soll unter weitgehender Beteiligung privater Investoren finanziert und betrieben werden.
4. Im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten sollen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um das Flughafenprojekt BBI so kostengünstig und wirtschaftlich wie möglich sowie termingerecht zu realisieren.
5. Die Verkehrsanbindungen des Flughafens BBI auf der Straße und der Schiene, insbesondere zum Hauptaufkommensgebiet Berlin, sind zeitgerecht zur Errichtung des Flughafens BBI zu erstellen. Die Verkehrsanbindungen müssen angemessene Reisezeiten auf der Schiene (unter 30 Min.) und auf der Straße (um 60 Min.) gewährleisten. Die Finanzierung der Verkehrsanbindungen erfolgt entsprechend der jeweiligen Zuständigkeiten.  
Das Land Brandenburg erklärt sich bereit, bis zu ..... Mio. DM an Infrastrukturmaßnahmen vorzufinanzieren.
6. Für den neuen Flughafen BBI und seine Verkehrsanbindungen werden zur Schaffung der notwendigen Planungssicherheiten die erforderlichen Maßnahmen umgehend getroffen.
7. Der aufzustellende Landesentwicklungsplan III "Flughafen" wird vom Land Brandenburg unter Beteiligung des Landes Berlin unverzüglich erarbeitet. Ab sofort wird nach dem Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum verfahren.

2010

*Wissmann*  
*Diepgen*

Wissmann

Diepgen

Stolpe

Henkel

*Berlin - Köpenick*

Verainbarung zwischen den Gesellschaftern der BBF ( Land Berlin, Land Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland - Bund - ) zum Flughafenprojekt Berlin Brandenburg International ( BBI )

1. Das Planfeststellungsverfahren zum Flughafen Berlin Brandenburg International soll - nach einer Gesamtabwägung der im Raumordnungsverfahren untersuchten Standorte - von der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH für den Standort Schönefeld (Süd / Integrationsmodell) eingeleitet werden.
2. Es besteht Einvernehmen, das Flughafenprojekt BBI am Standort so weit wie möglich unter Beteiligung privater Investoren zu finanzieren. Im Rahmen ihrer Verpflichtungen sind die Gesellschafter bereit, die für BBI unmittelbar benötigten Flächen - soweit sie in ihrem Eigentum stehen - zum heutigen Verkehrswert zu überlassen.
3. Die in der Anlage beschriebene Verkehrsanbindung des BBI auf der Straße und der Schiene wird im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten finanziert.
4. Zur Schaffung von Planungssicherheit für das Projekt BBI und seiner Träger einschließlich der Verkehrsanbindungen und der Gewerbeansiedlung am Standort verpflichten sich die Gesellschafter im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, langfristig den dauerhaften Betrieb ohne Nachtflugbeschränkung am Flughafenstandort Schönefeld (Süd/Integrationsmodell) planerisch sicherzustellen, insbesondere neue Wohnansiedlung im Lärmschutzbereich (mindestens Lärmschutzzone 2, nach Möglichkeit bis 62 dB(A) ) zu unterbinden.
5. Auf der Basis dieser Grundsatzvereinbarung werden die Beteiligten notwendige vertragliche Regelungen noch vor Einreichung des Antrags auf Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für BBI abschließen.

Bonn, den 2. Juni 1995

Vereinbarung zwischen den Gesellschaftern der B&F ( Land Berlin, Land Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland - Bund - ) zum Flughafenprojekt Berlin Brandenburg International ( BBI )

1. Das Planfeststellungsverfahren zum Flughafen Berlin Brandenburg International soll - nach einer Gesamtabwägung der im Raumordnungsverfahren untersuchten Standorte - von der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH für den Standort Sperenberg eingeleitet werden.

*Verfahren*

2. Es besteht Einvernehmen, das Flughafenprojekt BBI am Standort so weit wie möglich unter Beteiligung privater Investoren zu finanzieren. Im Rahmen ihrer Verpflichtungen sind die Gesellschafter bereit, die für BBI unmittelbar benötigten Flächen - soweit sie in ihrem Eigentum stehen - zum heutigen Verkehrswert zu überlassen.

3. Die in der Anlage beschriebene Verkehrsanbindung des BBI auf der Straße und der Schiene, insbesondere zum Hauptaufkommensgebiet Berlin, wird im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten finanziert.

4. Zur Schaffung von Planungssicherheit für das Projekt BBI und seine Träger einschließlich der Verkehrsanbindungen und der Gewerbeansiedlung am Standort verpflichten sich die Gesellschafter im Rahmen ihrer Zuständigkeiten,

*Genehmigung  
notwendige Verpflichtungen*

4.1. <sup>Verbindung der</sup> ~~die~~ Verkehrsachsen von Berlin zum Flughafenstandort Sperenberg auch im Interesse der Beteiligung privater Investoren von der Ansiedlung durch Gewerbe freizuhalten

*Indizien aus dem Raumordnungsv*

4.2. langfristig den dauerhaften Betrieb ohne Nachtflugbeschränkungen am Flughafenstandort Sperenberg planerisch sicherzustellen, insbesondere neue Wohnansiedlung im Lärmschutzbereich (mindestens Lärmschutzzone 2, nach Möglichkeit bis 62 dB(A) ) zu unterbinden

4.3. sich gegenüber der EU für die Realisierbarkeit der verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen durch entsprechende Abgrenzung der naturräumlichen Schutzgebiete einzusetzen.

5. Auf der Basis dieser Vereinbarung werden die Beteiligten notwendige vertragliche Regelungen noch vor Einreichung des Antrags auf Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für BfI abschließen.

Bonn, den 2. Juni 1995

0000116