

Protokoll

30. Sitzung (öffentlich)

24. November 2011

Potsdam - Haus des Landtages

13.30 Uhr bis 15.45 Uhr

Vorsitz: Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Protokoll: Stenografischer Dienst

Anwesende Ausschussmitglieder: Gregor Beyer (FDP)
Dieter Dombrowski (CDU)
stellvertretend Udo Folgart (SPD)
Rainer Genilke (CDU)
Martina Gregor-Ness (SPD)
Axel Henschke (DIE LINKE)
Michael Jungclaus (GRÜNE/B90)
Kerstin Kircheis (SPD)
Dr. Michael Egidius Luthardt (DIE LINKE)
stellvertretend Holger Rupprecht (SPD)
stellvertretend Werner-Siegwart Schippel
(SPD)
Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Datum der Ausgabe: 12.12.2011

Tagesordnung:

1. Volksinitiative „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!“ gemäß § 12 Absatz 1 Volksabstimmungsgesetz

Hier: Erarbeitung einer Stellungnahme an den Hauptausschuss

i. V. m.

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zum aktuellen Stand der Planung der Flugrouten des BBI durch die DFS und Aktuelles zum BER

i. V. m.

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zu den Ergebnissen des Gutachtens zur Allgemeinen Luftfahrt am BER

2. Bericht des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft über die 3. Fahrradkonferenz vom 16.11.2011
3. Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über die Modernisierungsvorhaben der Landesregierung im Geschäftsbereich des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft gemäß Konzept vom 14.11.2011

Hier insbesondere: Forstreform, Straßenwesen, Brandenburgisches Haupt- und Landgestüt Neustadt (Dosse)

4. Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über den Sachstand zum geplanten Solarpark III in der Lieberoser Heide
5. Besprechung zum Schreiben der Stadt Fürstenwalde bezüglich der Klassifizierung von Binnenwasserstraßen
6. Verschiedenes

Festlegungen:

1. Zu TOP 1: Die Stellungnahme an den Hauptausschuss bezüglich der Volksinitiative ist mehrheitlich verabschiedet worden.
2. Zu TOP 1: Die Studie zur Allgemeinen Luftfahrt am BER wird nach Auswertung im 1. Halbjahr 2012 im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft nochmals behandelt.
3. Zu TOP 3: Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft wird dem Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft eine Terminliste der geplanten Arbeitsschnitte der notwendigen Modernisierungs- und sonstigen Maßnahmen im Bereich des Straßenwesens übergeben.
4. Zu TOP 4: Die ablehnende Stellungnahme des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft bezüglich des Solarparkt III in der Lieberoser Heide wird dem Protokoll beigelegt.
5. Zu TOP 4: Im 1. Halbjahr 2012 wird der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft eine Anhörung zum Thema „Flächenkonkurrenz zwischen erneuerbaren Energien und der Land- und Forstwirtschaft durchführen - in Abstimmung mit dem Ausschuss für Wirtschaft und dem Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz.
6. Zu TOP 5: Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft stellt dem Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft die Antwort an die Stadt Fürstenwalde bezüglich der Klassifizierung der Binnenwasserstraßen zur Verfügung.

Aus der Beratung:**Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):**

Ich begrüße Sie zur 30. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft. Gibt es Bemerkungen zur Tagesordnung? - Dann verfahren wir nach der vorliegenden Fassung.

Zu TOP 1: Volksinitiative „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!“ gemäß § 12 Absatz 1 Volksabstimmungsgesetz

Hier: Erarbeitung einer Stellungnahme an den Hauptausschuss

i. V. m.

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zum aktuellen Stand der Planung der Flugrouten des BBI durch die DFS und Aktuelles zum BER

i. V. m.

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zu den Ergebnissen des Gutachtens zur Allgemeinen Luftfahrt am BER

Zunächst geht es um den Umgang mit der Volksinitiative. Das Protokoll über die Anhörung der Volksinitiative liegt Ihnen vor. Gibt es Ihrerseits Anmerkungen? - Damit ist das Protokoll bestätigt. Wir fügen es der Stellungnahme an den Hauptausschuss bei; dann kann die Beschlussempfehlung an den Landtag gemäß Volksabstimmungsgesetz verabschiedet werden.

Für die Stellungnahme des Fachausschusses an den Hauptausschuss liegt Ihnen ein Formulierungsvorschlag bzw. ein Antrag, eingereicht von der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE LINKE, vor. Daneben gibt es den Antrag der CDU-Fraktion: Konzept zur zukünftigen Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur vorlegen und Bürger frühzeitig beteiligen. - Ich bitte beide Antragssteller, die Anträge zu begründen.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

In der Anhörung der Volksinitiative hörten wir einige Kernsätze, die zum Ausdruck brachten, dass sie sich ihrer Schwäche bzw. der des Anliegens bewusst ist. Eine politische Änderung des Landesentwicklungsprogramms kann derzeit von niemandem ehrlich erwartet werden. Insofern können wir nur zur Ablehnung der Volksinitiative kommen. Nichtsdestotrotz wurde ja über verschiedene Themen intensiv diskutiert: angefangen von gesundheitlichen Folgen für die Anwohner, über eine in Rede stehende dritte Start- und Landebahn, für die es zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt keine Diskussionsgrundlage gibt, bis hin zu Schallschutzmaßnahmen, die bislang noch nicht ordnungsgemäß und im Sinne der Betroffenen durchgeführt worden sind. Vor diesem Hintergrund haben wir uns entschlossen, einen die Ablehnung der Volksinitiative begleitenden Antrag auf den Weg zu bringen, und wir würden uns freuen, wenn er eine breite Unterstützung des Ausschusses erführe.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Wir hatten eine sehr sachliche Anhörung in einer guten Atmosphäre. Dafür möchte ich mich bedanken. Die Volksinitiative hatte im Kern zwei Forderungen: das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr durchzusetzen und unverzüglich Planungen an einem anderen Standort voranzutreiben. Im Antrag von SPD und LINKE lesen wir, dass sie eine Expansion auf dem Flughafengelände - Bau einer dritten Start- und Landebahn - ausschließen wollen. Wir sind der Meinung, dass man sich, gesetzt den Fall, dass die anvisierte Zahl der Flugbewegungen erreicht wird - es gibt Mutmaßungen von angesehenen Unternehmen wie die Deutsche Lufthansa und die Deutsche Bank -, zumindest Gedanken machen muss. Insofern verfolgt unser Antrag das Ziel, der Landesregierung den Prüfauftrag zu erteilen, ob - und wenn ja, wo und zu welchen Bedingungen - eine eventuelle Weiterentwicklung an einem anderen Standort planungsrechtlich überhaupt möglich und realistisch ist.

Des Weiteren enthält unser Antrag den Vorschlag, im Rahmen der Flughafenentwicklung und -expansion ein begleitendes Gremium, das über das Dialogforum Brandenburg, in dem mehr oder weniger nur die Bürgermeister versammelt sind, hinausgeht, zu schaffen. Wir denken dabei an Unternehmensverbände, den Nabu, die Kirchen, Bundesvereinigungen, Wirtschaftsverbände, die Kommission zur Abwehr von Fluglärm usw. Am Flughafen Frankfurt am Main ist bereits 1998 ein Mediationsverfahren eingeführt worden; im Jahre 2000 wurde ein Mediationspaket beschlossen. Ich halte es für eine gute Variante, denn am Ende kann niemand behaupten, dass wichtige Bereiche außer Acht gelassen wurden.

Wir regen an, im Zusammenhang mit der Flughafendiskussion die Internationale Luftfahrtausstellung einmal speziell zu betrachten. Es ist ein Wachstumsmarkt; zudem ist die ILA ein Alleinstellungsmerkmal in unserer Region. Sehr viele Luftverkehrsmessen gibt es nicht in Europa; aber dort, wo es sie gibt, sind sie stark aufgestellt. Wir können sicherlich noch zulegen.

Wenn ich mir den geringen Grad der durchgeführten Schallschutzmaßnahmen vor Augen führe und sehe, was binnen eines halben Jahres noch bewältigt werden muss, erachte ich unsere Unterstützung in diesem Bereich als am drängendsten. Wir haben am 1. Dezember die Möglichkeit, uns eindringlich damit zu beschäftigen.

Wir regen mit unserem Antrag die Einrichtung einer Koordinierungsstelle an. Was die Entschädigung betrifft, so gibt es immer wieder Grenzfälle bzw. Konflikte. Es muss im Einzelfall über Umsiedlung, Entschädigung usw. entschieden werden. In dieser Woche war der kaufmännische Geschäftsführer der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu Gast in unserer Fraktion. Auch er räumte ein, dass es grenzwertige Entscheidungen gibt. Derzeit gibt es keine Koordinierungsstelle, die im Streitfalle tätig wird, Prämissen formuliert und erklärt, warum von Fall zu Fall entschieden wird, warum der eine entschädigt wird und der andere nicht, warum Häuser mit einer Deckenhöhe von 2,20 m keinen Schallschutz erhalten und jene mit einer Deckenhöhe von 2,30 m unter Umständen doch. Mit solchen Dingen kann sich nicht jedes Mal der Landtag bzw. der Ausschuss beschäftigen. Deswegen halte ich eine Koordinierungsstelle - freiwillige Lärmschutzmaßnahmen des Flughafens eingeschlossen; Immobilienbörsen können zum Beispiel darunter fallen - für eine Möglichkeit, einen sicheren Weg, die der Flughafen unter Umständen so nicht gehen kann, weil auch er sich an rechtliche Vorgaben zu halten hat, aufzuzeigen, im Sinne der Betroffenen zu einer Lösung zu kommen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Ich eröffne die Diskussion zu den Anträgen. Herr Dr. Luthardt, Frau Gregor-Ness und Herr Beyer, bitte.

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Für unsere Fraktion war die Anhörung sehr aufschlussreich; die Sorgen und Ängste der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich des Schallschutzes bzw. des Gesundheitsschutzes haben mich persönlich sehr berührt. Körperliche Unversehrtheit ist ein Grundrecht, das sollten wir alle uns immer wieder vor Augen halten. Ich halte die vorgebrachten Befürchtungen für sehr schwerwiegend; sie sollten uns in unserem Handeln weiter begleiten. Die Fraktion DIE LINKE ist nach wie vor der Ansicht, dass die Entscheidung, den Flugplatz in einem dichtbesiedelten Gebiet zu errichten, falsch war. Die Konflikte waren vorprogrammiert. Nichtsdestotrotz können wir natürlich kurz vor der Eröffnung des Flughafens nicht anfangen, über neue Standorte zu diskutieren, sondern es kommt darauf an, am vorhandenen Standort das Bestmögliche für die betroffenen Menschen herauszuholen. Dass wir dies konsequent tun werden, wird aus dem Ihnen vorliegenden Antrag deutlich. Unsere Fraktion setzt sich weiterhin für ein konsequentes Nachtflugverbot ein. Es muss bundeseinheitlich geregelt werden, sonst kommen wir nicht weiter. Unsere Position ist nach wie vor klar. Eine Staatsvertragsänderung sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht als gegeben an, deswegen lehnen wir die Volksinitiative ab.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Es spricht ja für die CDU-Fraktion, dass sie sich Gedanken über die nächsten 30 Jahre macht und diese mitgestalten will. Nichtsdestotrotz kommt der Antrag zu zeitig. Ich plädiere dafür, dass der Flughafen erst einmal in Betrieb geht und die planfestgestellte Leistung von 360 000 Flugbewegungen zu erreichen versucht wird. Die Aussage, dass die Zahl der Flugbewegungen in den letzten 20 Jahren in Gänze nur um 40 000 zugenommen hat - auch in der Anhörung zum Gesundheitsmonitoring wurde von den Anzuhörenden immer wieder bemängelt, dass wir die Entwicklung des Flughafens zu optimistisch sähen und es keinen Bedarf für Nachtflüge gäbe -, hat mich sehr ernüchert. Ich hoffe auf eine vernünftige Entwicklung des Flughafens - die Region braucht diesen Erfolg - und wünsche mir, dass sich große Leistungsanbieter wie die Lufthansa stärker zu unserem Hauptstadtflughafen bekennen. Über eine Erweiterung muss man sich zu gegebener Zeit Gedanken machen. Das würde ich allerdings in ein Gesamtkonzept der Entwicklung aller Brandenburger Flughäfen eingebettet sehen wollen. Es gibt Potenziale, aber auch Unsicherheitsfaktoren. Das alles gilt es zu bedenken, bevor man eine Diskussion über einen Alternativstandort und eine dritte Start- und Landebahn anregt.

Was das Thema Lärmschutz angeht, so bin ich dafür, dass wir uns das am 1. Dezember 2011 vor Ort anschauen. Ich hoffe, dass neben Vertretern der Wohnungsgesellschaft auch Vertreter der entsprechenden Fachabteilung des Flughafens dabei sind. Eigentlich müsste es auch einen für Lärmschutzfragen zuständigen Ombudsmann in der Region geben.

Abgeordneter Beyer (FDP):

Der erste Schritt ist, eine Stellungnahme für den Hauptausschuss zu erarbeiten. Ich danke den Regierungsfractionen für den Entwurf. Aus der Anhörung in der vergangenen Woche haben wir viele Aspekte mitgenommen; sie werden uns noch lange Zeit beschäftigen; einiges harrt der Umsetzung.

Auch wir halten es für geboten, die Volksinitiative abzulehnen. Mit zwei Punkten des Entwurfs der Stellungnahme haben wir jedoch mehr oder weniger große Probleme. Mit der Aufforderung, das Nachtflugverbot in besiedelten Gebieten bundeseinheitlich zu regeln, haben wir ein wenig Bauchschmerzen, würden es im Sinne eines Kompromisses jedoch weitgehend mittragen. Ein großes Problem sehen wir allerdings darin, dass die Stellungnahme mit einem Antrag, der im Kern darauf abhebt, eine dritte Start- und Landebahn am Standort Schönefeld grundsätzlich auszuschließen, verknüpft wird. Diese Diskussion kommt zur Unzeit, und wir sollten sie in dieser Form nicht führen. Wir tun uns keinen Gefallen damit, Dinge zu versprechen, die wenig später vielleicht nicht mehr so viel wert sind wie das Papier, auf dem sie stehen. Das halte ich nicht für die richtige Herangehensweise, und deswegen können wir dem Entwurf nicht zustimmen. Sollten die Kolleginnen und Kollegen von SPD und LINKE in Erwägung ziehen, diesen Punkt in der Stellungnahme für den Hauptausschuss so nicht zu beschließen, könnten wir den Entwurf mittragen.

Den Antrag der CDU-Fraktion habe ich erst vor einer halben Stunde zu lesen bekommen und würde nicht behaupten, ihn schon detailliert ausgewertet zu haben. Ich sehe es ähnlich wie die Kollegin Gregor-Ness. Der Flughafen sollte erst einmal seinen Betrieb aufnehmen, und dann wird der Zeitpunkt kommen, an dem wir uns über weitere Dinge Gedanken machen müssen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ist das als Fürsprache für eine getrennte Abstimmung zu verstehen?

Abgeordneter Beyer (FDP):

Das wäre durchaus eine Möglichkeit.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Jungclaus und im Anschluss Herr Dombrowski, bitte.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Auch wir haben die beiden Anhörungen, einmal die der Volksinitiative zum Nachtflugverbot und einmal die Anhörung zu unserem Antrag, mit großem Interesse verfolgt. Die Anhörung der Volksinitiative hat die vorherigen Anhörungen in vielen Punkten bestätigt. Punkt 1 der Volksinitiative teilen wir zu 100 %; wir haben einen deckungsgleichen Antrag, der am 30.11. und am 8.12. abschließend beraten und im Dezemberplenium abgestimmt wird, eingebracht. In einem Punkt haben wir jedoch Bauchschmerzen. Wie wir in der Anhörung schon zum Ausdruck gebracht haben, sehen wir keine Notwendigkeit, über einen weiteren Standort zu diskutieren. Wir müssen vielmehr überlegen, wie am jetzigen Standort ein umweltverträglicher Flugverkehr organisiert werden kann. Insofern könnte auch ich mir eine getrennte Abstimmung vorstellen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Damit es keine Irritationen gibt: Die durch Herrn Beyer beförderte getrennte Abstimmung der Punkte 1 und 2 bezog sich auf den Entwurf für eine Stellungnahme und nicht auf den Text der Volksinitiative. Diesen können wir nicht ändern oder filtern.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Die Stellungnahme können wir in der Form nicht mittragen. DIE LINKE spricht sich auf Bundesebene für ein landes- bzw. bundesweites Nachtflugverbot aus - ich konnte den Kollegen Gysi am Samstag wieder als Mainspeaker auf einer Demo erleben; er war Feuer und Flamme für ein Nachtflugverbot -, und im Landtag, wo sie Regierungsverantwortung hat, drückt sie sich davor, es in die Wege zu leiten; das ist aus dem Beitrag des Kollegen Luthardt deutlich geworden und nicht nachvollziehbar.

Man kann hier in Vorleistung gehen und muss nicht auf den Staatsvertrag abzielen. Man kann eine Initiative starten, dass der Flughafenbetreiber dazu übergeht, auf Nachtflüge in den Randzeiten zu verzichten. Ich denke, dass DIE LINKE in arge Bedrängnis kommen wird, wenn mit dem Finger auf sie gezeigt und gesagt wird: Auf Bundesebene fordert ihr es, aber in Brandenburg bekommt ihr es vor der eigenen Haustür nicht in den Griff. - Da wird mit zweierlei Maß gemessen.

Ich teile nach wie vor nicht die Ansicht der Regierungskoalition, dass das Bundesverwaltungsgericht rechtskräftig entschieden habe, dass es keinen Ermessensspielraum gibt. Ganz im Gegenteil: Es wurde bestätigt, dass die Nachtflüge einem gewissen Ermessensspielraum unterliegen. Nur reizen Sie diesen eben nicht zugunsten der Betroffenen, sondern zugunsten des Flughafenbetreibers und der Fluggesellschaften aus. Ich kann die Politik nur auffordern, sich nicht hinter Gerichtsurteilen zu verstecken, sondern sich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger für ein umfangreiches Nachtflugverbot einzusetzen.

Ich stimme Herrn Beyer dahin gehend zu, dass es sehr merkwürdig ist, die Beschlussvorlage noch mit einem eigenen Antrag zu unterstützen. Der Antrag hat durchaus einige interessante Aspekte, ich würde sagen, er ist dreigeteilt. Er beinhaltet zum einen Selbstverständlichkeiten wie die Kommunikation mit den Anwohnern zu intensivieren, das Bündnis am Boden stärker zu nutzen und eine ausreichende Anzahl von Fluglotsen zur Verfügung zu stellen. Nichtsdestotrotz bemerke ich, dass einige der von den Angehörten vorgebrachten Aspekte jetzt auch von Rot-Rot verstärkt vertreten werden. So gibt es bezüglich der Anflugrouten allmählich das Bekenntnis zu einer Verstärkung des abhängigen Betriebs, der im Betriebsablauf auf beiden Bahnen optimiert wird. Einen abhängigen Betrieb zu schaffen ist eine unsererseits schon seit langem formulierte Forderung. Auch die Forderung bezüglich der Doppelbelastung durch An- und Abflüge halte ich für wichtig.

Wir können dem Antrag dennoch nicht zustimmen; denn er widerspricht unserem Anliegen, Nachtflüge zu begrenzen.

Zum Antrag der CDU: Wir sehen keinerlei Notwendigkeit, zum jetzigen Zeitpunkt eine solche Diskussion zu beginnen. Wir müssen uns auf Bundes- und Landesebene Gedanken über eine nachhaltige Gestaltung des Flugverkehrs machen und nicht darüber, wie wir ein Angebot für einen nicht nachhaltigen Bedarf, der sich in ferner Zukunft vielleicht ergibt, entwickeln. Insofern werden wir auch diesen Antrag ablehnen.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Die CDU-Fraktion wird der Volksinitiative nicht zustimmen - das haben wir nach der Anhörung erklärt -, weil die Nachtflug-Randzeiten Bestandteil des wirtschaftlichen Konzepts sind. Dazu stehen wir. Eine Ausweitung kommt für uns nicht infrage.

Am Dienstag waren Prof. Schwarz und andere Vertreter der Flughafengesellschaft zu Gast in unserer Fraktion. Wir erfuhren von Dingen, die die Menschen im Tagesgeschäft berühren. Es gibt Fälle, in denen Familien seit 60 Jahren das Dachgeschoss eines Einfamilienhauses bewohnen. Es fehlen 10 cm an der für Wohnbauten vorgesehenen Bauhöhe, um in den Genuss von Schallschutzmaßnahmen zu kommen. Solche Fälle könnte man im Wege der Kulanz regeln, aber das geschieht im Moment eben nicht.

Der Flughafen ist wichtig für die Entwicklung des Landes. Es ist ein sehr großes Infrastrukturprojekt. Es wird viel Geld ausgegeben, aber es wird auch viel Geld verdient werden.

Von daher sollten diejenigen, die die Verantwortung tragen, auch kooperativ mit den Bürgern umgehen, ähnlich wie in der Braunkohle, und nicht wegen 10 cm den Schallschutz verweigern. Das ist die momentane Situation. Daher kommt zum Beispiel auch unsere Initiative, eine Anlaufstelle zu schaffen, die solche Dinge regeln kann. Das ist für uns ein Gesamtzusammenhang. Wir stellen diesen Flughafen zu keiner Zeit infrage.

