

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

40. Sitzung
12. März 2014

Beginn: 14.03 Uhr
Schluss: 16.55 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Wolfram Prieß (PIRATEN) fragt, ob es der Senat für sinnvoll halte, zum geplanten und abgestimmten Teilstück des Fahrradnebenroutenkonzepts – Route 11 – im Bereich der Crellestraße parallel im S-Bahntrog für 2,5 Mio. Euro vom Bezirk Tempelhof-Schöneberg ein Teilstück bauen zu lassen, dessen nördlicher und südlicher Anschluss und somit die Vernetzung bisher weitgehend ungesichert seien.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) teilt mit, dieser Weg entlang der Wanneseebahn habe eine andere Erschließungsfunktion als die Nebenroute 11 im Bereich Crellestraße und mache die dort vorhandenen Grün- und Freiflächen besser erlebbar.

Wolfram Prieß (PIRATEN) fragt nach, wie und wann der Abschnitt weiter vernetzt werde.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) verweist darauf, dass es sich um eine bezirkliche Baumaßnahme handele. Es solle Anbindungen zum Gleisdreieckpark und zu den Anlagen an der Torgauer Straße geben. Zur Verfügbarkeit der Bahnflächen könne er im Moment nichts sagen.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) stellt die Fragen, wie der geplante Wohnungsbaufonds hinsichtlich Miethöhe und Bindungsdauer ausgestaltet und wann dieser vom Senat verabschiedet bzw. veröffentlicht werde.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) antwortet, die Senatsvorlage befinde sich in der Ressortabstimmung, könne voraussichtlich noch im März beschlossen werden und

werde dann dem Hauptausschuss zur Kenntnis vorgelegt. Zu Miethöhe und Bindungsdauer könnten noch keine verbindlichen und abschließenden Aussagen gemacht werden. Beabsichtigt sei die Förderung von 1 000 Mietwohnungen pro Jahr zu tragbaren Mieten für einkommensschwache Haushalte. Geplant sei der Einsatz zinsloser Baudarlehen aus dem Landeshaushalt unter Verwendung der 32,6 Mio. Euro, die Berlin jährlich vom Bund für die Förderung des Wohnungsbaus erhalte. Landesbürgschaften seien nicht vorgesehen. Angestrebt werde ein für alle Bauherrengruppen offenes System, das sich bei der Rendite an langfristig wirtschafteten Unternehmen orientiere.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) äußert, die Gerüchteküche sage, dass der Senat Miethöhen von 7,50 Euro/m² netto kalt und eine 17-jährige Bindungsdauer beabsichtige. Treffe dies zu?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) verweist darauf, dass die Ressortabstimmung noch laufe und er nicht über Gerüchte spekulieren wolle.

Katrin Vogel (CDU) fragt, ob es der Senat zulassen werde, dass der Sterndamm am S-Bahnhof Schöneweide aufgrund geänderter Planungen der DB nach siebenmonatiger Bauzeit nicht im März geöffnet, sondern für drei Jahre vollständig gesperrt werde.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) antwortet, der VLB liege ein Antrag vor, der von einer Verlängerung der Bauzeit bis 2017 ausgehe. Bezirk und SenStadtUm sähen Probleme, da es sich um eine ziemlich zentrale Brücke in Schöneweide handele. Die Schwierigkeit sei, dass die Baumaßnahme schon begonnen habe. Der Bezirk als Straßenbaulastträger werde die Bahn nach den Gründen fragen. Diese würden bei der Bescheidung zu berücksichtigen sein. Zunächst sei eine Genehmigung der Sperrung bis 2017 nicht beabsichtigt. Das Vorgehen der DB werde auch mit dem Bahnvorstand erörtert.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Volksinitiative gemäß Artikel 61 Abs. 1 der Verfassung von Berlin [0162](#)
Drucksache 17/1390
„Nachtflugverbot“
BauVerk

Siehe Wortprotokoll.

