

Antrag

der AfD-Fraktion

Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung modernisieren

Der Landtag stellt fest:

1. Der Gemeinsame Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30. Mai 2006 ist zwanzig Jahre nach seiner Konzipierung in weiten Teilen erledigt bzw. überholt.
2. Das Land Brandenburg muss die Interessen der Anwohner, der Arbeitnehmer und der Unternehmen in der Flughafenregion in dem Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) bestmöglich wahren und den Plan zusammen mit dem Land Berlin der Realität und den künftigen Regelungsbedarfen und Planzielen anpassen.
3. Die Verkehrswege rund um den Flughafen BER müssen auch mit künftigen Entwicklungen in der Region Schritt halten. Einen flächendeckenden Verkehrsinfarkt infolge aktueller und künftiger Wohn- und Gewerbeansiedlungen darf es nicht geben.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. den Gemeinsamen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) zusammen mit dem Land Berlin der heutigen Realität und den künftigen Regelungsbedarfen und Planzielen anzupassen,
2. hierbei insbesondere die Planungszone Siedlungsbeschränkung und die Planungszone Bauhöhenbeschränkung entsprechend den heutigen Flugrouten, insbesondere der sog. Hoffmann-Kurve und der sog. Müggelsee-Route, zu evaluieren, obsoleet gewordene Standortabwägungsargumente auf ihre Entbehrlichkeit zu prüfen, durch Realisierung obsoleet gewordene Freihaltetrassen für die B96 neu, die Dresdner Bahn, die A113 und die östliche Schienenanbindung des BER auf ihre Entbehrlichkeit zu prüfen und die Anpassung der Trasse einer etwaigen U7-Verlängerung an den heutigen Trassenuntersuchungsraum gemäß der – unter Beteiligung der Gemeinde Schönefeld, des Landkreises Dahme-Spreewald, des Ministeriums für Landesplanung und Infrastrukturplanung des Landes Brandenburg, der Stadt Ludwigsfelde sowie der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH – im Auftrag der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt erstellten „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die U-Bahnstreckenverlängerung U7 Rudow–Flughafen-BER“ vom März 2025 zu prüfen,

3. erneut die Möglichkeiten und Bedarfe einer Dislozierung einzelner Flughafenfunktionen, wie z. B. einer Auslagerung eines Terminals zum abgesetzten Fluggast-Check-in oder einer Auslagerung reiner Frachtflüge zu prüfen und das Single-Airport-Prinzip gemäß § 7 LEPro 2007 i. V. m. § 19 Absatz 11 LEPro 2003, abzuschaffen,
4. den Zwischenstand des in Vorbereitung befindlichen neuen BER-Masterplans zu berücksichtigen und
5. dem Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung des Landtags Brandenburg und der Enquetekommission 8/2 „Finanzierung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Brandenburg und die Entwicklung der Flughafenregion Brandenburg unter Berücksichtigung der Infrastruktur und des Umwelt- und Lärmschutzes“ des Landtags Brandenburg bis 31. Dezember 2026 einen entsprechenden Verordnungsentwurf mit Text- und Kartenteil zur Kenntnis zu reichen.

Begründung:

Der Textteil des Gemeinsamen Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) besteht in weiten Teilen aus Standortabwägungsargumenten, die heute nach Realisierung des Standorts BER keine Rolle mehr spielen.¹

Der Kartenteil des Gemeinsamen Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) beinhaltet u. a. Freihaltetrassen für die B96 neu, die Dresdner Bahn, die A113 und die östliche Schienenanbindung des BER an die Görlitzer Bahn.² Diese sind realisiert und haben sich damit erledigt. Auch die nordwestliche Schienenanbindung des BER an den Eisenbahnaußenring ist realisiert. Der eingezeichnete Korridor dafür hat sich damit ebenfalls erledigt.

Zudem enthält der Kartenteil eine mögliche U7-Verlängerungstrasse, die unter dem alten Terminal 5 und der nördlichen Start- und Landebahn hindurchführen sollte. Diese Trasse wird in der Kosten-Nutzen-Untersuchung vom März 2025 nicht weiterverfolgt. Stattdessen werden vier Varianten östlich des BER, westlich der A113 untersucht und die Trassenvariante 1-II-C wird schließlich favorisiert.³

¹ Vgl. „Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30. Mai 2006 – Text“ in: <https://gl.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/mdb-bb-gl-landesentwicklungsplanung-lepfs-1.pdf> (30.05.2006), abgerufen 19.11.2025.

² Vgl. „Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30. Mai 2006 – Karte“ in: https://gl.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/mdb-bb-gl-landesentwicklungsplanung-lep_fs_karte_05_30_2006-1.pdf (31.12.2004), abgerufen 19.11.2025.

³ Vgl. „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die U-Bahnstreckenverlängerung ‚U7 Rudow-Flughafen-BER‘ – Bericht“, S. 22 ff., nicht netzöffentlich (März 2025).