Beim Thema, ob es weitere Betrachtungen geben kann oder sollte, kann ich akzeptieren, dass es unterschiedliche Auffassungen dazu gibt. Aber in der Politik gilt natürlich: Wenn man eine Situation hinnimmt und dazu nicht seine Meinung sagt, dann muss man sich im Zweifel fünf Jahre später vorhalten lassen - zu Recht -: Wenn du anderer Meinung gewesen bist, hättest du es ja sagen können. Ich nenne einmal ein Beispiel, es ist noch nicht so lange her: Im Landtagswahlkampf 2009 hatte der Herr Ministerpräsident öffentlich erklärt, dass bis Dezember 2009 alle Brandenburger Haushalte über schnelles Internet verfügen würden. Wir als CDU-Fraktion haben dem damals widersprochen. Wir haben dann auch Druck bekommen von den Kammern, die uns sagten, wir sollten nicht herumrörgeln. Jeder weiß, dass die Leute bis heute darauf warten. Es war auch nach menschlichem Ermessen nicht möglich, alle zu versorgen. Hätten wir damals nicht unsere Stimme erhoben, müssten wir uns vorhalten lassen, dass wir nichts gesagt haben. Wir haben damals den Wirtschaftsminister Junghanns gefragt, wie das möglich gemacht werden solle. Er hat in der Fraktion wortwörtlich erklärt: „Für Zauberei bin ich nicht zuständig.“ Nun will ich das in der Bedeutung gar nicht vergleichen. Irgendwann werden alle Brandenburger schnelles Internet haben. Selbst in Rathenow-Süd werden sicherlich irgendwann alle Firmen schnelles Internet bekommen. Das ist ein Beispiel dafür, weshalb man immer seine Meinung sagen muss.

Wir sind nicht die einzigen, die Zweifel daran haben, ob die Kapazitäten, wie sie jetzt plangenehmigt sind, ausreichen werden. Wenn die Landesregierung Berlins dazu eine Auffassung hat, wenn Teile der SPD im Land Brandenburg dazu eine Meinung haben, wenn Bürger sich eine Meinung bilden, dann dürfen wir auch eine Meinung haben. Wir glauben an den Erfolg des Flughafens.

Wenn die Zahlen, die Frau Gregor-Ness genannt hat, dass der Zuwachs so gering war, stimmen - Prof. Schwarz hat am Dienstag in der Fraktion auch gesagt, dass im Grunde genommen fast gar kein Zuwachs da ist -, dann hätte es eines neuen Flughafens überhaupt nicht bedurft. Dann wäre das Geldverschwendung gewesen.

Natürlich wird dieser Flughafen eine genauso dynamische Entwicklung nehmen wie alle anderen auch. Da wir an die Region hier glauben - die Region reicht bis nach Polen -, werden wir von dieser Frage nicht verschont werden. Man kann das jetzt so abtun. Wir werden hier alle noch lange Politik machen, hoffe ich jedenfalls. Wenn wir in fünf Jahre wieder über dieses Thema sprechen, werden die einen hoffen, dass das, was man gesagt hat, vielleicht vergessen ist. Die anderen werden sagen: Daran hätten wir auch vorher denken können.

Wir wissen, dass wir damit keine Punkte machen können. Aber wir sind sehr zurückhaltend, das zu glauben, was uns vorgetragen wird. Wir glauben eher denen, die ein wirtschaftliches Interesse haben. Die Lufthansa zum Beispiel wird weit über das Geplante hinaus investieren, andere auch. Von daher ist es für uns nicht nur eine Frage des Standortes und gegebenenfalls weiterer Planungen, sondern auch: Wie gehen wir mit den Bürgern um? Da sehen wir großes Potenzial, was noch geregelt werden muss. Daher auch unser Antrag, für den ich ausdrücklich werbe.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Vielleicht noch ein paar Dinge, selbst wenn sie dem einen oder anderen alt vorkommen. Natürlich wissen wir nicht, wie die Entwicklung am Flughafen sein wird in den letzten Ausbaustufen, wann immer die eintreten werden oder nicht. Aber nähern wir uns doch einmal ein Stück weit so, wie sich Unternehmen der Sache nähern würden: Ein Unternehmer muss den Markt wahrnehmen und Prognosen anstellen für das, was er an wirtschaftlichen Dingen vornehmen muss, wie er handeln muss, was er investieren muss. Dann macht er ein Benchmarking.

Wir machen uns die Forderung ja auch nicht aus Spaß zu Eigen, dass wir sagen, das wird auf jeden Fall nicht kommen, sondern es ist ja auch irgendwo begründet, dass man sich zumindest eine Option offen lässt für den Fall der Fälle, wenn wir denn schon in Schönefeld eine Erweiterung ablehnen. Die 200 000 Flugbewegungen zusätzlich zu den jetzt angeblichen 240 000 Flugbewegungen kann ich nicht nachvollziehen. Wenn Sie richtig recherchieren, und zwar auch einmal außerhalb des Flughafens, stellen Sie fest, dass wir im Jahr 2000 an den Berliner Flughäfen 161 615 Flugbewegungen hatten. Uns wird weisgemacht, wir hätten 2000 205 000 Flugbewegungen gehabt. Das mag jeder sehen, wie er will.

In der Antwort auf eine Anfrage der Grünen kam heraus, dass wir in den letzten zehn Jahren, also inklusive Weltwirtschaftskrise, Aschewolke und 11. September, bei den Passagier- und Flugbewegungen im Durchschnitt einen Zuwachs von 5,69 % hatten. Jetzt können wir natürlich sagen: Die nächste Wirtschaftskrise steht ins Haus, ein nächster Terroranschlag kommt, und die Wolken werden größer.

Das könnte sein, das wollen wir alle nicht hoffen. Aber ich nehme einmal die Zahl, die ich bekommen habe. Also 5,69 % Zuwachs im Schnitt in den letzten zehn Jahre. Damit sind wir in Berlin doppelt so schnell wie im bundesdeutschen Durchschnitt gewachsen. Das ist die Zahl, die ich nehmen und werten muss. Wenn ich diese 5,69 % hochrechne - ich weiß, dass das sehr gewagt ist -, dann haben wir das Problem im Jahr 2018. Dieses Datum ist ja auch schon einmal gefallen - es gibt einen renommierten Mann, der es auch schon genannt hat - für eine eventuelle Situation, mit der wir umgehen müssen. Dass wir den Planfeststellungsbeschluss unter Umständen überschreiten, das könnte passieren.

Nun ist das nicht immer alles linear, und sicherlich gibt es auch Substituierungsprozesse. Sicherlich ist die wirtschaftliche Entwicklung, ob das alles so kommen wird oder nicht, eine große Frage. In der Antwort auf die Große Anfrage der Grünen haben wir erfahren, dass der Flughafen nur mit 2,5 % Wachstum rechnet. Da muss man sich generell die Frage stellen, warum ein Flughafenneubau nötig ist, wenn die Entwicklung auf dem alten Flughafen um das Doppelte gestiegen ist und auf dem neuen Flughafen mit den wesentlich besseren Bedingungen nur noch um die Hälfte wachsen soll. Den Anspruch, dass man den wirtschaftlichen Erfolg mit einem solchen ja nicht billigen Flughafen zumindest steigern möchte, sollte man eigentlich haben. Ich denke, das sollte uns interessieren. Wenn wir dann dazu kommen, dass wir einen abhängigen Betrieb wollen, werden wir uns schneller über eine dritte Startbahn unterhalten müssen, als uns allen lieb ist.

Die Forderung kann ich so nicht mittragen, weil das Folgen hat. Das Problem, das ich sehe, ist gar nicht die Ausschöpfung der Flugbewegungen, sondern das Problem ist so ähnlich - so muss man sich das vorstellen - wie auf der Autobahn. Ich bin heute über die A 10 gekommen. Das ist mittags um 11 Uhr überhaupt kein Problem. Da müsste die auch nicht sechsspurig sein, da würden vier Spuren ausreichen. Das Problem sind die Stoßzeiten früh und abends und die Ferienzeiten. Ähnlich muss man sich das am Flughafen vorstellen. Das Problem ist: Die wollen alle früh um 6 Uhr möglichst schnell als erste von der Piste - das geht natürlich nicht -, und die wollen abends möglichst alle noch rein. Da entstehen die Kalkulierungskpunkte, bei denen man schon jetzt Schwierigkeiten hat. Wer Piloten fragt, der weiß, was da früh los ist und dass es jetzt schon schwierig ist, früh überhaupt einen Slot zu bekommen. Man kann die Fluggesellschaften auch nicht darauf vertrösten, dass sie statt um 6 Uhr erst um 10.30 Uhr starten können. Wir werden eine Verdichtung des Verkehrs gerade in den ganz frühen Morgenstunden - mit ganz früh meine ich, ab dann, wenn das Fliegen möglich ist - und in den Abendstunden haben, um die alle noch reinzubekommen, um möglichst viele Umläufe zu haben. Dazwischen wird das funktionieren, da brauchen wir auch nicht die 360 000. Das sind die Sorgen, die ich dabei sehe.

Jetzt kann man den Kopf in den Sand stecken und sagen: Das wird alles nicht so schlimm. Eventuell passiert uns unter Umständen dann so etwas wie in Horno. Vom damaligen Ministerpräsidenten ist gesagt worden, Horno sei der letzte Ort, der abgebagert wird. Es kam dann sehr schnell zu der Diskussion, dass der Kohleabbau auch über Horno hinaus nötig ist.

Wenn wir nicht über einen Zeitraum von 10 oder 20 Jahren nachdenken, verschließen wir uns ein Stück weit der Problematik. Bei der Braunkohle reden wir mittlerweile von 2040/2050 und über 16 000 Arbeitsplätze. Beim Flughafen reden wir über 40 000 Arbeitsplätze. Und da wollen wir nicht einmal mehr 15 oder 20 Jahre vorausdenken? Die Logik erschließt sich mir an der Stelle nicht.

Wenn ich eine Sache an einem Standort ausschließe - der Meinung kann man ja sein -, muss ich zumindest für den Ernstfall vorbereitet sein. Unter Umständen haben wir die Diskussion in 5, 6 oder 7 Jahren. Aufgrund der Zeitenge, der Problematik und der Wichtigkeit muss dann vielleicht ganz schnell die Entscheidung getroffen werden, doch einen anderen Standort festzulegen. Dann sind alle fein raus nach dem Motto: Das alles konnten wir ja nicht voraussehen. Für diesen Fall müssen wir gewappnet sein.

Aufgrund der Zahlen, die mir vorliegen - und die habe ich zu werten und hochzurechnen -, kann man zumindest nicht ausschließen, dass der Flughafen tatsächlich so wächst, wie wir es alle wollen. Mit den Antworten, die wir derzeit zumindest mit dem Beschluss der Koalition geben, können wir dem nicht gerecht werden.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Damit Herr Jungclaus sich nicht extra noch melden muss, versuche ich, das gleich einmal einzubringen. Herr Genilke, wirklich, wir haben jetzt einen Ernstfall. Wir haben eine Volksinitiative zu behandeln. Ihre entwicklungstheoretischen Ansätze in allen Ehren. Aber Wachstum ist nicht unbegrenzt möglich. Ich glaube, dass wir hier in der Region in den letzten 20 Jahren eine gute Entwicklung hatten. Das ist auch gut so. Wir wollen auch gar keine Entwicklung verhindern. Aber ob weiterhin 5 % Wachstum realistisch sind und ob man die wirklich in die Planung einkalkulieren sollte, da würde ich wirklich vorsichtig sein, denn jedes Benchmark wird heutzutage verhaselt, wenn plötzlich irgendwelche Wachstumsprognosen, die man sich selbst stellt, nicht mehr erreicht werden. Deshalb immer schön sachte.

Kommen wir zum Kernthema zurück. Ich würde noch einmal auf die Stellungnahme der Grünen abstellen wollen. Das, was thematisiert worden ist, haben wir in unserem Antrag versucht aufzugreifen. Das haben Sie auch mit Recht anerkannt.

Zum Ermessen muss man sagen: Das Ermessen wurde dahin gehend geprüft, ob wir mit unserem Planergänzungsbeschluss das Ermessen im Sinne sowohl der Betroffenen als auch der möglichen Optionen für eine vernünftige Betriebsführung am Flughafen in sinnvoller Weise ausgeübt haben. Diese sinnvolle Abwägung ist in dem Ermessen und in dem Gerichtsurteil bestätigt worden. Vor diesem Hintergrund geht es nicht darum, zu diskutieren, ob wir das Ermessen noch weiter in Richtung mehr Nachruhe auslegen können, sondern da sind wir jetzt auf der sicheren Seite, dass ein ordentliches Abwägungsverfahren stattgefunden hat.

Wenn Sie sagen, alles, was in unserem Antrag steht, sei selbstverständlich, dann dürfte es nicht permanent immer wieder die gleichen Kritikpunkte geben, die da heißen: wenig Kommunikation, Einzelfälle, die unterschiedlich behandelt werden, mehr Fluglotsen. Das sind alles Themen, die immer wieder im Raume stehen. Deshalb auch hier ganz klar unsere Aussage: Das muss geregelt werden. Wir sehen auch wirklich viel stärker die Flughafengesellschaft in der Pflicht, aktiv zu werden. Ob eine dritte, unabhängige Stelle sinnvoll ist oder nicht, darüber lassen Sie uns doch noch einmal nächste Woche vor Ort diskutieren. Wenn diese nicht mit Kompetenzen und Durchgriffsrechten auf seine Auftragsunternehmer, die im Sinne von Ingenieurbüros unterwegs sind, ausgestattet ist, dann nützt uns das nichts, dann ist das nur wieder eine Ebene, die zwar beraten, aber keine Schlagkraft entwickeln kann. Dann würde es meiner Meinung nach schade sein. Über Ihren Ansatz müssten wir uns noch einmal separat unterhalten.

Abgeordneter Henschke (DIE LINKE):

Ich kann mich in weiten Teilen anschließen.

Zum Zweiten will ich sagen, dass mich immer wieder erstaunt, wie sehr wir in den Diskussionen, die wir miteinander führen, davon ausgehen, dass der jetzt vorgefundene Zustand zu einer sofortigen Änderung, zur Umkehrung führt. Ich beobachte das insbesondere bei der Diskussion unter Zuhilfenahme der Debatte über die Volksinitiative. Dass sich einiges bewegt hat, auch durchaus in den Koalitionsfraktionen, das ist ja kein Geheimnis. Da gibt es auch unterschiedliche Standpunkte. Wenn, Herr Kollege Jungclaus, die Absolutlösung auf der Ebene eines Landes gefordert wird, dann kann ich das nachvollziehen. Wenn ich in der Opposition wäre, würde ich es wahrscheinlich genauso machen. Aber in dem Prozess, den wir miteinander zu gestalten haben, ist zumindest überlegenswert, ob es nicht im Zusammenbinden von gesundheitspolitischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren sinnfälliger wäre, sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob das, was in unserem Antrag steht, nämlich eine Veränderung des Luftverkehrsgesetzes zu bewirken, tatsächlich sinnvoll wäre. Dann können wir uns immer noch gegenseitig vorwerfen, dass wir uns feige hinter Gerichten verstecken oder wie auch immer. Das ist der Punkt, der mich bewegt; denn ich glaube schon, dass wir - mittlerweile ist die Ministerpräsidentenlandschaft eine bunte geworden - ganz gut beraten sind, wenn wir versuchen, solche Dinge bundesweit zu lösen; denn dann würde das in der wirtschaftlichen Betrachtung zu anderen Konsequenzen führen. Das ist der Punkt. Bei wirtschaftlichen Betrachtungsweisen habe ich immer den Eindruck, dass uns am ehesten entgegengehalten wird - und dieses Argument kann ich nachvollziehen -, dass insbesondere Dinge, die mit Drehkreuzentwicklungen zu tun haben, von den beteiligten Unternehmen an diesem Standort nicht erfüllt werden können, weil sie an anderen naheliegenden Ausweichstandorten möglich sind. Wenn das über eine Veränderung des Luftverkehrsgesetzes generell auf eine andere Grundlage gestellt wird, haben wir wirtschaftlich automatisch eine andere Situation.

Es ist meiner Meinung nach wichtig, das anzumerken, damit wir endlich aus dem Teufelskreis herauskommen, uns ständig gegenseitig vorzuhalten, was wir nun für wichtiger halten, die Wirtschaft, die für die Menschen da ist, oder die Gesundheit, von der die Menschen zuerst abhängen. Ich würde an dieser Stelle noch einmal sehr deutlich dafür werben wollen, dass - und wenn es nur dieser Punkt ist - das ein Grund ist, diesen Antrag anzunehmen.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Ich finde, das ist durchaus ein löblicher Ansatz, Herr Henschke. Aber ich denke, man kann das eine tun, ohne das andere zu lassen. Ich will Ihnen nicht ausreden, sich auf Bundesebene für ein Nachtflugverbot einzusetzen. Dass Sie das Gleiche machen würden, wenn Sie in der Opposition wären, wenn Sie da auf Ihre Berliner Kollegen anspielen, dann gibt mir das wieder ein bisschen Hoffnung. Die sind ja jetzt in der Opposition. Schauen wir einmal, ob die das dann aufnehmen.

Ich will aber noch ein Wort zu dem wirtschaftlichen Aspekt und zu dem Wettbewerb, den Sie gefährdet sehen, sagen. Ich finde, man sollte vor dem Hintergrund der Diskussion über den Nachtflug, ein Drehkreuz usw. nicht vergessen, wofür der Flughafen ursprünglich einmal genehmigt worden ist und geplant war. Er ist ja nicht als Konkurrenz zu einem Münchner oder Frankfurter Drehkreuz geplant gewesen, sondern er ist als Flughafen, der den regionalen Bedarf von Berlin-Brandenburg abdecken sollte, geplant worden. Insofern kann ich das Argument nicht zählen lassen, dass wir den Flughafen so frei wie möglich gestalten lassen können, was die Flüge angeht, weil wir hier unbedingt in einen Drehkreuzwettbewerb treten müssen.

Da komme ich dann auch noch einmal zu der grundsätzlichen Betrachtung. Ich wollte eigentlich nichts mehr zu diesem Thema sagen. Aber da Herr Genilke quasi ein Glaubensbekenntnis abgegeben hat zum Thema Flugverkehr und gerade dieses Wachstum in den Vordergrund gestellt hat: Wenn Sie Ihre Ausführungen damit beginnen, dass wir uns überlegen sollen, wie ein Unternehmen das Ganze betrachtet, dann geht im Prinzip schon da die Argumentation in eine falsche Richtung. Der Staat, das Land ist eben kein Unternehmen. Der Staat hat schon die Aufgabe, gewisse Dinge zu lenken. Da kann man es nicht als Gott gegeben hinstellen, dass der Flugverkehr 5,69 % jedes Jahr steigt. Warum steigt er denn? Er steigt deshalb, weil er subventioniert wird, weil wir keine Kerosinsteuer haben, weil wir keine Mehrwertsteuer für Auslandsflüge haben. Ich kann aus einer persönlichen Erfahrung berichten: Ich habe versucht, Ostern nach Krefeld zu kommen, und habe drei Stunden am Rechner gesessen, um eine Bahnfahrt zu bekommen, die günstiger ist als ein Flug. Das ist mir nicht gelungen. Ich musste letztendlich 40 Euro draufzahlen. Das ist eine Entwicklung, die der Staat schon lenkend beeinflussen kann. Wenn ein Flughafen gebaut wird, der zu 50 % mit einem Non-Aviation-Betrieb, wie das unsere Große Anfrage gezeigt hat, kalkuliert und damit suggeriert wird, dass wir dieses Drehkreuz brauchen, weil dann die Leute, die über Amsterdam oder Warschau fliegen, in Schönefeld umsteigen und da die Umsätze generiert werden, dann ist das eben die falsche Lenkungswirkung.

Insofern noch einmal ein Appell: Politik kann, Politik muss hier steuern. Ich glaube, Politik kann hier auch steuern. Wer hätte denn vor zehn oder 20 Jahren gedacht, dass wir einmal solch eine Entwicklung mit den erneuerbaren Energien nehmen? Da wurde auch gesagt: Wir müssen ewig an den fossilen Stoffen festhalten. Jetzt haben wir die Entwicklung. Ich denke, das bekommt man auch im Verkehrsbereich hin, dass man von diesem nicht nachhaltigen Flugverkehr ein Stück weit umsteuert. Dazu gehört auch, dass man am Flughafen entsprechende Rahmenbedingungen schafft.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich habe schon mehrere Signale bekommen, dass wir zur Abstimmung schreiten sollten. Aber ich hatte mich auch auf die Rednerliste gesetzt und hoffe, Sie haben Verständnis dafür.

Es hat mich auch ein bisschen gekribbelt bezüglich der Argumentation von Herrn Jungclaus. Ich habe den Eindruck, dass Sie sich ein wenig erinnert fühlen an die eigene Verantwortung, die man auf Bundesebene über sieben Jahre hatte, dass man dieses Thema Nachtflugverbot im Luftverkehrsgesetz nicht angegangen ist.

Ich sage in großer Hochachtung zu unserem Koalitionspartner: Ich bin sehr froh, dass dieser Satz hier drinsteht, weil er uns alle ein Stückchen in die Pflicht nimmt, dafür zu sorgen, dieses Thema in grundsätzlicher Art anzugehen. Im Grundgesetz ist die Unversehrtheit des Menschen festgelegt. Wenn es gelingen würde, dass ein konsequentes Nachtflugverbot für dicht besiedelte Gebiete Eingang in ein Bundesgesetz findet, dann wäre für die Wirtschaft klar: entweder es rechnet sich noch oder nicht. Es wäre auch für die öffentliche Hand klar, ob es sich rechnet oder ob es sich nicht rechnet. Dann steht nicht mehr infrage, ob gesundheitspolitische Interessen nachrangig nach wirtschaftlichen Interessen gestellt werden müssen, und das ein halbes Jahr vor Eröffnung des Großflughafens.

Herr Jungclaus, Sie suggerieren der Öffentlichkeit immer, dass man mit einer Willensbekundung auf Landesebene das Thema Nachtflugverbot regeln könnte. Das ist doch falsch. Der Text der Volksinitiative ist eigentlich ein gangbarer gesetzlicher Weg, den man befördern könnte. Aber man muss ihn, weil er auf der Ebene eines Staatsvertrages liegt, gemeinsam mit dem Land Berlin machen. Rein von der fachlichen Bewertung her geht die Forderung der Volksinitiative über all das hinaus, was Sie mit Ihrem Antrag vorgelegt haben.

