



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Joachim Behm (FDP) & Günther Hildebrand (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Großflughafen Kaltenkirchen

Vorbemerkung der Fragesteller:

Das Pinneberger Tageblatt zitierte am 18.10.2003 den Hamburger Wirtschaftssenator Gunnar Uldall mit den Worten „Er sprach nicht nur von einer Option, sondern versicherte: ‚Der Flughafen Kaltenkirchen kommt.‘“

1. Hält die Landesregierung, ähnlich wie der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, an der Option fest, einen Flughafen westlich Kaltenkirchens bauen zu wollen?

Wenn ja, durch welche Maßnahmen erhält sich die Landesregierung diese Option?

Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister der norddeutschen Küstländer hat am 12. Juni 1995 die „Leitlinien für die norddeutsche Luftverkehrspolitik“ beschlossen und kam überein, die Option auf einen neuen Groß- oder Ersatzflughafen bis zum Jahr 2010 nicht weiterzuverfolgen.

Angesichts der vorhandenen und durch Ausbau erweiterbaren Kapazitäten des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel sieht die Landesregierung derzeit keinen Anlass, den Bau eines Flughafens Hamburg-Kaltenkirchen zu prüfen.

Ein möglicher Bedarf für einen Flughafen Hamburg-Kaltenkirchen könnte – wenn überhaupt – erst nach dem Jahre 2030 bestehen. Eine entsprechende Prüfung vor dem Jahre 2015 ist deshalb nicht opportun.

Entsprechend äußerte sich auch Hamburgs Senator Uldall in der Bild vom 4. November 2003: „Die Kapazitäten sind erst 2030 erschöpft. Der Bau eines Flughafens dauert zehn bis fünfzehn Jahre. Vor 2020 brauchen wir nicht zu planen, behalten aber unsere Flächen in Kaltenkirchen.“

2. Wer war bis zur (vorläufigen) Aufgabe der Pläne zum Bau dieses Flughafens 1981 Eigentümer der zu diesem Zweck erworbenen Grundstücke, und wer ist heute Eigentümer?

Die Betreiberin des Flughafens Hamburg war bereits vor 1981 Eigentümerin der Grundstücke und ist es noch heute.

3. Sind seit 1981 weitere Grundstücke zur Flächensicherung für den möglichen Flughafen erworben oder getauscht worden?

Nach Auskunft der Betreiberin des Flughafens Hamburg sind nach 1981 nur noch wenige Grundstücke erworben worden. Hierbei handelt es sich um so genannte „Insellagen“. Weitere Angebote in Randlagen hat die Betreiberin abgelehnt.

4. Sind nach der (vorläufigen) Aufgabe der Bauabsicht ortsplanerische Beschränkungen in betroffenen Gemeinden (z.B. Lutzhorn oder Nützen) aufgehoben worden?

Wenn ja, welcher Art, in welchem Umfang und in welchen Gemeinden?

Der Regionalplan für den Planungsraum I (Bekanntmachung vom 16. April 1973) enthielt in Ziffer 6.15 Abs. 1 bis 5 Ziele der Raumordnung für die flughafenbedingte Siedlungsentwicklung im Raum Kaltenkirchen. Im Einzelnen wurden Beschränkungen für die Bauleitplanung festgelegt.

Durch Erlass des Innenministeriums vom 12. Juni 1973 wurde die Bildung von Planungszonen als Grundsätze für die Bauleitplanung und die Genehmigung von Bauvorhaben im Bereich des Flughafens Hamburg-Kaltenkirchen eingeführt. In der Karte zum Regionalplan I wurden die Planungszonen I und II dargestellt.

Im Bereich der Planungszonen I und II liegen die Gemeinden Heidmoor, Nützen, Lutzhorn, Groß Offenseth-Aspern, Hasenmoor, Kattendorf, Lentförden, Schmalfeld, Struvenhütten, Bokholt-Hanredder und Klein Offenseth-Sparrieshoop. Die Gemeinden Alveslohe, Hartenholm, Mönkloh, Bokel, Brande-Hörnerkirchen, Heede und Langeln liegen mit Teilen ihres Gemeindegebiets in der Planungszone II.

Durch Erlass der Landesplanungsbehörde vom 14. August 1973 wurden die Ziele des Regionalplans I zur Ordnung der vom Flughafen Hamburg-Kaltenkirchen

ausgehenden Entwicklungsimpulse und Beschränkungen im Raum Kaltenkirchen im Einzelnen dargelegt.

Die regional- und ortsplanerischen Beschränkungen wurden 1983 in vollem Umfang aufgehoben.