

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

5. Sitzung
14. März 2012

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 17.16 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU
Drucksache 17/0170
**Gesetz zur Änderung des Berliner
Datenschutzgesetzes**

[0021](#)
BauVerk
InnSichO(f)
ITDat

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 17/0183
**Entwurf des Bebauungsplans I-219
(Humboldt-Forum) für das Gelände zwischen
Schloßbrücke, Schloßplatz, Liebknechtbrücke,
Spree, Rathausbrücke, Schloßplatz,
Schleusenbrücke und Spreekanal sowie die
Rathausbrücke, einen Abschnitt der Spree und
eine Teilfläche des Schloßplatzes im Bezirk Mitte,
Ortsteil Mitte**

[0025](#)
BauVerk(f)
Haupt
StadtUm

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 62
Absatz 3 Satz 1 i.V.m. Artikel 63 Absatz 1 Satz 1 der
Verfassung von Berlin
Drucksache 17/0050
**Volksbegehren und Stellungnahme des Senats zum
Volksbegehren „Initiative für ein Nachtflugverbot“
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)**

[0012](#)
BauVerk

Hinweis: Zu Punkt 4 der Tagesordnung findet eine
Anhörung statt.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich begrüße als Anzuhörende Herrn Prof. Dr. Schwarz, dann Frau Dorn und Herrn Bock – das sind die Sprecher der Bürgerinitiativen – sowie Herrn Bezirksbürgermeister Igel aus Treptow-Köpenick. Ich schlage vor, dass wir der einreichenden Fraktion kurz das Wort zur Begründung geben, dann bitten wir die Anzuhörenden, in jeweils fünf bis zehn Minuten auf die Fragen, die Ihnen schon schriftlich vorab zugegangen sind, zu antworten, eventuell auch zu anderen Dingen etwas zu sagen, die aus Ihrer Sicht interessant erscheinen, dann bitten wir den Senat, etwas dazu zu sagen – an den sind ja auch Fragen gerichtet worden –, danach machen wir eine Fraktionsrunde, also jede Fraktion kommt einmal dran, und für die aufgeworfenen Fragen seitens der Abgeordneten würden wir dann noch mal kurz den Anzuhörenden das Wort erteilen. – Ich sehe Einverständnis mit diesem Verfahren und würde Sie im Interesse des Ablaufs und der Zeit bitten, sich hier diszipliniert zu verhalten und teilzunehmen. Als Erstes erteile ich der einreichenden Fraktion das Wort für eine kurze Begründung, und der Kollege Moritz hat das Wort.

Harald Moritz (GRÜNE): Danke schön! – Wir wollen hier über das Volksbegehren und die Stellungnahme des Senats dazu sprechen. Immerhin haben 28 000 Berlinerinnen und Berliner dieses Volksbegehren unterschrieben. Es ist zulässig und allein schon deshalb für uns ein Grund gewesen, hier die Initiatoren anhören zu wollen. Der Senat hat am 29. November die Vorlage – zur Kenntnisnahme – dem Abgeordnetenhaus zugeleitet, und das Abgeordneten-

haus hat vier Monate Zeit, sich mit diesem Volksbegehren zu beschäftigen. Wir haben, wie gesagt, das überwiesen, um hier eine Anhörung durchzuführen. Leider sind wir mit der Anhörung erst kurz vor Fristende hier dran, weil die Koalitionsfraktionen das so lange nicht auf die Tagesordnung setzen wollten. Insofern ist eine geordnete Abwicklung dieser Vorlage nicht wirklich möglich – durch das Wortprotokoll, das ja wohl vier Wochen dauert, und eine Auswertung und gegebenenfalls eine Beschlussempfehlung. Deshalb haben wir beantragt, diesen Tagesordnungspunkt im nächsten Plenum noch mal zu beraten.

Zur Vorlage selbst: Das Volksbegehren will – um meine Kritik, die ich schon vor einigen Sitzungen hier geäußert hatte, noch mal zu erläutern – den § 19 Abs. 11 des Landesentwicklungsprogramms ändern, und zwar sollen die Sätze 1 und 2 geändert und die Sätze 3 und 4 gestrichen werden, und 5 und 6 werden dann zu 3 und 4. Allerdings ist dieses in der Senatsvorlage nicht nachzuvollziehen. Da wird zwar auf die Änderungen des ersten und zweiten Satzes eingegangen, der dritte Satz wird aber unterschlagen, und der vierte und fünfte Satz werden so behandelt, als wenn diese beiden Sätze gestrichen werden sollen, das stimmt beim vierten, aber beim fünften eben nicht. Von daher ist diese Vorlage inhaltlich aus unserer Sicht falsch.

Zum Inhalt: Unsere Fraktion unterstützt ein konsequentes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, allein schon aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu dem gesundheitlichen Risiko durch nächtlichen Fluglärm. Es gibt etliche Studien dazu, darauf will ich hier nicht weiter eingehen. Uns ist bewusst, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen, um tatsächlich zu einem rechtssicheren Nachtflugverbot zu kommen, ziemlich kompliziert sind. Trotzdem erscheint es uns eben dringend geboten, dahin zu kommen. Ein Weg könnte eben dieses Volksbegehren sein, dass man durch die Änderung des Landesentwicklungsprogramms dafür eine Grundlage schafft.

Abschließend möchte ich nur noch einmal darauf hinweisen, dass die Problematik Lärmbetroffenheiten und Nachtflugverbot eigentlich von Anfang an vollkommen klar gewesen ist, und es ist eigentlich zu kritisieren, dass diesem nicht auch im Planfeststellungsbeschluss oder bisher schon Folge geleistet worden ist.

Ich will noch ganz kurz aus einer Stellungnahme vom Oktober 1994, also aus dem Raumordnungsverfahren zitieren. Ich denke, dieses Zitat war damals so aktuell, wie es heute eben auch ist, und deshalb möchte ich das hier noch vorlesen:

Aus der Sicht des Immissionsschutzes ist wegen der großen Anzahl lärmbeeinträchtigter Menschen, die insbesondere bei Nachtflugverkehr mit hoher Wahrscheinlichkeit einem Herzinfarktrisiko ausgesetzt werden würden, der Standort Schönefeld-Süd auszuschließen, um das grundgesetzlich geschützte Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gewährleisten zu können.

Begründung:

Die Morbiditäts- und Mortalitätsrate durch Herzinfarkt wird schon ab Spitzenpegeln unter – mit Sicherheit aber ab – 55 dB (A) am Aufenthaltsort eines schlafenden Menschen signifikant erhöht. Nur bei einem strikten Nachtflugverbot wäre die o. g. Veto-Schlussfolgerung abmilderungsfähig.

Das ist aus einem Briefwechsel des Landesumweltamts Brandenburg, damals noch unter Leitung des heutigen Ministerpräsidenten Platzeck. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, für diese Begründung! – Ich habe hier noch auf meinem Zettel zu stehen: Uns wurde im Vorfeld der Sitzung ein Brief der Friedrichshagener Bürgerinitiative vom 5. März übergeben mit einer Auflistung von 610 Unterstützungsunterschriften und 7 Anlagen. Das haben wir bekommen. Außerdem hat uns Herr Bock eine Powerpoint-Präsentation zukommen lassen. Die ist an alle Ausschussmitglieder verschickt worden, und Sie haben sie sicherlich auch studiert. Vielen Dank dafür! – Jetzt würden wir zur Anhörung schreiten. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hatte auch einen Fragenkatalog eingereicht. Wir machen – bei Anhörungen ist das üblich – hier ein Wortprotokoll, das natürlich schon den ganzen Tagesordnungspunkt dann auch umfassen muss.

Ich schlage vor, wir fangen mit dem Bezirksbürgermeister an, dann folgen Herr Prof. Schwarz, Herr Bock und Frau Dorn. Vielleicht können Sie sich so im Fünf- bis Zehnminutenrahmen äußern. – Bitte schön!

Bezirksbürgermeister Oliver Igel (BA Treptow-Köpenick): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch herzlichen Dank für die Einladung! – Für mich ist es ganz einfach: Ich habe den Fragenkatalog nicht zugeschickt bekommen, kenne ihn nicht. Deswegen kann ich mich hier auf allgemeine Äußerungen zum Thema Nachtflugverbot und auch zur Stellungnahme des Senats beschränken. Der Bezirk Treptow-Köpenick ist selbstverständlich für ein konsequentes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr am neuen Flughafenstandort. Ich denke, das ist auch rein menschlich nachvollziehbar, dass wir natürlich den bestmöglichen Schutz für unsere Bevölkerung erreichen wollen, wenn schon der Flughafenstandort an dieser Stelle eben nun offensichtlich gesetzt ist. Und auch der Ausschuss debattiert jetzt nicht mehr über die Standortfrage, sondern eben hilfsweise offensichtlich über andere Instrumente zum Schutz der Bevölkerung. Da kann selbstverständlich auch ein konsequent durchgesetztes Nachtflugverbot eine Möglichkeit sein, um zumindest den Schmerz etwas zu lindern, den große Teile meines Bezirks definitiv mit der Flughafeneröffnung zu erleiden haben. Ich will aber darauf hinweisen, dass bereits jetzt schon große Teile meines Bezirks, des Umlandes und anderer Bezirke durch Fluglärm vom Flughafen Schönefeld betroffen sind. Das wird sich mit Eröffnung des Flughafens noch mal deutlich verstärken, das ist klar, weil sich der Flugverkehr dann an der Stelle konzentriert.

Wenn auch in der Nacht geflogen wird, in welchen Größenordnungen auch immer, ist jeder Flug ein Flug zu viel, weil er im Zweifelsfall dazu führen wird, dass Menschen aus ihrem Schlaf gerissen werden, und – Herr Moritz hat es gesagt – es ist inzwischen eine Binsenweisheit, dass dieser Lärm dann auch erhebliche gesundheitliche Folgen hat, und den wollen wir selbstverständlich nicht akzeptieren. Wenn es also Möglichkeiten gibt, Nachtflüge zu verhindern, dann fordern wir das selbstverständlich. Ich glaube, dass wir da auch in einem breiten Konsens mit anderen gesellschaftlichen Gruppen sind – der Deutsche Städtetag hat sich dazu schon positioniert, das Umweltbundesamt hat sich in dieser Frage ziemlich klar positioniert. Ich denke, dass diese fachlichen Standpunkte, die allgemein hierzu geäußert wurden, auch in dem weiteren Verfahren berücksichtigt werden müssen, und dazu gehört eben auch, über die Notwendigkeit von Nachtflügen grundsätzlich noch mal neu nachzudenken.

Ob ein solches Volksbegehren einen entsprechenden Erfolg hat, also jedenfalls dann, wenn das Volksbegehren mit der entsprechenden Unterstützung durch das Volk von Berlin versehen ist, vermag ich nicht zu beurteilen. Wenn es zur Abstimmung kommt, glaube ich schon, dass es einen Erfolg hat; denn wer wird freiwillig quasi für Nachtflüge über große Teile der Stadt stimmen? Insofern glaube ich schon, wenn es zu einer entsprechenden Abstimmung kommt, wird es auch einen Erfolg haben, dass das Volk von Berlin sich klar gegen einen Nachtflug ausspricht. Allerdings ist in der Stellungnahme des Senats auch ziemlich deutlich geworden, dass ein solches Volksbegehren noch nicht unmittelbare Wirkung entfaltet.