Diese persönliche Anmerkung sei mir gestattet, weil wir jetzt schon über Wochen über dieses Thema diskutieren und erst im nächsten Ausschuss abschließend zu Ihrem Antrag kommen werden.

Gibt es weitere Anmerkungen oder Fragen zu diesem Thema? - Das ist nicht der Fall. Dann würde ich mich gern über die Abstimmung verständigen. Wir haben jetzt in den Punkten 1 und 2 einen Entwurf für eine Stellungnahme vorliegen.

Dazu gibt es die Vereinbarung, über die Punkte 1 und 2 getrennt abzustimmen. Wir haben einen Antrag der CDU-Fraktion vorliegen, der nach meiner Lesart über das hinausgeht, was in diesem zweiten Antrag vorgelegt wurde. Deswegen die Frage an Sie: Ist das ein Antrag, der alternativ abgestimmt werden soll zu dem Punkt 2 der Koalitionsfraktionen? - Ja, Herr Genilke, nickt. Sehen Sie es auch so, dass Ihr Antrag über den Antrag, der von den Koalitionsfraktionen vorgeschlagen wurde, hinausgeht? Denn er beschreibt im ersten Teil eine Arbeitsaufgabe an das Ministerium, die weit über das hinausgeht, was gegenwärtig mit diesem zweiten Punkt geregelt werden soll. - Dann können wir zur getrennten Abstimmung übergehen.

Ich bringe den ersten Antrag für eine Stellungnahme an den Hauptausschuss zur Abstimmung, der sich in Punkt 1 des Antrages der Koalitionsfraktionen widerspiegelt. Ich frage, wer mit dem Antrag zur Ablehnung der Volksinitiative einverstanden ist. - Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Es gibt drei Stimmenthaltungen.

Ich rufe den Antrag der CDU-Fraktion auf; wir haben eben festgestellt, dass er alternativ zum Antrag 2 der Koalitionsfraktionen eingebracht wurde. Wer mit dem Antrag der CDU-Fraktion einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Es gibt zwei Ja-Stimmen. Wer ist dagegen? - Wer enthält sich? - 2 : 8 : 0, der Antrag ist abgelehnt worden.

Dann kommen wir zum Antrag der Koalitionsfraktionen, der sich im Punkt 2 Ihres Antrages wiederfindet. Wer mit diesem Antrag einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Es gibt 4 Gegenstimmen. Damit ist der Antrag angenommen.

Wir haben den halben Tagesordnungspunkt des 1. Tagesordnungspunktes geschafft und die Empfehlung für den Hauptausschuss zum Umgang mit der Volksinitiative beschlossen (Anlage 1).

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Ich stelle den Antrag, dass Herr Schippel Stimmrecht erhält, weil er nicht ordentlicher Vertreter im Ausschuss ist.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Darin sehe ich kein Problem. Ich merke an, dass es jetzt einen Wechsel gibt. - Der Wechsel wurde vorgenommen. Wir begrüßen ganz herzlich Herrn Schippel und Herrn Rupprecht.

Wir kommen zum zweiten Teil des 1. Tagesordnungspunktes. Entsprechend unserer Festlegung soll in jeder Ausschusssitzung der Punkt Aktuelles zu den Flugrouten am BER auf die Tagesordnung gesetzt werden. Ich übergebe das Wort gleich dem Minister.

Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft Vogelsänger:

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, es gab jetzt eine sehr engagierte Diskussion zum Flughafen und auch zu seiner Anbindung. Ich war gestern bei einer Veranstaltung der Allianz pro Schiene und habe die entsprechende Schienenanbindung vorgestellt. Dort waren Vertreter aus ganz Deutschland und aus der Schweiz anwesend, die großen Respekt gezollt haben bezüglich der Schienenanbindung. Ich bitte, wenn man über Luftverkehr diskutiert, auch diese Frage zu beleuchten. Wir haben beim Flughafen BER große Chancen, dass ein großer Teil der Passagiere, aber auch der Beschäftigten eben nicht individuell mit dem Auto kommt, sondern mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Deshalb bitte ich jeden, der diese Standortfrage diskutiert, auch das einzubeziehen.

Herr Beyer, Sie können einmal darlegen, wie man mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Eberswalde nach Tegel kommt. Die Stadt Eberswalde wird eine Direktverbindung nach Schönefeld bekommen und hat dann auch eine Direktverbindung ins Berliner Zentrum. Ich glaube, das sollte man auch in Betracht ziehen, wenn irgendwelche Standortfragen wie dritte Start- und Landebahn diskutiert werden. Es ist jetzt schon eine riesige Kraftanstrengung, diese Schienen- und Straßenanbindung beim Flughafen BER zu bewerkstelligen.

Ich will die Abgeordneten daran erinnern - wir hatten hier im Ausschuss schon die Haushaltsdebatte -, dass wir 2019 damit zu rechnen haben, dass dem Land Brandenburg nur noch ca. 8 Milliarden Euro Steuermittel für den Landeshaushalt zur Verfügung stehen. Das muss man bei der ganzen Sache mit betrachten. Deshalb ist es ein großes Glück, dass wir diese Dinge entsprechend bewerkstelligen können, übrigens auch zukunftsweisend. Es waren auch Vertreter aus Stuttgart da, die zur Kenntnis genommen haben, dass es gelungen ist, einen unterirdischen Bahnhof zu installieren, der von beiden Seiten erreichbar ist.

Die Arbeit der Fluglärmkommission ist weitergegangen. Ich möchte mich bei allen bedanken, die sich da einbringen, bei den kommunalen Vertretern wie auch bei denen, die dort ihre Arbeit leisten. Es gibt jetzt eine umfangreiche Dokumentation von über 150 Seiten bezüglich des Abwägungsmaterials. Letztendlich muss jemand darüber entscheiden. Das von der Deutschen Flugsicherung übergebene Abwägungsmaterial wird derzeit vom Bundesamt für Flugsicherung als abschließender Entscheidungsinstanz geprüft. Der Direktor des Bundesamtes, Herr Prof. Dr. Herrmann hat mitgeteilt, dass eine Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes bis zum 26. Januar 2012 zu erwarten ist.

Das heißt, dass dann eine Entscheidung zu den Flugrouten getroffen ist, allerdings immer mit dem Hinweis, dass sich Flugrouten auch wieder ändern können; das muss man wissen. Aber es muss eine Entscheidung bezüglich des Beginns am 3. Juni 2012 getroffen werden. Zu Einzelheiten steht mein Staatssekretär gern zur Verfügung, der das große Glück hatte, diese Sitzung ganz zu verfolgen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Das ist sehr schön. Wir begrüßen an dieser Stelle auch Herrn Bretschneider freundlichst in unserer Runde.

Gibt es Ihrerseits Fragen oder Anmerkungen zu diesem Punkt? - Das ist nicht der Fall. Dann komme ich zum dritten Teil des ersten Tagesordnungspunktes. Er ist auf Antrag der CDU-Fraktion zum Berichtstagesordnungspunkt geworden, und zwar geht es um den Bericht über die Ergebnisse des Gutachtens zur allgemeinen Luftfahrt am BER. Wird vonseiten der antragstellenden Fraktion das Wort dazu gewünscht? - Das ist nicht der Fall, Dann Herr Minister, bitte.

Minister Vogelsänger:

Es handelt sich nicht um ein Gutachten, sondern eine Studie; das ist in den Medien falsch dargestellt worden. In der Studie wurden auf Flugplatzseite Interessenvertreter, Interessengruppen aktiv einbezogen. Es geht darum, zu eruieren, welche Dinge auch außerhalb von BER noch zu regeln sind und auch darum, wie sich der zukünftige Flughafen BER auf die allgemeine Luftfahrt auswirkt. Die entsprechenden Dokumente werden ausgewertet und im I. Quartal des nächsten Jahres zur Diskussion stehen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. Gibt es Nachfragen? - Herr Jungclaus, bitte.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Zwei Nachfragen allgemeiner Art zu diesem Tagesordnungspunkt. Wir haben eben gehört, dass sich die Linke für ein ausgedehntes Nachtflugverbot auf Bundesebene einsetzt. Da sie auch Regierungspartei ist, würde mich interessieren, ob es seitens der Landesregierung Initiativen gibt, ob die Landesregierung schon tätig geworden ist, das auf Bundesebene zu fordern. - Punkt 1.

Punkt 2: Wir hatten vor einiger Zeit im Ausschuss die Diskussion über die fehlerhafte Bemessung der Schallschutzmaßnahmen bezüglich der 55 d(B), die sechsmal überschritten worden sind statt einmal. Dazu hat es Gespräche mit der Flughafengesellschaft gegeben. Mich würde der aktuelle Stand dieser Gespräche interessieren.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Herr Minister, bitte.

Minister Vogelsänger:

Die Landesregierung Brandenburg verfolgt keine Initiativen bezüglich eines bundesweiten Nachtflugverbotes, weil man immer auch die individuellen Dinge zu berücksichtigen hat. Deshalb haben wir auch diesen Planergänzungsbeschluss für Schönefeld. Die Frage bezüglich der d(BA) beantwortet der Staatssekretär.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär Bretschneider, bitte.

Staatssekretär Bretschneider:

Frau Vorsitzende! Herr Abgeordneter, es gibt eine Reihe von Kleinen Anfragen - von Ihnen, aber auch von anderen Abgeordneten -, die sich mit diesem Thema beschäftigen. Ich kann nicht deutlich mehr als in der letzten Ausschusssitzung sagen, nämlich, dass die Gespräche noch laufen und wir zuversichtlich sind, dass am Ende des Prozesses etwas herauskommt, was den berechtigten Interessen der Bürger entspricht.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Bretschneider. - Gibt es weitere Anfragen? - Herr Genilke.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Das war noch einmal ein interessanter Hinweis. Nachdem man das im Antrag formuliert hat, bleibt ja generell die Frage zu stellen, wer dann das bundesweite Nachtflugverbot beantragen soll. Aber das sei dahingestellt.

Zurück zur Studie: Ich beziehe mich auf einen Zeitungsartikel von August dieses Jahres. Wir hatten das mit den Flughäfen usw. schon einmal thematisiert. Vielleicht darf ich kurz vortragen, damit wir alle dieselbe Sachlage im Kopf haben: Ein weiterer Ausbau des Verkehrslandesplatzes Schönhagen ist nicht vorgesehen, erklärte Geschäftsführer Klaus-Jürgen Schwan gestern auf MAZ-Nachfrage. Demnach sei der neue Großflughafen Berlin-Schönefeld künftig zwar grundsätzlich in der Lage, Linienverkehr und Geschäftsflüge zu bedienen, doch seien zu bestimmten Zeiten - man höre und staune! - Engpässe zu befürchten. Für Geschäftsfieger mit Maschinen bis zu 14 Tonnen könnte es auf dem Großflughafen BER eng werden. Als Ausweichmöglichkeiten sind die gut ausgebauten Regionalflugplätze Strausberg und Schönhagen im Gespräch, wo bereits seit 2007 Vorbereitungen für den Instrumentenanflugbetrieb im Gange sind und kurz vor dem Abschluss stehen. Das sind die neuen Expertisen zum Ausbau des Flugplatzes. Alle technischen Voraussetzungen liegen seit Ende des Jahres 2006 vor. Mich interessiert: Was ist an dieser Meldung dran? Können wir die Geschäftsfieger in den BER aufnehmen? Offensichtlich gibt es da jetzt schon Schwierigkeiten. Zu bestimmten Zeiten stehen nicht genügend Kapazitäten zur Verfügung. Offensichtlich sind das keine Hirngespinnste.

Wenn die Aufnahme in den BER nicht möglich ist: Welche Voraussetzungen werden getroffen, dies an den genannten Standorten, beispielsweise Schönhagen, zu realisieren, und wie verhält es sich vor allem - das ist die interessante Frage - mit der Konzeption, dass wir eigentlich einen Singleairport haben wollen?

Minister Vogelsänger:

Bei jedem Flughafen und jeder Flughafenentwicklung steht die Frage, wie es mit der Organisation der Geschäftsflieger funktioniert. Das ist nicht nur bei Schönefeld, sondern auch anderen Flughäfen, beispielsweise dem Flughafen Frankfurt am Main, so. Deshalb auch diese Studie. Wir werden das im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme zu beobachten haben. Vielleicht kann Herr Staatssekretär dazu noch ausführen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Bretschneider, bitte.

Staatssekretär Bretschneider:

Herr Abgeordneter Genilke, das war ein Grund, aus dem die Studie in Auftrag gegeben worden ist, weil da möglicherweise schon mittelfristig ein Thema ist, dem man nachgehen kann, im Gegensatz zu dem 30-Jahre-Thema, was wir gerade hatte. Wir sind dabei, das zu evaluieren, was die Entwicklung der General Aviation angeht, auch was der Gutachter gesagt hat. Da sind wir noch nicht ganz sicher, ob die Angaben auch der Perspektive entsprechen. Deswegen die Verzögerung vom ersten Entwurf bis zum Schlussentwurf, die der Minister genannt hat. Wenn ich die Studie richtig in Erinnerung habe, ist jedenfalls festzuhalten, dass mit Eröffnung des BBI oder BER solche Probleme mit der allgemeinen Luftfahrt nicht bestehen, sodass man jetzt nicht über Sofortmaßnahmen nachdenken müsste.

Singleflugairport BBI heißt ja, für Charter-, Linienflüge und anderes. Es gibt weder in der alten Luftverkehrskonzeption noch in der Landesplanung den Anspruch, einen Singleairport für alle kleinen Flieger im Land und in Berlin anzubieten. Das wäre eine Fehlinterpretation des Ansatzes Singleairport.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Bretschneider. - Herr Genilke.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Ich glaube schon, dass die Geschäftsflieger da inkludiert sind. Wo sollen sie sonst hin?

(Zuruf: Zum Beispiel nach Schönhagen!)

- Dort haben wir nicht die notwendige Infrastruktur. Wir haben gerade besprochen, wie schwierig das mit der Bahn usw. ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand Spaß hat, dorthin zu fliegen und dann anderthalb Stunden mit dem Auto zum Geschäftsort und wieder zurückzufahren. Das war auch ein Hintergrund für den Standort Schönefeld, dass man hier relativ nah am Geschehen ist. Da einerseits gesagt wird, dass es Engpässe geben werde, während der Staatssekretär andererseits jetzt ausführte, dass dies nicht der Fall sein werde, wäre es angebracht, uns die Studie zur Verfügung zu stellen, damit wir uns selbst ein Bild machen können. Man muss ja nicht immer alles aus der Zeitung erfahren. Wenn wir uns verständigen könnten, dass das zeitnah zur Verfügung gestellt wird, würde mir das schon reichen.

Minister Vogelsänger:

Ich habe ausgeführt, dass mit dem Abschluss der Studie zeitnah, also im I. Quartal, zu rechnen ist.

(Zuruf: Das ist noch nicht fertig?)

- Nein, das wird noch ausgewertet. Selbstverständlich habe ich Interesse daran, dass das auch hier im Ausschuss diskutiert wird.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Dann schlage ich vor, dass wir diesen Tagesordnungspunkt für eine der Sitzungen vorsehen, in der wir darüber beraten, wie wir mit der Studie umgehen, die vom Ministerium als Begründung für den Ausschuss erstellt wird.

Ich habe mich noch einmal auf die Rednerliste gesetzt in Bezug auf Argumentationen, die man jetzt wieder bezüglich des Antrags gefunden hat. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass in dem Antrag formuliert ist, dass den Initiativen, die auf weitere Einschränkungen, auf ein Nachtflugverbot gerichtet sind, nicht von der Landesregierung widersprochen wird. Im Übrigen darf ich daran erinnern, dass man auf Bundesebene immer noch einen Koalitionsvertrag hat, der bezüglich wirtschaftliche Entwicklung andere Aussagen trifft als jene, die wir gegenwärtig für den Status quo am Standort Schönefeld wahrnehmen können. Insofern, denke ich, sind wir alle gespannt auf Initiativen, die möglicherweise aus dem Bundesland Hessen kommen, die dann Anlass dafür geben, dass sich die Brandenburger Landesregierung auch zu diesen Initiativen verhält.

Gibt es weitere Fragen zu diesem Punkt? - Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich den Tagesordnungspunkt.

**Zu TOP 2: Bericht des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft über die
3. Fahrradkonferenz vom 16.11.2011**

Der Landtag hat zu Radverkehr und Radtourismus im Oktober 2010 einen umfänglichen Beschluss gefasst. Im Juni 2011 haben wir im Ausschuss einen ersten Bericht dazu diskutiert. Nunmehr liegt uns ein erster Fahrradbericht mit umfangreichen Daten, Fakten und Analysen vor. Die Vorstellung dieses Berichts fand auf der 3. Fahrradkonferenz am 16. November statt und hat dort großes, auch mediales Interesse gefunden. Ich erteile an dieser Stelle gleich dem Minister das Wort, damit er möglicherweise auch Ergebnisse der Konferenz darlegen kann.

Minister Vogelsänger:

Ich war positiv überrascht, dass die Konferenz so gut besucht war; es waren 136 Teilnehmer dort. Wir haben 7 000 km Fahrradwege erreicht. Das Spannende an der Diskussion war, zu hören, was erreicht wurde und wie man mit dem Erreichten umgeht. Es stand als große Frage im Raum: Wie geht es weiter, und wie kann man dafür sorgen, dass das Erreichte, das bestehende Radwegenetz erhalten und besser genutzt wird? Dabei ging es auch um die bessere touristische Nutzung, wozu es auch Vorträge gab. Und es wurde, insbesondere bei den touristischen Radwegen, problematisiert, wie der Erhaltungsbedarf abgesichert werden kann. Das ist ein Thema, das nicht nur diesen Ausschuss angeht, sondern auch den Wirtschaftsausschuss interessieren sollte.

Positiv wurde der erste Fahrradbericht für das Land Brandenburg von Kommunalvertretern, aber auch Vertretern der Verbände zur Kenntnis genommen. Das ist gutes Ausgangsmaterial auch für weitere Aktivitäten in diesem Bereich.

Anwesend war auch eine Unterabteilungsleiterin aus dem Bundesverkehrsministerium, die neu dafür im Amt ist und auch bezüglich der bundeseitigen Unterstützung ausgeführt hat. Es gab größere Diskussionen im Teilnehmerkreis darüber, dass die Mittel für den straßenbegleitenden Radwegebau bundeseitig von 80 Millionen auf 60 Millionen Euro gekürzt werden. Das hat auch Auswirkungen auf das Bauprogramm bis 2015, was ich für straßenbegleitende Maßnahmen an Landes- und Bundesstraßen entwickelt habe. Dazu müssen wir uns noch verständigen.

Natürlich kam bei der Veranstaltung, was immer kommt. Es waren viele Kommunalvertreter da, die speziell zu ihrem Radweg, zur Nachbarkommune gefragt haben; das ist klar. Ich habe auch darauf verwiesen, dass wir eine Verständigung zur Prioritätensetzung mit den Landkreisen im Rahmen der Erarbeitung der Bedarfslisten für straßenbegleitende Radwege haben. Auf dieser Grundlage haben wir ein realistisch abarbeitbares Bauprogramm bis 2015 erstellt. Dieses Bauprogramm werden wir so rechtzeitig fortschreiben, dass auch nach 2015 weitere Neubaumaßnahmen umgesetzt werden können. Im Rahmen der Fortschreibung des geltenden Bauprogramms werden die mit den Kreisen abgestimmten und bisher nicht realisierten Vorhaben auf den Prüfstand gestellt und unter den aktuellen Rahmenbedingungen neu bewertet.

Damit soll zeitnah Planungssicherheit für alle Beteiligten geschaffen werden, aber auch die Grenzen der Machbarkeit unter Beachtung der künftigen finanziellen Möglichkeiten aufgezeigt werden. Unter Ziel ist es, keine Hoffnungen zu wecken, die wir nicht auch erfüllen können.

Eine große Rolle spielt die kommunale Verantwortung. Sie hat in Kleimachnow eine große Rolle bezüglich der Schulwegesicherung, der Spielwegesicherung gespielt. Die Gemeinde Kleinmachnow hat ein sehr überzeugendes Konzept bezüglich der Verknüpfung der Radwege mit den verkehrsrechtlichen Beschränkungen. Es hat mich gefreut, dass Frau Kircheis dabei gewesen ist. Das Material steht natürlich allen Abgeordneten zur Verfügung.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Minister. - Gibt es Anfragen? Bemerkungen? Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich Tagesordnungspunkt 2.

Zu TOP 3: Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über die Modernisierungsvorhaben der Landesregierung im Geschäftsbereich des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft gemäß Konzept vom 14.11.2011

Hier insbesondere: Forstreform, Straßenwesen, Brandenburgisches Haupt- und Landgestüt Neustadt (Dosse)

Herr Beyer, möchten Sie kurz einführen?

Abgeordneter Beyer (FDP):

Gern, wobei: Es ist ja weitgehend selbsterklärend. Wir haben das Papier, das uns vergangene Woche zur Kenntnis gelangte, aufmerksam studiert. Es enthält mehrere Punkte, die den Geschäftsbereich des Ministeriums betreffen. Deshalb hätten wir gern eine Information über den Planungsstand bezüglich der Forstverwaltung. Ich habe ein besonderes Interesse zu erfahren, wie dort weiter verfahren wird, denn was hier unter Punkt 21 angekündigt wird, ist eigentlich die vorhergesagte Reform in der Reform, wenn wir das richtig interpretieren. Deshalb hätten wir gern einen ersten Sachstand dazu.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Beyer. - Herr Minister.

