

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt

72. Sitzung
16. März 2016

Beginn: 11.08 Uhr
Schluss: 12.51 Uhr
Vorsitz: Dr. Manuel Heide (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Musikfestival Lollapalooza

Philipp Magalski (PIRATEN) möchte für den Fall, dass das Musikfestival Lollapalooza im September im Treptower Park stattfindet, wissen, wie der Senat und der Bezirk Treptow-Köpenick vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit negativen Auswirkungen auf den Tiergarten durch die Loveparade in den 1990er Jahren und dem Popkick-Festival zur Fußball-WM 2006 auf den Treptower Park gewährleisten wollten, dass der als Naherholungsgebiet geschätzte und zudem denkmalgeschützte Park mit seiner Flora und Fauna nicht geschädigt werde sowie Lärmbelästigungen der Anwohner weitgehend minimiert würden.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) teilt mit, dass der Senat, nachdem die Fläche in Tempelhof aufgrund der Flüchtlingsunterbringung nicht mehr zur Verfügung stehe, vertraglich verpflichtet sei, einen Ersatzstandort für das Musikfestival Lollapalooza zu finden. Der Treptower Park sei möglicher Veranstaltungsort. Um die Auswirkungen auf den Denkmalschutz abschätzen zu können, sei ein detailliertes Veranstaltungskonzept erforderlich, das jedoch noch nicht vorliege. Es sei für Ende März angekündigt, und erst dann könne eine Entscheidung getroffen werden.

Unabhängig davon, wo das Festival stattfindet, seien die Veranstalter dafür verantwortlich, mögliche Schäden unmittelbar wieder zu beseitigen. Falls das nicht geschehe, könne der Bezirk auf die Sicherheitsleistungen zurückgreifen.

Philipp Magalski (PIRATEN) fragt, warum nicht auch die Trabrennbahn Karlshorst als Alternativstandort geprüft werde. Dort seien kaum Auswirkungen auf die Umwelt und Anwohner zu befürchten.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) antwortet, dass andere Standorte nicht geprüft würden, solange kein Konzept vorliege.

Pionierwohnungsbau für Geflüchtete

Katrin Lompscher (LINKE) macht darauf aufmerksam, dass in dem gestern vom Senat verabschiedeten Entwurf des Masterplans Integration und Sicherheit in Kapitel 4 die Rede vom Pionierwohnungsbau für Geflüchtete in rund zehn neuen Stadtquartieren sei. Welche zehn Stadtquartiere seien das, und mit welcher Zielrichtung solle die Anwendung des § 246 Baugesetzbuch für diese Stadtquartiere geprüft werden?

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) stellt fest, dass die zehn Standorte noch nicht sicher feststünden. Sie hingen auch davon ab, wie der § 246 Baugesetzbuch angewandt werde. Er gelte für Gemeinschaftsunterkünfte und nicht für Wohnnutzungen. Wenn es um Pionierwohnungen gehe, müsse geklärt werden, welche Bautypologien an den Standorten sinnvoll seien. Ziel sei es, dass die Bauten später auch für „reguläres“ Wohnen nutzbar seien.

Katrin Lompscher (LINKE) geht aufgrund der Zahl Zehn davon aus, dass man konkrete Standorte im Blick habe. Welche Orte würden geprüft?

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) möchte sich dazu nicht äußern, solange die Prüfung andauere.

Quecksilberausstoß bei Großfeuerungsanlagen

Silke Gebel (GRÜNE) informiert, dass die Europäische Union zurzeit ein legislatives Verfahren mit der Zielsetzung betreibe, den Quecksilberausstoß von Großfeuerungsanlagen, die vornehmlich mit Kohle betrieben werden, zukünftig zu vermeiden. In Berlin gebe es drei solcher Anlagen. Wie sei die Position des Landes Berlin hierzu?

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) erklärt, dass der Senat umweltfreundliche Energiegewinnung unterstütze. Dass Quecksilber nicht in die Umwelt gelangen solle, sei eine Selbstverständlichkeit.

Silke Gebel (GRÜNE) bittet nach Möglichkeit nachzureichen, wie sich Berlin im Bundesrat verhalten habe.