Ich will darauf hinweisen – zumindest kann ich das für meinen Bezirk sagen –, dass der Frust über den gesamten Flughafen in der Bevölkerung sehr groß ist – erstens der Frust über die schwierige Standortentscheidung, die Mitte der Neunzigerjahre getroffen wurde, dann über den Verlauf des Planfeststellungsverfahrens und nicht zuletzt auch über die Flugroutenfestlegung und immer wieder neuen Betroffenheiten, die ganz andere Bevölkerungsteile – in meinem Bezirk, im Umland und in anderen Bezirken – im Grunde genommen über Nacht kalt erwischt haben, und schließlich dann auch die Entscheidung, dass es also kein konsequentes Nachtflugverbot gibt. Das ist ein hohes Frustpotenzial, das sich in meinem Bezirk aufgestaut hat, das auch nicht mit der Flughafeneröffnung zufriedenzustellen ist, sondern, ganz im Gegenteil, sich dann erst mal entladen wird. Wenn dann an dieser Stelle ein Volksbegehren auf den Weg gebracht wird, von dem nicht sicher sein kann, dass es, wenn es die entsprechende Mehrheit im Land Berlin bekommt, umgesetzt werden kann oder nicht umgesetzt wird, dann würde das den Frust noch mal zusätzlich steigern, und davor möchte ich hier ausdrücklich warnen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Bezirksbürgermeister! – Als Nächster Herr Prof. Schwarz – bitte!

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Zunächst möchte ich mich auch einmal der rechtlichen Einordnung anschließen, die Herr Igel hier vorgenommen hat, damit wir mal so ein bisschen wissen, worüber wir hier überhaupt diskutieren. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 13. Oktober des letzten Jahres ein Urteil gesprochen, ob das, was die Genehmigungsbehörde, das brandenburgische Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, in dem Abwägungsvorgang, wie viele Flugbewegungen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr notwendig sind, versus dem berechtigten Schutzbedürfnis der Anlieger, ob dieser Abwägungsvorgang richtig ausgeübt wurde. Das Bundesverwaltungsgericht ist zu dem eindeutigen Urteil gekommen, dass dort ein rechtsfehlerfreies Ergebnis vorliegt, und insofern ist das Thema juristisch durch. Sie haben in ihrer eigenen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass für diese Fragestellung die jeweilige Landesluftverkehrsbehörde zuständig ist, also in diesem Fall das brandenburgische Infrastrukturministerium. Sie haben des Weiteren darauf hingewiesen, selbst wenn das Landesentwicklungsprogramm geändert würde, dass das für die zuständige Luftverkehrsbehörde völlig unerheblich wäre – eine Einschätzung, der sich unsere Juristen anschließen. – So weit erst einmal, damit man rechtlich ein bisschen einordnen kann, was hier überhaupt miteinander diskutiert wird.

Ich erspare mir, jetzt auszuführen, warum wir Nachtflug brauchen, wie das im Verhältnis steht zu dem, was das für die Anwohner bedeutet. Das ist ja nun wirklich hinlänglich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, der öffentlichen Anhörungen, erfolgt. Das ist über mehrere Tage noch mal in Leipzig erfolgt, vor dem Bundesverwaltungsgericht, das ist auch in

diesem Hause hier mehrfach erfolgt. Insofern beschränke ich mich, noch mal darzustellen, worum es überhaupt geht. Das brandenburgische Infrastrukturministerium hat erlassen, dass wir zwischen 0 und 5 Uhr keine Flugbewegungen ausführen dürfen, also ein Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr haben – bis auf ganz wenige Ausnahmen; das sind Rettungsflüge, das sind Postflüge etc. –, dass in der Zeit von 23.30 bis 24 Uhr bzw. von 5 bis 5.30 Uhr, also wenn es aus dieser sogenannten Kernzeit herausgeht, keine planmäßigen Flüge stattfinden dürfen, sondern dass da nur Verspätungen stattfinden dürfen bzw. verfrühte Flüge angenommen werden dürfen, sodass die eigentliche Zeit zwischen 22 und 23.30 Uhr bzw. von 5.30 bis 6 Uhr beplant werden darf. Dazu sind im Durchschnitt 77 Flugbewegungen zugelassen worden. Und, das ist jetzt eine neue Information, wir haben mal eine erste Auswertung des Sommerflugplans vorgenommen, also das heißt der Flüge, die jetzt für den neuen Flughafen angemeldet sind: Demnach erwarten wir durchschnittlich rund 40 Flugbewegungen, wobei die absolute Mehrzahl der Flugbewegungen, also rund 80 Prozent, in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr stattfindet. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Prof. Schwarz! – Ich frage einfach mal nach: Hatten Sie den Fragenkatalog erhalten?

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Ich habe den Fragenkatalog erhalten.

Vorsitzender Andreas Otto: Weil da auch Fragen zum Schallschutzprogramm waren.

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Ich beantworte die gern, obwohl die schon fünfzigmal beantwortet sind. Das hat aber auch nur rudimentär etwas –

Vorsitzender Andreas Otto: Wenn Sie einfach nur ganz kurz da etwas ergänzen möchten, dann können Sie das tun.

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Also was das Schallschutzprogramm angeht, arbeiten wir im Augenblick sehr akribisch das ab, was uns ebenfalls die Planfeststellungsbehörde vorgegeben hat. Die Planfeststellungsbehörde hatte uns eine Wahlmöglichkeit gegeben, welches Verfahren da anzuwenden ist.

Wir haben uns in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde dafür entschieden, ein Programm aufzulegen, mit dem wir die Anwohner in die Situation versetzen, dass die notwendigen Schallschutzmaßnahmen, die im Planfeststellungsbeschluss definiert sind, umgesetzt werden können. Das passiert über ein Antragsverfahren. Wir hatten mit der Planfeststellungsbehörde vereinbart, dass alle formellen Anträge, die ein Jahr vor Inbetriebnahme vorliegen, zur Inbetriebnahme abgearbeitet werden müssen. Ein Jahr vor Inbetriebnahme, also zum 3. Juni des letzten Jahres, waren das rund 13 500 Anträge, von denen bis auf rund 300 alle bearbeitet sind. Das heißt, alle Anwohner haben die Möglichkeit, sich Schallschutzmaßnahmen einbauen zu lassen. Wenn sie die einbauen, haben sie von uns die Rückvergewisserung, dass die Mittel, die dazu notwendig sind, von uns auch bezahlt werden. Das Programm sieht allerdings nicht vor, dass wir selbst Schallschutzfenster einbauen – das ist leider die landläufige, aber irri- ge Meinung –, denn das ist das Eigentum des Anwohners selbst. Darauf können wir natürlich keinen Eingriff nehmen. Wir können sie nur dann einbauen, wenn der Eigentümer damit einverstanden ist. Die Anwohner sind in die Lage versetzt, Schallschutzfenster einzubauen, aber die finale Entscheidung, ob sie die einbauen oder nicht, liegt bei ihnen selbst. Insofern kann man wohl zu Recht davon ausgehen, dass das Schallschutzprogramm zur Inbetriebnahme juristisch so abgearbeitet ist, wie es in der Planfeststellung vorgesehen wurde.

Etwas anderes sind die faktischen Verhältnisse. Obwohl jetzt schon über 13 000 Anwohner die Möglichkeit haben, Schallschutzfenster einzubauen, hat bisher nur ein Bruchteil davon Gebrauch gemacht. Das hat eine Reihe von Ursachen. Bei einer Ursache sind wir ein bisschen selbstkritisch in uns gegangen und haben uns gefragt: Haben wir das Programm so aufgelegt, dass es eine ausreichende Bürgernähe hat? Muss man noch nachadjustieren? – Das haben wir in der letzten Zeit getan. Wir haben es jetzt projektmäßig noch einmal neu aufgegriffen. Insofern hoffe ich, dass im Endspurt vor der Inbetriebnahme des neuen Flughafens noch so weit wie möglich Schallschutzmaßnahmen eingebaut werden.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Prof. Schwarz! – Herr Bock!

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Sehr geehrter Herr Senator! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank, dass diese Anhörung stattfinden kann! Ich habe gehört, dass es im Vorfeld Diskussionen dazu gab, und ich finde es sehr positiv, dass sich die Fraktionen darauf verständigt haben, diese Diskussion stattfinden zu lassen.

Der Flughafen ist ein unangenehmes Thema, und zwar deshalb, weil es in dieser Region Akteure gibt, die – anders als z. B. beim Flughafen Hamburg – nicht kompromissbereit sind, auch nicht strategisch ausreichend aufgestellt sind, um Konflikte zu vermeiden.

Zum Einstieg: Die Metropole braucht natürlich einen Flughafen, das ist selbstverständlich, nur die zentrale Frage ist: Ist dieser Flughafenstandort in der Lage, unbegrenzt Flugbewegungen abzuwickeln, und ist es überhaupt sinnvoll, in dieser Region diesen Flughafen für die nächsten 15, 20, 25 Jahre in dieser Form weiterzubetreiben? – Die Initiative Nachtflugverbot stellt also die Frage, ob das an diesem Standort mit ca. 80 000 bis 120 000 Einwohnern sinnvoll ist. Ich bin der Meinung, 80 000 reichen vollkommen. Das gibt es ansonsten in der Bundesrepublik nicht, jedenfalls nicht bei der Neuplanung, und es reicht vollkommen, wenn diese belastet werden. Es kann nicht sein, dass Nachtflug in dem geplanten Umfang in den nächsten Jahrzehnten stattfindet.

Die Antwort des Senats auf unsere Initiative lautet erstens: Die Landesplanung will dort gar nicht planen. – Das finde ich sehr erstaunlich, weil sich die Landesplanung auf das LEPro, § 19 Abs. 11, bezieht. Das ist irgendwann mal nach dem Konsensbeschluss gegossen worden. Natürlich müsste man sich überlegen, ob die Zeiten wirklich so sind, dass man nicht mehr planen muss.

Das Zweite ist: Es wird gesagt, der Kompetenztitel fehlt vollkommen. – Das ist grundlegend verkehrt und falsch. Das ist eine irrige Auffassung. Selbstverständlich gibt es in der Bundesrepublik an den Flughäfen München und Frankfurt landesplanerische Festlegungen. Am Flughafen München lautete die Festlegung aus dem Regionalplan, dass möglichst wenig Nachtflug passieren soll. Das war 1988. Diese Festlegung ist bis zum heutigen Tag im Regionalplan enthalten. Selbstverständlich hatte die bayerische Landesregierung bzw. die Planfeststellungsbehörde – das ist die Regierung Oberbayern – Probleme, das zu überwinden. In Frankfurt natürlich auch. Sie haben es vielleicht gestern im Fernsehen gesehen. In Frankfurt ist es dasselbe. In der landesplanerischen Festlegung ist intensiv über Nachtflug gesprochen worden. Nur hier in Berlin-Brandenburg ist die gemeinsame Landesplanung der Meinung, darüber sollte nicht gesprochen werden, daran sollte nicht gerührt werden, und es sollte kein weiteres Konzept entwickelt werden. Das kann man ja so lange aufrechterhalten, solange man gern einen Beschluss vom Bundesverwaltungsgericht haben möchte. Der ist aber nun mal gefallen. Wir müssen schon mal in die Zukunft blicken und überlegen, wie das aussehen kann.

Mit der Frage des Nachtflugs ist natürlich die Frage nach dem Drehkreuz und der Konzentration des Fluglärms an dem Standort verbunden und auch die Frage: Ist dieser Standort langfristig richtig? – Der Senat sagt: Mit dem Grundsatz G 9 Landesentwicklungsplan Flughafenstandortsicherung hat die Landesplanung ihre Kompetenzen im Hinblick auf flugbetriebliche Maßnahmen ausgeschöpft.