Minister Vogelsänger:

Herr Beyer, das tue ich gern. Ich sehe das auch differenziert, weil: Ich sehe zuerst den Auftrag: Einnahme der entsprechenden Zielstruktur. Und ich habe im Ausschuss auch dargestellt: Ich halte die von mir vorgeschlagene Struktur auch bezüglich der Oberförstereien - Landeswald / Hoheit - für eine Struktur, die weitestgehend akzeptiert wurde. Ich habe bezüglich dieser Standortfrage und auch zu der Grundsatzentscheidung der Trennung Hoheit und Landeswald-Aufgaben relativ wenig Post bekommen.

Die vollständige Aufnahme der Zielstruktur wird zum 01.01.2012 erfolgen. Die dienststellenseitigen Voraussetzungen sind erfüllt. Das heißt nicht, dass es nicht noch weitere gerichtliche Auseinandersetzungen dazu gibt; das ist klar.

Das weitere Ziel ist natürlich, diese Struktur mit Betriebszentrale, 30 Oberförstereien mit 208 Revieren, 14 Landesoberwaldförstereien mit 160 Revieren arbeitsfähig zu gestalten. Das ist eine große Aufgabe, weil wir eine neue Struktur haben. Zudem haben wir die Aufgabe - das ist sicherlich die größere Herausforderung -, die festgelegte Zahl von 1516 Stellen zu erreichen, das ist eine Reduzierung um immerhin 31 %. Das muss man auch jedem sagen, wenn es weitere Dinge bezüglich der Personalbedarfsplanung gibt.

Was die Forst 2020 betrifft, sollte man das erst einmal vor dem Hintergrund diskutieren, dass wir eine zukunftsfähige Struktur einnehmen werden. Ob es weitere Schritte geben muss, sollte man dann im Zusammenhang mit dem Bericht, der dazu abgeliefert wird, diskutieren. - Erledigen wir das andere auch gleich?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Die Modernisierungsvorhaben waren ja umfassender, deswegen hatte ich sie noch einmal in Gänze angesprochen. Herr Beyer, wollen Sie sich dazu äußern?

Abgeordneter Beyer (FDP):

Interessieren würde mich noch, Herr Minister, wie der doch etwas interpretierbare letzte Satz im Punkt 21 „Es besteht wie in anderen Bundesländern eine Tendenz zur Verlagerung von hoheitlichen Aufgaben auf die kommunale Ebene.“ zu interpretieren ist. Verstehen Sie das als Prüfauftrag, den Teil der Hoheitsverwaltung zukünftig sozusagen in die normale Verwaltungsgliederung, also an die Kommunen also untere Forstbehörde, abzugeben?

Minister Vogelsänger:

Ich sehe es so, dass dort ein Prüfauftrag gegeben und so ausgeführt wird, dass Varianten dargestellt werden. Deshalb geht die Tendenz eher dahin, dass wir eben alle Möglichkeiten darlegen. Ich habe aber auch gesagt: Ich bin überzeugt, dass wir eine zukunftsfähige Struktur einführen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Dr. Luthardt.

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Ich habe eine Nachfrage dazu. Es gibt diese Änderung der Strukturen in anderen Bundesländern schon, in denen es dazu positive und negative Erfahrungen, auch bezüglich der Kommunalisierung, gibt. Deshalb wäre meine Bitte, wenn wir im Januar 2012 den Bericht erhalten, einen solchen Vergleich mit den anderen Bundesländern zu integrieren, um zu erfahren, welche Erfahrungen sie in der Hinsicht gemacht haben.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Minister.

Minister Vogelsänger:

Herr Abgeordneter, das ist selbstverständlich möglich, da mir diese Übersicht vorliegt.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut, dann kommen wir zu den anderen Modernisierungsvorhaben. Herr Minister, Sie haben das Wort.

Minister Vogelsänger:

Wir haben weitere Modernisierungsvorhaben. Zum Brandenburgischen Haupt- und Landgestüt haben wir uns, glaube ich, in der Haushaltsberatung entsprechend ausgetauscht. Ich werde noch einmal darstellen, weil das immer etwas schwierig ist, dass bei dem Brandenburgischen Haupt- und Landgestüt immer der Haushaltsansatz herangezogen würde. Ich werde dann noch einmal die Ist-Ausgaben in den letzten Jahren darstellen, also was investiert, aber auch, was an Zuschuss an das Haupt- und Landesgestüt in Neustadt (Dosse) gegeben wurde, um dann zu analysieren, mit welchen Dingen in den nächsten Jahren zu rechnen ist bzw. wo man Potenziale sieht, das zu straffen. Es gibt auch den Arbeitsentwurf eines Tourismuskonzepts durch die Stiftung; das sollte in die Berichterstattung einfließen.

Zum Bereich Straßenwesen: Die Struktur des Bereichs Straßenwesen haben wir schon in der Vergangenheit deutlich gestrafft. Wir haben jetzt beim Landesbetrieb Straßenwesen vier Niederlassungen, wenn auch noch Zweigstellen in Wünsdorf und Kyritz mit den Niederlassungen Ost, West und Süd vorhanden sind. Ich sehe dort eine Grenze erreicht, denn es muss immer noch eine Bindung zur Verkehrsinfrastruktur vorhanden sein. Sicherlich ist zu diskutieren, wie mit den ehemaligen Niederlassungen Kyritz und Wünsdorf umzugehen ist. Das wird im Bericht eine Rolle spielen.

Weiterhin will ich darauf verweisen, dass das Modell der Kreisstraßenbetreuung, der gemeinsamen Betreuung im Landkreis Dahme-Spreewald, noch einmal angeführt wurde. Dazu würden wir einen Erfahrungsbericht geben. Es kann sein, dass das auch in anderen Landkreisen eine Rolle spielt.

Der Prüfauftrag bezüglich der Zusammenführung von Landes- und Kreisstraßen ist sicherlich als Teil der gesamten Baulast- bzw. auch Umstufungsdiskussion zu sehen. Ich freue mich über den Auftrag, denn es gibt dazu schon eine umfassende Diskussion. Sehr zurückhaltend bin ich bei Vorschlägen, die in Richtung Reduzierung weiterer Standorte gehen, was Meistereien betrifft. Da muss man darstellen, dass mit dem Winterdienst und anderen Dingen zusätzliche Kosten verbunden sind. Auch das werde ich in meinem Bericht darstellen. Ich nehme diesen Auftrag also sehr gern an und werde auch noch mal darstellen, was im Bereich Landesbetrieb Straßenwesen schon erreicht wurde und wo wir noch Einsparungs- und Optimierungspotenziale sehen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Minister. Ich würde darum bitten, dass Sie uns einen Zeitplan geben, damit wir das in die Arbeit des Ausschusses im nächsten Jahr einordnen können.

Minister Vogelsänger:

Das tue ich gern. Es sind ja einige Punkte, insbesondere beim Bereich Straßenwesen, die man getrennt voneinander behandeln sollte. Die Einstufung der Straßen wird auch in anderen Bundesländern eine Rolle spielen. Was den Umgang mit den Zweigniederlassungen angeht, bin ich ohnehin gefordert, ein Konzept vorzulegen. Und ich habe mir vorgenommen, auch in der Analyse des Winterdienstes die Frage der Standorte von Meistereien noch einmal zu analysieren und auch zu betrachten, welche Kosten mit Zusammenlegungen verbunden wären. Das ist ein Thema, das wir, wenn Teilbereiche analysiert sind, auch differenziert im Ausschuss betrachten könnten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Genau! Weil das bei Ihren Ausführungen schon deutlich wurde, hätte ich die Bitte, dass Sie uns mit Blick auf die Terminierung der Ausschussarbeit einen Vorschlag unterbreiten. - Herr Genilke.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Ist angedacht, auch Kreisstraßenmeistereien einzubeziehen? Ich kann mir vorstellen, dass auch die Kreise den Druck verspüren, in ihrer Struktur etwas zu verändern. Ich könnte mir vorstellen - es gibt bei Straßenmeistereien auch bestimmte Umweltauflagen für Fahrzeuge, Salzlagerung usw. -, dass man hier unter Umständen Synergieeffekte erreichen kann und Kosten spart. Zusammenlegungen sollten also nicht außer Betracht bleiben, weil man gemeinsam bestimmte Dinge, beispielsweise mehr Fahrzeuge vorhalten und gemeinsam nutzen könnte.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Minister?

Minister Vogelsänger:

Herr Genilke, das nehme ich gern auf. Wir haben ja im Bereich Dahme-Spreewald auch Synergieeffekte zwischen den Aufgabenträgern für Kreis- und für Landesstraßen. Nicht, dass das falsch verstanden wurde: Im Bereich der Straßenmeistereien für Landes- und Bundesstraßen sehe ich Grenzen erreicht, weil: Wenn man ein entsprechendes Straßennetz im Winterdienst zu betreuen hat, ist das natürlich mit Kosten für die entsprechenden Anfahrtswege verbunden, wenn man weitere Standorte zusammenlegt. Eine Zusammenlegung auch mit kreislichen Aufgaben bringt aber eher Synergieeffekte und ist nicht unbedingt mit Mehrkosten verbunden. Deshalb sollte man das ernsthaft prüfen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut, wir waren ja jetzt schon bei dem Punkt, dass wir eine Zeitschiene verabreden, um das im nächsten Jahr für den Ausschuss ordentlich terminieren zu können. Dann würde ich mit diesen Anmerkungen den Tagesordnungspunkt verlassen.

Zu TOP 4: Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über den Sachstand zum geplanten Solarpark III in der Lieberoser Heide

Ich möchte fragen, ob die CDU eine Einführung zum Sachstand geben möchte. - Herr Dombrowski.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Unsere Bitte hat auch im Ministerium für etwas Verwunderung gesorgt, weil das erst Thema im Ausschuss war. Das verstehe ich, habe aber zwischenzeitlich Akteneinsicht genommen. Das war freundlicherweise kurzfristig möglich. Wenn ich den kleinen Bericht vom 28. Oktober 2011 für den Ausschuss sehe, muss ich sagen: Da steht im Grunde genommen nichts drin. Ich weiß nicht, was das mit dem eigentlichen Problem zu tun haben soll. Im Grunde habe ich in den Akten gefunden, was ich erwartet habe.

Das Eigentliche, was ich von Anfang an gesehen habe, ist die Frage: Aufgrund welcher Verwaltungsakte ist eine so großflächige Entwaldung überhaupt möglich? Das Bundeswaldgesetz und auch das Landeswaldgesetz stellt die Schutzfunktion des Waldes klar. Die Auskünfte des Ministers auch im Landtag, das sei ein B-Plan der Gemeinde, haben damit gar nichts zu tun. Natürlich ist das ein B-Plan der Gemeinde, aber für die Waldumwandlungsgenehmigung ist ausschließlich die oberste Forstbehörde - im ersten Schritt natürlich auch die untere - zuständig. Von daher kann man sich nicht hinstellen und sagen „Damit haben wir gar nichts zu tun!“, sondern gibt es eine ganze Reihe von Fragen. Mich interessiert vor allen Dingen, auf welcher Rechtsgrundlage überhaupt erwogen wird. Es gibt wohl noch keine abschließende Positionierung der obersten Forstbehörde.

Ich hatte in der letzten Ausschusssitzung gesagt, ich kenne keinen Förster in Brandenburg, der ohne, dass ihm einer die Pistole in den Rücken hält, dazu Ja sagen würde. Das Aktenstudium hat meine Überzeugung im Grunde bestätigt, ich habe nur die Waffe noch nicht gefunden. Die untere Forstbehörde hatte sich völlig dagegen ausgesprochen, die oberste Forstbehörde hat ihre Meinung im Arbeitsprozess korrigiert. Da ist es für mich denkwürdig, wenn dann zum Beispiel in einer Stellungnahme der obersten Forstbehörde die märkische Kiefer als schädlich für den Grundwasserhaushalt eingestuft wird. Aus diesem Grund sei eine solche Abholzung zu rechtfertigen, steht darin. Ich darf daran erinnern: Die märkische Kiefer war im Jahr 2007 im Haus der Natur Baum des Jahres, wird in Brandenburg wie im norddeutschen Raum als Brotbaum der Mark bezeichnet, und in einer zweiten Stellungnahme der obersten Forstbehörde wird dann dieser Brotbaum der Mark mit diesem Argument zum Grundwasser zu einer Art Ambrosia der Mark. Nadelgehölze ziehen natürlich das ganze Jahr Wasser, Laubgehölze nicht; das ist die dazugehörige Erklärung. Das ist im Grunde nicht nachvollziehbar. All die Bedenken, die ja völlig zu Recht geäußert werden - könnte es sogar Ärger mit Brüssel wegen der Nähe und der Betroffenheit von Schutzgebieten geben und vieles mehr? -, stehen im Raum.

Wenn man die Verwaltungsvorschrift zu § 8 des Waldgesetzes sieht - die Fachleute kennen das - , stellt man fest, dass eine Waldumwandlung befristet für 10 Jahre, in Ausnahmefällen für 15 Jahre möglich ist. Hier geht es aber um 25 Jahre. Dafür gibt es keine Rechtsgrundlage. Vielleicht wird sie noch geschaffen, das werden wir ja hören.

Auf jeden Fall muss man sich über Folgendes im Klaren sein: Würde dieses Projekt Realität, wäre dies die größte Waldumwandlung, der größte Waldverlust in Deutschland, den es jemals gegeben hat. Das wäre ein Viertel der Gesamtwaldung Deutschlands. Selbst wenn man mit der Fläche des Tagebaus in Jänschwalde - 2 100 Hektar - argumentierte und sagte, dass sie größer sei, darf man nicht übersehen, dass in dem Maße, wie dort gebaggert und gewühlt wird, parallel oder zeitnah der Waldersatz erfolgt. Daran ist hier gar nicht gedacht. Von daher kann ich dem Minister nur wiederholt und auch nach dem Aktenstudium raten, die Meinungen der Fachbeamten sehr ernst zu wägen und sich hier nicht auf zu dünnem Eis zu bewegen. Mich interessiert vor allen Dingen, auf welchen Rechtsgrundlagen eine Zustimmung zu den 25 Jahren erwogen wird.

Herr Bretschneider hat interveniert, dass die Konversion damit vorangebracht werden könne und dies ein wichtiger Grund sei. Bei den Solarparks 1 und 2 ist jetzt schon - auch für die Fachverwaltung - klar, dass die Erlöse, die da aus der Konversion geplant waren, so nicht eintreffen, sodass, wenn es zu einem dritten Solarpark kommt, dies auf keinen Fall als Grundlagen dafür genommen werden kann, weil die Kosten weit höher, die Erträge weit niedriger sind. Das, was mit Konversion begründet wurde, hat schlicht und ergreifend gar nichts damit zu tun, außer dass der unmittelbare Baugrund für die Photovoltaikanlagen gefährlich ist. Von daher ist also auch der Nutzen nicht zu erkennen.

Letzte Anmerkung: Was mir schleierhaft war und offenbar selbst in Ihrem Hause zu Bedenken geführt hat, die auch dokumentiert sind, ist, dass ein mehrere hundert Hektar Wald umfassender Eingriff ohne Umweltverträglichkeitsprüfung über die Bühne gehen soll. Das ist wirklich merkwürdig. Ich habe in der letzten Ausschusssitzung schon gesagt: Bei dieser Größenordnung sind auch die klimatischen Belange und die wasserwirtschaftlichen Fragen und viele weitere zu betrachten. Deshalb ist mir völlig schleierhaft, wie eine Verwaltung angesichts dieser Größenordnung eine Zustimmung ohne Umweltverträglichkeitsprüfung auch nur erwägen kann.

Zusammenfassend sei gesagt: Mich interessiert im Grunde genommen die Verwaltungsgrundlage für das Handeln. Was ich heute nicht hören möchte, Herr Minister, wären Aussagen wie, nach dem Aktenstudium sei man noch in der Prüfung, und es sei noch gar nicht entschieden. - Wir würden schon gern wissen, wie sich Ihr Haus dazu positioniert. Das Umweltministerium hat sich dazu positioniert; das begrüßen wir außerordentlich. - Ich melde mich noch einmal, wenn Sie sich geäußert haben.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herzlichen Dank. - Herr Minister, ich erteile Ihnen das Wort, um zum aktuellen Stand bezüglich der Lieberoser Heide Stellung zu nehmen.

Minister Vogelsänger:

Ich stelle den aktuellen Stand gern dar. Zu Beginn sage ich an die Adresse der Abgeordneten gerichtet: Ich behalte mir vor, jeden Einzelfall zu prüfen. Ich halte dies für angemessen, denn jeder Fall, jede Antragstellung hat andere Hintergründe bezüglich der Belastung, der Eingriffe. Kein Fall ist mit dem anderen vergleichbar. Also muss man den konkreten Einzelfall entsprechend prüfen. Das hat meine Verwaltung in diesem Fall getan, und zwar sowohl die forstliche Verwaltung als auch die Gemeinsame Landesplanung. Heute wird die Gemeinde Schenkendöbern über die Entscheidung informiert. Ich habe das noch nicht getan, weil ich denke, dass es gut ist, wenn das parallel mit den Abgeordneten erfolgt. Herr Dombrowski, Sie haben diesen Tagesordnungspunkt für heute beantragt. Ich hätte es schon gestern tun können, habe es aber deswegen noch nicht getan.

Für den Antrag der Gemeinde war eine umfangreiche Prüfung erforderlich. Ich will es noch einmal sagen: Die Errichtung von Solarmodulen ist durch das Erneuerbare Energiengesetz und auch in Verbindung mit der Konversion vom Bundesgesetzgeber durchaus privilegiert. Bei diesem Vorhaben überwiegt die Abwägung des Einzelfalls allerdings das öffentliche Interesse am Walderhalt. Die im Planantrag aufgeführten Waldflächen weisen größtenteils keine schwerwiegenden Belastungen auf und sind zum weit überwiegenden Teil zugänglich, während Solarflächen eingezäunt wären. Insofern gibt es forstwirtschaftlich und auch aus Sicht der Landesplanung eine Ablehnung.

Um Ihnen und auch anderen Abgeordneten das Prozedere der Akteneinsicht zu ersparen, wird meine ablehnende Stellungnahme diesem Protokoll beigelegt. Damit ist dieser konkrete Fall beschieden. Ich werde es auch für weitere Fälle so handhaben. Das sorgt vielleicht für zwei oder drei Wochen für mehr negative Überschriften, was meine Person und mein Handeln betrifft, aber ich nehme auch die Frage der erneuerbaren Energien sehr ernst, denn bisher bekomme ich bei vielen Vorhaben eher das Signal, dass man dieses Vorhaben nun doch nicht umsetzt.

Wir werden auch eine umfangreiche Diskussion bekommen, nicht nur durch meine Bemerkung im Landtag bezüglich der Windkraftanlagen in Waldgebieten, sondern weil auch Bürgermeister und Kommunalvertreter solche Vorhaben vorantreiben. Bei Windkraftanlagen in Waldgebieten sehe ich den Flächenverbrauch weniger kritisch und meine durchaus, dass man solche Vorhaben in Erwägung ziehen sollte.

Die ablehnende Stellungnahme geht also heute hinaus. Sollte es detaillierte Nachfragen geben, könnte Frau Korth ergänzen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Minister. - Ich eröffne die Rednerliste. Es erhält Herr Jungclaus das Wort, gefolgt von Herrn Luthardt.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank, Herr Minister, dass Sie hier ein wenig für Beruhigung gesorgt haben. Die letzte Ausschusssitzung hat auch gezeigt, dass dies nicht nur ein Oppositionsthema oder ein populistisches Pressethema ist, sondern zu dem Thema hat es von allen Fraktionen weitestgehend übereinstimmende Positionierungen gegeben. Insofern spreche ich, denke ich, auch für die anderen Abgeordneten, dass Sie uns da beruhigt hätten.

Nichtsdestotrotz: Opposition muss ein Haar in der Suppe finden. Insofern würde mich interessieren, ob Sie uns auch die Angst nehmen können, dass das vielleicht nur ein Testballon war, den man steigen ließ, um einmal zu schauen, wie es mit diesem sehr merkwürdigen Konstrukt der Außernutzungnahme nach 25 Jahren fruchtet, wie das wahrgenommen wird. Mich interessiert dies vor allem vor dem Hintergrund - das ist in der Diskussion zu kurz gekommen -, dass wir irgendwann auf 100 % erneuerbare Energien umsteigen wollen. Da Solarmodule nicht nur 20 bis 25 Jahre halten, möchte ich wissen, wie dieser Aspekt in die Bewertung passt, dass hier unter Umständen einer Nutzung, die nach 25 Jahren so aussieht, dass der Stecker gezogen wird, Tür und Tor geöffnet wird. Das fiel bei uns in eine Zeit, zu der wir uns durchaus vorstellen können, dann schon auf 100 % erneuerbare Energien umgestiegen zu sein. Ich sehe auch vor dem Hintergrund eine totale Fehlentwicklung, dass wir hier unter Umständen Verträge abschließen, die uns dazu bringen, wenn wir dann umgestiegen sind, an diversen Standorten auf einmal den Stecker zu ziehen. Wenn Sie über diese Beruhigung hinausgingen und uns auch noch etwas Licht in die Sicht des Ministeriums brächten, wie Sie zu der Außernutzungnahme nach 25 Jahren stehen, würde ich mich freuen.

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Ich bin der Sache gegenüber, dass es in diesem konkreten Fall zu einer Ablehnung des Ministeriums kommt, sehr positiv eingestellt. Das ist sehr zu begrüßen. Ich denke aber auch, dass wir in Zukunft mit weiteren solcher Vorhaben zu tun haben werden. Wir haben noch einige ehemalige Truppenübungsplätze, auf denen Wald steht und bei denen eine solche Diskussion womöglich immer wieder entbrennen wird.

Gestern fand eine Kreisbauernkonferenz statt, bezüglich derer im heutigen Pressepiegel auch deutlich wird, dass die Bauern um ihre Flächen fürchten. Ich mahne an, dass wir aus dem vorliegenden Fall fordern, dass eine Landnutzungsstrategie für das Land Brandenburg entwickelt wird, in der klar geregelt wird, was auf den Flächen Vorrang hat. Wir merken immer deutlicher, dass mehrere Parteien, Nutzer an einer Fläche ziehen, auf diese Fläche wollen, diese jedoch endlich sind.