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0164](#)
Auswirkungen eines Nachtflugverbotes von 22 bis 6 Uhr auf den Flugplan und die Wirtschaftlichkeit des BER
(auf Antrag aller Fraktionen)
BauVerk

Staatssekretär Björn Böhning (CdS) führt aus, der Planfeststellungsbeschluss sehe Nacht- und Nachtsperrezeiten vor. Er sei höchstrichterlich in Leipzig bestätigt worden. Dementsprechend gelte er für den BER. Grundlage des Planfeststellungs- und Gerichtsbeschlusses sei

ein Single-Airport BER am Standort Schönefeld. Damit würden Zehntausende Berliner von Fluglärm entlastet. Der Senat sehe keine Veranlassung, von diesem Beschluss abzuweichen, der bereits eine sehr strikte Nachtruhe vorsehe. Die ökonomischen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen eines erweiterten Nachtflugverbots auf den BER wären immens. Der BER werde als internationales Drehkreuz gebaut. Anbieter planten einen solchen Hub. Für Hubs seien Starts und Landungen in Randzeiten dringend erforderlich, weil es sich um Interkontinentalflüge handele, deren Ankunft und Abflug sich nicht hundertprozentig genau berechnen ließen. Man brauche entsprechende Flexibilität. An anderen Standorten wie Frankfurt und München sehe man, welche erheblichen Auswirkungen erweiterte Nachtflugverbote auf den Standort und die betriebswirtschaftliche Situation des Flughafens hätten. Auch durch erweiterte Nachtflugverbote würden sich die vom OVG Berlin-Brandenburg auferlegten Lärmschutzmaßnahmen und entsprechenden Kosten – Investitionen oder Entschädigungen – nicht reduzieren, da das OVG bereits für Tagzeiten niedrige Lärmschutzwerte angesetzt habe.

Die Volksinitiative fordere, mit Brandenburg über verschiedene Fragen der Nachtruhe zu reden. Es sei kein Geheimnis, dass mit Brandenburg schon seit längerer Zeit über diese Fragen gesprochen und auch verhandelt werde. Die Position des Senats sei bekannt. Es solle bei dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Annahmen bleiben. Offen und gesprächsbereit sei der Senat in Fragen des operativen Betriebs des Flughafens, die aber immer unter dem Vorbehalt der betriebswirtschaftlichen Situation des BER stünden.

Elmar Kleinert (FBB) legt dar, 2013 hätten etwa 16 000 Flugbewegungen in der Kernzeit zwischen 22 und 6 Uhr stattgefunden, was gut 7 Prozent der gesamten Flugbewegungen entspreche. Dieses Potenzial würde durch ein Ausdehnen der Nachtflugregelung wegfallen. Lufthansa, Air Berlin und easyJet planten Umläufe in einem harten Wettbewerbsumfeld nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Maßgeblich sei, ob sich das Basen eines Flugzeugs an einem Standort über längere Zeit rechne und wie viele Umläufe produziert werden könnten. Die FBB wolle einen attraktiven Standort anbieten, damit Berlin seine wirtschaftlichen Potenziale, die v. a. im Umsteigeverkehr lägen, jetzt und in Zukunft heben könne, und den Airlines ein wettbewerbsfähiges Angebot machen. Die Nachtflugregelung für den BER sei ein Kompromiss, der die FBB schlechterstelle als augenblicklich in Schönefeld. Auch mit Blick auf den Umsteigeverkehr dürfe es keine weitere Einschränkung geben. Die FBB gehe davon aus, dass eine Ausdehnung des Nachtflugverbots zu Nachteilen in dreistelliger Millionenhöhe führe.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) weist darauf hin, dass die LuBB auf Anforderungen und Anträge reagiere, aber nicht selbst festlege und auch vorher keine eigenen Einschätzungen äußere. Insofern sei die Frage, ob die LuBB Bedenken zur Organisation der Flugbewegungen an den drei Standorten habe, fehlgestellt.