Was sagt dieser Grundsatz G 9? – Darin steht, dass im Rahmen der geltenden Vorschriften alle Maßnahmen zu ergreifen sind, um Lärmbeeinträchtigungen zu vermeiden. Wie wir gerade aktuell feststellen, ist Herr Schwarz nicht der Meinung, dass alle geltenden Vorschriften und Maßnahmen ergriffen werden sollten. Er ist der Meinung, dass es notwendig ist, bei der Planfeststellungsbehörde einen Antrag zu stellen, um das Schutzniveau zu seinen Gunsten verändern zu lassen. Hier ist die Frage, nachdem, was hier an Diskussionen erfolgt ist, auch hinsichtlich der Flugrouten, ob dieses Vorgehen des Flughafens nicht extrem schädlich ist und das Verständnis und Vertrauen der Bürger in den Rechtsstaat nicht komplett untergraben wird.

Kurz zu den Schallschutzmaßnahmen: Herr Prof. Schwarz! Sie verschweigen einfach die Fakten. Die Leute warten zum Teil über 24 Monate auf die Bearbeitung der Anträge. Es gibt nicht nur Ihre Statistik, sondern die Betroffenen sind in den öffentlichen Veranstaltungen – dorthin kommen 200 und mehr Leute – so erbost, dass sie noch nicht mal den ihnen zustehenden Schallschutz bekommen sollen. Also, längste Bearbeitungszeiten, unglaublich. Im letzten Jahr wurden sie auf, ich glaube, acht oder neun Monate reduziert. Das ist auch noch untragbar.

Dann gibt es etwas, das Sie überhaupt nicht erwähnt haben: 82 Prozent der Bürger – das stammt aus einer kleinen Untersuchung, die die Initiativen gemacht haben – legen Widerspruch ein, weil sie nicht damit einverstanden sind, dass Sie sagen: Die Raumhöhen im Dach sind nach unserer Meinung bauordnungsrechtlich nicht genehmigungsfähig. Da müssen wir

gar nichts schützen. – Die legen Widerspruch ein, weil sie nicht verstehen, was Sie da treiben. 82 Prozent der Bürger legen Widerspruch ein, die Bearbeitungsfrist beträgt durchschnittlich sieben Monate. Da frage ich mich natürlich: Ist dieses Vorgehen mit einem Rechtsstaat vereinbar? – Die Leute wissen natürlich, dass sie getäuscht werden. In den Kostenerstattungsvereinbarungen steht: Keine Überschreitung des Innenpegels von 55 dB. – Das ist auch in der Presse kommuniziert worden. – Jetzt ist Fakt, dass der Flughafen entgegen dem, was er den Bürgern schriftlich mitteilt, 6 mal 55 dB im Rauminneren rechnet. Das bedeutet, dass in der extrem geschädigten Schutzzone, im Nacht- und Tagschutzgebiet von Bohnsdorf, einzelne Eigentümer gerade mal einen Lüfter bekommen. Das ist der Fakt der Auseinandersetzung um diesen Flughafen. Da wagen Sie es, Herr Schwarz, einen Verständnisantrag zu stellen, dass Ihr Antrag von 1999, in dem Sie gesagt haben: kein Pegel über 55 dB – – Im Planergänzungs- und Planfeststellungsverfahren ist ständig gesagt worden: Wir können so schützen. – Jetzt wagen Sie es, einen Antrag zu stellen und zu sagen: Wir wollen das jetzt mal kurz verschlechtern. – Es ist so: Sie haben mit diesem Flughafen einen Rolls-Royce geschenkt bekommen, weigern sich, einen Katalysator einzubauen, und bitten die Behörde, vom Einbau eines Katalysators abzusehen. – Auf solch einem Niveau bewegt sich die Auseinandersetzung, die Sie hier ins Feld führen.

Zurück zum Nachtflug: Natürlich ist auch vom Bundesverwaltungsgericht die Frage aufgeworfen worden: Ist die landesplanerische Situation so, dass es Beschränkungen des Nachtfluges geben könnte? – Dazu hat das Bundesverwaltungsgericht gesagt: Nein! Es gibt eine Grundentscheidung – § 19 Abs. 11 LEPro –, und diese Grundentscheidung ist von den Gesetzgebern beider Länder gefällt worden. Solange diese Grundentscheidung besteht, gibt es keinerlei Möglichkeiten, entlastende Maßnahmen an diesem Standort vorzusehen. – Das muss man sich vor Augen halten und überlegen, welche Beschlüsse man fassen kann.

Noch kurz zu dem anderen Umgang: Natürlich gibt es am Flughafen Leipzig auch ein Schutzgebiet, ein Entschädigungsgebiet für den Nachtflug. Das gibt es hier in Berlin-Brandenburg nicht. Das ist gar nicht festgelegt worden. Das sehen Sie in der Präsentation, wo jetzt die Zeit fehlt, sie zu zeigen. Es gibt am Flughafen London-Heathrow zu den Nachtflugfragen eine Cost-Benefit-Analysis, also eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse, bei der die volkswirtschaftlichen Vorteile eines Nachtflugs mit den gesundheitsbeeinträchtigenden Folgen verglichen werden.

Vorsitzender Andreas Otto: Sie müssten jetzt langsam zum Schluss kommen.

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Sie sehen anhand der Zahlen, dass sich an anderen Standorten produktiv und progressiv mit dem Problem auseinandergesetzt wird, es aber leider hier nicht passiert. Die These, dass hier der Nachtflug volkswirtschaftliche Schäden hervorruft, ist überhaupt in keinsten Form bewiesen [sic!]. Die Untersuchung in London-Heathrow ergab, dass es hier sogar Einsparungen in Milliardenhöhe gibt. Sie können das alles nachlesen. Ich will nur darauf hinweisen, dass die Landesplanung hier planen muss. Die Volksinitiative will nur die Anregung geben, dass hier endlich vernünftig für die nächsten 10, 20, 30 Jahre geplant wird und dass über das Problem, wie viel Flughafen die Region verträgt, diskutiert wird. – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Bock! – Frau Dorn! Sie sind Einreicherin dieses Volksbegehrens, wenn ich das richtig weiß.

Christine Dorn (Einreicherin der Volksinitiative für ein landesplanerisches Nachtflugverbot am BER): Das ist richtig. – Da sich die anderen den Fragen nicht gewidmet haben, werde ich versuchen, sie abzuarbeiten, denn sie sind sicher nicht ohne Grund gestellt worden.

Wie viele Flüge sind in den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr durch die aktuellen Festlegungen am Flughafen BER möglich? – Grundsätzlich ist das unbegrenzt. Es gibt lediglich eine Prognose, die davon ausgeht, dass durchschnittlich 77 Flugbewegungen stattfinden werden, und einer Spitzennacht mehr als 110, aber begrenzt ist das nicht. Es gibt nur die Begrenzung von 0 Uhr bis 5 Uhr, und die angrenzenden Zeitscheiben sind mit einer Nachtflugverkehrszahl belegt, die erst mal mit 13 000 angegeben worden ist. Es wurde aber dazugesagt: Falls es nötig werden würde, falls der Bedarf da ist, könnte man diese Zahl noch anpassen. Man müsse dann eben durch passive Schallschutzmaßnahmen nachsteuern.

Wie viele Flüge sind tatsächlich zwischen 22 Uhr und 6 Uhr im aktuellen Flugplan enthalten? – Das habe ich in der Kürze der Zeit nicht herausgesucht. Ich habe erwartet, dass das der Flughafen liefert, denn das ist für ihn viel leichter festzustellen. Ich hatte vor einiger Zeit mal am Flughafen Schönefeld geschaut, da waren es pro Nacht fünf bis acht Flüge. Wir haben uns immer gefragt, wozu man es eigentlich braucht, so darauf zu beharren, dass man unbedingt Nachtflüge stattfinden lassen muss, möglichst im 24-Stunden-Betrieb, wenn man es gar nicht ausnutzt, insbesondere wenn man bedenkt, dass der Flughafen Tegel ein Nachtflugverbot hat und trotzdem keine Flüge von Tegel nach Schönefeld umgelenkt werden, weil dort alle Möglichkeiten bestehen.

Inwiefern der Flughafen in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr wirtschaftlich arbeitet, kann ich nicht abschätzen. Ich weiß nur, dass der Flughafen Tegel wirtschaftlich arbeitet. Warum sollte das der Flughafen Schönefeld mit einer vergleichbaren Nachtflugregelung nicht auch können? Ich weiß aber, dass zu der Frage Untersuchungen an anderen großen Flughäfen vorgenommen worden sind, die zu dem Ergebnis kamen, dass der Nachtflug in der Regel defizitär arbeitet, denn man muss über eine große Zeitspanne die ganzen Anlagen, Vorrichtungen und das Personal vorhalten, obwohl es sehr viel weniger stark genutzt wird. Also, ist die Auslastung geringer, und deshalb wird der Nachtflug in der Regel durch den Tagflug quersubventioniert.

Wie viele Menschen leben in der Nachtschutzzone, und wie viele davon sind Kinder und Jugendliche? – Nach Schätzungen des Vorhabenträgers leben in der Nachtschutzzone, die jetzt ausgewiesen worden ist, beim Dauerschallpegel von 50 dB nachts für die acht Stunden von 22 Uhr bis 6 Uhr 42 000 Personen. Wie viele davon Kinder und Jugendliche sind, kann ich nicht ermitteln. Das kann vielleicht die Senatsverwaltung machen.

Wie schätzen Sie die anzunehmenden Gesundheitsgefährdungen durch nächtlichen Fluglärm ein? – Dass nächtlicher Fluglärm grundsätzlich gesundheitsgefährdend ist, ist inzwischen allgemein anerkannt und bekannt. Die Ausmaße dieser Gefährdung hängen wesentlich mit den Schallschutzmaßnahmen zusammen, diese sind für den Bürger relevant, also was resultierend aus aktivem und passivem Schallschutz bei ihm in der Wohnung, insbesondere nachts, ankommt. Wenn man ein 100-prozentig strenges Nachtflugverbot verhängt, muss man sich über den passiven Schallschutz keine Gedanken machen, dann kann man das Geld sparen. Wenn man aber Nachtflüge stattfinden lassen will, dann muss man sicherstellen, dass die Bürger schlafen können. Man kann die Kosten und den Aufwand für diese Maßnahmen nicht sparen,

weil man einen ungünstigen Standort gewählt hat und hier besonders viele und dicht besiedelte Siedlungslagen in den Schallschutzgebieten hat. Es ist ja nicht Schuld der Bürger, dass es zu dieser Mammutaufgabe des Schallschutzprogramms kommt, insbesondere dann nicht, wenn der Flughafen seit Antrag gewusst hat, dass diese Aufgabe auf ihn zukommt und er bis heute vernichtend ein Ergebnis vorlegt und noch nicht mal eingestehen will, dass er vor einem Scherbenhaufen steht.

Halten Sie eine Nachtruhe von 23.30 Uhr bis 5.30 Uhr für Kinder für ausreichend? – Es ist wohl klar, dass ich die nicht für ausreichend halte. Ich finde es übrigens in der ganzen Diskussion stark unterbelichtet. Sowohl bei der Planfeststellungsbehörde als auch in den Gerichtsverfahren ging es überwiegend um die Umlaufplanung der Flugzeuge, aber um die äquivalente Lebensgestaltung, um die Umlaufplanung der Menschen, insbesondere der Kinder, ging es nicht. Dass Kinder, die insbesondere tagsüber schon sehr stark fluglärmbelastet sind und natürlich ihren Schlaf brauchen, nicht noch in der Nacht quasi schutzlos gestellt werden können, liegt auf der Hand, und trotzdem spielte das keine Rolle.