Reifenwerk Schmöckwitz

Ellen Haußdörfer (SPD) fragt nach dem aktuellen Stand der Renaturierung bzw. Aufforstung des Geländes des ehemaligen Reifenwerks Schmöckwitz in Treptow-Köpenick.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) führt aus, dass die Fläche im vergangenen Jahr in das Fachvermögen der Berliner Forsten übergegangen sei, die danach intensiv mit der Altlastenentsorgung und Entsiegelung begonnen hätten. 5 500 Tonnen Baustellenabfälle und Sperrmüll, 5 000 Tonnen giftiges Material und mehr als 12 000 Tonnen gefährliche Mineralien seien entfernt worden. Das sei aus dem Umweltentlastungsprogramm 2015 finanziert worden. Es sei geplant, im Herbst die ersten Bäume am Adlergesell zu pflanzen.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide erklärt die Aktuelle Viertelstunde für beendet.

Punkt 2 (neu) der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/2342

**Vom Flughafen Tempelhof zum Kulturhafen und
Kreativhub Tempelhof**

[0256](#)

StadtUm

Haupt

Kult(f)

WiFoTech

Antje Kapek (GRÜNE) begrüßt, dass die Idee ihrer Fraktion, den Flughafen Tempelhof zum Kulturhafen und Kreativhub auszubauen, in die Wahlprogramme der Linken und der SPD übernommen worden sei. Insofern hoffe sie, dass dem Antrag zugestimmt werde.

Da die Hangars derzeit von Geflüchteten bewohnt würden, müsse das Tempo der Umnutzungspläne reduziert werden. Das bedeute aber keinesfalls, dass die Idee aufgegeben werden müsse. Es bestehe auch die Chance, Projekte an dem Standort gemeinsam mit Geflüchteten durchzuführen.

Ein sog. Gemischtwarenladen solle in Tempelhof nicht entstehen. Auch die Tempelhof Projekt GmbH habe sich für ein stimmiges Nutzungskonzept ausgesprochen. Dazu müssten Gespräche mit öffentlichen Trägern, Vereinen, Privaten und der Wirtschaft – bis hin zu Zalando – geführt werden. Tempelhof sei ein geeigneter Ort für die Film-, Medien- und Spielebranche. Die Start-up-Szene finde dort gute Bedingungen vor. Das könne mit der Idee der smart city und der Digitalisierung verbunden werden.

Das Gebäude könne zwar nicht ohne öffentliche Mittel umgestaltet werden. Aber man müsse zu einen Bewirtschaftungsmodell kommen, das langfristig finanziell tragfähig sei. Eine dauerhafte staatliche Förderung solle vermieden werden. Ihre Fraktion gehe davon aus, dass der Imagewert des Standorts so groß sei, dass das gelingen könne.

Bezogen auf das Umfeld strebe ihre Fraktion eine Öffnung des Gebäudes und eine stärkere kommunale Nutzung an.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) teilt die Ansicht, dass es trotz der momentanen Belegung mit Flüchtlingen sinnvoll sei, sich intensiv mit der künftigen Nutzung des ehemaligen Flughafengebäudes in Tempelhof zu befassen und bereits Weichenstellungen vorzunehmen. Dazu bedürfe es eines Leitbilds und eines Nutzungskonzepts. Die Tempelhof Projekt GmbH sei beauftragt worden, diesen Prozess durchzuführen. Damit sei noch vor dem Einzug von Flüchtlingen begonnen worden. Der Leitbildprozess sei zwischen den beteiligten Senatsverwaltungen – Senatskanzlei, Kultur-, Wirtschafts- und Finanzverwaltung – abgestimmt worden, wobei SenStadtUm die Federführung übernommen habe. Man habe ein Konzept beabsichtigt, dass unter Einbeziehung privater Mittel umgesetzt werde. In dem Prozess habe sich aber gezeigt, dass auch öffentliche Mittel erforderlich seien.

Der Ansatz, sich bei der Entwicklung des Gebäudes auf die Kreativ- und Innovationsbranche zu konzentrieren, sei im Leitbildprozess einhellig bestätigt worden. Es sei zwar nicht möglich, alle rund 300 000 Quadratmeter in einem eng umschriebenen Profilbild zu nutzen, aber die Nutzung der öffentlich wahrnehmbaren Bereiche solle sich am Leitbild orientieren. Eine wichtige Rolle spiele dabei die zentrale Halle, die eine Art Marktplatz darstellen könne. Vorhaben, wie die Darstellung der Geschichte und ein touristischer Pfad, seien gut in das Nutzungskonzept integrierbar. Das gelte auch für die Ansiedlung des Alliiertenmuseums und die temporäre Bespielung eines Hangars durch die Volksbühne.