Unter anderem werden durch Infrastruktur-, Naturschutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Ansprüche an bestimmte Flächen gestellt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen stellen ein großes Problem dar. Ich plädiere dafür, dass wir das hier einfordern und das nicht nur Ihrem Ministerium zuordnen sollten, denn Umweltministerium sowie Wirtschaftsministerium sind genauso gefordert. Hier sollte eine gemeinsame Strategie entstehen; ich hatte dies schon in einer Landtagsdebatte angemahnt. Wir sollen diesen konkreten Fall zum Anlass nehmen, das weiterzuführen. Das wäre zukunftsweisender, als das in jedem Einzelfall neu zu diskutieren.

Abgeordneter Folgart (SPD):

Ich kann mich kurzfassen, da meine Intention in die gleiche Richtung geht. Die Fläche ist nicht vermehrbar. Deshalb brauchen wir beim Umstieg auf erneuerbare Energien klare Konzepte und Prioritäten. Ich bin sehr dankbar, dass Herr Dr. Luthardt auch gesagt hat, dass jeder Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche, den wir in Brandenburg haben, ein wertvoller Hektar ist; ich sehe das auch im Zusammenhang mit der Konzeption zur Biomassennutzung. Daher bin ich sehr dafür, dass wir uns hier zu dem Thema konzeptionell austauschen. Wir werden nicht an Einzelfallentscheidungen vorbeikommen, aber dies an einer klaren Prioritätenliste abarbeiten.

Bei der ersten Konfrontation mit dem Truppenübungsplatz Lieberose ging ich davon aus, dass es sich um einen Truppenübungsplatz handele, auf dem 40 Jahre lang Panzer unterwegs gewesen und daher dort nur Krüppelkiefern aufgewachsen seien. Jedoch handelt es sich um intakten Wald, und insofern wäre es eine fatale Entscheidung gewesen, hier anders zu reagieren. Ich bin sehr froh, dass der Minister das heute hier auch so verkündet hat.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Vielen Dank, Herr Minister, dass Sie sich in Ihrem Hause zeitnah dazu eine Meinung gebildet haben. Ich denke, das ist auch richtig so.

Zweitens brauchen wir uns in Brandenburg gar nicht unter Druck gesetzt zu sehen, was erneuerbare Energien betrifft. Wir sind gerade bei der Windkraft - gemeinsam mit Niedersachsen - Spitzenreiter. Das wird auch weitergehen. Wir müssen also kein schlechtes Gewissen haben. Andere können dazu auch etwas beitragen. Wir werden unseren Anteil weiterhin übernehmen. Für die CDU-Fraktion kann ich aktuell erklären, dass wir bereit sind, gemeinsam mit der Landesregierung voranzumarschieren, auch wenn es Widerstände gibt.

Zum Thema Windkraftanlagen in Wäldern: Ich habe das in der letzten Wahlperiode mit auf die Tagesordnung gebracht; damals mutete dies noch etwas fremd an. Dies ist natürlich Thema, beispielsweise in Waldstücken, die an Autobahnen grenzen, ich denke zum Beispiel an das Kremmener Kreuz. Dort ist so etwas gut möglich.

Es ist selbstverständlich immer eine Einzelfallentscheidung. Aber wenn dann Waldbesitzer das wollen, sollte man es zumindest ernsthaft prüfen.

Dass die Errichtung von Windkraftanlagen im Wald, Herr Minister, seitens Ihres Hauses auf Kiefermonokulturen beschränkt werden soll - ich habe dies einer Tageszeitung entnommen - , halte ich für fragwürdig. Die Waldbesitzer, die sich mit der Umforstung auf Mischwald hervorgetan haben -das macht man ja nicht nur, um Geld zu verdienen, sondern auch aus Überzeugung -, befürchten, dass man sie ausgrenzen wolle; so entnehmen sie es der Presse. Dies hielte ich, wenn alle anderen Rahmenbedingungen passen, zumindest aus forstfachlichen Gründen nicht für gerechtfertigt. Man kann darüber natürlich sprechen. Ich will an der Stelle nur noch einmal sagen: Auch, wenn es sich seltsam anhört, Windkraftanlagen im Wald zu errichten, müssen wir bedenken: Wenn wir die erneuerbaren Energien ausweiten wollen, müssen die Anlagen auch irgendwohin gesetzt werden. Es sind auch Anträge gestellt worden, dass in der Nähe von Wohnbebauung keine Windkraftanlagen mehr errichtet werden sollen. Irgendwo müssen sie jedoch stehen. Sie haben also ausdrücklich unsere Unterstützung dafür.

Ich würde anregen - dazu kamen verschiedene Redebeiträge -, dass wir als Fachausschuss eine Anhörung zum Thema Flächenkonkurrenz zwischen erneuerbaren Energien und der Land- und Forstwirtschaft organisieren. Es ist ganz gut, dass wir das jetzt tun können, ohne dabei die Lieberoser Heide auf den Tisch legen zu müssen. Ich halte es für wichtig, das zu thematisieren, mit Fachleuten zu besprechen. Da kann man dann Beispiele heranziehen, jedoch muss zunächst eine einheitliche Linie geschaffen werden, damit nicht jeder darunter versteht, was er verstehen will. Mein Vorschlag oder meine Bitte wäre, diese Anhörung durchzuführen. Dagegen gibt es sicherlich keinen Widerstand.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Diesbezüglich sollten wir uns noch verständigen. - Ich bitte jetzt den Minister oder Frau Korth, die gestellten Fragen zu beantworten.

Minister Vogelsänger:

Herr Jungclaus, ich muss Sie ein Stück weit enttäuschen. Ich hatte zu Anfang gesagt: Es wird immer eine konkrete Einzelfallprüfung sein müssen, weil: Man kann die Lieberoser Heide nicht mit anderen Truppenübungsplätzen usw. vergleichen, bei denen vielleicht ein großer Versiegelungsgrad vorhanden ist. Ich kann das hier nicht für jeden Fall schon darstellen. Dazu habe ich Fachbehörden. Ich habe eine gute Fachbehörde, was die Forstwirtschaft, und eine gute Fachbehörde, was die Landesplanung betrifft. Sie haben dann ein fachliches Votum vorzubereiten.

Was die Frage der Windkraftgewinnung im Wald betrifft: Ich könnte es mir leicht machen und sagen: Ich bin Forstminister, ich lasse das nicht zu! - Aber ich denke, wir haben eine Gesamtverantwortung, auch, was erneuerbare Energien, was die Energiestrategie betrifft. Also sollte man das ernsthaft und mit Fingerspitzengefühl prüfen. Die Standortfrage kommt ohnehin, weil kommunale Waldbesitzer Anträge stellen. Insofern wird uns die Diskussion ohnehin erreichen.

Dass hier eine Anhörung stattfinden soll, kann ich nur begrüßen. Ich habe gestern an einer sehr guten Versammlung des Bauernverbandes Prignitz-Ruppin teilgenommen, Herr Folgart. Das war schon interessant. Unter anderem wurde der Flächenverbrauch thematisiert. Auch vor dem Hintergrund der erneuerbaren Energien haben die Landwirte gefragt: Warum müssen die Windräder immer auf Ackerflächen stehen und stehen nicht in Waldflächen, zumal die Ackerfläche immer kleiner wird? - Die Frage kann man nicht gleich beantworten, sondern muss darüber diskutieren. Ich sehe das kritisch.

Bei derselben Veranstaltung hat Landrat Reinhardt - ein sehr guter Landrat - eine Ortsumgehung für Heiligengrabe gefordert. Da habe ich ihm gesagt: Das hat dann aber auch wieder mit Versiegelung und Flächenverbrauch zu tun. Weitere Wortmeldungen gingen in Richtung Radwege usw. Deshalb bin ich sehr dafür, dass wir das umfassend diskutieren. Herr Folgart hat Recht, ein Hektar ist ein Hektar und ist nicht vermehrbar. Jedoch werden immer viele Ansprüche auf die Fläche erhoben, auch viele Wünsche geäußert, die mit Bebauung zu tun haben.

Die Stellungnahmen der GL und der Forstverwaltung stelle ich Ihnen zur Verfügung. Wir werden zu dem Thema auf jeden Fall eine spannende Anhörung haben.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Sind damit alle Anfragen beantwortet? - Ich glaube, die Frage bezüglich der 25 Jahre war noch offen.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank, Herr Minister, für die Antworten. Ich wurde offensichtlich falsch verstanden, was die 25 Jahre angeht. Ich hatte explizit nicht von Konversionsflächen gesprochen, sondern vom - wie auch im Lieberoser Fall - Wald. Insofern habe ich nach wie vor die Frage: Ist mit dieser ablehnenden Stellungnahme eine grundsätzliche Position der Landesregierung oder Ihres Ministeriums verbunden, sich dieses Instruments der Außernutzungnahme nach 25 Jahren zu bedienen, sich um die Wiederaufforstung herumdrukken, oder kann sich das Ministerium das - wie Sie es eben bezüglich der Einzelfallprüfung angekündigt haben - durchaus weiterhin als Instrument vorstellen?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Minister.

Minister Vogelsänger:

Ich habe in meiner Stellungnahme und meinem Statement gesagt, dass Walderhalt ein hohes Gut ist. Ich habe kein Interesse an einer dauerhaften Waldumwandlung. Alles andere muss dann geprüft werden.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich würde dann noch einmal zu dem Vorschlag einer Anhörung zum Landnutzungskonzept, Thema Flächenkonkurrenz - erneuerbare Energien, kommen. Ich schlage vor, dass wir uns als Ausschuss an den Wirtschaftsausschuss und den Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz wenden, um zu diesem Thema ein Fachgespräch oder eine Anhörung durchzuführen. Ich denke, dass von dieser Thematik, was die Energiestrategie betrifft, auf jeden Fall auch der Wirtschaftsausschuss betroffen ist - Herr Jungclaus sieht das weniger so -, mit all den Dingen, die sich mit Flächenkonkurrenzen verbinden, auch die Umweltschiene, sodass wir eine gemeinsame Anhörung zu diesem Thema vorbereiten sollten. Dies würden wir für das Frühjahr 2012 vorsehen. - Gut, dann würden wir als Ausschuss in diesem Sinne gegenüber den beiden anderen Fachausschüssen tätig werden und die Terminierung vornehmen.

Ich beende Tagesordnungspunkt 4.

Zu TOP 5: Besprechung zum Schreiben der Stadt Fürstenwalde bezüglich der Klassifizierung von Binnenwasserstraßen

Dieses Thema ist auf bundespolitischer Ebene angedockt. Ihr Einverständnis vorausgesetzt, gebe ich dem Minister zu dieser Problematik das Wort, um ein Antwortschreiben zu diesem Thema zu formulieren.

Minister Vogelsänger:

Gut, das muss der Ausschuss entscheiden. Die Stadt Fürstenwalde hat von mir eine Antwort bekommen, die ich zu Protokoll geben werde. Der Ausschuss kann sich dieser Stellungnahme anschließen.

Ich habe deutlich gemacht, dass die Einstufung des Oder-Spree-Kanals als touristische Wasserstraße wegen der Bedeutung der Wasserstraße nicht hinnehmbar ist. Wir haben ähnliche Dinge bezüglich dieses Konzepts in anderen Regionen. Es gibt eine durchaus gute Zusammenarbeit mit dem Bundesminister.

Im Bereich Wasserstraßen ist das sehr kritisch. Das wird nicht nur meinerseits, sondern auch von Kollegen anderer Länder so gesehen. Wir sehen da erheblichen Diskussionsbedarf. Kürzlich war ich in Magdeburg. Kollege Webel - von der CDU - sieht das ähnlich und sieht einen ähnlich großen Diskussionsbedarf. Deshalb würde ich mich freuen, wenn wir uns zu dem Anliegen Stärkung der Wasserstraße und auch Nichteinteilung in diese Kategorien, die ich nicht für angemessen halte, eine gemeinsame Position erarbeiteten und diese verträten.

Ich habe mir auch Gedanken gemacht, nachdem ich die Situation in Magdeburg betrachtet hatte. Ich habe mir das Wasserstraßenkreuz angesehen. Da gibt es eine große Diskussion. Im Fall Fürstenwalde - ich will das nicht kleinreden, es handelt sich um einen Millionenbetrag - reden wir über eine Investition in die Schleuse von schätzungsweise 15 bis 20 Millionen Euro. Ich will daran erinnern, dass bereits zwei Schleusen - Wernsdorf und Kersdorf - verlängert wurden, um von der Binnenschifffahrt besser genutzt werden zu können. Ich sehe es also durchaus kritisch, wenn ich das im Verhältnis zu den anderen Investitionen betrachte. Ich würde das Antwortschreiben also gern zur Verfügung stellen. Dem Ausschuss steht es natürlich frei, eine eigene Antwort zu entwickeln.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. Ich komme noch einmal auf den Einstieg zurück und merke an, dass das Land bezüglich der Binnenwasserstraßen nur wenig Einflussmöglichkeiten hat. Ich schlage vor, dass wir uns den fachlichen Ausarbeitungen des Ministeriums anschließen. In dem Sinne würde ich die Antwort an die Fürstenwalder vorbereiten und übermitteln. - Herr Genilke.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Wir haben natürlich nur einen sehr geringen Spielraum, weil es halt Bundeswasserstraßen sind, dort Einfluss zu nehmen.

Wofür der Minister sicherlich auch nichts kann, ist der unschöne Beigeschmack der Auszeichnung von Ministerin Tack, einer gestandenen Gegnerin der Schleuse Kleinmachnow. Ich habe eine Kleine Anfrage dazu gestellt. Ich bitte alle Beteiligten der Regierung, da etwas vorsichtiger vorzugehen, nicht dass wir uns hier gegenseitig, womöglich noch von Ausschuss zu Ausschuss oder von Minister zu Ministerin die Bälle zuspielen. Das hilft uns in der Sache nicht weiter. Auch im Bund wird gesehen, was hier läuft und wer hier welche Auszeichnung bekommt. Das konterkariert unsere Bemühungen, unseren Wasserstraßen mehr angedeihen zu lassen, da wir alle wissen, dass unsere Autobahnen überfordert wären, falls alle Transporte auf Lkws verlagert würden. Das konterkariert unsere Bemühungen also und wird womöglich missverstanden. Von daher auch mein Appell, dass das eine einmalige Geschichte sein sollte, die wir sobald nicht noch einmal erleben wollen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut, das werde ich jetzt nicht kommentieren.

Damit haben wir verabredet, wie wir das Schreiben der Stadt Fürstenwalde beantworten.

Ich schließe Tagesordnungspunkt 5.

Zu TOP 6: Verschiedenes

Gibt es dazu Redebedarf? - Herr Genilke.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Wir hatten bereits im Sommer verabredet, dass wir im IV. Quartal noch etwas zum Thema „Wochenendhausnutzung“ evaluieren wollten. Damals wurde zugesagt, dass dies geschafft werden würde. Nun befürchte ich, dass auch diese Zusage nicht gehalten wird. Wir sollten das fest im Auge behalten und nicht erst nächstes Jahr, wo möglich im Sommer, verlegen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ein guter Hinweis. Wir sind auf die Information des Ministeriums dazu gespannt. - Gibt es weitere Bemerkungen? - Herr Minister.

Minister Vogelsänger:

Ich habe - ich hatte dies für die verkehrspolitischen Sprecher mitgebracht - einen Leitfaden „Gestaltung von Bahnhofsumfeldern, Bahnhof und Stadt“, der die Gestaltungsbeispiele enthält, die auch mit den Kommunen entwickelt wurden - Stichwort Park & Ride, Bike & Ride, Bahnhofsvorplatzgestaltung, Bahnhofsgestaltung. Ich habe es erst einmal für die Sprecher mitgebracht. Wenn weiterer Bedarf besteht, bitte ich dies anzuzeigen.

(Zuruf: Ist Chorin dabei?)

- Ja, Chorin ist dabei. Es wird dann an alle weitergeleitet.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Dann danke ich Ihnen schön und wünsche allen einen guten Nachhauseweg.

(Dieses Protokoll wurde durch Beschluss des Ausschusses gemäß § 83 Satz 3 GOLT in der 32. Sitzung am 8. Dezember 2011 bestätigt.)

Anlagen

- Anlage 1: Stellungnahme an den Hauptausschuss zur Volksinitiative „Nachtflugverbot“ (zu TOP 1)
- Anlage 2: Stellungnahme des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft bezüglich des Solarparks III in der Lieberoser Heide (zu TOP 4)



Landtag Brandenburg; Postfach 60 10 64; 14410 Potsdam

Ausschuss für Infrastruktur und
Landwirtschaft

Vorsitzenden des
Hauptausschusses
Herrn Ralf Holzschuher

Die Vorsitzende

Im Hause

29. November 2011

Stellungnahme zur Volksinitiative „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!“

Sehr geehrter Herr Kollege,

Sie haben dem Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft mit Schreiben vom 3. November 2011 die oben genannte Volksinitiative gemäß § 9 Absatz 6 Volksabstimmungsgesetz (VAGBbg) überwiesen.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft hat die Vertreter der Volksinitiative gemäß § 12 Absatz 1 VAGBbg in seiner 29. Sitzung am 17. November 2011 angehört. Das Protokoll dieser Anhörung füge ich dem Schreiben bei.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft hat sich im Folgenden mit den Argumenten der Volksinitiative abschließend in seiner 30. Sitzung am 24. November 2011 befasst und mehrheitlich die nachfolgende Stellungnahme beschlossen:

- „1. Die Volksinitiative wird abgelehnt.
2. **Schutzbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen und dritte Start- und Landebahn ausschließen**

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom März 2006 für den Bau des Flughafens Schönefeld ist der Standort Realität. Der Kompromiss, der bei der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Planergänzungsbeschluss „Flughafen“ gefunden wurde, nämlich als Berechnungsgrundlage für die Dimensionierung des Nacht-schutzes außen von einer Verkehrsverteilung der Flugbewegungen von 100 : 100 statt wie bisher vorgesehenen 65 : 35 analog der statistischen jährlichen Windrichtung auszugehen, wird vom Landtag ebenso begrüßt wie die Neuausweisung der Schutz- und Entschädigungsgebiete. Mit diesen Regelungen kann ein höherer Standard für alle Lärmbetroffenen erreicht werden.



Der Landtag geht davon aus, dass der Flughafen Berlin-Brandenburg zusätzliches Wachstum, Steuereinnahmen und Arbeitsplätze in der Region aktivieren hilft und die Anwohner bei ihren berechtigten Interessen unterstützt. Der Landtag unterstützt alle Bemühungen der Landesregierung, um für die vom Betrieb des Flughafens ausgehenden Belastungen für die direkten Anwohner einen gerechten Ausgleich zu finden.

Der Landtag erwartet, dass die Flughafengesellschaft alles tut, um die Akzeptanz des neuen Flughafens in seinem Umfeld zu verbessern und verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Er erwartet auch, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) und das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) alle lärmindernden Gestaltungsmöglichkeiten bei den An- und Abflügen ausschöpfen:

Die Flugrouten sollen so geführt werden, dass vor allem Bürgerinnen und Bürger entlastet werden, die den höchsten Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Dazu bedarf es neben den Standardverfahren der DFS auch kreativer Modelle.

Der Landtag Brandenburg lehnt den Bau einer dritten Start- und Landebahn am Standort Schönefeld ab.

Die Landesregierung setzt sich aktiv dafür ein, dass

- die Flughafengesellschaft bei der Umsetzung des Lärmschutzprogrammes intensiver mit den Anwohnern kommuniziert, Ungleichbehandlung durch Ingenieurbüros verhindert und die heutigen allgemein angewandten Standards umgesetzt werden. Zusätzlich sollen in den hauptbetroffenen Gemeinden Maßnahmen ergriffen werden, um die Akzeptanz des Flughafens zu erhöhen. Dazu können beispielsweise freiwillige Lärmschutzmaßnahmen und auch Grundstücksaufkäufe gehören. Im Zweifelsfall soll zu Gunsten der Betroffenen entschieden werden;
- das „Bündnis am Boden“ noch intensiver genutzt wird, um Konflikte des Umfelds mit dem Flughafen schnell und effektiv im Interesse der Betroffenen zu lösen;
- eine ausreichende Anzahl von Fluglotsen vorhanden ist, um auch neue Verfahren am Standort Schönefeld zu erproben und effektive lärmindernde An- und Abflugrouten schnellstmöglich umgesetzt werden;
- keine Anflugrouten zur Anwendung kommen, die wegen niedriger Höhe Anwohner zusätzlich belasten, ohne dass diese aus sicherheitstechnischer Sicht zwingend erforderlich sind;
- der Betriebsablauf auf beiden Bahnen optimiert wird, um eine möglichst geringe Lärmbelastung zu erreichen. Dazu sollte die Konzentration auf möglichst jeweils eine Start- und Landebahn für An- und Abflüge im Wechsel geprüft werden. Durch eine differenzierte Bahnbelegung sollen die Anwohner zusätzlich vor Lärm geschützt werden;



- eine Doppelbelastung durch An- und Abflüge im direkten Umfeld des Flughafens weitgehend vermieden wird;
- über die Gestaltung der Flughafengebühren Anreize für die Reduzierung von Flügen in den Nachtrandzeiten sowie für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge gesetzt werden und
- Auswirkungen des Flughafenbetriebs durch ein Gesundheitsmonitoring untersucht werden, wobei besonderes Augenmerk dabei auf den Kindern und Jugendlichen liegen soll.

Die Landesregierung wird aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass ein Obmann eingesetzt wird, der bestehende Konflikte zwischen Flughafengesellschaft und Anwohnern moderiert und zu deren Lösung beiträgt.

