

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Daniela Kluckert, Hartmut Ebbing, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/524 –**

Bodenbelastung am Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Areal des heutigen Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ wird seit 1906 für Belange des Luftverkehrs genutzt. Insbesondere im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebiet häufig bombardiert. Dabei kamen mutmaßlich nicht alle Sprengkörper zur Detonation, weshalb von einer anhaltenden Kampfmittelbelastung des Geländes auszugehen ist (www.berliner-zeitung.de/berlin/weltkriegs-munition-3000-bomben-liegen-in-berlin-noch-im-boden-3367482). Ferner steht zu befürchten, dass weite Teile des Bodens im Flughafenbereich durch seine Nutzung zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit Giftstoffen belastet sind (<https://kleineanfragen.de/berlin/18/11866-kontaminierter-boden-auf-dem-gelaende-des-flughafen-tegel.txt>).

Am 24. September 2017 hat sich eine Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner in einem Volksentscheid für die Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ ausgesprochen. Gleichwohl verfolgen sowohl das Land Berlin als auch die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, an die der Bund beteiligt ist, weiterhin das Ziel, den Flughafen zu schließen und das bisherige Flughafengelände städtebaulich anderweitig zu nutzen. So sollen nach derzeitigen Planungen dort etwa 9 000 Wohneinheiten errichtet werden (www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/tegel/zukunft_txl/informationen.shtml).

1. Welche konkreten Flächen des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ stehen mittelbar oder unmittelbar im Eigentum des Bundes (bitte mit möglichst genauer Bezeichnung auflisten)?
2. Welche konkreten Flächen des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ stehen nach Kenntnis der Bundesregierung mittelbar oder unmittelbar im Eigentum des Landes Berlin (bitte mit möglichst genauer Bezeichnung auflisten)?

Die Fragen 1 und 2 werden im Zusammenhang beantwortet.

Im Bereich des Flugplatzes Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ befindet sich eine Fläche von rund 300 ha im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Im Wesentlichen sind dies die Flächen nördlich des Vorfeldes von Terminal A mit den beiden Start-/Landebahnen und zugehörigen Taxiways bis hin zur nördlichen Grenze des Flugplatzes. Ferner betrifft dies auch Flächen, auf denen sich das gesamte Terminal C, die Parkpalette P 5 und der Taxennachrückplatz Nr. 1 befinden. Sämtliche für den Flugbetrieb notwendigen Flächen hat die BImA an die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) für deren Betriebszwecke überlassen. Eine Fläche von mehr als 100 ha steht im Eigentum des Landes Berlin. Aussagen zur genauen Größe und nähere Angaben hierzu obliegen dem Land Berlin.

3. In wessen Eigentum stehen etwaige verbleibende Flächen nach Kenntnis der Bundesregierung?

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

4. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand der Grundstücksübertragung mit Wertausgleich gemäß § 9 des Vertrags über die aus der Hauptstadtfunktion Berlins abgeleitete Kulturfinanzierung und die Abgeltung von Sonderbelastungen der Bundeshauptstadt dar?

Die nach dem „Vertrag über die aus der Hauptstadtfunktion Berlins abgeleitete Kulturfinanzierung und die Abgeltung von Sonderbelastungen der Bundeshauptstadt (Hauptstadtfinanzierungsvertrag 2017)“ vorgesehene Übertragung der Flächen des Flugplatzes Tegel erfordert einen noch abzuschließenden Kaufvertrag mit dem Land Berlin. Dies entspricht der Regelung des § 9 Absatz 4 des Hauptstadtfinanzierungsvertrages 2017, der vorsieht, dass der Verkauf der Grundstücke des Flugplatzes Tegel durch den Bund erst nach dem Inkrafttreten der Aufhebung der Betriebsgenehmigung und der Planfeststellung als Flughafen vorgenommen wird. Zudem setzt Absatz 5 desselben Paragraphen voraus, dass das Land Berlin zuvor eine öffentliche Zweckerklärung mit einem verbindlichen Nutzungskonzept für die betroffenen Grundstücke abgibt.

5. Welchen Kaufpreis für die in mittelbarem oder unmittelbarem Eigentum des Bundes stehenden Flächen hält die Bundesregierung für angemessen?

Welches Ausmaß der Bodenbelastung und die hieraus resultierende Wertminderung der Flächen bzw. welchen Sanierungsaufwand hat die Bundesregierung hierbei veranschlagt?

Eine Aussage zu einem Kaufpreis der Grundstücke im Eigentum des Bundes ist noch nicht möglich. Der Verkauf wird nach § 9 Absatz 1 Satz 1 des Hauptstadtfinanzierungsvertrages 2017 zum vollen Wert erfolgen. Die hierfür erforderliche Wertermittlung wird zeitlich – auch mit Blick auf die notwendige Aktualität des Gutachtens – erst im Zuge der Verkaufsvorbereitungen und nach der Abgabe der

Zweckerklärung durch das Land Berlin erfolgen. Der Verkehrswert wird dann nach § 9 Absatz 6 des Hauptstadtfinanzierungsvertrages 2017 durch gemeinsam vom Bund und dem Land beauftragte Sachverständige mittels Verkehrswertgutachten ermittelt.