Die Ausschreibung für den Gebäudeflügel „H2 rund“ sehe im Erdgeschoss ein Besucherzentrum vor, aber auch hier könne in den oberen Geschossen Kreativ- und Innovationswirtschaft untergebracht werden.

Wenn man das ehemalige Flughafengebäude kulturell nutzen wolle, müsse mit der Kulturverwaltung ein längerfristiges Konzept und dessen Finanzierung verhandelt werden. Momentan kämen alle Ressourcen der Flüchtlingsunterbringung zugute. Erst wenn diese Nutzung nicht mehr erforderlich sei, könne mit der Umsetzung des Leitbilds begonnen werden.

Katrin Lompscher (LINKE) gibt zu bedenken, dass derzeit nicht absehbar sei, wie lange das Gelände noch zur Flüchtlingsunterbringung benötigt werde. Angesichts der dortigen Zustände sei es für sie die unbestimmte zeitliche Dauer dieser Zwischennutzung in der jetzigen Form nicht akzeptabel. Wann wolle der Senat diese Art der Nutzung beenden? Solange diese Frage nicht beantwortet sei, sei eine Diskussion über ein künftiges Profil des Flughafens nicht angebracht. Deshalb werde sich die Linksfraktion in der Abstimmung enthalten.

Angesichts der Größe des Gebäudes sei klar, dass dort nicht nur eine Nutzungsform möglich sei. Deshalb trage die Leitidee eines Kulturflughafens aus ihrer Sicht langfristig nicht vollständig. Für sie sei es z. B. denkbar, dort auch Teile der Verwaltung unterzubringen. Plane der Senat nach wie vor die Unterbringung der ZLB an dem Standort?

Philipp Magalski (PIRATEN) begrüßt die kulturelle Nutzung des Gebäudes angesichts des schwindenden Atelierraumangebots in Berlin. Zudem teile er die Ansicht seiner Vorrednerin, dass die Form der Flüchtlingsunterbringung an diesem Ort nicht hinnehmbar sei. Insofern müsse es das vorrangige Ziel sein, menschenwürdige Unterkünfte zu schaffen. Vor diesem Hintergrund halte er den Antrag zum jetzigen Zeitpunkt für problematisch.

Die im Antrag enthaltene Idee, einen Durchgang vom Platz der Luftbrücke zum Feld zu schaffen, halte er für interessant. Wie stellten sich die Grünen die Realisierung vor, und wie würden die Kosten eingeschätzt? Was halte der Senat von der Idee einer solchen Durchwegung?

Ellen Haußdörfer (SPD) macht darauf aufmerksam, dass der Antrag zu einem Zeitpunkt gestellt worden sei, in dem an eine Flüchtlingsunterbringung an diesem Ort noch nicht zu denken gewesen sei. Deshalb sehe sie den Antrag eher vor dem Hintergrund aufzuzeigen, welche Nutzungen auf dem Gelände potenziell möglich seien.

Die in den diversen Beteiligungsprozessen gesammelten Erfahrungen müssten in die Entscheidungsfindung für die Gestaltung des ehemaligen Flughafengeländes Tempelhof einfließen.

Antje Kapek (GRÜNE) aktualisiert das im Antrag genannte Berichtsdatum „31. Dezember 2015“ auf „31. Dezember 2016“.

Aus dem Redebeitrag der Senatsbaudirektorin schließe sie, dass der Senat in Tempelhof weitgehend die gleichen Ziele verfolge wie ihre Fraktion.

Sie wundere sich, dass die Linke den Antrag zwar nicht für zeitgemäß halte, aber gleichlautende Ziele in ihr Wahlprogramm aufgenommen habe.

Das ehemalige Flughafengebäude sei zwar riesig, aber kaum geeignet, um Geflüchtete menschenwürdig unterzubringen. So hätten die meisten Räume z. B. keine Fenster, einige dafür aber schadstoffbelastete Fußbodenbeläge.

Selbst wenn die Hangars aktuell intensiv zwischengenutzt würden, sei es notwendig, sich über die Zukunft des Gebäudes Gedanken zu machen. Das sei erforderlicher denn je, denn die Einnahmen, die bisher durch Events in den Hangars erzielt worden seien, fielen nun weg. Allein für 2015 beziffere Senator Geisel die Verluste auf ca. 25 Millionen Euro.