Wolfgang Fried (LuBB) schildert, die LuBB sei Fachplanungs-, Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für den Flughafen und habe diese Funktion im Juli 2013 vom MIL übernommen. Die LuBB führe Fachplanungsverfahren auf Antrag des Flughafens durch. Dabei seien alle denkbaren Gesichtspunkte – Verkehrsbelange, Belange der Betroffenen, Umweltbelange usw. – zu prüfen und abzuwägen. Er verweise zum Thema Nachtflug auf den Inhalt des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009, der letztlich vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt worden sei. Einschätzungen etwaiger künftiger Änderungsanträge könne er jetzt nicht abgeben, weil diese zunächst umfassend auf der Grundlage von Nachweisen und Gutachten zu prüfen wären. Die Fachplanungsbehörde werde sich niemals im Vorfeld äußern.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, welche Behörde Gesundheitsstudien auswerte, wie darauf reagiert werde und ob die LuBB nachträgliche Auflagen zum weiteren Schutz der Bevölkerung erlassen werde. Er bitte StS Böhning um Erläuterung, welche Auswirkungen das erweiterte Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt gehabt habe. Es treffe nicht zu, dass das OVG die Lärmschutzauflagen verschärft habe. Vielmehr habe die FBB die Betroffenen um den Lärmschutz bringen wollen. Die Auflagen seien der FBB schon lange bekannt gewesen. Er erwarte die Vorlage einer Wirtschaftlichkeitsberechnung des Flugbetriebs seitens der FBB. Die Frage sei, wie er sich angesichts der Kosten unabhängig von einem erweiterten Nachtflugverbot überhaupt jemals tragen solle. Bei der Berechnung zum erweiterten Nachtflugverbot stelle sich die Frage, ob es um die Wirtschaftlichkeit der Fluggesellschaften oder des Flughafenbetreibers gehe. Welche Bedeutung hätten volkswirtschaftliche Verluste, z. B. höhere Gesundheitskosten, für den Senat? Was beinhalte das sog. Gensch-Gutachten [phonet.] zur Berechnung der Verkehrswerte, und wo sei dieses einsehbar?

Wolfram Prieß (PIRATEN) greift die Aussage auf, dass Nachtflugzeiten die Flexibilität erhöhten. Handele es sich um Ausnahmen? Könnten Starts in frühere Zeiten verlegt werden? Bei einer Ausweitung des Nachtflugverbots müssten nicht alle 16 000 Nachflüge entfallen; es gäbe sicherlich Verschiebungspotenzial. Wie viele Flüge müssten wirklich entfallen? Halte es der Senat für richtig, die Wirtschaftlichkeit auf Kosten der Allgemeinheit zu erreichen?

Harald Wolf (LINKE) geht davon aus, dass die LuBB die Betriebsgenehmigung erteilen werde. Könnten dort Abweichungen vom Planfeststellungsbeschluss im Sinne eines höheren Schutzstandards vorgenommen werden? Welchen rechtlichen Spielraum gebe es? An der LuBB als Genehmigungsbehörde sei der Bund nicht beteiligt, nur die beiden Länder. Die Ausführungen seitens des Senats seien zu wenig konkret. Abg. Moritz habe bereits Gutachten, Zahlen, Daten und Fakten gefordert. Für eine vernünftige Abwägung müsse der Senat dem Ausschuss mehr Informationen liefern. Herr Kleinert habe von einem Schaden in dreistelliger Millionenhöhe gesprochen, was zu präzisieren und zu belegen sei. Handele es sich um den betriebs- oder volkswirtschaftlichen Schaden? Welche planmäßigen Flüge müssten zwingend in den Randzeiten abgewickelt werden? Inwieweit könnten sie mit welchen Folgen auf andere Zeiten verlegt werden? Gegenwärtig werde der BER-Flugplan in Tegel von 6 bis 23 Uhr abgewickelt, was offensichtlich funktioniere und sich auch rechne.

Oliver Friederici (CDU) äußert Verwunderung, dass Abg. Wolf als ehem. Wirtschaftssenator und Aufsichtsratsmitglied nach Gutachten und Planungsprognosen frage, die längst vorlägen und die er selbst habe erstellen lassen. Abg. Wolf sei wesentlich an dem Nachtflugverbot von 0 bis 5 Uhr beteiligt gewesen und versuche, sich jetzt reinzuwaschen. Die FBB frage er nach den Erfordernissen der Fluggesellschaften in den Tagesrandzeiten. Inwieweit könne die FBB bereits eine verkehrliche Belastungsprognose erstellen?