Reicht das Niveau des Schallschutzprogramms aus, um alle Betroffenen vor Gesundheitsgefährdungen durch den möglichen Flugverkehr in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr zu schützen? – Die Frage kann ich eindeutig mit Nein beantworten. Wir haben schon eine sehr schwache Bundesgesetzgebung. Die 2. Fluglärmschutzverordnung ist am 10. Juli 2009 im Bundesrat verabschiedet worden. Es ist den Bürgern nicht verborgen geblieben, dass dort die Wahlmöglichkeit für die Länder Berlin und Brandenburg bestand, sich entweder für die Empfehlung des Umweltausschusses des Bundesrates oder für die des Verkehrsausschusses des Bundesrats zu entscheiden. Die Vertreter der Länder Berlin und Brandenburg im Umweltausschuss des Bundesrats hatten für eine Verbesserung der 2. Fluglärmschutzverordnung gestimmt, und die Länder Berlin und Brandenburg haben sich dann dagegen entschlossen. Es ist für die Bürger ersichtlich, dass die Staatsoberhäupter oder Landesväter die Bürger belügen, wenn sie sagen, sie würden alles für den Schutz der Bürger tun, wenn die Bürger wissen, wie sich die Ministerpräsidenten bei solchen Abstimmungen verhalten haben.

Wird es ein Nachtflugverbot aufgrund des noch nicht umgesetzten Schallschutzprogramms geben? – Eigentlich müsste die Planfeststellungsbehörde die Bauabnahme des Projektes BER verweigern, weil die notwendigen Schutzauflagen für die Bevölkerung zur Inbetriebnahme nicht umgesetzt sind. Ich kann mich noch sehr gut an die Bauabnahme bei meinem Haus erinnern. Da gab es keinen Abnahmestempel, weil an der Außentreppe der Handlauf fehlte. Da hätte ja jemand herunterfallen können, und deshalb gab es keinen Stempel. Natürlich hätten wir zuvor auf der Baustelle hundertfach die Möglichkeit gehabt, irgendwo herunterzufallen, und das war unser Problem, aber Ordnung musste sein. Genauso ist es, wenn Sie Ihr Auto zum TÜV bringen, und es werden irgendwelche Abgaswerte überschritten, dann bekommen Sie keine TÜV-Plakette. Es ist für die Bürger schwer zu akzeptieren, dass man sagt: Ab einer bestimmten Größe eines Projektes guckt man einfach nicht mehr so genau hin, und da kann man die Schutzmaßnahmen schon mal als zusätzliche Luxusmaßnahmen abtun, die man machen kann, später oder auch nicht. Die kann man auch verwässern, selbst wenn sie von einem höchsten Gericht, dem Bundesverwaltungsgericht, festgelegt worden sind. – Das ist für die Bürger absolut inakzeptabel, und da wir bisher nicht sehen, dass die Behörden selbst die Notbremse ziehen und deutlich machen: Ohne die notwendigen Schutzauflagen geht der Flughafen nicht in Betrieb –, wird es wahrscheinlich auf eine Klage hinauslaufen, dass die Bürger per einstweiliger Verfügung versuchen, feststellen zu lassen, wie der Schutz für die Bürger

bei der Inbetriebnahme, wenn die Belastungen eintreten, gewährleistet sein muss, ohne dass der Schutz da ist, ohne dass die Bürger Schuld an den Verzögerungen sind. Das muss deutlich gemacht werden. Der Flughafen versucht zu sagen: Wir haben ja den Bürgern Verträge angeboten, und die sind so bockig und unterschreiben die nicht. – Wenn die Verträge aber nicht korrekt sind – und sie sind für das Tagschutzgebiet komplett nicht korrekt, denn der Flughafen hat mit 1 079 Grenzwertüberschreitungen im Rauminnern im Tagschutzgebiet gerechnet, obwohl der das nicht hätte tun dürfen, denn im Planfeststellungsbeschluss steht, dass die Schutzmaßnahmen sicherzustellen haben, dass keine Grenzwertüberschreitungen auftreten –, wenn die Bürger also nicht im Besitz eines korrekten Vertrags sind, kann man ihnen auch nicht vorwerfen, dass sie die Maßnahmen nicht umsetzen lassen, denn sie sollen in diesem Vertrag unterschreiben, dass es sich um eine einmalige Maßnahme handelt. Wenn sie diesen Vertrag unterschreiben, sind sie abgefrühstückt, und das wissen die Bürger, und deshalb unterschreiben sie ihn nicht. Deshalb frage ich: Wann erhalten die Bürger im Tagschutzgebiet eine korrekte Kostenerstattungsvereinbarung, die sie dann auch unterschreiben können, so dass der Schallschutz überhaupt umgesetzt werden kann? Bis jetzt sind die Voraussetzungen dafür eben nicht gegeben.

Ich möchte noch auf Sachen eingehen, die meine Vorredner angerissen haben.

Vorsitzender Andreas Otto: Sie müssten langsam zum Ende kommen.

Christine Dorn (Einreicherin der Volksinitiative für ein landesplanerisches Nachtflugverbot am BER): Ich bemühe mich, mich auf das Wichtigste zu konzentrieren. – Im Oktober 2010 gab es eine gemeinsame Ausschusssitzung der beiden Gesundheitsausschüsse des Abgeordnetenhauses und des Landtags Brandenburg. Es wurde die Befürchtung geäußert, nachdem die Flugroutendiskussion angefangen hatte, es sei doch ungünstig, wenn es jetzt neue Flugrouten gebe, weil dann Bürger Schallschutzfenster für viele Millionen Euro bekommen hätten, die gar nicht mehr betroffen seien, wenn die Flugrouten anders sind. Ich rufe das nicht in Erinnerung, um auf den geringen Kenntnisstand von wichtigen Entscheidungsträgern hinzuweisen, sondern um Sie darauf aufmerksam zu machen, dass damals in der Öffentlichkeit, in der Politik und bei Behörden eine sehr große Erwartungshaltung bestand, was die Umsetzung des Schallschutzprogramms betrifft. Man war der Meinung, wenn der Flughafen sagt, er setzt seit 2008 ein Schallschutzprogramm um, dass das schon weitgehend umgesetzt ist. Jetzt stehen wir wenige Wochen vor Eröffnung des Flughafens, und das Schallschutzprogramm ist noch nicht mal zu 5 Prozent umgesetzt. Deshalb bitte ich, dass Sie sich dafür interessieren, auch für Wege, wie denn diese sehr ungünstige Situation wirksam behoben werden kann. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Frau Dorn! – Ich würde jetzt dem Senat das Wort geben, und dann machen wir eine kurze Fraktionsrunde.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm): Einige Fragen können wir detailliert beantworten, aber es ist nicht ganz einfach für uns, weil wir nicht richtig zuständig sind, sondern das ist die brandenburgische Luftfahrtbehörde. Es gibt einige Details, für die die Flughafengesellschaft zuständig ist. Herr Schwarz hat schon ein paar Dinge angesprochen, und Sie selbst haben ein paar Fakten genannt. Wir werden sehen, dass wir vielleicht noch etwas zuarbeiten können.

In der Sache will ich aber noch mal sagen, dass zumindest zwischen den Zeilen zu erkennen ist, dass das Thema Nachtflug zwar jetzt eine konkrete Rolle spielt, aber dass es immer noch um den Grundsatz geht, ob der Flughafen richtig ist, ob er an der Stelle richtig ist, ob man nicht alles hätte ganz anders entscheiden können. Ich bitte darum, dass wir uns mal von dieser Diskussion wegbewegen. Wir haben alle mehrfach miteinander durchdiskutiert, dass sich zumindest viele von uns Mitte der Neunzigerjahre eine andere Entscheidung hätten vorstellen können. Sie ist so gefallen. Mit dieser Entscheidung ist klar, dass Bürgerinnen und Bürger von Lärm belastet sein werden. Keiner kann sagen: Wir bauen so einen Flughafen, aber keiner merkt es. – Natürlich ist das eine Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner, aber es gibt auch eine Gesamtabwägung, und es ist mir wichtig, das noch mal zu betonen. Es werden Menschen belastet, aber es findet in dieser Frage in erheblichem Umfang auch eine Entlastung statt. Das muss man auch mal sagen. Es sind Hunderttausende, die dadurch entlastet werden, dass zwei innerstädtische Flughäfen geschlossen wurden bzw. jetzt geschlossen werden. Auch das spielt in diesem Zusammenhang eine Rolle. Ich will nicht verhehlen, dass es ein Interesse gibt – wenn man so eine Maßnahme beschließt –, dass es eine wirtschaftlich tragfähige Maßnahme ist. Natürlich geht es auch darum, dass dieser Flughafen wirtschaftlich arbeitet, dass Arbeitsplätze geschaffen werden und dass es insgesamt zu einer wirtschaftlichen Belebung der Region Berlin-Brandenburg führt. Das hat auch etwas mit dem Nachtflugverbot oder mit möglichen Einschränkungen zu tun. Völlig richtig, in Ordnung und nachvollziehbar ist diese harte Kernzeit zwischen 0 Uhr und 5 Uhr, die wirklich ein echtes Nachtflugverbot ist. In den sogenannten Randzeiten – das bekommen wir immer wieder von Fachleuten bestätigt – wird es nur einen sehr eingeschränkten Flugbetrieb geben, aber natürlich, das will ich noch mal sagen, es sind Belastungen.

Ich hoffe sehr – das sage ich in Richtung Flughafengesellschaft –, dass man mit diesem Thema entsprechend konstruktiv umgeht und auch mal selbst aktiv wird. Es sind manchmal Formulierungen dabei: Na ja, wir gehen davon aus, das wird jetzt schon alles Schritt für Schritt klappen, und wir gehen davon aus, zu dem Zeitpunkt wird es schon soundso weit sein. – Ich finde, da kann man ruhig etwas aktiver werden und sagen: Ja, das ist für uns ein Thema. Wir sehen, dass Menschen belastet sind, und wir kümmern uns darum, dass möglichst viele von Lärmschutzmaßnahmen profitieren. – Man kann dieses Thema auch ein bisschen aktiver aufnehmen. Aber in der Sache bin ich der festen Überzeugung, dass es eine gute und richtige Regelung, ein guter und richtiger Kompromiss ist, der gefunden wurde, zwischen Anwohnerinteressen, Flugrouten, Nachtflugverbot usw. – all das hat ja eine Rolle gespielt – und den Gesamtinteressen Berlins und Brandenburgs, einen echten Hauptstadtflughafen, einen wirtschaftlich erfolgreichen Flughafen zu haben. Uns ist vom Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 13. Oktober bestätigt worden, dass es diese Abwägung gegeben hat, wo auch festgehalten ist, dass die Belange der lärmbeeinträchtigten Anwohnerinnen und Anwohner im Verhältnis zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens angemessen und im Ergebnis rechtsfehlerfrei gewichtet worden sind. Das wurde ausdrücklich festgehalten.

Also, jetzt zum Verfahren: Brandenburg und Berlin sagen: Das ist ein Volksbegehren, das in der Sache und in der Form zulässig ist, stattfinden kann, stattfinden wird, wie auch immer. – Nur muss man damit auch ehrlich umgehen und sagen, selbst wenn es erfolgreich ist – Ich sehe noch nicht, dass das so ein Selbstläufer und erfolgreich ist, schon wegen der Dinge, die ich gerade dargestellt habe. In der Abwägung werden viele Menschen sagen: Ich werde von dieser Flughafenentscheidung entlastet, und ich sehe auch wirtschaftliche Vorteile. – Aber selbst wenn es erfolgreich ist, ist es in der Konsequenz nichts Bindendes. Wenn diese Auffor-

derung beschlossen wird, das Landesentwicklungsprogramm zu ändern, ist es nichts Bindendes für die zuständige Luftverkehrsbehörde und für die entsprechenden Verfahren, die zur Änderung eines Nachtflugverbots nötig wären. Das muss man auch offen sagen. Ich finde, man kann es dann nicht einfach zu einem verbindlichen Entscheid erklären.