Kreativwirtschaft und Kultur stünden nicht zwangsläufig im Widerspruch zu der Unterbringung von Geflüchteten. Große Teile des Gebäudes könnten bereits jetzt im Sinne des Antrags genutzt werden. Im besten Fall könne man alle Nutzungen sinnvoll miteinander verbinden, denn auch Geflüchtete benötigten Bildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten.

Von der Idee, Verwaltungsteile in dem Gebäude unterzubringen, halte sie nichts. Dadurch entstehe der „Gemischtwarenladen“, den keiner wolle.

Die Grünen verstünden unter einer Wegeverbindung vom Platz der Luftbrücke zum Feld keinen Durchbruch durch das Gebäude, sondern eher eine Verbindung durch die Eingangshalle.

Angesichts der Dauer von Planungen in Berlin sei es sinnvoll, bereits jetzt über die künftige Nutzung zu diskutieren.

Wolfram Prieß (PIRATEN) hält den Antrag vor dem Hintergrund, dass seine Fraktion die Form der Unterbringung von Flüchtlingen auf dem Flughafengelände in Tempelhof ablehne, für zeitgemäß. Es sei sogar dringend erforderlich, sich mit anderen Nutzungsmöglichkeiten auseinanderzusetzen.

Kritisch stehe er einem einzigen Nutzungskonzept angesichts der enormen Größe des Gesamtgebäudes gegenüber. Aus seiner Sicht sei eine intelligente Nutzungsmischung sinnvoller.

Stefan Evers (CDU) vertritt die Ansicht, dass der Antrag der Grünen in der derzeitigen Situation eine zu einengende Wirkung habe. Deshalb lehnten ihn die Koalitionsfraktionen ab.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) teilt mit, dass Tempelhof noch als möglicher Standort für die ZLB vorgesehen sei.

Erste Ergebnisse der Untersuchung würden vor der Sommerpause erwartet.

Der **Ausschuss** empfiehlt, den Antrag – Drucksache 17/2342 – mit geändertem Berichtsdatum „31. Dezember 2016“ abzulehnen.

Punkt 4 der Tagesordnung (vorgezogen)

Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 17/2499

**Baunutzungsplan ersetzen – Bürgerbeteiligung
stärken, Investoren in die Pflicht nehmen**

[0280](#)
StadtUm
Haupt

Katrin Lompscher (LINKE) schickt vorweg, dass ihre Fraktion den Antrag ohne Änderungen aufrechterhalte. Es sei paradox, dass für alle westlichen Stadtbezirke ein verbindlicher Baunutzungsplan aus dem Jahr 1958 existiere, der Zielen des Flächennutzungsplans aus dem Jahr 1994 – mit diversen Aktualisierungen – gravierend widerspreche. Eine Folge davon sei der Konflikt um die Kleingartenkolonie Oyenhausen gewesen, wo die im Jahr 1984 getroffene Festlegung im FNP nicht mit dem Baunutzungsplan in Einklang gestanden habe. Das habe letztlich zur Formulierung von Schadenersatzforderungen geführt.

Hinzu komme, dass auf der Grundlage des Baunutzungsplans heute Bauvorhaben bewilligt würden. Und obwohl die Vorhaben teilweise erheblich von diesem Baunutzungsplan abweichen, entfalle dadurch jeder Form der Bürgerbeteiligung.

Antje Kapek (GRÜNE) gibt zu bedenken, dass bisher noch keine zufriedenstellende Lösung zum Umgang mit dem Baunutzungsplan gefunden worden sei. Die kritischen Hinweise der Linksfraktion seien zwar richtig, aber den Forderungen der Linksfraktion stehe sie kritisch gegenüber. Sie befürchte sogar, dass die Probleme zunähmen, wenn dem Vorschlag der Linken gefolgt werde. Sie halte es für sinnvoller, zunächst die „sensiblen“ Flächen – z. B. Grün-, Spiel- und Freizeitflächen – über B-Pläne zu sichern. An Stellen, an denen es ein klares Investoreninteresse gebe, halte sie es für problematisch, die kooperative Baulandentwicklung anzuwenden, da sie in B-Plänen nur begrenzt gesichert werden könne.