Ole Kreins (SPD) schließt die Fragen an, ob man schon jetzt konkrete Berechnungen der Fluggesellschaften zu den Flugzeiten der nächsten Jahre verlangen könne und daran gedacht sei, Flugbewegungen zwischen 22 und 24 Uhr teurer zu gestalten, sodass diese unattraktiv würden, und wenn ja, in welcher Höhe. Vielleicht könne man auch über das Preisregime für Entlastung sorgen, ohne die rechtlichen Grundlagen anzutasten. Im Übrigen sei Lärm – Fluglärm und auch anderer Lärm – unabhängig von der Uhrzeit ein grundsätzliches Problem.

Staatssekretär Björn Böhning (CdS) erläutert, schon jetzt würden in den Tagesrandzeiten höhere Gebühren erhoben. Dies werde auch künftig so sein. Die FBB plane darüber hinaus, Entgelterhöhungen im Lärmzuschlagsbereich. Prognosen basierten auf unterschiedlichen Annahmen. Valide sagen könne man nur, dass es derzeit 16 000 Flugbewegungen in Tagesrandzeiten gebe. Ein Verzicht führte zu 25 Mio. Euro Mindereinnahmen bei der FBB pro Jahr. Von einem Wachstum sei auszugehen. Dafür gebe es unterschiedliche Szenarien. Dieses Wachstum werde dazu führen, dass auch in den Tagesrandzeiten mehr planmäßige Flüge anfallen würden. 95 Prozent der 16 000 Flugbewegungen seien planmäßige Flugbewegungen. Er gehe davon aus, dass die Studien und Datengrundlagen den Abgeordneten geläufig seien. Dem Planfeststellungsbeschluss hätten bereits Gutachten zugrunde gelegen. Diese seien öffentlich einsehbar. Dies müsse man nicht jedes Mal wiederholen.

Durch die strikte Nachtruhe in Frankfurt müssten die Flugzeuge teilweise auf der Rollbahn umkehren oder könnten nicht einkommen, was betriebswirtschaftliche Auswirkungen habe. Dies habe u. a. dazu geführt, dass sich die neue hessische Landesregierung nicht auf eine Ausweitung der Nachtruhe verständigt habe. Er verweise auf die Diskussion im Hessischen Landtag. Das OVG habe eine striktere Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen, die dazu führe, dass eine Einschränkung der Tagesrandzeiten für die Lärmschutzmaßnahmen nicht erheblich wäre, sodass es nicht zu Ersparnissen bei den Lärmschutzinvestitionen käme. Die LuBB habe das sog. Gensch-Gutachten [phonet.] in Auftrag gegeben. Dabei gehe es um die Frage, wie sich Lärmschutzmaßnahmen bemessen müssten und wie viel Lärmschutz man finanziere. Die Herausforderungen seien aber nach wie vor dieselben.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) unterstreicht, dass der Taglärmschutz strenger und teurer als der Nachtlärmschutz sei, sodass keine Ersparnis einträte. Die Gesundheitsverwaltung warte eine Studie zu Frankfurt ab, um dann zu entscheiden, ob ggf. erweiterte Studien zu Berlin angestellt würden. Grundsätzlich sei ein Flughafenstandort wirtschaftlicher als drei Standorte. Planungsrechtlich seien Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Gesundheitsschutz abgewogen worden. Dies sei grundsätzlich nicht zu beanstanden. Die Erkenntnisse seien alle verfügbar, weshalb man darauf verzichtet habe, diese noch einmal vorzutragen.

Wolfgang Fried (LuBB) berichtet, die Betriebsgenehmigung sei bereits am 27. März 2012 vom MIL mit den Betriebsregelungen des Planfeststellungsbeschlusses erteilt worden. Nicht richtig sei, dass die Betriebsgenehmigung per se zusätzliche Auflagen oder Verschärfungen enthalten könne. Möglich sei nur eine Änderungsgenehmigung. Dafür müssten konkrete Anhaltspunkte für eine Gesundheitsgefährdung vorliegen, was aber im Planfeststellungsbeschluss abgehandelt worden sei. Die Betriebsgenehmigung müsse durch die Gestattung der Betriebsaufnahme noch vollzogen werden. Dies sei Aufgabe der LuBB.