Aussagen zur Bodenbelastung können erst getroffen werden, wenn das Gelände außer Betrieb genommen und für Untersuchungen frei zugänglich ist. Ein etwaiger Sanierungsaufwand orientiert sich an der künftigen Nutzung. Eine hinreichende planerische Festlegung der Nutzung ist daher sowohl für die Wertermittlung als auch für die Abschätzung des Sanierungsaufwands erforderlich.

6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Vorhaben des Landes Berlin, auf dem Gelände des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ Wohnraum zu schaffen, vor dem Hintergrund einer möglichen Bodenkontamination?

Ohne die Kenntnis einer konkreten Bodenkontamination im Einzelfall lassen sich entsprechende Schlussfolgerungen nicht ziehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Welche rechtlichen Schritte müssen nach Kenntnis der Bundesregierung erfolgen, um das Gelände des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ in Bauland umzuwidmen?

Zuständig für die Schaffung von Baurecht im Anschluss an die Aufgabe des Geländes als Flughafen ist das Land Berlin.

8. Auf welchen konkreten Flächen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bislang eine Kampfmittelbeseitigung durchgeführt, und sind diese Flächen nunmehr für Wohnbebauung geeignet?

Nach Kenntnis der BImA erfolgte auf Teilflächen die Kampfmittelräumung nach Maßgabe der Erfordernisse für den Flugbetrieb und nach dem Stand der Technik. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Aussage zur Eignung dieser Flächen für eine Wohnbebauung nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Hat die Bundesregierung mit dem Land Berlin einen Zeitplan zur vollständigen Kampfmittelbeseitigung auf allen Flächen des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ abgestimmt, und wenn ja, wie sieht dieser Zeitplan aus?

Wenn nein, warum nicht?

Ein entsprechender Zeitplan ist im Hinblick auf den noch andauernden Betrieb des Flugplatzes Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ bisher mit dem Land Berlin nicht abgestimmt. Dies wird erst nach vorheriger Kampfmitteluntersuchung und in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung erfolgen können. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen zu einer möglichen Bodenbelastung mit Kerosin und sonstigen Hinterlassenschaften des Flugbetriebs, wie etwa Schwermetallen, auf den Flächen des Flughafens vor, und wenn ja, welche Ergebnisse wurden festgestellt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind verschiedene Voruntersuchungen durch die BFG und das Land Berlin durchgeführt worden. Für belastbare Ergebnisse sind hier allerdings noch differenzierte Untersuchungen notwendig, die jedoch erst nach der Einstellung des Flugbetriebs möglich sind.

11. Bis in welche Tiefen wurden bei solchen Untersuchungen Bodenproben genommen, und hält die Bundesregierung die Ergebnisse der Untersuchungen für valide?

Der BImA liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

12. Hält die Bundesregierung die Erstellung oder Aktualisierung solcher Untersuchungen für geboten, und wenn ja, wer sollte hierfür nach Ansicht der Bundesregierung die Kosten tragen, bzw. wenn nein, warum nicht?

Die Kostentragung richtet sich grundsätzlich nach dem Bodenschutzrecht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. Wer wäre, nach Ansicht der Bundesregierung, auf welcher rechtlichen Grundlage Kostenträger einer umfassenden Bodensanierung im Gebiet des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“?

Gibt es zu der Frage der Altlastensanierung Absprachen zwischen dem Bund, dem Land Berlin oder der Flughafengesellschaft?

Hinsichtlich der bundeseigenen Flächen wird zur Kostentragung zunächst auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Darüber hinaus ist bezüglich der durch den Flugbetrieb verursachten Kontaminationen für die Kostentragung letztlich das zivilrechtliche Innenverhältnis zwischen der BImA und der BFG maßgebend. Der Rückgabevertrag zwischen der BImA und der BFG für die Flächen im BImA-Eigentum ist aufgrund des offenen Zeitpunktes der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg noch nicht endverhandelt.

14. Wird das durch die Flughafenbetreibergesellschaft in Auftrag gegebene jährliche Monitoring zur lokalen Schadstoffbelastung (<http://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/17/KlAnfr/ka17-10444.pdf>) durch den Bund wissenschaftlich begleitet, und wenn ja, von welcher Einrichtung konkret, bzw. wenn nein, warum nicht?

Die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH hat hierzu mitgeteilt, dass sie als Flughafenbetreiberin in Abstimmung mit der zuständigen örtlichen Behörde das Grundwassermonitoring auf dem Flughafengelände durchführe. Weitere Erkenntnisse hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.