Ein wichtiges Ziel müsse auch die Qualifizierung der bezirklichen Bauplanungsämter sein. Diese müssten in die Lage versetzt werden, Verhandlungen mit Investoren über städtebauliche Verträge so zu führen, dass das Allgemeininteresse ausreichend berücksichtigt werde.

Sie halte es auch für sinnvoll, den FNP sukzessive auf Bereichen hin zu überprüfen, die im Widerspruch zum Baunutzungsplan stünden. Zu diesen Flächen müssten dann B-Pläne erstellt werden.

Wolfram Prieß (PIRATEN) geht davon aus, dass die Aufhebung des Baunutzungsplans keine Problemlösung sei. Auch eine Bürgerbeteiligung werde dadurch nicht erreicht, denn die Bauvorhaben würden dann nach § 34 realisiert. Das eigentliche Ziel müsse die Ersetzung des Baunutzungsplans durch B-Pläne sein.

Der Baunutzungsplan stelle eine verbindliche Bauleitplanung dar, und nach § 1, Abs. 8 des Baugesetzbuchs müssten für die Aufhebung des Baunutzungsplans dieselben Verfahrensschritte beachtet werden, die auch für seine Aufstellung notwendig seien. Dieses bürokratische Verfahren sei kaum zu bewältigen und vergrößere das Problem wahrscheinlich noch.

Er halte den Antrag nicht für zustimmungsfähig.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide teilt die Einschätzung seines Vorredners. Wenn Investoren nicht mehr auf der Grundlage des Baunutzungsplans sondern nach § 34 bauten, komme es vermutlich zu einer dichteren Bebauung. Die Koalitionsfraktionen lehnten den Antrag ab.

Katrin Lompscher (LINKE) stellt richtig, dass auch ihre Fraktion davon ausgehe, dass der Aufhebung des Baunutzungsplans eine Reihe anderer Maßnahmen vorausgehen müsse. Darüber müsse sich das Abgeordnetenhaus verständigen.

Dass es zu einer dichteren Bebauung komme, sei ein von der Linksfraktion erwünschter Effekt.

Kritisiert werde die Willkür, die der derzeitige Zustand mit sich bringe. Es nütze nichts, den FNP zu ändern, wenn der Baunutzungsplan weiter gelte.

Der **Ausschuss** empfiehlt, den Antrag – Drucksache 17/2499 – abzulehnen.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
EU-Verordnungs-Entwurf über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen: Verschärfung der Lärmklassifizierung von Luftfahrzeugen auch auf nationaler und regionaler Ebene?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

[0056](#)
StadtUm

- | | | |
|----|--|--|
| b) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0887
Luftverkehrsgesetz verbessern: Stärkerer
Lärmschutz für die Bevölkerung | 0096
StadtUm(f)
BauVerk* |
| c) | Antrag der Piratenfraktion
Drucksache 17/2276
Einhaltung der gesetzlichen Flugrouten in Berlin | 0249
StadtUm
BauVerk(f) |
| d) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/2380
Lärmschutzbereiche neu festsetzen und Lärmrente
für Tegel-Anwohner/-innen | 0269
StadtUm
BauVerk(f)
Haupt |
| e) | Antrag der Piratenfraktion
Drucksache 17/2092
Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen am
Flughafen Tegel frühzeitig planen – Vorbereitung
für deren Umsetzung beginnen | 0232
StadtUm
Haupt |

Marion Platta (LINKE) stellt fest, dass die EU-Verordnung 2014 in Kraft getreten sei. Da viele Berliner von Fluglärm betroffen seien, wolle ihre Fraktion wissen, welche Konsequenzen die Verordnung für die Stadt habe.

Silke Gebel (GRÜNE) teilt mit, dass die Grünen nicht der Ansicht seien, Großstadtbewohner müssten sich mit Lärm abfinden. Deshalb fordere ihre Fraktion im Antrag Drucksache 17/0887, dass sich Berlin der Initiative der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen zum Fluglärmschutz anschließen solle. Damit könne insbesondere zu einer besseren Nachtruhe beigetragen werden.