Elmar Kleinert (FBB) betont, die rund 16 000 Flüge zwischen 22 und 6 Uhr seien im Wesentlichen Linien- und geplante Flüge. Dazu gehörten bspw. 4 000 Flüge der Air Berlin, 2 500 der Lufthansa-Gruppe, 3 500 von easyJet, knapp 1 200 der Condor-Gruppe, die beim Flugplankoordinator Deutschland geslotted seien. Eine Vorverlegung führte dazu, dass ein Flugzeug die letzte Verbindung nicht mehr schaffte und ein weiteres Flugzeug eingesetzt werden musste, was für die Fluggesellschaften unwirtschaftlich wäre.

Andreas Baum (PIRATEN) hält entgegen, dass die genannten Millionenbeträge unklar seien. Deshalb schließe er sich der Bitte nach weiteren Informationen an. Sei die Betriebsgenehmi-

gung befristet? Müsse der Betrieb innerhalb einer bestimmten Zeit aufgenommen werden? Wie positioniere sich der Senat in den Verhandlungen mit Brandenburg? Offenbar stelle er nur auf die wirtschaftlichen Interessen der FBB ab, während Gesundheitsfolgekosten und volkswirtschaftliche Interessen Berlins keine Rolle spielten.

Vorsitzender Andreas Otto vertritt die Ansicht, der Senat habe unter diesem TOP darlegen sollen, welche Auswirkungen ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr hätte. Könnten 360 000 Flugbewegungen im Jahr zwischen 6 und 22 Uhr organisiert werden? Welche Mehrkosten ergäben sich gegenüber den bisherigen Planungen? Welche Gutachten belegten diese Mehrkosten? Der genannte dreistellige Millionenbetrag müsse konkretisiert und begründet werden.

Harald Wolf (LINKE) erklärt, es gehe nicht um seine Kenntnisse aus früherer Tätigkeit, sondern darum, dass der Ausschuss auf einer vernünftigen Grundlage eine Abwägung vornehme. Die 25 Mio. Euro kenne er, den dreistelligen Millionenbetrag könne er nicht nachvollziehen. Es gehe nicht um die Unterlagen aus dem Planfeststellungsverfahren, sondern um die Erläuterung der genannten Zahlen. Das Gros der Flugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr entfalle auf easyJet in Schönefeld, wo derzeit kein Nachtflugverbot bestehe. Er frage nach der konkreten Zahl. Im Übrigen werde der BER-Flugplan in Tegel zwischen 6 und 23 Uhr abgewickelt. Insofern sollten Spielräume ausgelotet und nicht nur Extrempositionen diskutiert werden.

Harald Moritz (GRÜNE) fragt, ob die Erkenntnisse aus den neuen Gesundheitsstudien ausreichen, damit die LuBB tätig werden könne. Er bitte um Vorlage von Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den Flugbetrieb, insbesondere für den Nachtflugbetrieb. Er bezweifle, dass der Betrieb in den Randzeiten für die FBB wirtschaftlich sei. Tegel erziele mit Nachtflugverbot ein positives Ergebnis, während Schönefeld ohne Nachtflugverbot Verluste mache. Die Fluggesellschaften würden ihre Flugpläne auch auf ein erweitertes Nachtflugverbot ausrichten und könnten trotzdem rentabel arbeiten. Dazu bedürfe es nicht einer Landung um 23 Uhr.