Die Landesregierung soll auf Bundesebenen alle Gesetzesinitiativen und Aktivitäten unterstützen, die auf einheitliche und weitergehende Nachtflugbegrenzungen gerichtet sind. Initiativen, die zu einer Aufweichung der geltenden gesetzlichen Nachtflugbeschränkungen führen, werden abgelehnt.“

Die Ablehnung der Volksinitiative wurde wie folgt begründet:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft hat sich in seiner Sitzung am 24. November 2011 mit dem Antrag der Volksinitiative befasst. Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft nimmt das Anliegen der Volksinitiative zur Kenntnis. Die Volksinitiative hat die notwendige Anzahl der Unterschriften erbracht und damit die formalen Voraussetzungen erfüllt.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft weist darauf hin, dass die raumplanerischen Grundlagen des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg in einem Staatsvertrag geregelt sind und nur durch beide Länder gemeinsam geändert werden können. Die Möglichkeit, „in Verhandlungen mit dem Land Berlin“ tatsächlich zu erreichen, dass der „Staatsvertrag vom 7. August 1997 über das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg und über die Änderung des Landesplanungsvertrages, geändert durch Staatsvertrag vom 5. Mai 2003“, im Sinne der Volksinitiative geändert wird, wird nicht gesehen.

Rechtlich gilt für alle Beteiligten, was im Planfeststellungsergänzungsbeschluss zu den Flugbetriebszeiten am BER steht. Dieser wurde mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig am 13. Oktober 2011 rechtskräftig.

Sowohl aus gesundheitspolitischen Erwägungen als auch aus wirtschaftlichen Gründen und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollte ein konsequentes Nachtflugverbot in dicht besiedelten Gebieten bundesweit einheitlich geregelt werden.

Die mit der Volksinitiative angestrebte Änderung des Landesplanungsvertrages für einen weiteren Standort im Ballungsraum Berlin wird abgelehnt. Es war erklärtes Ziel, die Gesamtbelastung in der Region Berlin-Brandenburg so zu bündeln, dass insgesamt eine deutliche Reduzierung der Zahl von Betroffenen eintritt. Der Landtag unterstützt nicht den Bau einer dritten Start- und Landebahn.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft nimmt zur Kenntnis, dass die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses für die Umsetzung des passiven Lärmschutzes durch die Flughafen-gesellschaft spürbar über andere Flughafenstandorte hinausgehen.

Der Ausschuss stellt fest, dass für die vom Betrieb des Flughafens ausgehenden Belastungen der direkten Anwohner ein gerechter Ausgleich gefunden werden muss. Deshalb unterstützt der Landtag alle Bemühungen der Landesregierung, die einen solchen Ausgleich herbeiführen helfen.

Aus diesem Grunde wurde zusätzlich der Punkt 2 der Stellungnahme mit folgender Begründung beschlossen:

In der Anhörung der Volksinitiative wurden weitere Probleme wie zum Lärmschutz und zur Umsetzung des Schallschutzprogramms sowie Befürchtungen über den Bau einer dritten Start- und Landebahn thematisiert. Der Antrag trägt diesen Erfordernissen Rechnung.

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 13. Oktober 2011 die Nachtflugregelung des Planergänzungsbeschlusses der brandenburgischen Planfeststellungsbehörde bestätigt und damit endgültig Rechtssicherheit geschaffen. Der Planergänzungsbeschluss stellt einen Kompromiss zwischen dem Schutzbedürfnis der Anwohner vor Lärm und den im Rahmen der Daseinsvorsorge durch den Flughafenbetreiber zu befriedigenden öffentlichen Verkehrsinteressen dar. Der Beschluss regelt im Einzelnen:

- Es besteht ein Flugverbot in der Zeit von 00:00 bis 05:00 Uhr (zulässige Ausnahmen für Notfälle, Post- und Regierungsflüge).
- Im Unterschied zu anderen Flughäfen wie z. B. München wurden eine Kontingentierung und eine Skalierung der einzelnen Zeitscheiben in der Nacht vorgenommen. Dadurch werden Anreize geschaffen, Flugbewegungen in den Tag oder die Nachtrandzeiten zu verlagern:
 - 23:30 - 24:00 Uhr sowie 05:00 - 05:30 Uhr keine planmäßigen Flüge, sondern nur Verspätungen und Verfrühungen, Bereitstellungs- und Überführungsflüge als Leerflüge,
 - Begrenzung der Zahl der Flüge zwischen 23:00 und 06:00 Uhr durch ein Flugbewegungskontingent, sofern überhaupt geflogen werden darf.
- Generell darf zwischen 22:00 und 06:00 Uhr nur mit lärmarmen Flugzeugen geflogen werden.



Zudem regelt der Planergänzungsbeschluss, dass eine Entschädigung für Nutzungsbeeinträchtigungen im Außenwohnbereich bereits ab einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) am Tag [bisher 65 dB(A)] geleistet wird und dass Anspruch auf baulichen Schallschutz bei Schlafräumen besteht, wenn in der Nacht durch den Fluglärm im Außenbereich Dauerschallpegel von 50 dB(A) oder Pegelhäufigkeiten von 6 x 70 dB(A) überschritten werden. Diese Ansprüche bestehen immer und überall, unabhängig von dem in der Anlage zum Planergänzungsbeschluss dargestellten Schutz und Entschädigungsgebieten sowie unabhängig von den für den Flughafenbetreiber damit verbundenen Kosten.

Durch die im Planergänzungsbeschluss vorgenommene Kontingentierung und Skalierung der einzelnen Nachtflugbereiche werden Anreize geschaffen, Flugbewegungen in andere Zeiten zu verlagern. Es gibt verbesserte Regelungen zum passiven Schallschutz und zur Entschädigung für Außenwohnbereiche. Es wurde von Anfang an besonderer Wert auf den Schutz der Betroffenen rund um den neuen Flughafen in Schönefeld gelegt. Der Lärmschutz für die Betroffenen stellt für uns ein hohes Gut dar. Die Anzahl der von Fluglärm mit Dauerschallpegeln ab 55 dB(A) betroffenen Berlinerinnen und Berliner, Brandenburgerinnen und Brandenburger mit 59 600 gegenüber der gegenwärtigen Situation mit 225 800 Betroffenen nimmt deutlich ab. Durch den neuen Flughafen BER sollen bis zu 40 000 Arbeitsplätze entstehen. Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist das wichtigste Infrastrukturprojekt der Region. Nur ein vollfunktionaler und leistungsfähiger Flughafen kann seiner Rolle als Wirtschafts- und Jobmotor gerecht werden. Seit September 2006 wird der Flughafen Schönefeld zum BBI ausgebaut und soll am 3. Juni 2012 in Betrieb genommen werden.

Nach Angabe der Berliner Flughäfen haben insgesamt 42 000 Anwohner in 25 500 Wohneinheiten Anspruch auf Schallschutz. Knapp 12 400 vollständige Anträge liegen vor, wovon mit 11 500 bereits über 90 % von den Berliner Flughäfen bearbeitet werden. Die Flughafengesellschaft rechnet mit Kosten von insgesamt 140 Millionen Euro. Für den Flughafen Berlin-Brandenburg wird bereits ein begleitendes Gesundheitsmonitoring vorbereitet. Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist als Vergleichsflughafen in Untersuchungen eingebettet, die vom Forum Flughafen in Frankfurt/Main in Auftrag gegeben worden sind.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft bitte von daher den Hauptausschuss, dem Landtag zu empfehlen, den im Fachausschuss gefassten Beschlüssen zu folgen.

Mit freundlichen Grüßen


Kornelia Wehlan

Anlage

Landtag Brandenburg
5. Wahlperiode

P-AIL 5/29-1

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft

Protokoll - Teil 1

29. Sitzung (öffentlich)

17. November 2011

Potsdam - Haus des Landtages

10.00 Uhr bis 12.45 Uhr

Vorsitz: Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Protokoll: Stenografischer Dienst

Anwesende Ausschussmitglieder: Elisabeth Alter (SPD)
Gregor Beyer (FDP)
Dieter Dombrowski (CDU)
Rainer Genilke (CDU)
Martina Gregor-Ness (SPD)
Axel Henschke (DIE LINKE)
Michael Jungclaus (GRÜNE/B90)
Kerstin Kircheis (SPD)
Dr. Michael Egidius Luthardt (DIE LINKE)
Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Datum der Ausgabe: 25.11.2011

Tagesordnung:

Teil 1

- 1. Anhörung der Vertreter der Volksinitiative „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!“ gemäß § 12 Absatz 1 Volksabstimmungsgesetz**

Teil 2

- 2. Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes Brandenburg für das Haushaltsjahr 2012 (Haushaltsgesetz 2012 - HG 2012) - Gesetzentwurf der Landesregierung (Drucksache 5/3650 einschließlich Korrekturblatt) sowie Wirtschaftsplan des Landeswohnungsbauvermögens**

in Verbindung mit

Finanzplan des Landes Brandenburg - Unterrichtung der Landesregierung (Drucksache 5/3651 einschließlich Korrekturblatt)

Hier: Antragssitzung

- 3. Verschiedenes**

Aus der Beratung:**Vorsitzende Frau Wehlan (DIE LINKE):**

Sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie herzlich zu unserer heutigen Ausschusssitzung. Ich stelle fest, dass Ihnen die Tagesordnung formell pünktlich zugestellt wurde. Ich habe keine Anmerkung zur Tagesordnung erhalten. Deswegen frage ich an dieser Stelle, ob Sie mit dieser Tagesordnung einverstanden sind. - Es gibt keine Unmutsäußerungen, insofern ist die heutige Tagesordnung beschlossen und wir verfahren nach ihr.

Zu TOP 1: Anhörung der Vertreter der Volksinitiative „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!“ gemäß § 12 Absatz 1 Volksabstimmungsgesetz

Erster Punkt der Tagesordnung der heutigen Ausschusssitzung ist die Anhörung der Vertreter der Volksinitiative „Für eine Änderung des § 19 Abs. 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbots am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)“ gemäß § 12 Abs. 1 Volksabstimmungsgesetz.

Der Hauptausschuss hat nach Feststellung der Zulässigkeit der förmlichen Voraussetzungen unserem Ausschuss als zuständigem Fachausschuss mit Schreiben vom 3. November 2011 die Aufgabe zugeteilt, gemäß § 9 Abs. 6 Satz 2 Volksabstimmungsgesetz die Volksinitiative anzuhören und die fachliche Begleitung der Volksinitiative für den Hauptausschuss zu übernehmen. Da wir die zeitliche Frist einzuhalten haben, findet heute eine Sondersitzung des Ausschusses statt, damit wir unseren Auftrag ordentlich erfüllen können.

Von der zeitlichen Schiene her ist vorgesehen, dass wir am Donnerstag, dem 24. November - nächste Woche - in einer ordentlichen Ausschusssitzung die abschließende Empfehlung für den Hauptausschuss beraten.

Der guten Ordnung halber und auch entsprechend unserer Geschäftsordnung möchte ich darauf hinweisen, dass unsere heutige Sitzung mitgeschnitten wird und auch der rbb hier Aufnahmen macht.

Wir sind gemäß Volksabstimmungsgesetz gehalten, die Vertreter der Volksinitiative anzuhören. Diese Anhörung findet heute statt. Insofern freue ich mich insbesondere, die Vertreter der Volksinitiative begrüßen zu dürfen: Herrn Matthias Schubert, Herrn Christian Selch und Herrn Prof. Wolf Carius.

Wir haben uns im Vorfeld, um hier einen ordnungsgemäßen Verlauf der Anhörung zu sichern, über das Vorgehen verständigt. Ich schlage den Ausschussmitgliedern vor, dass wir erst einmal die Volksinitiative anhören und dann alle Möglichkeiten für eine oder auch weitere Fragerunden nutzen, um uns diesbezüglich den notwendigen Fachverstand einzuholen.

Folgende Reihenfolge der Anhörung ist mit den Vertretern der Volksinitiative abgesprochen: Ich würde zuerst Herrn Matthias Schubert bitten, uns zur Verfügung zu stehen, dann Herrn Christian Selch sowie Herrn Prof. Wolf Carius. Wir werden dann gemeinsam entscheiden, wie viele Runden der Anhörung wir hier einziehen. - Herr Matthias Schubert, Sie haben das Wort.

Herr Schubert (Volksinitiative):

Vielen Dank. Sie sind gehalten, uns anzuhören, aber ich hoffe, dass Sie es auch gern tun. Da sind Sie jetzt gehalten, das auch pflichtgemäß zu bestätigen.

Der Flughafen Willy Brandt in Schönefeld ist am falschen Standort geplant und gebaut worden. Das ist eine Aussage, die, glaube ich, fast alle hier teilen, nur: Diese Aussage ist inzwischen politisch wohlfeil geworden. Man versteckt sich hinter dieser Aussage, man sagt: „Das ist eben eine falsche Entscheidung, aber jetzt müssen wir damit leben.“ Wir von der Volksinitiative wollen jedoch, dass aus der Erkenntnis, dass es der falsche Standort ist, die richtigen Konsequenzen gezogen werden. Der Flughafen ist letztlich auf Treibsand gebaut worden. Er ist auf dem Treibsand von Intransparenz und unrichtigen Feststellungen bzw. Behauptungen geplant worden.

Auf zwei Aspekte will ich kurz eingehen, zum einen auf die Flugroutenproblematik, dass das Planfeststellungsverfahren mit geraden statt mit abknickenden Flugrouten durchgeführt worden ist. Zum anderen gibt es die Geschichte mit dem internationalen Drehkreuz, welches im Planfeststellungsverfahren keine Rolle gespielt hat.

Sie alle kennen das Schreiben des damaligen Chefs der Projektplanungsgesellschaft, Götz Herberg. Er hatte am 7. Oktober 1998 das Bundesverkehrsministerium gebeten, auf die DFS einzuwirken, dass diese der Planfeststellungsbehörde, also dem Brandenburger Ministerium, mitteilt, dass man doch mit geraden Flugrouten planen solle. Dem war ein Schreiben der DFS, der Deutschen Flugsicherung, an die Planfeststellungsbehörde vorausgegangen, dass man aufgrund des Bahnabstands und des beabsichtigten unabhängigen Parallelbetriebs nicht mit geraden Flugrouten planen könne, sondern wahrscheinlich abknickende nehmen müsse. Der Träger des Vorhabens, der Flughafen, hat natürlich erkannt, dass das zu einer erheblichen Verzögerung oder Gefährdung des Vorhabens führen würde; deswegen dieses Schreiben.

Am 29. September 1998 fand eine Besprechung zwischen Bundesverkehrsministerium, Planfeststellungsbehörde, DFS und Träger des Vorhabens statt, in der man sich offenkundig geeinigt hat, mit abknickenden Flugrouten weiter zu planen.

Leider finden wir in den Akten das Protokoll dieser Besprechung nicht, wissen aber von der Existenz und dem Ergebnis dieser Besprechung aufgrund anderer Unterlagen, die wir gefunden haben, die wir Ihnen auch vorlegen können.

Es ist - auch der damalige Leiter der Planfeststellungsbehörde Herr Brettschneider hat das im Inforadio zugegeben - damals bekannt gewesen, dass die geraden Flugrouten nicht von Dauer sein würden, dass man letztlich abknickende Flugrouten braucht. Trotzdem hat man das gesamte Planfeststellungsverfahren mit geraden Flugrouten betrieben und diese Täuschung auch vor dem Bundesverwaltungsgericht aufrechterhalten.

Dieser Umstand führt dazu, dass wir Bürgerinitiativen meinen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist. Das Bundesverwaltungsgericht - der 9. Senat - hat in einem Urteil von März dieses Jahres noch einmal betont, dass Planfeststellungsverfahren dem Gebot der fairen Verfahrensgestaltung unterliegen. Natürlich ist ein intransparentes und bewusst auf unrichtige Lärmbetroffenheiten abhebendes Verfahren nicht dem Gebot der fairen Verfahrensgestaltung entsprechend geführt worden.

Die andere Frage ist, ob man das prozessual noch durchsetzen kann. Wir denken, dass genau diese Art, Planverfahren durchzuführen, der Grund ist, warum Parteien wie die Piraten Zulauf gewinnen. Die Bürger sind damit nicht zufrieden. Sie wissen auch, dass in der Rechtsdiskussion diskutiert wird, Planfeststellungsverfahren ein informelles Verfahren vorzuschalten. Das sind alles Versuche, ändert aber nichts daran, dass bewusst falsch operiert wird und die Bürger bewusst nicht informiert werden. Da kann man auch mit informellen Vorverfahren vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren nicht groß weiterkommen.

Zum internationalen Drehkreuz: Sie wissen, dass jetzt - vor allem laut und vernehmlich in Berlin - das internationale Drehkreuz gefordert wird, Berlin trägt ja auch nicht die Hauptlast der Abflüge, sondern Brandenburg. Das muss man sehen, auch wenn die Müggelseeroute ein großes Problem darstellt.

Nach dem Landesentwicklungsplan „Flughafen - Standortsicherung“ Aussage Z 1 - das sind die Ziele, die berücksichtigt werden müssen und nicht durch Abwägung überwunden werden dürfen - ist der Flughafen aber nicht als internationales Drehkreuz geplant worden. Im LEP FS steht, dass der Flughafen für den Bedarf von Berlin und Brandenburg an nationalen und internationalen Flügen geplant wird. Berlin und Brandenburg haben keinen Bedarf an einem internationalen Drehkreuz.

Ein internationales Drehkreuz ist per Definition ein Flughafen, der Bedarfe bedient, der Ziel und Quelle außerhalb der Region hat - also vornehmlich im Ausland -, Umsteigeanteil 40 bis 50 %. Im Planfeststellungsbeschluss werden 10 % avisiert. Hier ist kein internationales Drehkreuz geplant worden. Es ist ein mittelgroßer Verkehrsflughafen geplant worden - so hat es das Bundesverwaltungsgericht im Schönefeld-Urteil gesagt -, und wir Bürgerinitiativen wollen, dass er nur so, wie er geplant und genehmigt worden ist, betrieben wird.

Wir wollen mit dem strengen Nachtflugverbot erreichen, dass letztlich diese planungsrechtlichen Vorgaben und die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts auch umgesetzt werden, damit hier ein dementsprechender Flughafen entsteht - der allerdings an der falschen Stelle geplant und gebaut worden ist. Von allen Flughäfen, die in den letzten 50 Jahren gebaut worden sind, ist es der Flughafen, der am nächsten ans Stadtzentrum herangesetzt worden ist. Wir wollen, dass das nicht nur immer wieder betont, sondern die Erkenntnis „falscher Standort“ mit Leben erfüllt wird und von der Raumordnung her - das ist das, wofür Sie zuständig sind - hier auch Konsequenzen gezogen werden und man deswegen ein landesplanerisches Nachtflugverbot erlässt, damit die Erkenntnis „falscher Standort“ für die Menschen in der Region, für die Brandenburger spürbar wird.

Ein letztes Wort: Besonders betroffen sind Blankenfelde, Schulzendorf und Eichwalde. Man hört als Gegenargument immer, dass in den letzten Jahren viele Menschen dorthin gezogen seien. Das stimmt wohl. Aber Fluglärm - zumal nächtlicher - führt nachgewiesenermaßen bei Kindern nicht nur zu Gesundheitsbeeinträchtigungen, sondern vor allen Dingen zu schlechteren Schulleistungen. Sie sind weniger konzentriert. Das ist auch kein Wunder, wenn sie nachts schlechter schlafen; das weiß jeder, der Kinder hat. Wir haben die Verantwortung gegenüber den Kindern in Blankenfelde, Schulzendorf und Eichwalde, hier für eine vernünftige Nachtruhe Sorge zu tragen. Jedes Kind in Brandenburg soll dieselben Chancen haben. Aus Verantwortung für die Kinder und Jugendlichen in Blankenfelde, Schulzendorf und Eichwalde bitte ich Sie, dem Plenum vorzuschlagen, sich der Auffassung der Volksinitiative anzuschließen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Schubert. - Ich erteile Herrn Christian Selch das Wort.

Herr Selch (Volksinitiative):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Ausschussmitglieder! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, vor diesem Ausschuss sprechen zu dürfen und unsere Position zur Volksinitiative „Landesplanerisches Nachtflugverbot am BER“ darzulegen.

Ich spreche zu Ihnen als einer der fünf Initiatoren und komme vom Bürgerverein „Leben in Zeuthen“. In diesem Verein mit ca. 1 500 Mitgliedern treten wir für ein gesundes und lebenswertes Zeuthen ein. Wir sind eine der kinderreichsten Gemeinden in Brandenburg und in den vergangenen Jahrzehnten wie auch unsere Nachbargemeinde im Osten des Flughafens Eichwalde, Schulzendorf und Wildau stark gewachsen. Dies ist, wie Sie wissen, entgegen den brandenburgischen Trends. Wir befürchten insbesondere, dass ein Nachtflugbetrieb diese positiven Entwicklungen und Errungenschaften unserer Region zunichtemacht.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
29. Sitzung

17.11.2011
Stenogr. Dienst/bl-wz

Ich möchte mich im Sinne unseres Bürgervereins mit einem kurzen Vortrag auf gesundheitliche Folgen des Nachtflugbetriebs konzentrieren. Gemeint sind hierbei die Zeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr. Erlauben Sie mir die Zwischenbemerkung: Diese Zeiten als Tagrandzeiten zu bezeichnen, wird der Sache nicht gerecht. 22 bis 6 Uhr ist nachts, ist auch gesetzlich Nacht.