Wir haben Regeln und Quoren für solche Abstimmungen: Welche Abstimmung ist verbindlich? Welche ist nicht verbindlich? Welche führt zu entsprechenden Konsequenzen? Hier muss man ganz klar sagen: Selbst ein erfolgreicher Volksentscheid hätte nicht sofort bindende Konsequenzen. Man kann das dann auch nicht einfach zu einer bindenden Konsequenz erklären, weil man es politisch gerade sinnvoll findet. Diese Ehrlichkeit sollten wir an der Stelle auch haben. Es wäre gleichwohl auch noch mal ein starkes politisches Votum – das will ich nicht verhehlen, das ist es sicherlich –, wenn die Bürgerinnen und Bürger sagen: Wir sehen hier eine erhebliche Belastung und wollen die entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen und was weiß ich nicht alles in der Konsequenz noch mal aufgreifen und darüber sprechen, ob das alles hinreichend formuliert ist.

Insofern kann ich nur noch mal die Entscheidung des Berliner Senats vom November, glaube ich, bestätigen zu sagen: Ja, das Volksbegehren ist zulässig, wird aber in seiner Zielrichtung aus den eben genannten Gründen nicht übernommen, weil es eben nicht diese bindende Wirkung entfalten kann und weil es auch in der politischen Abwägung einen vernünftigen Interessenausgleich zwischen Nachtflugverbot und wirtschaftlichen Interessen gegeben hat.

Vorsitzender Andreas Otto: Vielen Dank, Herr Senator! – Wir haben jetzt noch eine halbe Stunde Zeit. Ich würde vorschlagen, dass jede Fraktion jetzt drei Minuten Zeit hat – das ist eine Viertelstunde – und wir dann den Anzuhörenden das Wort für die in der Fraktionsrunde aufgeworfenen Fragen geben. – Ich sehe Einverständnis. Welche Fraktion möchte beginnen? – Herr Prieß, bitte!

Wolfram Prieß (PIRATEN): Bei uns haben sich ein paar Fragen angesammelt. Wir haben einmal von der Folgekostenanalyse gehört, dieser Cost-Benefit-Analyse des Flughafens Heathrow. Ich würde gern wissen, ob für den Flughafenstandort in Schönefeld auch so eine Analyse durchgeführt worden ist.

Eine zweite Frage: Ist es zutreffend, dass dieses absolute Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr nicht für Rettungsflüge, Regierungsflüge und Postflüge gilt? Wie groß ist die Anzahl von Flugbewegungen, mit der man in diesem Bereich dann rechnen muss?

Eine weitere Frage: Gibt es eine Einschätzung, wie groß die Grundstückswertverluste aufgrund des zugelassenen Nachtflugs im Umfeld des Flughafens sein werden, und gibt es eine Abschätzung, ob diese Wertverluste zu entschädigen sind, wenn das Bundesverfassungsgericht über die anhängigen Beschwerden eine Entscheidung fällt?

Eine letzte Frage, die sich eher an den Senat richtet: Ist es richtig, dass Beschwerden von Bürgern über den Lärmschutz am Flughafen zur Bearbeitung an die Flughafengesellschaft weitergereicht, dort bearbeitet wurden und dann nur noch mit einem Vermerk vom Senat an die Bürger zurückgegangen sind? – Das wären erst mal unsere Fragen.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Moritz ist der Nächste!

Harald Moritz (GRÜNE): Ich habe eine Frage an Herrn Schwarz. Sie hatten von der Notwendigkeit der Flugbewegungen zwischen 22 und 6 Uhr gesprochen, die da festgestellt worden ist. Vielleicht können Sie noch mal sagen: Welche Flüge werden da abgewickelt und warum? Wie ist die Notwendigkeit festgestellt worden?

Die Entscheidung ist gefallen, Herr Müller, vollkommen richtig! Aber die Entscheidung ist, wie ich mit diesem Zitat auch sagen wollte, in vollem Bewusstsein getroffen worden, welche Bedingungen es an diesem Standort gibt. Wir haben auch gesagt: Kein Drehkreuz, kein Großflughafen – um dazu noch zwei Worte zu sagen –, Verbund ostdeutscher Flughäfen und dergleichen. Ich will nur darauf hinaus: Es muss doch politisches Interesse von uns allen sein, die besondere Situation zu berücksichtigen und den maximal möglichen Lärmschutz oder den Schutz der Betroffenen überhaupt da herzustellen. Von daher muss ich doch so an die Sache herangehen, und ich kann auch nicht sagen: Durch die Schließung von Tegel und Tempelhof werden Leute entlastet. – Das ist vollkommen richtig, das ist auch gut so. Aber die Intention war ja eigentlich, mit einem neuen Flughafen die Belastungen nicht an anderer Stelle in ähnlicher Größenordnung wieder aufkommen zu lassen. Von daher halte ich diese Argumentation, an der einen Stelle entlasten wir, an der anderen Stelle müssen wir dann halt belasten, für nicht machbar. So kann man da nicht argumentieren.

Aber jetzt noch mal zu der Initiative selber; vielleicht können Sie noch ein paar Worte dazu sagen: Mit dieser Änderung des LEPro soll ja sozusagen die Grundlage geschaffen werden, um überhaupt einen Abwägungsgrund oder in der Abwägung entsprechende Argumente zu haben, um zu einem Nachtflugverbot zu kommen. Wenn so ein Antrag gestellt wird, heißt das natürlich noch lange nicht, dass der auch zum Ziel führt, sondern er kann durch diese Änderung des Paragraphen überhaupt erst möglich gemacht werden. Habe ich das richtig verstanden?

Vorsitzender Andreas Otto: Der Nächste ist der Kollege Wolf.

Harald Wolf (LINKE): Ich glaube, wir haben mittlerweile eine ziemlich kritische Situation in der Diskussion über den Flughafen. Ich glaube, wir sind uns – jedenfalls mehrheitlich – einig, dass der Flughafen für Berlin wichtig ist – bei aller Problematik des Standortes. Aber die Diskussion können wir heute nicht mehr führen. Die ist in der Vergangenheit geführt und, wie ich finde, falsch entschieden worden. Damit müssen wir jetzt alle mehr oder weniger schlecht leben. Aber mir geht es darum: Wie kann dieser Flughafen zum Erfolg werden? Erfolg heißt aber auch, dass dieser Flughafen Akzeptanz haben muss. Wir haben gegenwärtig jenseits der Standortdiskussion, beginnend mit der Flugroutendiskussion, die Auseinandersetzung um Schallschutz usw. Ich glaube, dass das eine ganz schwierige Situation ist. Es ist auch eine Diskussion, die es nicht nur am Standort Berlin gibt. Wenn man sich ansieht, was gegenwärtig am Flughafen Frankfurt an Auseinandersetzungen stattfindet, sieht man, dass wir hier an eine Grenze der Akzeptanz gestoßen sind.

Vor dem Hintergrund ist mehr als unbefriedigend, wie das Thema passiver Schallschutz behandelt wird und was den Bearbeitungsstand angeht. Ich finde, es ist auch ein falsches Signal in dieser gegenwärtigen Situation und grundsätzlich, jetzt Anträge zu stellen, mit denen der Standard für den passiven Schallschutz gegenüber dem Planfeststellungsverfahren noch mal abgesenkt werden soll bzw. darin heruminterpretiert wird. Ich glaube, wenn man Akzeptanz herstellen will, ist es eher die Aufgabe, das Schutzniveau zu erhöhen und eher mehr zu machen als das, wozu man rein rechtlich gezwungen ist. Das halte ich für eine zentrale politische Aufgabe. Es kann jetzt nicht darum gehen, sich am Buchstaben festzuhalten oder am Buchstaben herumzuinterpretieren und damit die Akzeptanz zu gefährden und noch mehr Unmut hervorzurufen – plus die Geschwindigkeit der Bearbeitung dieser Schallschutzmaßnahmen.

Und wenn das das Budget des Flughafens nicht mehr hergibt, dann müssen sich die Länder überlegen, ob sie dafür was tun, denn letztendlich zahlen sie dann noch drauf, wenn es diese Akzeptanz nicht gibt. Ich möchte gern einen Zustand vermeiden, wo wir regelmäßig Demonstrationen in der Abflughalle haben, so wie das gegenwärtig in Frankfurt stattfindet. Deshalb noch mal mein Appell sowohl an den Senat als auch an den Flughafen, hier zu einer Beschleunigung zu kommen und auch wirklich zu sehen, dass man ein Schutzniveau schafft, wo die Belastungen, die mit Nachtflügen verbunden sind, soweit das über passiven Lärmschutz möglich ist, dann auch entsprechend abgesenkt werden. – Nächste Frage!

Vorsitzender Andreas Otto: Können Sie zum Schluss kommen, Herr Wolf?

Harald Wolf (LINKE): Ja! Ich habe nur noch eine Frage. – Herr Schwarz! Sie haben angesprochen, dass, bezogen auf den Sommerflugplan – der ja, wenn ich das richtig im Kopf habe, in der Regel der Flugplan mit den meisten Flugbewegungen ist im Vergleich zum Winterflugplan –, 85 Prozent der – wenn ich es richtig im Kopf und richtig verstanden habe – über 40 Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 22 und 23 Uhr stattfinden. Meine Frage: Was spricht dagegen, wäre es so gravierend, wenn zumindest das gleiche Schutzniveau wie in Tegel eingehalten wird, nämlich von 23 bis 6 Uhr? Es kann sich ja nur um sechs oder sieben Flüge handeln, wenn es 15 Prozent sind. Vielleicht können Sie noch etwas dazu sagen, welche Flüge das sind, welche Auswirkungen es hätte, wenn die nicht stattfinden, und warum ein solches Schutzniveau aus Ihrer Sicht nicht möglich ist.

Vorsitzender Andreas Otto: Frau Kollegin Vogel!

Katrin Vogel (CDU): Danke! – Angesichts der knappen Zeit möchte ich auf allgemeine Statements verzichten, sondern an Prof. Schwarz meine Fragen richten. Ich habe einige. Eine Frage schließt sich direkt an Herrn Wolf an. Sie sagten vorhin, dass die meisten Flüge in der Nachtzeit zwischen 22 und 23 Uhr zu erwarten sind. Ich hätte gern ein bisschen konkreter gewusst: Wie viele Flugbewegungen wird es zwischen 23 und 24 Uhr geben und wie viele zwischen 5 und 6 Uhr? Sehen Sie Möglichkeiten, dass der Abflug insbesondere in diesen späten Zeiten nur von einer Startbahn erfolgt, insbesondere von der Südbahn? Wäre so etwas technisch möglich, gewollt? Wie stehen Sie dazu?

Bisher ist dieses Schallschutzprogramm mit 140 Millionen Euro veranlagt worden. Mich würde interessieren: Wie viel davon steht gegenwärtig noch zur Verfügung? Dann kündigten Sie, Herr Prof. Schwarz, am 6. Februar bei der Sitzung des Wirtschaftsausschusses im Flughafen eine Offensive zur Umsetzung des Schallschutzprogramms an. Uns würde interessieren, wie jetzt die konkreten Maßnahmen da aussehen. Gestern konnte man in der Zeitung lesen, dass ein neuer Verantwortlicher benannt und ein neues Team gebildet wurde. Aber ich denke, die Offensive kann nicht allein daraus bestehen.

Dann habe ich bei der Vorbereitung auf die heutige Sitzung auch gelesen, dass Sie Anfang des Jahres im brandenburgischen Parlament gesagt haben, dass es ca. 5 000 bis 6 000 Häuser gibt, die eigentlich überhaupt nicht geschützt werden können. Hier würde mich interessieren, wie die weitere Vorgehensweise ist. Sind Mittel für die Entschädigung vorgesehen? Werden diese Mittel dann ebenfalls aus diesem Schallschutzprogramm, also aus diesen 140 Millionen Euro, bestritten, oder stehen dafür andere Mittel zur Verfügung?