Falls der Flughafen Tegel noch über 2017 hinaus in Betrieb bleibe, bestehe das Problem, dass die Übergangsregelung zum Lärmschutz für diesen Standort nicht mehr greife. Die Münchner Flughafengesellschaft habe in einer ähnlichen Situation den von Fluglärm Betroffenen eine Entschädigung gezahlt, um Klagen abzuwenden. Diesem Beispiel folgend schlage ihre Fraktion im Antrag Drucksache 17/2380 eine Lärmrente für die Anwohner des Flughafens Tegel vor.

Philipp Magalski (PIRATEN) erklärt, dass viele Berliner von der Änderung der Flugrouten betroffen seien. Aus einem Gutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen gehe hervor, dass in den letzten Jahren die Verwendung sog. Flugverkehrskontrollfreigaben massiv angestiegen sei. Das habe meist lediglich ökonomische Gründe. Die Festlegung gesetzlicher Flugrouten, die sich nach umwelt- und lärmschutzverträglichen Kriterien richteten, werde damit sukzessive ad absurdum geführt. Letztlich handele es sich nicht mehr um Einzelfreigaben im Sinne des Gesetzes, sondern um Regelverfahren. Berliner, die unter diesen faktischen Flugrouten wohnten, hätten keinen gesetzlichen Anspruch auf passiven Lärmschutz. Vor diesem Hintergrund fordere seine Fraktion den Senat im Antrag Drucksache 17/2276 auf, sich dafür einzusetzen, dass die Praxis der Flugverkehrskontrollfreigaben auf Einzelfälle begrenzt werde. Dazu solle sich der Senat auch an das Bundesamt für Flugsicherung wenden.

Der Antrag Drucksache 17/2092 behandle die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen am Flughafen Tegel. Da sich die Eröffnung des Flughafens BER in der Vergangenheit immer weiter verzögert habe und weitere Verzögerungen nicht ausgeschlossen seien, sei es erforderlich, den Schutz der Anwohner vor Lärm sicherzustellen. Für die Planung und Finanzierung entsprechender Maßnahmen müssten jetzt Vorkehrungen getroffen werden. Sei der Senat bereits in diese Richtung aktiv geworden?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) stellt richtig, dass das Ziel der EU-Verordnung nicht der bessere Lärmschutz der Bevölkerung sei. Vielmehr sehe sie vor, dass die EU informiert werden müsse, bevor ein Flughafen Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen mache, um gegebenenfalls dagegen vorgehen zu können. – Es sei grundsätzlich sinnvoll, eine einheitliche Methode zum Umgang mit Fluglärm zu finden. Aber da der Lärmschutz an den Berliner Flughäfen im Vergleich zu anderen Städten bereits recht umfassend sei, sehe er keinen Handlungsbedarf.

Zu Antrag Drucksache 17/0887 sei zu bemerken, dass der Bundesrat bereits über die Initiativen der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen abgestimmt und diese abgelehnt habe. Berlin habe sich der Stimme enthalten, da man sich der Brandenburger Initiative angeschlossen habe. – Insofern sei der Antrag überholt. Der erste Unterpunkt des Antrags sei bereits umgesetzt und durch Rechtsprechung untermauert. Die Punkte 3 und 4 seien im 15. Änderungsgesetz zum Luftfahrtgesetz enthalten, das die Bundesregierung eingebracht habe und das bereits im Plenum des Bundesrats behandelt worden sei. Nun müsse es in den dortigen Ausschüssen beraten werden. Berlin werde diese Änderung unterstützen. Der zweite Punkt sei in der bereits erwähnten und abgelehnten Initiative der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen enthalten gewesen.

Zum Antrag Drucksache 17/2276: Gemäß dem von der Luftverkehrsaufsicht genutzten Verfahren dürfe erst ab einer Flughöhe von 5 000 Fuß von der Standardflugstrecke abgewichen werden und in der Nacht und am Wochenende erst ab 8 000 Fuß. Die Freigabe möglicher Flugrouten sei aber nicht lärmschutzrelevant im Sinne des Gesetzes, da sie sich außerhalb der An- und Abflugbereiche der Flughäfen abspiele. Die Annahme, Flugrouten würden in lärmschutzrelevanten Bereichen verändert, sei insofern falsch. – In Tegel werde zu bestimmten Zeiten – insbesondere außerhalb der Nachtstunden – aus Kapazitätsgründen weitere Flugrouten freigegeben. Das sei unerlässlich, wenn man einen funktionierenden Flugverkehr in Berlin sicherstellen wolle. Das wirke sich aber nicht lärmschutzrelevant auf die Bevölkerung aus.