Das Thema Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung wurde in den letzten Jahren zunehmend ernster genommen und wissenschaftlich untersucht. Es gibt eine Vielzahl breit angelegter repräsentativer Studien, die zweifelsfrei belegen, dass Lärm und insbesondere nächtlicher Lärm krank macht. Es gibt hierzu einen vor drei Wochen erschienenen Artikel im „Ärzteblatt“, eine hervorragende Übersicht über nationale und internationale Studien. Der Artikel im als konservativ einzuordnenden Ärzteblatt umfasst 16 Studien zu gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms und wertet sie aus. Überschriften ist der Artikel mit „Nächtlicher Fluglärm: Er macht doch krank“. Die Datenlage hat sich insbesondere in Bezug auf das Auftreten von Hypertonie, Herzinfarkt und Schlaganfällen verdichtet. Ich zitiere:

„All dies zeigt, dass es Zeit ist, ärztliche Konsequenzen zu ziehen, denn es handelt sich nicht um seltene, sondern um die häufigsten Erkrankungen überhaupt.“

Wenn der Landtag Brandenburg aufgrund dieser Erkenntnisse keinen Handlungsbedarf sieht, dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass das Umweltbundesamt, eine eigens dafür zuständige Behörde, durchaus Handlungsbedarf sieht. Das Umweltbundesamt hat das Risiko von Erkrankungen durch Fluglärm - insbesondere nächtlichen Fluglärm - erkannt, und zwar auf Basis dieser Studien. Das Umweltbundesamt empfiehlt deshalb ausdrücklich ein generelles Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Zum Beispiel der Präsident des UBA, Herr Flasbarth, sagte am 19. Juli der „Berliner Morgenpost“:

„Wir empfehlen an allen städtischen und stadtnahen Flughafenstandorten ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Das gilt auch für Berlin.“

Der Bericht - da geht es nicht um Kleinigkeiten - verzeichnet 103 Flugbewegungen in drei Stunden. Das bedeutet: alle zwei Minuten ein Start oder eine Landung. Wer soll dabei schlafen?

Wenn es um eine Beurteilung und Abwägung von Dingen dieser Tragweite geht wie die Unversehrtheit der Bürger, fordern wir einen unabhängigen und unvoreingenommenen Standpunkt von Ihnen, den Entscheidungsträgern. Machen Sie es sich nicht zu einfach. Verstecken Sie sich nicht hinter Gerichtsurteilen. Opfern Sie Ihr Gewissen nicht zugunsten von Fraktionszwängen. Verschaffen Sie Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz - „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit“ - Geltung!

Viele von uns werden durch Nachtflug am BER krank werden, das ist wissenschaftlich erwiesen. Es ist müßig, Ihnen hier noch einmal die Zahlen der Experten zu diesen Erkrankungen vorzulegen. Sie wurden am 7. April dieses Jahres in diesem Ausschuss in aller Ausführlichkeit vorgetragen. Hier wurden auch Zahlen zu den enormen Mehrkosten, die die Erkrankungen verursachen, vorgelegt. Sie werden auf die Gesellschaft abgewälzt.

Aber es geht hier um viel mehr als nur die ökonomischen Gesichtspunkte. Es trifft die Sache nicht, wenn solche Entscheidungen aufgrund von wirtschaftlichen Zahlen und Profiten entschieden werden. Der Mensch ist mehr als ein Wirtschaftsfaktor. Es ist zynisch, die Kosten durch Krankheit mit einem Mehr an Steuereinnahmen zu verrechnen.

An dieser Stelle möchte ich Sie noch einmal daran erinnern, dass eine bewusste politische Entscheidung eben diesen stadtnahen und bevölkerungsreichen Standort Schönefeld gegeben hat. Diese Entscheidung muss Konsequenzen nach sich ziehen, die diesem Standort angemessen sind. Der Flugverkehr muss sich nach den Menschen richten, die hier leben, und nicht umgekehrt. Keiner, auch nicht die Mitglieder dieses Ausschusses, wollen durch Lärm erkranken. Ein Nachtflugverbot an diesem bevölkerungsreichsten aller neuen Flughafenstandorte ist ein Gebot der Vernunft und der Menschlichkeit. Daher fordern wir Sie auf, die gesetzlichen Möglichkeiten auf Landesebene wahrzunehmen.

Handeln Sie verantwortlich und unterstützen Sie das Anliegen für ein landesplanerisches Nachtflugverbot am BER von 22 bis 6 Uhr. Wenn Sie das nicht durchsetzen können, dann bitten wir Sie eindringlich: Wagen Sie Demokratie! Geben Sie dem Volk eine Chance, sich in den Entscheidungsprozess einzubringen, und lassen Sie es bei der Neuregelung des Volksabstimmungsgesetzes nicht zu einer Lex Nachtflug kommen. Sorgen Sie dafür, dass das Gesetz so terminiert wird, dass es auch für unsere Initiative greift.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Selch. - Ich erteile Prof. Wolf Carius das Wort.

Prof. Carius (Volksinitiative):

Sehr geehrte Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte auf die noch ausstehende Betriebsgenehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz eingehen. Im Prüfungskatalog hierzu ist im § 6 Abs. 2 ausgeführt, dass die Erfordernisse der Raumordnung zu beachten sind. Von daher meinen wir von der Volksinitiative, dass hier die Möglichkeit besteht, über Landesrecht in ein Verfahren nach Bundesrecht einzugreifen. Flughafengenehmigung ist sonst eher Bundesrecht, und Volksinitiativen können nur nach Landesrecht etwas ausrichten.

Aber: Wenn wir in die Landesplanung eingreifen können, dann ist hier die Landesplanung bei der Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz zu beachten, und so, über Landesrecht, können wir in die Flughafengenehmigung eingreifen.

In Hessen ist die Wirkung der Landesplanung ausgenutzt worden, um ein Nachtflugverbot durchzusetzen. Es wird sich in den nächsten Monaten zeigen, dass der Flughafen Frankfurt am Main auch ohne intensiven Nachtflug betrieben werden kann, und zwar sogar als internationales Drehkreuz.

Ich komme nun zu der Frage, ob eine Flughafenerweiterung auch ohne Durchführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen in Betrieb gehen kann. In Frankfurt am Main wurde das von der dortigen Genehmigungsbehörde jetzt durchexerziert. Aber: Wie sind die Auswirkungen, und ist so etwas auch hier wünschenswert bzw. durchführbar?

Die Inbetriebnahme in Frankfurt am Main ohne jegliche Schallschutzmaßnahmen war allein deshalb möglich, weil im neuen Fluglärmsgesetz eine Staffelung der Lärmschutzmaßnahmen über Jahre vorgesehen ist und weil im Planfeststellungsverfahren auf das Fluglärmsgesetz verwiesen werden konnte, durch das als nachgeordnetes Verfahren der Lärmschutz erst bestimmt wird. Nun, hier haben wir nicht Anwendung des Fluglärmsgesetzes, das erst 2007 novelliert wurde, sondern wir haben das Verfahren von Leipzig mit dem Urteil von 2006. Danach sind die Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt worden.

Ich komme auf § 6 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz zurück, wo der Prüfkatalog für die luftrechtliche Genehmigung aufgeführt ist. Im Prüfkatalog steht, dass der Schutz vor Fluglärm angemessen zu berücksichtigen ist. Damit verbietet sich, eine Betriebsgenehmigung zu erteilen, bevor die Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind. Das war auch bisher, vor der Novellierung des Fluglärmsgesetzes so ausgelegt worden. Wenn man einmal nach den Wurzeln dieser Bestimmungen schaut, stellt man fest, dass dieser Passus, dass besonders zu prüfen ist, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt ist, 1971, als das erste Fluglärmschutzgesetz erlassen wurde, hineingekommen ist. Da wurden Änderungen im Luftverkehrsgesetz durchgeführt. Das sollte dazu dienen, dass die baulichen Schallschutzmaßnahmen des Fluglärmsgesetzes auszuführen sind, bevor die Betriebsgenehmigung erteilt werden kann. Hieran hat auch das neue Fluglärmsgesetz nichts geändert. Dieser Paragraph dieses Prüfkatalogs ist so geblieben und muss daher auch wie bisher ausgelegt werden. In Frankfurt am Main werden sicher auch Prozesse in der Richtung laufen. Ich bin sicher, dass dann § 48 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Anwendung kommt, wo es heißt: „Eine Betriebsgenehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben.“ Das ist meines Erachtens erfüllt, wenn eine Betriebsgenehmigung erteilt wird, die nicht prüft, ob der bauliche Schallschutz schon vorgenommen wurde.

Eine Behörde, die so damit umgeht, verliert jegliche Glaubwürdigkeit bei der Bevölkerung. Ich möchte ein Beispiel zeigen, dass auch der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts seine Glaubwürdigkeit nicht mehr aufrechterhalten kann. Er hat zur Abwehr von Ansprüchen auf erhöhten Schallschutz für Pflegebedürftige, die nicht in einem Heim, Altersheim oder Krankenhaus, sondern ambulant, zu Hause gepflegt werden, 2006 abgelehnt, dass da besondere Maßnahmen vorzusehen sind. Er hat nach § 9 Luftverkehrsgesetz geurteilt: „Die Maßnahmen sind grundstücksbezogen, nicht nutzerbezogen durchzuführen.“ Andererseits wird ausführlich dargelegt, dass beim Schallschutz zwischen Schlafräumen und anderen Aufenthaltsräumen unterschieden wird, und das ist extrem nutzerbezogen. Ich kann auch als Vermieter nicht einem Mieter vorschreiben, wo er seinen Schlafraum zu haben hat. Wenn ein Gericht nicht erkennt, dass es in einem anderen Fall die Argumentation benutzt, um ein niedrigeres Schutzniveau durchzusetzen, an der Stelle eine Unterscheidung macht, die dieser Begründung genau entgegensteht, dann hat es seine Glaubwürdigkeit verloren.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wir danken Ihnen, Herr Prof. Carius. - Ich mache jetzt die Rednerliste für die Abgeordneten auf. Wer wünscht das Wort? - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Sie haben gesagt, dass der Standort die falsche Entscheidung war. Als die Untersuchung Mitte der 90er-Jahre gelaufen und die Entscheidung für Schönefeld und gegen andere Standorte gefallen ist, ist da auch untersucht worden, ob die Standortentscheidung Schönefeld nachteilige Auswirkungen auf das Betriebskonzept haben würde? Hat man damals sehenden Auges mit möglichen Einschränkungen für die Bürger gelebt und sich für Schönefeld entschieden? Ist Ihnen dazu etwas bekannt, oder war das damals völlig offen und man hat geglaubt, Schönefeld rund um die Uhr betreiben zu können?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wir würden erst einmal sammeln, wenn Sie einverstanden sind. - Herr Jungclaus.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank, Frau Vorsitzende, und vor allem auch vielen Dank an die Volksinitiative für die Ausführungen und dafür, dass es Ihnen gelungen ist, innerhalb so kurzer Zeit so viele Unterschriften zu sammeln. Ich denke, das ist auch ein wenig ein Zeichen dafür, wie brisant das Thema ist, und vor allen Dingen, dass es nicht nur ein Nischenthema oder ein Thema „not in my backyard“ ist, sondern dies eine breite Öffentlichkeit der Betroffenen angeht und interessiert.

Wir haben gemeinsam mit Herrn Goetz und Herrn Schulze von der SPD einen entsprechenden Antrag in den Landtag eingebracht, der sich auf den Punkt 1, also das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, bezieht.

Gleichwohl besteht der Inhalt der Volksinitiative auch noch aus einem Punkt 2, nämlich dem nichtausschließlichen Nutzen des BBIs für den gesamten Ballungsraum Berlin. Da interessiert mich, was die Motivation war, diesen Punkt da aufzunehmen und ob Sie sich darüber hinaus auch schon Gedanken gemacht haben, wo Sie eine solche Umverteilung vornehmen wollen - erstens.

Zweitens: Sie zielen in Ihren Ausführungen verstärkt darauf ab, dass es um ein Verbot geht, sprich, dass das Land als Planungsbehörde und als Gesetzgeber hier für ein Nachtflugverbot aktiv werden muss. Was ich noch nicht so richtig herausgehört habe - das Land ist ja auch Inhaber des Flughafens -, ist, inwiefern Sie da das Land auch in der Verantwortung sehen, als Inhaber von diesem Recht Gebrauch zu machen, als Betreiber darauf zu verzichten, es also nicht zu verbieten, sondern als Gesellschaft, als Inhaber zu sagen: Wir muten das unseren Bürgern nicht zu und verzichten als Betreiber darauf.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Ich bin auf eine Formalie hingewiesen worden: Von der Fraktion der FDP sind zwei Fragesteller am Tisch. Wenn ich der Formalie entsprechen würde, müsste ich immer den, der nicht fragt, des Tisches verweisen. Jetzt frage ich, ob wir so damit umgehen können, dass beide Fragesteller am Tisch sitzen und ihre Fragen stellen können. - Gut. Dann machen wir es auch weiter so. - Frau Gregor-Ness.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Auch ich möchte der Volksinitiative im Namen der Fraktion gratulieren, dass sie die notwendigen Unterschriften in der Frist zusammenbekommen hat. Ich verspreche Ihnen, wir haben Sie gern und nicht nur pflichtgemäß angehört.

Was wir allerdings vermissen, ist, dass Sie in Ihren Stellungnahmen noch einmal wirklich Bezug auf das nehmen, was Sie als Volksinitiative im Landesplanungsbereich festgeschrieben haben. Sie haben noch einmal sehr viel über die Betroffenheit und natürlich über die Gesundheitsgefährdung, die von dem Lärm ausgeht, gesprochen. Aber der konkrete von Ihnen gewählte Ansatz ist eigentlich, neu zu verhandeln und politischen Willen zu zeigen, dieses Nachtflugverbot durchzusetzen.

Die von Ihnen vorgebrachten Argumente sind teilweise wirklich verletzend. Also von bewusster, falscher Informationspolitik und bewusster, falscher Planung zu sprechen, finde ich nicht angemessen, vor allen Dingen, weil wir wirklich ein Verfahren haben, das eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung vorsieht und wo noch immer mit breiter Öffentlichkeitsbeteiligung Flugrouten diskutiert werden.

Zu sagen, wir hätten bewusst im Hinterzimmer planen lassen, würde ich demzufolge nicht im Raum stehen lassen wollen.

Ich würde darauf abstellen, dass Sie uns begründen, wie das funktionieren soll, also ein Dreierverhandlungspaket im Prinzip, weil: Wir haben drei Eigentümer, die auch davon betroffen sind, dieses Nachtflugverbot durchzusetzen, nachdem man nachgewiesenermaßen - da würde ich mich auch jeglicher Kritik an einem Gericht nicht anschließen wollen - gesagt hat: Der jetzt gewählte Modus im Bereich der Randzeiten ist ein vertretbarer und entspricht dem Abwägungserfordernis. Wie man von Ihrer Seite erwarten kann, dass es da eine andere Entscheidung gibt, ist für mich noch nicht schlüssig.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Beyer.

Abgeordneter Beyer (FDP):

Ich sehe das ähnlich. Ich darf mich auch herzlich bedanken. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir uns heute hier damit auseinandersetzen. Wir sind auch als Politiker da, um Ihre Kritik aufzunehmen. Sie sehen mir aber nach, dass ich den einen oder anderen kritischen Hinweis auf deutsche Gerichte für nicht ganz gerechtfertigt halte. Bei der Politik ist das etwas anderes, dafür sind wir auch gewählt.

Ich habe zwei Fragen. Erstens: Sie heben in Ihrer Volksinitiative auf zwei Punkte ab. Der Punkt zum Nachtflugverbot ist mir auch völlig eingängig.

Der zweite Punkt ist: Sie heben darauf ab, dass der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg nicht allein auf den Ballungsraum Berlin konzentriert werden soll. Kollege Jungclaus hatte schon nach der Motivation gefragt. Mich interessiert, welche Vorstellungen Sie haben, wie das praktisch umgesetzt werden könnte. Das ist eine Forderung, die als solche verständlich ist, aber nachher, sollte es zu einer Änderung kommen, auch praktisch umgesetzt werden müsste.

Eine zweite Verständnisfrage: Herr Selch, Sie hatten in Ihren letzten beiden Sätzen darauf abgehoben, dass wir unabhängig davon, wie wir entscheiden, weitere Entscheidungen möglich machen sollten. Das ist mir nicht ganz klar. Könnten Sie noch einmal darlegen, welche Defizite Sie da sehen, die wir angehen könnten?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Dombrowski.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Meine Herren! Die Volksinitiative richtet sich auf das Thema Nachtflugverbot aus. Sie merken aus den Nachfragen, dass für die Abgeordneten auch das Thema Wirtschaftlichkeit des Flughafens - was hat das Nachtflugverbot bzw. eine Ausweitung dessen damit zu tun? - schwer abgewogen wird.

Es spielen aber auch andere Dinge hinein. Sie, Herr Schubert, haben in Ihrem Vortrag auch festgestellt, dass es jetzt Gemeingut ist, dass der Standort der falsche ist. Ich weiß nicht, ob diejenigen, die sich äußern und feststellen, dass es damals die falsche Entscheidung war, dann mächtig Prügel kriegen.

Sie bewegt natürlich auch als Volksinitiative nicht nur aktuell das Thema Nachtflugverbot Ja oder Nein, sondern auch die Frage, wie es mit dem Flughafen weitergeht, wie die Perspektive sein wird. Sie werden es der Tagespresse entnommen haben bzw. der Bundestagsabgeordnete Peter Danckert hat in der „Märkischen Allgemeinen Zeitung“ ausgeführt, Schönefeld sei der falsche Standort. Und er führte weiter wörtlich aus:

Ich glaube, dass in Schönefeld eine dritte Start- und Landebahn kommt. Nicht sofort, aber in einem Zeitraum von 20 Jahren ist das denkbar. Dass übrigens der Regierende Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit, das vorgeschlagen hat, fand ich ziemlich rücksichtslos.“

Wie bewerten Sie solche Äußerungen von wichtigen Politikern aus dem Land Brandenburg zur Einschätzung der Perspektive dieses Flughafens?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Henschke.

Abgeordneter Henschke (DIE LINKE):

Meine Herren! Zunächst aus unserer Fraktion Respekt und Sympathie! Das sollen dann aber auch die beiden einzigen Bemerkungen von mir auf der Beziehungsebene sein. Ich möchte mich nun auf die Sachebene begeben und folgende Fragen an Sie richten.

Erstens: Gibt es jetzt einen Richterspruch, der eine Situation geschaffen hat, dass der Feststellungsergänzungsbeschluss einen anderen Status hat als zum Start? Vor diesem Hintergrund: Wenn Veränderungen in den Planungen geplant sind, muss uns natürlich die Frage bewegen, inwiefern - das wäre die Frage an Sie - Sie zum Beispiel das Risiko abschätzen, dass Vertrauensschutz für Investoren durch Veränderungen gebrochen werden könnte.

Zweitens: Herr Schubert, im ersten Teil Ihrer Ausführungen zum Thema Nachtflugverbot und Flugrouten sind Sie davon ausgegangen, dass die Rechtmäßigkeit des Feststellungsbeschlusses infrage zu stellen ist. In Bezug auf das Drehkreuz haben Sie sich dann darauf bezogen und gesagt, aber die Festlegungen müssten nun unbedingt eingehalten werden. Das ist bei mir etwas wie ein Widerspruch angekommen. Auf der einen Seite etwas anzugreifen, worauf man sich dann im zweiten Teil beruft, ist für mich ein Missverständnis. Vielleicht können Sie das ausräumen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Ich habe eine kurze Nachfrage zu beiden Fragen von Herrn Jungclauss und Herrn Beyer, bezogen auf den zweiten Teil des Textes, der sich insbesondere auf die Veränderung des Landesplanungsvertrags bezieht und die Frage eines neuen Standorts explizit herausstellt. Es gab, bevor Schönefeld politisch entschieden wurde, ein Raumordnungsverfahren, bei dem drei Standorte untersucht worden sind. Insofern frage ich Sie: Gehen Sie davon aus, dass diese Änderung des Landesplanungsvertrags die damalige Diskussion noch einmal aufgreift und Sperenberg bzw. Jüterborg-Süd, die in dem Zusammenhang in der Diskussion waren, hier für Sie die Vorstellungen sind, die Sie mit Ihrem zweiten Teil des Landesplanungsvertrags verbinden?

Es gibt keine weiteren Fragesteller. Insofern schlage ich vor, dass wir an die Abarbeitung gehen. - Herr Selch.

Herr Selch (Volksinitiative):

Diese Standortfrage bzw. der zweite Teil unserer Initiative, der sich damit beschäftigt, diesen Standort infrage zu stellen, hat sicherlich zwei Gründe, weil: Im Landesentwicklungsplan wird festgelegt, dass nur noch Schönefeld als Singleairport-Lösung für Berlin-Brandenburg existieren darf. Damit ergeben sich die Probleme, dass sämtliche Flüge über diesen Flughafen abgewickelt werden müssen. Das heißt, dem Land sind derzeit die Hände gebunden, einen gewissen Ausgleich zu schaffen, die Flieger etwas weiter draußen landen zu lassen. Es gibt ja keinen Flughafen, der weiter von der Stadt entfernt ist. Wir haben nur diesen einen Flughafen, und da wollen wir ansetzen und den Ball an Sie zurückspielen, Ihnen die Möglichkeit geben zu sagen: Wir können einen Investor suchen, um zum Beispiel einen neuen Standort aufzubauen, der auch eine Kapazität schafft, der mehr als der BER erreichen wird, weil dieser Standort wegen seiner Lage einfach begrenzt ist. Man wird hier keine drei oder vier Startbahnen bauen können; davon gehen wir aus.

Die SPD hat auf ihrem Landesparteitag letzte Woche erst den Bau der dritten Startbahn auf Dauer ausgeschlossen. Meines Wissens ist das Land Brandenburg dafür zuständig zu entscheiden: Wird eine solche Bahn gebaut oder nicht? Da kann Berlin gern mit Ihnen sprechen, aber das letzte Wort haben Sie und nicht Berlin.

Wenn ich davon ausgehe, dass die Regierungspartei auf einem Landesparteitag beschließt, diese Bahn nicht zu bauen, haben wir in Schönefeld eine Kapazitätsbegrenzung. Wir wollen Ihnen damit wieder den Ball in die Hand geben, um zu sagen: Wir müssen, um zukunftsorientiert zu bleiben, einen neuen Flughafen bauen. - Wir reden nicht von morgen. Wir reden von einer Entwicklungszeit von vielleicht zehn, fünfzehn Jahren. Wir müssen nur in unsere europäischen Nachbarländer schauen. London plant zum Beispiel auch einen neuen Flughafen, der schon 2020 in Betrieb gehen und Heathrow und andere Flughäfen ablösen soll.