Eine weitere Frage: Warum versucht die Flughafengesellschaft, beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft in Brandenburg nun eine Klärung der Auslegung der Schallschutzpegel zu erreichen? Für mich ist nicht ersichtlich, was an einem konkret im Planfeststellungsbeschluss benannten Lärmschutzpegel klärungsbedürftig ist. Es stellt sich also auch die Frage, wieso diese Klärung erst drei Monate vor Inbetriebnahme erfolgt. Insbesondere interessiert mich dabei, welche Summen an Schallschutzaufwendungen dabei zur Disposition stehen, wenn man diesen Planfeststellungsbeschluss so oder so auslegt. Von welcher Summe sprechen wir eigentlich? Über wie viele Euro diskutieren wir dabei?

Dann ist noch die Frage: Sind bei den bewilligten Kostenerstattungsanträgen von den Maßnahmen, die bereits ausgeführt wurden, die strittigen Lärmschutzwerte zugrunde gelegt worden? – Vermutlich! Das würde ich gern genauer wissen.

Bei den betroffenen Bürgern kam immer wieder die Frage auf, warum nicht eine externe Koordinierungsstelle mit der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen beauftragt wird. Bisher ist es ein bisschen unzureichend, was die Flughafengesellschaft da auf die Beine gestellt hat, wenn nicht mal vier Prozent der Betroffenen abgeschlossene Schallschutzmaßnahmen haben. Auch bei den abgeschlossenen Maßnahmen ist weiter davon auszugehen, dass noch Nachbesserungsbedarf besteht. – Das waren meine Fragen.

Vorsitzender Andreas Otto: Super! Genau drei Minuten! – Herr Kreins!

Ole Kreins (SPD): Ich weiß nicht, ob ich die drei Minuten einhalten werde, weil ich unabhängig von den Fragen, die hier im Raum stehen und deren Beantwortung mich sehr interessiert, grundsätzlich über die Frage „Flughafen – ja oder nein“ debattieren möchte bzw. den Punkt anreißen will.

Tatsächlich ist es ein Flughafen, der vor langer Zeit geplant worden ist. Wir haben die Planungsprozesse nun größtenteils abgeschlossen, und jetzt sind die Prozesse in Gang, der Bau hat stattgefunden, und wir liegen in der Auseinandersetzung a) über die Flugrouten, b) über das Nachtflugverbot – wobei es da auch ein Gerichtsurteil gegeben hat – und c) über die Lärmbelastung. Für mich ist der Kern der Frage: Wer sind die tatsächlich Betroffenen, und haben wir nicht an vielen Stellen Menschen, die heute glauben, sie sind betroffen und dann tatsächlich nicht weniger betroffen sind als vorher beispielsweise bei der Frage, wie Tegel angefliegen worden ist? Also die Frage ist: Haben wir heute Betroffene, die wir zur Eröffnung nicht haben werden, die sich nicht benennen? – Oder andersrum formuliert: Haben wir heute Menschen, die noch nicht betroffen sind, die tatsächlich erst bei der Eröffnung des Flughafens wahrnehmen, dass das Ausmaß des Lärms übergebürlich ist?

Was heißt übergebürlich? – Ich gehe noch mal auf den Planfeststellungsbeschluss ein. Das heißt natürlich: Weniger als 365 mal mehr als 55 dB im Rauminnen pro Jahr. Ich glaube, es ist unstrittig in diesem Hause, dass man diese Zahl – also weniger als einmal pro Tag – festlegen kann und dass daraufhin auch das Schallschutzniveau erfolgen muss. Wir haben ja mit den 140 Millionen Euro – wenn Sie sagen, das reicht nicht, wäre das auch eine politische Botschaft, die man mal formulieren müsste – auch gesagt, dass wir diese Maßnahmen umsetzen möchten und dass wir sie nicht während des Betriebs, sondern im Vorfeld umsetzen möchten. Da bin ich bei den Betroffenen, die sagen – es gibt nicht nur Einzelfälle –, es hat eben nicht zwölf Monate gedauert, sondern mehr als zwölf Monate. Und das kann man natürlich auch

denjenigen, die die Verantwortung dafür haben, nicht verklickern, dass man sagt: Wir bauen hier einen Flughafen, aber ihr seid letztlich dafür verantwortlich, ob ihr euch die Maßnahmen einbaut – und dann auch über die Frage des Schutzniveaus so diskutieren zu müssen.

Grundsätzlich teile ich auch die Bedenken des Senators Müller, dass wir, wenn wir den Flughafen erfolgreich auf den Weg bringen wollen, an der Stelle sehr großzügig mit dem Lärmschutz umgehen müssen und dass wir ihn nicht grundsätzlich infrage stellen. Wenn hier in der Vorstellung die Frage gestellt worden ist, ob hier in 20 oder 25 Jahren noch der richtige Standort ist, dann sage ich: Das ist 1994 entschieden worden. Wir wissen alle, welche Positionen wir hatten und warum, aber wir werden die nächsten 25 Jahre über diesen Standort nicht debattieren können und wir werden ihn auch nicht kleiner machen und auch nicht schließen können. Dafür sind einfach zu viele Mittel geflossen. Jetzt ist es unsere Aufgabe, bei der Frage des Lärmschutzes nachzusteuern.

Vorsitzender Andreas Otto: Kommen Sie auch zum Schluss, Herr Kreins?

Ole Kreins (SPD): Nein! Ich habe noch zwei Punkte. Sie können ja den Knopf drücken, wenn ich drei Minuten deutlichst überschreite.

Vorsitzender Andreas Otto: Das wäre jetzt. Aber machen Sie mal noch ganz kurz!

Ole Kreins (SPD): Entschuldigen Sie! Sie haben sehr vielen Leuten heute sehr lange das Wort gegeben, und ich finde, das ist ein entscheidender Punkt, den wir diskutieren. Jetzt können Sie mir gern das Wort abdrehen, aber ich möchte an der Stelle noch ein paar grundlegende Sachen sagen, weil wir heute über das Nachtflugverbot reden. Wir reden über das Schallschutzprogramm, aber wir reden auch über das Nachtflugverbot und die Initiative. An der Stelle müssen wir uns als Ausschuss vielleicht auch selber die Frage stellen, ob wir nicht über zu viele Themen diskutieren, ob wir heute an der Frage des Nachtflugverbots dezidiert hätten dranbleiben müssen. Da gibt es eine Regelung. Die Regelung wird von den Anwohnern nicht als Optimum wahrgenommen, aber es ist eben eine Regelung, die in Abwägung eines Planungsprozesses stattgefunden hat. Ich glaube nicht, dass diese Planungsprozesse so schnell aufzumachen und zu ändern sind. Selbst wenn wir politisch den Willen hätten und selbst wenn das so formuliert werden würde, würden wir an der Stelle nicht so schnell eine Regelung haben, die einzelne Anwohner haben möchten.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Kreins! Könnten Sie jetzt doch wirklich zum Schluss kommen? – Ich komme sonst wieder in den Vorwurf der Ungleichbehandlung.

Ole Kreins (SPD): Ich sitze hier drei Stunden im Ausschuss und darf dann drei Minuten reden? Ich habe gar kein Problem, wenig zu reden, aber – –

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Kreins! Wir haben das so verabredet. Wir haben uns darauf geeinigt, eine Fraktionsrunde zu machen – jede Fraktion drei Minuten. Das ist hier auch die Stunde der Anzuhörenden. Wir fragen die Anzuhörenden. Ich glaube, wir haben nächste Woche noch Gelegenheit, die grundsätzlichen Stellungnahmen auszutauschen. – Die meisten Fragen gingen an Prof. Schwarz, wenn ich das richtig registriert habe. Vielleicht lassen wir Sie beginnen und dann die anderen drei Anzuhörenden auch noch kurz Stellung nehmen und zum Abschluss noch mal den Senat. – Bitte!

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Herr Kreins hat völlig recht mit seiner Feststellung, dass das, was hier unter dem Thema Nachtflug eingeleitet wurde, mehr und mehr zu einer Frage des Schallschutzes wird. Das kommt leider auch ein Stückchen dadurch, dass Herr Bock da etwas Verwirrung reingebracht hat. Deshalb möchte ich das als Erstes aufgreifen. Der Schallschutz in der Nacht ist völlig unstrittig. Das wird auf 6 mal 55 geschützt, das ist auch ganz klar durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts so gegeben. Insofern stellen sich inhaltlich in der Frage des Schallschutzes in der Nacht überhaupt gar keine Fragen. Wir haben Fragen zum Schallschutz, wie der Tag geschützt werden soll. Wenn das gewünscht wird, gehe ich gleich darauf ein. Aber was während der Nacht gemacht werden soll, ist völlig unstrittig.

Ich schließe mich auch nicht Ihrer Auffassung an, Frau Dorn, dass wir keine Begrenzung während der Nacht haben. Wir interpretieren den Planfeststellungsbeschluss schon so, dass es da Begrenzungen der Bewegungen gibt, die ich vorhin aufgelistet habe.

Was die von Ihnen angesprochene Cost-Benefit-Analyse angeht: Ja, klar, wir haben für den Flughafen mal erwogen, was es bedeuten würde, wenn keine Flüge in der Nacht oder, genauer gesagt, in den Randzeiten stattfinden. In der Kernnacht finden eh keine Bewegungen statt. Dabei muss man berücksichtigen, dass das natürlich Einfluss hat auf das, was sich während des Tages am Flughafen abspielt. Das heißt, die Flüge in der Nacht oder in den Randzeiten sind deshalb notwendig, weil häufig nur damit ein wirtschaftlicher Umlauf überhaupt dargestellt werden kann. Das war ja auch Ihre Frage nach den Notwendigkeiten. Notwendigkeiten für den Nachtflug bestehen darin, dass die Flugzeuge, die hier stationiert sind, die hier übernachten, am Abend auch wieder zurückkommen müssen, um am nächsten Tag wieder einen Umlauf herzustellen. Flüge in den Randzeiten sind notwendig, um überhaupt eine ausreichende Anzahl an Frequenzen zu garantieren. Sonst würden sich die Airlines hier gar nicht engagieren. Nachtflüge oder Flüge in den Randzeiten sind auch häufig notwendig, weil es entsprechende Abflugnotwendigkeiten beim Langstreckenverkehr gibt. Wenn Sie mal in den Flugplan reingucken, werden Sie feststellen – um mal ein Beispiel zu geben –: Der Flug nach Abu Dhabi, der ab der Eröffnung des neuen Flughafens stattfindet, ist genau so einer, der zu diesem Zeitpunkt stattfindet, weil er dann entsprechend in das Drehkreuz nach Abu Dhabi hineingeht.

Zur Frage: Wie viel findet in der Kernzeit, also zwischen 0 und 5 Uhr, statt? – Das sind einmal Rettungsflüge und Regierungsflüge. Es liegt in der Natur der Sache, dass man die relativ schlecht prognostizieren, sondern nur im Nachhinein sagen kann, wie viele es während einer Flugplanperiode waren. Was man vorher sagen kann, ist das, was an Postflügen stattfinden wird, weil die in der Tat auch geplant werden. Das werden mit der Eröffnung des neuen Flughafens wahrscheinlich ein bis zwei Flüge sein.

Was Ihre Frage nach den Grundstückswertverlusten angeht, muss man sagen: Ausweislich dessen, was der Grundstücksausschuss vor ein paar Tagen veröffentlicht hat, ist das Gegenteil der Fall. Die Grundstückspreise im Umfeld sind gestiegen. Das ist nicht meine Meinung. Das kann man relativ objektiv nachvollziehen anhand dessen, was der Grundstücksausschuss formuliert hat. Ich glaube, das folgt auch einer gewissen Logik, denn wenn jetzt mehr als 10 000 Menschen in eine Region ziehen, hat das wahrscheinlich eher preissteigernde als preisminimierende Wirkung.