Den Ansatz des Antrags Drucksache 17/2380 halte er für falsch. Man solle den Betroffenen kein Geld dafür zahlen, dass sie von Lärm betroffen seien, sondern man müsse sie vom Lärm entlasten. Aus diesem Grund investiere der Senat vorrangig in die zeitnahe Inbetriebnahme des Flughafens BER. Eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche in Tegel berge zudem das Risiko in sich, dass die betreffende Fläche verkleinert werde, da sich zwar die Zahl der Flugbewegungen erhöht habe, aber die Flugzeuge heute deutlich weniger Lärm verursachten als 1976. Die regelmäßige Auswertung der Ergebnisse der Fluglärmessanlagen für den Flughafen Tegel durch die Luftfahrtbehörde lasse keine Anhaltspunkte für eine zulasten der Anwohner gehende Veränderung der Lärmbelastung in Hinblick auf die 1976 ausgewiesenen Schutzzonen erkennen.

Der Senat gehe davon aus, dass das Fluglärmgesetz mit der zehnjährigen Übergangsphase bis 2017 und der anschließenden zweijährigen Umsetzungsphase ausreiche. Zudem bitte er zu bedenken, dass die Anwohner in Schönefeld nur wenig Interesse an Schallschutzfenstern mit Lüftungsanlagen gezeigt hätten. Das sei vermutlich in Tegel ähnlich.

Philipp Magalski (PIRATEN) fragt, in welchem Umfang der Senat mit dem Auslaufen des Lärmgesetzes in Tegel mit Klagen von Anwohnern rechne.

Ajibola Olalowo (GRÜNE) gibt zu bedenken, dass man mit einer Lärmrente zwar nicht die Lärmbelastung der Anwohner senken könne, ein solcher Schritt aber eine Entschädigung für die Betroffenen sei. Laut der Fluglärmkommission Tegel seien die Lärmwerte flächendeckend zu Tages- und Nachtzeiten gestiegen.

Marion Platta (LINKE) möchte wissen, welche Auswirkungen die Umstellung der Gebührenordnung auf die Lärmschutzklassen der Flugzeuge gehabt habe.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) antwortet Herrn Magalski, dass nicht eingeschätzt werden könne, in welchem Umfang 2017 Klagen zu erwarten seien. Aus Sicht der Verwaltung sei niemand klageberechtigt. Auch in der Vergangenheit habe das Gericht alle Klagen zurückgewiesen.

Er bestreite nicht, dass die Anwohner in Tegel ein Recht darauf hätten, dass die ihnen zugesagte Entlastung auch eintrete. Dazu müsse der Flughafen BER so schnell wie möglich eröffnet und Bestrebungen, den Flughafen Tegel längerfristig offenzuhalten, abgewendet werden. Er halte es aber nicht für richtig, Anwohnern eine Lärmrente in Aussicht zu stellen.

Seinem Eindruck nach habe die neue Gebührenordnung dazu geführt, dass die Fluggesellschaften lärmärmere Maschinen in Berlin einsetzten. Zudem würden Gesellschaften, die vorausschauend modernere Flugzeuge angeschafft hätten, für ihr umweltfreundliches Verhalten belohnt.

Ajibola Olalowo (GRÜNE) möchte wissen, warum sich Staatssekretär Gaebler auf die Lärmschutzgesetzgebung aus dem Jahr 1976 bezogen habe und nicht auf die letzte Novellierung aus dem Jahr 2007. Weshalb gehe der Senat davon aus, die doppelte Karenzzeit bis 2019 in Anspruch nehmen zu dürfen?

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) stellt fest, dass es eine zehnjährige Übergangszeit und eine zweijährige Umsetzungszeit gebe. Er könne keine Verdoppelung erkennen.

Der **Ausschuss** schließt die Besprechung zu Punkt 3 a) ab.

Es wird empfohlen, den Antrag Drucksache 17/0887 in der Fassung des zuvor angenommenen Änderungsantrages – siehe Anlage 2 zum Beschlussprotokoll – abzulehnen.

Es wird empfohlen, den Antrag Drucksache 17/2276 abzulehnen.

Es wird empfohlen, den Antrag Drucksache 17/2380 abzulehnen.

Es wird empfohlen, den Antrag Drucksache 17/2092 abzulehnen.

Punkt 5 der Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.