Staatssekretär Björn Böhning (CdS) macht geltend, dass Tegel ein abgeschriebener Airport sei, sodass die Gewinnmargen entsprechend höher seien. Insofern könne man den Vergleich nicht anstellen. Man wolle ein internationales Drehkreuz und höhere Fluggastzahlen, weil dies für den Wirtschaftsstandort und den Tourismus von erheblicher Bedeutung sei. Ein erweitertes Nachtflugverbot führte dazu, dass Destinationen und Flugverbindungen eingestellt würden, was erhebliche Auswirkungen auf die Arbeitsplätze hätte. Basis der Gespräche des Senats sei der Planfeststellungsbeschluss, der ein Nachtflugverbot und Tagesrandzeiten vorsehe. Über Lösungen, die betriebswirtschaftlich möglich seien, z. B. Flugwinkel, werde aktuell gesprochen. Alle weiteren Fragen würden in der Planungskonferenz am 25. März erörtert. Im Übrigen lägen dem BER-UntA alle Unterlagen des FBB-Aufsichtsrats vor.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) bezweifelt, dass es sinnvoll wäre, dem Ausschuss noch einmal alle bekannten und vorhandenen Unterlagen zu übersenden. Er verweise auf verkehrliche Aspekte: Fragen der Erreichbarkeit, Fragen der Abwicklung von vorhandenen Verkehren, Gewinnung von neuen Anbindungen für den Standort Berlin, was auch wirtschaftspolitisch ein Faktor sei. Im Übrigen gehe es um sinnvolle und nachgefragte Flugverkehre und den wirtschaftlichen Einsatz von Flugzeugen. Weniger Umläufe oder Paralleleinsätze führten zu höheren Kosten. Deshalb könne man die Flugbewegungen nicht einfach verdichten. Gesundheitsschutz und volkswirtschaftliche Aspekte seien in einer Gesamtbeurteilung abzuwägen gewesen, und das Bundesverwaltungsgericht habe darüber entschieden.

Der BER-Flugplan, der Flüge zwischen 5.30 und 23.30 Uhr vorsehe, werde nicht in Tegel abgewickelt. Anfangs habe man aus Gründen des Vertrauensschutzes Ausnahmen für die Sommerferien zulassen müssen. Ausnahmen würden im Interesse des Lärmschutzes eng begrenzt. Durch die Konzentration auf den neuen Single-Standort und die Schließung von Tegel würden Hunderttausende Berliner entlastet, andere, aber weniger mit Lärm belastet. Der BER-Planfeststellungsbeschluss enthalte eine gute Abwägung der verschiedenen Interessen. Die Planfeststellung infrage zu stellen, Tegel mit 20 Mio. Fluggästen beizubehalten und Schönefeld alt im 24-Stunden-Betrieb auf 10 bis 15 Mio. Fluggäste aufwachsen zu lassen, wäre nicht sinnvoll. Die Grundsatzfrage sei, ob man eine Veränderung der jetzigen Situation wolle.

Staatssekretär Björn Böhning (CdS) knüpft an, das Fluggastaufkommen von 15 Mio. 2004 zugrunde gelegt, würden in der Region 225 800 Menschen belastet. 2023 würden es – bei Prognose doppelten Fluggastaufkommens – lediglich 59 600 sein. Der Single-Standort werde unter Lärmaspekten zu einer deutlichen Entlastung der Berliner und Brandenburger führen.

Elmar Kleinert (FBB) führt aus, bei einer Ausdehnung des Nachtflugverbots fielen mindestens 90 Prozent der 16 000 Flugbewegungen weg, die man mal 1 000 oder 2 000 Euro nehmen könne; nach Flugzeuggröße und Airline gebe es unterschiedliche Tarife. Der Ausfall bei der FBB bewege sich sicherlich im Bereich von 20 Mio. Euro oder mehr. Ausgehend von einem Nachtflugverbot ab 22 Uhr rechne die FBB mit einem Rückgang der Passagierzahlen von anfänglich 2 bis 3 Mio. und in den nächsten zehn Jahren von sicherlich 5 bis 6 Mio. pro Jahr. Für die nächsten zehn Jahre werde ein zusätzlicher Einnahmeverlust von rund 150, 160 Mio. Euro prognostiziert.