Zur Frage, Herr Wolf, ob wir uns nicht auch in der Zeit von 23 bis 6 Uhr beschränken können: Es gibt ein klares Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, das festgelegt hat, was gemacht wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich den Abwägungsvorgang, den wir hier jetzt offensichtlich noch mal miteinander diskutieren wollen, bereits vorgenommen und ihn für richtig und ausgewogen gehalten. Insofern, glaube ich, sollten wir die Möglichkeiten, die es darin gibt, auch nutzen, zumal die jeweils letzte halbe Stunde und die jeweils erste Stunde in den Randzeiten ja gar nicht beplant werden können. Deshalb sind sie auch so notwendig, weil sie den Airlines, die nicht rechtzeitig hier ankommen, die Chance geben, hier zu landen. Sie kennen das von Interkontinentalflügen, wie häufig sie – das muss man sich alles auch mal ökologisch vor Augen halten – beim Anflug auf Frankfurt noch über dem Taunus kreisen müssen, wenn sie günstige Rückenwinde gehabt haben. Alles das werden wir hier zukünftig vermeiden können, weil wir eben entsprechende Verfrühungs- und Verspätungsregelungen haben. – [Zuruf von Harald Wolf (LINKE)]

Vorsitzender Andreas Otto: Ich würde bitten, auf Zwiegespräche möglichst zu verzichten.

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Herr Wolf! Die Hälfte, genau 50 Prozent, dieser Zeit von 23 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr bezieht sich auf das Phänomen, das ich gerade ausgeführt habe. Dafür ist es ein ganz wesentliches Vehikel. Wir haben darüber hinaus – ich kann Ihnen die Zahlen sogar nennen – im Durchschnitt fünf bis sechs Flüge, die in den restlichen 50 Prozent stattfinden. Wir sind jetzt am Anfang. Im Gegensatz zu Frau Dorn empfinde ich, dass wir da doch eine Beschränkung haben. Von den 77 uns auferlegten Beschränkungen, die wir in den Randzeiten haben, werden jetzt in der ersten Periode gerade mal 40 geflogen. Also wir sind ja bei Weitem noch nicht da, wohin man sich später mit 360 000 Flugbewegungen mal entwickeln kann. Wir haben im Augenblick nur zwei Drittel dieser Flugbewegungen. Insofern ist klar, dass da noch ein gewisser Puffer sein sollte.

Was jetzt die Fragen angeht, die das Schallschutzprogramm betreffen, so beantworte ich sie gerne, auch wenn sie nicht unmittelbar etwas damit zu tun haben. Die Fragen, die das Schallschutzprogramm für Nachtflüge angehen, habe ich, glaube ich, beantwortet. Aber ich sage gerne auch was zum Bearbeitungsstand. Noch mal: Das Programm ist so angelegt worden, dass wir die Anwohner in die Lage versetzen, selbst die Schallschutzmaßnahmen einzubauen. Das ist im Übrigen auch keine berlinspezifische Besonderheit, sondern das ist Status quo. Ich kenne eigentlich kein Schallschutzprogramm, wo der Flughafen zwangsweise bei dem Anwohner einrückt und sagt: Da muss ein Fenster eingebaut werden –, sondern es ist letztlich immer im Belang des Anwohners, was er tut oder nicht. Um die Fragen, die sich um diesen Vorgang ranken, auch noch abzuarbeiten – auch hier hatte Herr Bock Zahlen in die Welt gesetzt –: Von den 13 500 Kostenerstattungsvereinbarungen haben wir zurzeit noch 50 Beschwerden vorliegen. Ich gehe davon aus, dass die auch bis zur Inbetriebnahme des Flughafens abgearbeitet sein werden.

Es geht, wie gesagt, nicht darum, dass während der Nacht Schutzziele abgesenkt werden sollen. Das ist völlig unstrittig. Wir sind aber schon der Meinung, dass während des Tages wohl nicht besser geschützt werden kann als während der Nacht, wo es wirklich um Schlafstörung geht. Während des Tages geht es um Kommunikationsstörung. In diesem Punkt ist der Planfeststellungsantrag nun unklar. Deshalb stellen wir diesen sogenannten Klarstellungsantrag, um deutlich zu machen, was da passiert. In dem Zusammenhang, Frau Vogel, auch die Be-

merkung: Wenn man das auf „einmal 55“ interpretiert, dann ist zumindest bei 360 000 Flugbewegungen eine Vielzahl von Grundstücken oder Wohneinheiten gar nicht mehr schützbar. Also in dieser Verbindung muss man das sehen. Ich möchte aber auch noch mal ganz deutlich sagen: Mit dem Eröffnungsflugplan, das heißt, mit den Flugbewegungen, die wir 2012 haben, ist das eine nur theoretische Frage. Weil wir noch nicht die 360 000 Flugbewegungen erreichen, werden wir auch das Schutzziel „einmal 55“ nicht überschreiten.

Die Frage, müssen wir auf einmal oder sechsmal 55 schützen, stellt sich, je näher wir an die 360 000 Flugbewegungen herankommen, aber sie stellt sich nicht bei 240 000 Flugbewegungen.

Die Frage nach den Zeitscheiben habe ich Ihnen gerade beantwortet. Von den 40 Bewegungen finden 33 Bewegungen zwischen 22 Uhr und 23 Uhr statt, und fünf bis sechs Bewegungen finden in der Zeit von 5.30 Uhr bis 6 Uhr statt bzw. von 23 Uhr bis 23.30 Uhr. – Verfrühungen oder Verspätungen – das liegt in der Natur der Sache – das werde ich Ihnen erst ex post beantworten können, was sich da ergeben hat.

Zu der Frage, ob man auch mit einer Start- und Landebahn auskommen kann: In der Tat sind alle Beteiligten, also die Fluggesellschaften, die Flughafenbetreiber, die Flugsicherung und die brandenburgische Genehmigungsbehörde, zusammenzukommen, um zu prüfen, inwieweit man über das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts und die Festlegung, die die Bundesanstalt für Flugsicherung getroffen hat, hinaus noch weitere freiwillige Maßnahmen ergreifen kann. Da prüfen wir im Augenblick, ob wir zumindest in diesem Zeitraum, in dem nur Verfrühungen oder Verspätungen möglich sind, mit einer Start- und Landebahn auskommen. Das ist ein Prozess, den wir eingeleitet haben.

Die Offensive zur Umsetzung des Schallschutzprogramms ist in der Tat – – Da kann ich nur wiederholen: Juristisch ist das Schallschutzprogramm abgearbeitet, aber auch wir empfinden es nicht als zufriedenstellend, dass gleichwohl noch nicht alle Anwohner tatsächlich Schallschutzmaßnahmen eingebaut haben. Das heißt, dort, wo man kommunikativ stärker auf die Leute zugehen kann, wo man auch mal gucken kann, ob man bei Rückfragen relativ unbürokratisch zu Lösungen kommen kann – das ist ein Part, zu dem wir aktiv noch etwas beisteuern können, und dafür haben wir jetzt ein Team eingesetzt, das aus vier Leuten besteht und sich dezidiert dieser Fragestellung zuwenden soll. – Frau Vogel! Habe ich damit Ihre Fragen beantwortet?

Katrin Vogel (CDU): Wie viel steht von den 140 Millionen Euro noch zur Verfügung?

Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH): Wir haben jetzt von den 13 000 Anträgen etwa die Hälfte bearbeitet. Wenn ich das mal auf alles beziehe, also die Außenwohnbereichsentschädigung, den Schutz besonderer Einrichtungen, beispielsweise die Kindergärten und Schulen, und die 13 500 Wohneinrichtungen, dann haben wir im Augenblick rund die Hälfte der Mittel einseitig gebunden. Wir haben uns in der Größenordnung von ungefähr 70 Millionen Euro verpflichtet.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Prof. Schwarz! – An die anderen wurden ebenfalls noch Fragen gestellt. – Bitte, Frau Dorn, Sie haben das Wort!

Christine Dorn (Einreicherin der Volksinitiative für ein landesplanerisches Nachtflugverbot am BER): Das Positivste, was ich heute gehört habe, ist, dass die Linke es für ein falsches Signal hält, jetzt Anträge zu stellen, um das Schutzniveau zu senken. Ich finde, die anderen sollten dringend mal darüber nachdenken, ob sie sich dieser Sicht anschließen können, denn die Bundesverwaltungsrichter hatten im Oktober ausdrücklich gesagt: Eine Befugnis der Behörde zu Verschlechterungen sehen wir nicht. – Es kann nicht sein, dass man den Betroffenen Steine statt Brot gibt. Herr Prof. Schwarz will einen Antrag stellen, um das 2006 vom Bun-

desverwaltungsgericht festgestellte Tagschutzniveau, das so genehmigt worden ist, wie er es selbst beantragt hat, zu verschlechtern, und zwar ganz stark zuungunsten der Bürger. Dafür haben wir an diesem ungeeigneten Standort überhaupt keinen Spielraum.

Übrigens fordert das Umweltbundesamt dennoch ein Nachtflugverbot, insbesondere für die stadtnahen Flughäfen Frankfurt am Main und Berlin, und sagt: Die gesetzlichen Grenzwerte für Fluglärm reichen nicht aus. Die Belastungen sind deutlich zu hoch. Vor allem in den Nachtstunden schädigt der Lärm eindeutig die Gesundheit. Nötig ist eine nationale Flugverkehrsplanung, um die betroffene Bevölkerung zu schützen. – Das ist eine Aufgabe, die bisher unterschätzt worden ist. Das Umweltbundesamt hatte schon vor einigen Jahren in einem Vortrag Bernd Rohrmann (phonetisch) zitiert: Kritische Grenzen gegen Umweltstressoren sind nicht durch die empirische Forschung findbar. Es handelt sich um gesellschaftspolitische Setzungen, die vom Wertesystem der Beteiligten abhängen. – Das ist ein wandelbares Ding. Man kann nicht sagen, dass ein Herr Prof. Jansen (phonetisch) 1974 mal festgestellt hat, dass das und das als Grenzwert akzeptabel ist, und das bleibt jetzt so bis in alle Ewigkeit. Die Bürger merken jetzt, was nicht akzeptabel ist. Und einfach zu sagen, es gibt viele Bürger, die durch den Flughafen einen Vorteil haben, das mag ja sein, aber der Vorteil, dass man ein- oder zweimal im Jahr vielleicht darauf achten muss, dass man zu einer bestimmten Uhrzeit wieder da ist oder wieder abfliegt, das ist eine sehr geringe Einbuße an Komfort, die den Bürgern in Berlin durchaus zuzumuten ist, damit sie nicht gleichzeitig andere Menschen, die die Belastung sehr zu tragen haben, und zwar an 365 Tagen im Jahr, schädigen. Deshalb ist ein Nachtflugverbot dringend nötig.

Wir sind uns als Initiatoren der Volksinitiative der Tatsache bewusst, dass hier eine Minderheit um ihre Gesundheit kämpft. Das ist in der zweiten Stufe mit dieser sehr großen Zahl an Unterschriften, die zu erbringen ist, kein Selbstläufer, das wissen wir, wir werden es dennoch tun, auch wenn es letzten Endes möglicherweise nur zu einer politischen Aussage kommen wird, dass so viele Menschen, Zehntausende, ein Nachtflugverbot dringend für nötig halten, weil sie um ihre Gesundheit und die ihrer Kinder fürchten.

Um Klarheit in die genaue Festlegung zum Tagschutz zu bringen, möchte ich noch mal den genauen Wortlaut aus der Schallschutzbroschüre vorlesen, der mit dem Wortlaut im Planfeststellungsbeschluss identisch ist, und zwar, dass innerhalb des Tagschutzgebiets gewährleistet sein muss, dass bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 auftreten. Das ist nicht interpretierbar, das ist nicht missverständlich, da muss man nicht rangehen, und zur Not gibt es den Hinweis der Planfeststellungsbehörde von Anfang Dezember 2011. Dort steht, dass der bauliche Schallschutz am Tag folgendermaßen umzusetzen ist: Es ist sicherzustellen, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten durchschnittlich weniger als einmal pro Tag ein Maximalpegel von 55 dBA im Rauminneren auftritt. – Da steht „von“ und nicht „über“. Ich bitte, das zu berücksichtigen. Es ist nämlich für die Bürger ein fundamentaler Unterschied, ob man einen Grenzwert geradeso erreicht oder ob man ihn überschreitet. Das wird hier munter durcheinandergeworfen, genauso wie dieses durchschnittliche Überschreiten. Da wird in der Zeitung geschrieben: Nachts dürfen bis zu sechsmal 55 erreicht oder überschritten werden. Es ist für die Bürger nicht egal, ob das durchschnittlich ist. Wenn das dann nämlich mal weniger als sechs sind, dann sind es an anderen Tagen mehr als sechs, und dann schlafen die Leute nicht mehr.

Vorsitzender Andreas Otto: Frau Dorn! Ich bitte Sie, auf die Fragen einzugehen. Vielleicht sind Sie damit schon durch, denn die politische Debatte wollen wir jetzt eigentlich nicht abhalten. Sie sind zur Anhörung eingeladen. Wenn es noch offene Fragen gibt, dann bitte ich Sie, dass diese noch kurz beantwortet werden. Danach würde ich gern Herrn Bock das Wort geben.

Christine Dorn (Einreicherin der Volksinitiative für ein landesplanerisches Nachtflugverbot am BER): Zu der Frage nach den 5 000 oder 6 000 Betroffenen, die nicht schützbar sind: Ich bitte Sie, noch einmal auf Seite 600-irgendwas im Planfeststellungsbeschluss nachzuschauen. – Ich habe das irgendwo in meiner Tasche, aber jetzt nicht auf dem Tisch. – Da hat der Flughafen nämlich aufgrund der Einwendungen der Bürger gefragt: Sind denn die Bürger im Nahbereich überhaupt schützbar? Ist das technisch möglich? – Das ist 2001 im Erörterungsverfahren rauf und runter diskutiert worden. Da hat der Flughafen gesagt: Das ist technisch möglich. Wir haben auch schon im freiwilligen Schallschutzprogramm Schallschutzmaßnahmen umgesetzt und festgestellt, dass die Bausubstanz mit festen Wänden ungefähr die und die Schalldämmmaße bringt. Das heißt, die Einwendungen sind unbegründet. Das begegnet keinen technischen Schwierigkeiten. – Das hat die Planfeststellungsbehörde übernommen. Sie hat gesagt, wir glauben, dass das technisch lösbar ist. Wenn man jetzt, kurz vor der Eröffnung, auf einmal damit kommt, es ist technisch überhaupt nicht möglich, dann haben die Planer grundlegend versagt.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Frau Dorn! – Herr Bock! Waren noch Fragen an Sie offen? – [Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Ja!] – Bitte, Herr Bock!

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Vielleicht ganz kurz! – Herr Vorsitzender! Herr Senator! Wir haben hier ein kleines Problem. Das liegt einfach daran, dass ganz viele Themen angerissen werden. Ich möchte Herrn Schwarz gar nichts unterstellen, aber das Problem ist, dass das sehr viele Themen sind, die in diesem Zeitrahmen kaum abzuarbeiten sind. Insofern bitte ich doch noch ein bisschen um Geduld, denn es sind wichtige Fragen gestellt worden. Zum Beispiel hatte Herr Senator Müller die Frage gestellt: Wird hier noch einmal die Standortfrage aufgemacht? – Unfug! – Entschuldigung, wenn ich das so direkt sage! – Es dreht sich um die Frage: Wie viel Flughafen verträgt die Region? Das heißt: Wenn Sie sich den Flughafen München anschauen, dann gab es zur Eröffnung 20 Flugbewegungen in der Nacht. Wir haben hier 113 Flüge in der Spitzennacht. Ich muss Ihnen widersprechen, Herr Prof. Schwarz: Es ist einfach so, dass Sie eine unbegrenzte Genehmigung haben.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Bock, einfach kurz die Fragen beantworten! Wir müssen jetzt hier nicht agitieren. Das ist nicht der Sinn der Veranstaltung.

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Nein! Das Problem ist doch, dass wir erst mal die Frage zulassen müssen, um dann zu sagen, es gibt die und die Möglichkeiten.

Die noch unbeantwortete Frage betraf die Abschätzung der Kosten des Schallschutzes. – Es gibt ein unabhängiges Ingenieurbüro, das geschätzt hat, dass der passive Schallschutz 750 Millionen Euro erforderlich machen würde. Bei den 5 000 bis 6 000 Wohnungen, die Herr Schwarz am 17. Januar benannte, weiß ich auch nicht, was er damit meinte, weil diese 5 000 bis 6 000 Wohneinheiten im direkten Umfeld sein müssten. Das heißt, der Bürger, den ich erwähnt habe, mit dem Schalldämmlüfter in Bohnsdorf, der 3,5 km vor der Start- und

Landebahn sein Häuschen hat, der müsste dann noch ein Schallschutzfenster bekommen oder drei oder vier, aber das bedeutet nicht, dass er zu denen zählt, die überhaupt nicht schützbar sind. Es ist allerdings so, dass es eine obere Grenze gibt, nämlich 30 Prozent des Verkehrswerts des Grundstücks, ab der eine Entschädigung gezahlt werden soll. Herr Prof. Schwarz geht aber niemals auf diesen Punkt ein, weil er ganz genau weiß, dass sich sowohl die Planfeststellungsbehörde als auch der Flughafen hinsichtlich des Wertermittlungstichtages, der dann – – [Dr. Manuel Heide (CDU): War das eine Frage?] – Natürlich! Der Wertermittlungstichtag – –

Vorsitzender Andreas Otto: Meine Damen und Herren! Wir sind jetzt kurz vor dem Ende. Herr Bock! Vielleicht sprechen Sie Ihren Satz noch zu Ende, und dann frage ich noch den Herrn Bezirksbürgermeister, ob er etwas beitragen möchte. Die Zeit, die uns zur Verfügung steht, ist leider begrenzt.

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Natürlich, das ist klar, aber ich wurde natürlich nach der Social-Cost-Benefit-Analysis gefragt, und darauf würde ich gern antworten. – Es ist vom Flughafen niemals die Unabweisbarkeit des Nachtflugs geprüft worden. In dieser Social-Cost-Benefit-Analysis ist genau das untersucht worden: Wie viele Nachtflüge sind in den Tag hinein verlagerbar? Wie viele Nachtflugverbindungen und Umsteigebeziehungen gibt es? – Daraufhin ist festgelegt worden, dass es wirtschaftlich bestimmte negative Folgen gibt, aber in Sachen Gesundheit auch positive Folgen bzw. im Saldo Kosten, die infrage kommen. Man muss also erst einmal diese drei Szenarien, diese Social-Cost-Benefit-Analysis verstehen, bevor man sich dazu äußert. Herr Prof. Schwarz! Ich habe nicht den Eindruck, dass Sie das überhaupt verstanden haben.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Bock! Ich mache mal an dieser Stelle Schluss.

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Ich habe noch einen Punkt: Die Frage nach den Grundstückswertverlusten ist von keinem beantwortet worden. Ich bin schon der Meinung, dass es da einen Wert gibt.

Vorsitzender Andreas Otto: Nein! Ich muss Ihnen jetzt einfach das Wort entziehen. Ich bitte Sie um Verständnis! Wir haben uns für heute einen beschränkten Zeitrahmen vorgenommen. Sie hatten in zwei Runden Gelegenheit, sich zu äußern. Wir werden heute nicht alle Fragen erschöpfend behandeln können.

Eckhard Bock (BBI-21-Bürgerdialog): Es sind 2 Milliarden Euro, die von Herrn Prof. Kühling als Grundstückswertverluste eingeschätzt worden sind. Insofern ist es schon sinnvoll, diese Zahl mal zu nennen.

Vorsitzender Andreas Otto: Okay! – Ich frage jetzt noch Herrn Bezirksbürgermeister Igel: Möchten Sie noch Fragen beantworten? – Und dann sind wir durch.

Bezirksbürgermeister Oliver Igel (BA Treptow-Köpenick): Ja, Herr Vorsitzender! Ich beantworte gerne Fragen, die nicht gestellt wurden, mache es aber deutlich kürzer. – Zu der Feststellung, die hier getroffen wurde, dass nach der Schließung von Tegel und Tempelhof Hunderttausende Berlinerinnen und Berliner entlastet werden, kann ich nur sagen: Ja, das ist so! Allerdings ist das ein schwacher Trost für diejenigen, die neu im Südosten dieser Stadt

und im Umland belastet werden. Auch das hätte man verhindern können, aber wir wollten ja heute nicht die Standortfrage diskutieren.

Es ist in der Anhörung hinterfragt worden, inwieweit die Wirtschaftlichkeit des Flughafenstandorts wesentlich von den Nachtflügen abhängt. – Ich kann nur feststellen, dass diese Frage für mich nicht zur Zufriedenheit beantwortet wurde. Angesichts der Zahlen – wenn man das in der Spitze sieht, irgendwann mal 70, 77 Nachtflüge auf 360 000 im Jahr – kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen – auch nicht mit den Erklärungen, was das für Flüge sind –, dass das wirklich der entscheidende Punkt ist, der die Wirtschaftlichkeit dieses Standorts ausmacht.

In Ergänzung zu Herrn Bock – zur Grundstückspreisfrage: Ja, man muss sich natürlich die Situation vor und nach der Entscheidung für diesen Flughafenstandort anschauen – dass die Grundstückspreise um 1996 deutlich anders waren als heute, auch wenn sie jetzt vielleicht wieder ansteigen sollten. Dann muss man sich die Frage stellen: Von welchem Niveau steigen sie denn jetzt langsam an?

Um auf die Wirtschaftlichkeit zu sprechen zu kommen, das wäre ganz einfach zu lösen: Viele Leute, die sich von dem Fluglärm betroffen fühlen und nicht mehr in dieser Region leben wollen, haben nicht die Möglichkeit, ihr Grundstück zu verkaufen, weil es keiner haben möchte. Hier wäre es eine ganz einfache Logik, wenn der Liegenschaftsfonds oder der Flughafen diese Grundstücke zum Wert von 1996 ankaufen würde. Wenn die Grundstückspreise in der Zwischenzeit gestiegen sind, dann wäre das ein gutes Geschäft, und dann würde der Flughafen selbstverständlich auch wirtschaftlich arbeiten.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Bezirksbürgermeister Igel! – Ich möchte mich im Namen des Ausschusses bei allen Anzuhörenden ausdrücklich bedanken, dass Sie hierhergekommen sind und uns über dieses Volksbegehren und das Thema Nachtflugwesen am neuen Flughafen etwas gesagt haben. Es wird ein Wortprotokoll von dieser Veranstaltung geben, das Anfang nächster Woche vorliegen soll. Den Fraktionen ist dann anheimgestellt, weiter an dem Thema zu arbeiten. Ich weiß, dass dieses Thema auch für die nächste Plenarsitzung angemeldet ist, sodass wir am nächsten Donnerstag sicherlich eine Debatte darüber führen werden.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.