Wolfgang Fried (LuBB) teilt mit, die Betriebsgenehmigung kenne keine Frist. Auf dieser Grundlage finde auch der heutige Flugbetrieb in Schönefeld statt. Die Zehnjahresfrist für einen Planfeststellungsbeschluss nach Luftverkehrsrecht komme nicht mehr zur Anwendung, weil sie an den Beginn der Durchführung, den Ausbau geknüpft sei. Es sei nicht Aufgabe der Fachplanungsbehörde, die Zahl der Flugbewegungen außerhalb des Nachtflugverbots per se zu beurteilen. Sie mache sich auf der Grundlage von Anträgen und Gutachten ein Bild und werde dann feststellen, ob dies verkehrlich möglich sei. Für eine nachträgliche Änderung müssten Erkenntnisse tatsächlicher Art vorliegen, was heiße, dass sich Erkenntnisse aus dem praktischen Betrieb des Flughafens ergeben müssten. Der Auflagenvorbehalt diene nicht dazu, eine erfolgte Abwägung, die höchstrichterlich geprüft sei, neu aufzurollen. Dies widerspräche dem Gedanken der Planungssicherheit, den ein Planfeststellungsbeschluss beinhalte.

Vorsitzender Andreas Otto schlägt vor, dass sich der Ausschuss darauf verständige, dass die von der FBB genannten Zahlen noch einmal in schriftlicher Form übermittelt würden.

Staatssekretär Björn Böhning (CdS) bittet, die Fragestellung zu präzisieren.

Harald Wolf (LINKE) hält fest, dass die Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss bekannt, aber die Aufsichtsratsunterlagen, die der UntA erhalten habe, in der Regel vertraulich seien. Dann müsste der Senat diese freigeben. Die Presse habe über ein Gutachten im Auftrag der FBB berichtet, dem zufolge das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr 40 Mio. Euro pro Jahr sowie 8 200 Arbeitsplätze kostete. Er bitte darum, dem Ausschuss dieses Gutachten sowie die Unterlage, aus der die genannten 25 Mio. Euro hervorgingen, zur Verfügung zu stellen.

Elmar Kleinert (FBB) verweist auf das Gutachten „Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport BBI“, das seit sieben Jahren im Internet stehe. Darauf berufe sich die FBB.

Vorsitzender Andreas Otto fragt, ob es sich um die aktuellste Unterlage dazu handele.

Elmar Kleinert (FBB) bejaht dies.

Vorsitzender Andreas Otto fragt nach, ob daraus auch die 25 Mio. Euro hervorgingen.

Elmar Kleinert (FBB) antwortet, die 25 Mio. Euro errechneten sich aus 16 000, 17 000 gestrichenen Flugbewegungen in der Kernzeit. Flugbewegungen ließen sich nicht vorher stauen, sondern fielen dann weg oder verlagerten sich an andere Standorte.

Vorsitzender Andreas Otto konstatiert, dass die FBB pro Flug 1 500 Euro angesetzt habe.

Elmar Kleinert (FBB) merkt an, dass dies ein Durchschnittswert sei.

Vorsitzender Andreas Otto geht davon aus, dass zu TOP 2 b auch ein Wortprotokoll angefertigt werde.

Ole Kreins (SPD) wendet sich dagegen. Üblich sei die Erstellung eines Wortprotokolls bei Anhörungen. Alles andere sei unüblich.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) erwidert, die Argumente der Volksinitiative und des Senats sollten gegeneinander gestellt und ausgewertet werden. Wenn die Argumente des Senats vollständig entfielen, könne keine ernsthafte Auswertung stattfinden.

Ole Kreins (SPD) verweist auf die GO Abghs. Zu TOP 2 b erfolge eine Zusammenfassung der Informationen, wie dies in Ausschussprotokollen üblich sei.

Harald Wolf (LINKE) macht geltend, dass TOP 2 a und b zusammenhängen. Die beiden unterschiedlichen Positionen sollten abgewogen werden. Die Argumente des Senats sollten sich ebenfalls im Wortprotokoll wiederfinden.

Oliver Friederici (CDU) schließt sich Abg. Kreins an. Er beantrage, darüber abzustimmen.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, zu TOP 2 b kein Wortprotokoll anfertigen zu lassen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.