Es ist also nicht so, dass Flughäfen, die ausgebaut wurden, in den Sand gesetzt werden müssen. Wir verlangen auch nicht die Schließung von Schönefeld, sondern sagen, dass eine größere Kapazität oder ein kompletter Nachtbetrieb an diesem Standort nicht möglich ist, und möchten Ihnen die Möglichkeit geben, einen Standort dafür zu suchen. Wir haben noch zwei Standorte, die sich dafür eignen würden. Welcher da infrage kommt, liegt außerhalb unserer Kompetenz. Dafür gibt es Fachleute, die das entscheiden können.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Selch.- Herr Schubert.

Herr Schubert (Volksinitiative):

Das sind viele Fragen. Wenn eine außen vor bleibt, dann nicht deshalb, weil ich sie nicht beantworten will, sondern sie übersehen habe.

Nach § 8 Luftverkehrsgesetz muss man, wenn man einen Flughafen plant, die privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander abwägen. Das Bundesverwaltungsgericht sagt: Der wichtigste private Belang ist immer der Lärmschutz. Dazu muss ich wissen, wo die Flieger fliegen. Nun wissen wir, dass Planfeststellungsbeschluss und Rechtsverordnung zwei unterschiedliche Rechtsinstrumente sind und dann auch noch von zwei unterschiedlichen Körperschaften, nämlich von Bund und Land, festgesetzt werden. Trotzdem verlangt das Gesetz und die Rechtsprechung von der Planfeststellungsbehörde, dass sie die DFS befragt: Wo werdet ihr wahrscheinlich entlangfliegen?, und dann müssen die eine realistische Flugroute angeben.

Die Flugrouten, mit denen hier geplant wurde, sind nicht realistisch gewesen - das bestreitet niemand mehr. Sie waren einfach unrealistisch, das ist objektiv so. Die Frage des Vorsatzes spielt da vielleicht nur eine nachträgliche oder eine für die planungsrechtliche Beurteilung untergeordnete Rolle, nur: Es war ja bekannt, dass man mit diesen geraden Flugrouten nicht klarkommen würde.

Wir haben schon das Gefühl, dass der Flughafen damals an diesem Standort mit geraden Flugrouten geplant worden ist, weil man letztlich nur in Blankenfelde, Schulzendorf und Eichwalde 59 000 Betroffene hat, wie der LEP FS festgestellt hat, und dem großen Rest vorgespielt hat: Ihr werdet schon verschont bleiben!, einschließlich Berlin und natürlich auch Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Potsdam, Rangsdorf. Alle - auch Zeuthen - dachten, sie kommen davon. Wenn man damals gesagt hätte: Ihr kommt nicht davon!, dann wäre der Flughafen wahrscheinlich an dieser Stelle nicht genehmigt worden. Dann hätte sich der damalige Protest, der von Blankenfelde schon damals sehr intensiv gefahren worden ist, ausgeweitet, so wie er sich jetzt ausgeweitet hat.

Ich glaube auch, dass das Bundesverwaltungsgericht einen Standort mit einer solchen ausufernden Betroffenheit nicht zugelassen hätte, weil: Das Bundesverwaltungsgericht schreibt auch: „Die Wahl des Standorts hält sich noch im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit.“ Also man meint schon zu spüren, dass das eine Grenze war.

Zum Planfeststellungsbeschluss und zum Landesentwicklungsplan konkret: Internationales Drehkreuz: Der Landesentwicklungsplan ist ja Planungsrecht des Landes, Raumordnungsrecht, und der Planfeststellungsbeschluss ist Verwaltungsrecht. Das ist eine Abwägungsentscheidung. Wir meinen, dass im Verfahren dieser Abwägung ein Fehler passiert ist, indem man mit den falschen Flugrouten abgewogen hat. Ich glaube nicht, dass es widersprüchlich ist, wenn man gleichzeitig sagt: Aber im Landesentwicklungsplan steht doch, dass ihr nur einen Flughafen für den regionalen Bedarf machen wollt und jetzt darauf hinweist und darum bittet, dass an dieser Aussage festgehalten wird.

Man könnte natürlich das Landesentwicklungsprogramm auch ändern, indem man sagt - das hätte auch Gegenstand der Volksinitiative werden können -: „Es soll kein internationales Drehkreuz in Berlin und Brandenburg entwickelt werden.“ Aber eigentlich steht schon darin, dass es kein internationales Drehkreuz wird. Wir hatten das auch überlegt, haben es dann verworfen und wollten es bei dem auch für die Bürger - da bin ich auch ehrlich - viel fassbareren Nachtflugverbot belassen.

Zur Abwägung bzw. warum wir meinen, die Abwägung sei jetzt abschließend vom Bundesverwaltungsgericht getroffen, ob man nun nachts fliegen kann oder nicht, und, besser als das Bundesverwaltungsgericht könne man es nicht machen: Ja, sicherlich hat das höchste deutsche Verwaltungsgericht eine unschlagbare Fachkompetenz. Nur: Man muss sich fragen, was sie genau dort prüfen dürfen. Ich werde nicht müde zu wiederholen: Das Bundesverwaltungsgericht prüft nur, ob das Ermessen, das die Planfeststellungsbehörde ausgeübt hat, tatsächlich rechtlich korrekt ausgeübt worden ist. Es übt nicht selbst Ermessen aus. Aber die Landesregierung, die den Planfeststellungsbeschluss fasst, hat Ermessen, viel oder wenig Lärmschutz durchzusetzen. Hier hat die Landesregierung leider relativ wenig Lärmschutz durchgesetzt bzw. in den Planfeststellungsergänzungsbeschluss geschrieben.

Das Bundesverwaltungsgericht sagt: Solche planerischen Entscheidungen sind im Kern politische Entscheidungen, und Richter - Verwaltungsrichter zumal - nehmen nun einmal für sich in Anspruch, da sie nicht abgewählt werden können, da sie dem Volk nicht direkt verantwortlich sind, möglichst keine politischen Entscheidungen zu treffen. Das soll die Regierung machen oder der Gesetzgeber, weil die sich direkt vor dem Volk verantworten müssen. Wenn Sie oder die Landesregierung jetzt ein strenges Nachtflugverbot beschließen würden, dann würde das Bundesverwaltungsgericht das auch halten.

Die Grenze des planerischen, politischen Ermessens ist noch nicht überschritten. Es ist noch eine vertretbare Abwägung. Das heißt aber nicht, dass man nur diese Abwägung treffen könnte. Das ist ein ganz wichtiger Unterschied, den ich zu berücksichtigen bitte.

Noch einmal zur Änderung der Übergangsregelung: Das ist uns auch ein wichtiger Punkt. Ich habe schon gesagt - da ernten wir Widerspruch -: Wir finden, dass dieses Verfahren an verschiedenen Punkten unwirklich gelaufen ist, wenn im Anhörungsbericht ausdrücklich gesagt wird: Der Träger des Vorhabens, der Flughafen - das sind die drei Länder -, geht selbst nicht davon aus, dass sich der Flughafen zu einem internationalen Drehkreuz entwickelt. - Jetzt steht die Eröffnung des Flughafens vor der Tür, und jetzt heißt es: „Natürlich muss das ein internationales Drehkreuz werden.“ Wenn wir überall solche Unklarheiten und Intransparenzen haben, ist die Frage, ob man nicht lieber davon absieht, dem eine weitere hinzuzufügen, indem man sich jetzt die Änderung des Volkszählungsgesetzes anschaut. Artikel 4 des Änderungsgesetzes schafft eine Übergangsregelung, und diese ist so gefasst, dass ausgerechnet unsere Volksinitiative und auch die Volksinitiative für die freien Schulen von diesen Neuerungen, die sie mehrheitlich für richtig und gut befunden haben, nicht gelten soll. Sie meinen ja, dass das notwendig ist; aber warum sollen die nicht für uns gelten? Da hat man schon das Gefühl, dass sie für Volksinitiativen, die jetzt politisch nicht erwünscht sind, mal eben kurz nicht gelten sollen. Da muss man sich nicht wundern, wenn die Bürger sagen: Das ist ein weiterer fieser Trick, der dort angewandt wird.

Wir werden das auch entsprechend kommentieren. Wir lassen Sie da nicht aus der Verantwortung. Übergangsregelungen liest man oft nicht mehr richtig; sie stehen „da hinten“. Die haben auch nicht das inhaltliche Gewicht. Die wichtige inhaltliche Änderung ist die Ermöglichung der Briefwahl in der zweiten Stufe - das ist eine gute, tolle und richtige Änderung, die bringt uns auch wirklich weiter in Brandenburg -, und dann überliest man natürlich mal eine Übergangsregelung.

Da das Problem jetzt erkannt ist, muss sich jeder Abgeordnete im Wahlkreis fragen lassen: Was hast du dagegen gemacht, dass dort eine bestimmte Volksinitiative bewusst ausgeschlossen worden ist? - Es gibt auch keine rechtstechnischen Gründe, uns auszuschließen. Verfahrensrecht gilt, wenn es keine Übergangsregelung gibt, immer sofort. Das heißt, wenn Sie gar keine Übergangsregelung erlassen, dann bedeutet das, dass die Neuerungen auch für uns gelten.

Es gibt inzwischen auch ein Gutachten aus dem Innenministerium, das besagt, dass das verfassungsrechtlich möglich ist. Natürlich ist das verfassungsrechtlich möglich, weil es ohnehin für die Bürger nur eine Verbesserung darstellen würde. Also warum soll es verfassungsrechtlich ein Problem sein, die Situation für die Bürger zu verbessern?

Zum Staatsvertrag: Es ist uns natürlich klar, dass wir in einer besonders schwachen Position sind. Der Staatsvertrag muss von beiden Seiten gleichzeitig geändert werden, sonst geht es nicht. Das ist eben das Unglückliche, wenn man wie hier eine landesplanerische Regelung hat, die auch noch die Natur eines Staatsvertrags besitzt. Deswegen haben wir parallel die Volksinitiativen angestoßen. Anders als sonst ersetzt der Volksentscheid dann auch nicht den Gesetzesbeschluss des Landtags, sondern tatsächlich können wir nur eine Aufforderung erzeugen oder uns an ihre Stelle setzen mit einer Aufforderung an die beiden Regierungen, diesen Staatsvertrag zu ändern. Das haben wir so vorgefunden. Wir hätten uns das auch anders gewünscht, aber es geht nun mal nicht anders. Ich denke, dass beide Ministerpräsidenten - es ändert sich vielleicht, vielleicht auch nicht - doch recht gut beraten wären, wenn sie dem Begehren nachkämen, wenn es denn vom Volk so entschieden würde.

Die Volksinitiative richtet sich nur an die Regierung und die Landesparlamente. Inhaber bzw. Eigentümer der Flughafengesellschaft ist natürlich auch der Bund. Dann hätten wir auch noch eine Volksinitiative im Bund losstreiten müssen. Insofern haben wir es da belassen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Schubert. - Herr Dombrowski.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Herr Schubert, ich hatte vorhin eine Frage damit eingeführt, dass wir uns mit Ihrem Anliegen, dem Nachtflugverbot, beschäftigen.

Zweitens: Bezugnehmend auf Ihren Vortrag habe ich aus der heutigen „Märkischen Allgemeinen Zeitung“ zitiert, und zwar den Bundestagsabgeordneten Peter Danckert, der ausgeführt hat:

„Ich glaube, dass in Schönefeld eine dritte Start- und Landebahn kommt, nicht sofort, aber in einem Zeitraum von 20 Jahren ist das denkbar. Dass übrigens der Regierende Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit, das vorgeschlagen hat, fand ich ziemlich rücksichtslos.“

Von daher meine Frage an Sie; Sie beschäftigen sich ja sicherlich auch mit der Perspektive: Gibt es eine Perspektive in der Weiterentwicklung, Ausbau - wie auch immer? Da das politisch strittig ist - Sie wissen, was ich damit meine -, würde mich interessieren, ob die Volksinitiative der Auffassung ist, dass eine Erweiterung sehr wohl diskutiert wird oder ob es eben einen Beschluss von wichtigen Politikern gibt, in dem es heißt: Gibt es nicht, Ende, aus! - Herr Danckert ist ja nicht irgendein Gemeindevorteiler -, wenn ich heute in der Zeitung etwas ganz anderes lese. Da hätte ich auch gern eine Aussage der Volksinitiative dazu, weil das für die Gesamtbewertung des Komplexes Flughafen Berlin-Schönefeld für uns zumindest von Bedeutung ist.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Bevor ich die nächste Runde aufrufe, frage ich, ob aus der ersten Runde noch Fragen offen sind. - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Ich wiederhole vor der nächsten Fragerunde meine Frage aus der ersten. Es gab viele Fragen, da ist klar, dass mal etwas hintenüberfallen kann.

Als die Standortentscheidung Mitte der 90er-Jahre getroffen worden ist, ist auch abgewogen worden, welche Vor- und Nachteile die einzelnen Standorte haben würden. Deshalb hatte ich vorhin gefragt, ob nicht die wirtschaftlichen Nachteile, die man heute für Schönefeld im Vergleich zu Sperenberg oder Jüterbog erkennt, schon Mitte der 90er Jahre gesehen und nach Ihrer Kenntnis bewusst in Kauf genommen wurden. Das war offengeblieben. Da bitte ich noch einmal um Antwort.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Goetz. - Jetzt ist Herr Carius an der Reihe. Danach vollenden wir die Nachfragerunde und beginnen dann eine neue.

Prof. Carius (Volksinitiative):

Ich möchte darauf hinweisen, dass in der landesplanerischen Beurteilung im Raumordnungsverfahren ganz deutlich die Aussage steht: Nachtflug ist in Schönefeld nicht möglich. - Das war nicht nur eine Brandenburger Aussage, sondern man findet in den Materialien zum Verkehr von Berlin 1995 auch eine Synopse: Vergleich des Standorts Schönefeld mit dem Standort Sperenberg. Darin ist klar gesagt: Schönefeld: Kein Nachtflug möglich. - Es war also nicht nur eine Brandenburger Sache, sondern war auch von Berlin so eingeschätzt worden. Es gilt also nicht die Ausrede: Als Berlin zur Landesplanung hinzukam, musste das neu bewertet werden. - Auch Berlin hatte es laut Aussage Planungsatlas, Planungsmaterialien zum Verkehr von Berlin bereits 1995 so bewertet.

Dann möchte ich auf die Bewertung von Brandenburger Politikern wie Herrn Dr. Danckert eingehen. Ich schätze Herrn Danckert sehr. Er hat sich nie diesem Urteil zu Schönefeld „Es muss Schönefeld sein!“ angeschlossen, sondern sich immer die Kritik bewahrt. Er hat auch eine gute Einschätzung, welche Eigenentwicklung Flughäfen haben und wie Flughafenbetreiber hier, letztlich die Landesregierung, mit weiteren Planungen umgehen. Es hat sich eigentlich bei allen Flughäfen gezeigt: Wenn die in Betrieb gehen und nur auf den derzeitigen oder den absehbaren Bedarf ausgelegt sind, ist bei Inbetriebnahme meist schon abzuschätzen, wann die Kapazität erschöpft sein wird. Da möchten wir den Blick darauf werfen, dass eine solche Erweiterung nicht im Ballungsraum Berlin stattfinden, sondern man den Gesamttraum Brandenburgs dabei betrachten soll. Das ist wirklich nur eine Brandenburger Entscheidung. Berlin hat nur im Ballungsraum um Berlin bei der Landesplanung mitzureden, obwohl der Landesplanungsvertrag natürlich die Gesamtplanung von Berlin und Brandenburg sieht.

Frau Gregor-Ness, Sie hatten formal-rechtmäßige Verfahren angesprochen. Ja, formal sind die Verfahren alle schön rechtmäßig gelaufen, aber man kann aufzeigen, wo jede Möglichkeit zur Verschlechterung immer wieder ausgenutzt wurde. Wir können bei dem Landesentwicklungsplan anfangen, Flughafenstandort. Wenn Sie da die Entwürfe sehen, etwa in dem Entwurf, der durch die Ausschüsse ging, Z 9, wo es um Lärmschutz ging - das war zunächst noch als Ziel formuliert, alle gesetzlichen bzw. rechtlichen Möglichkeiten zum Lärmschutz auszuschöpfen, aber in der Endfassung war das nicht mehr ein Ziel, sondern nur noch ein Grundsatz, der bei Abwägungen nur noch beachtet werden muss, aber weggewogen werden kann.

So wurden an allen Stellen immer wieder Möglichkeiten der Verschlechterung, zum Beispiel beim ergänzenden Planfeststellungsbeschluss zum Nachtflug, genutzt. Da wurden die sich bietenden Möglichkeiten zur Bewertung des Nachtfluglärms - welche Schallschutzmaßnahmen sind notwendig - genutzt. Inzwischen war das neue Fluglärmgesetz herausgekommen. Da ist man für den Nachtlärmschutz vom Maximalpegel im Innern von 55 dB(A) umgeschwenkt auf: Sechs Überschreitungen von 55 dB(A) innen sind zulässig.

So kann man es bis dahin immer wieder verfolgen: Jede mögliche Verschlechterung wurde genutzt bis hin zu den Interpretationen des Flughafens beim Schallschutz, die jetzt auch bekannt wurden und die zum Teil durch eine Protesterklärung wieder korrigiert werden sollten, da der Flughafen die Schallschutzmaßnahmen nach schlechteren Kriterien bemessen hat, als im Planfeststellungsbeschluss und auch vom Gericht 2006 bestätigt waren.

Dann möchte ich darauf eingehen, ob nicht der Modus für den Schallschutz in den Nachtrandzeiten akzeptierbar sei.

Erstens: Das wäre eine Verschlechterung bei den Maximalpegeln.

Zweitens: Der Lärmschutz richtet sich nach dem Durchschnittswert der Acht-Stunden-Nacht, und zwar gemittelt über die verkehrsreichsten sechs Monate. In der ersten Nachtstunde - von 22 bis 23 Uhr - findet aber mindestens die Hälfte der Nachtflugbewegungen statt. Das bedeutet gegenüber der Durchschnittsstunde der Nacht eine vierfache Anzahl an Flugbewegungen. Das bedeutet 6 dB mehr Durchschnittslärm in der ersten Nachtstunde. Warum wird für die Nachtstunden dann ein Mittelwert genommen? Ein Beispiel: Es gibt die TA Lärm, die für Industrieanlagen gilt. Da hat man richtig erkannt: Damit der Schlaf gesichert ist, muss die lauteste Stunde der Nacht zum Maßstab genommen werden. Hier ist jedoch sichergestellt, dass man in der ersten Stunde der Nacht, von 22 bis 23 Uhr, wegen des Lärms trotz durchgeführter Lärmschutzmaßnahmen nicht schlafen kann. Das ist schon sehr bedenklich.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Carius. - Ich sehe, dass die Frage von Herrn Dombrowski beantwortet ist. Jetzt würde ich noch auf die Frage von Herrn Goetz verweisen wollen. - Herr Schubert.

Herr Schubert (Volksinitiative):

Wir denken, mit den von uns geforderten Begrenzungen wird der Flughafen eine Passagierzahl von 27 Millionen jährlich erreichen können. Das ist ein begrenztes Wachstum, das der Region noch zuzumuten ist.

Sie, Herr Goetz, haben gefragt, wie das damals war. Ich war nicht dabei, kenne aber Leute, die dabei waren. Die sagen, es war damals so: Die Berliner Industrie- und Handelskammer und der BDI waren vehement für Sperenberg - und auch die Luft hansa. Die wollten unbedingt, dass der Flughafen nicht in Schönefeld realisiert wird. Dieses Berliner Klein-Klein war sowohl für die Berliner Industrie- und Handelskammer als auch den BDI - der saß damals noch in Köln - nicht nachvollziehbar. Das war viel zu engstirnig gedacht. Gerade der BDI hat sich damals vehement für Sperenberg eingesetzt, weil sie wussten, dass nur dort ein wirtschaftlich betriebener Großflughafen realisierbar sein würde. Jeder, der dann den Flughafen an die Grenze zu Berlin versetzt hat, wusste, dass das Probleme mit der Wirtschaftlichkeit gibt, wusste, dass es politische Probleme geben wird, Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung. Dieser Konflikt, den wir jetzt erleben, hat die Wirtschaft damals schon vorhergesehen. Die Wirtschaft hat sich aus der Flughafengesellschaft zurückgezogen, nachdem dann bei dem neuen Standort die öffentlichen Betreiber nicht bereit waren, wegen der Verluste zu garantieren. Da haben sie gesagt: An dem Standort nicht! - In Sperenberg wäre das anders gewesen. Insofern finde ich es auch unredlich, wenn man sich jetzt über uns beklagt und behauptet, dass wir diejenigen seien, die den wirtschaftlichen Interessen Brandenburgs und Berlins nicht genug Rechnung trügen. Das waren diejenigen, die damals den Standort falsch gewählt haben. Die haben dem nicht Rechnung getragen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Dann kommen wir zur zweiten Runde. Es gibt noch eine Wortmeldung von Frau Gregor-Ness.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Herr Schubert, Sie haben gesagt, das Gericht prüfe nur, ob die Abwägung und das Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt worden seien. Wenn dem so wäre, hätten wir ja jetzt nicht den Planergänzungsbeschluss gehabt, weil: Das erste Urteil ging davon aus, dass die Abwägung und die Interessensabwägung der Betroffenen gegen die Wirtschaftlichkeit nicht ordnungsgemäß erfolgt sind. Deswegen mussten wir einen Planergänzungsbeschluss herbeiführen. Das Gericht prüft schon in der Tiefe und in der Nachvollziehbarkeit und nicht nur oberflächlich. Das würde ich nicht so im Raum stehenlassen wollen - erstens.

Zweitens: Herr Prof. Carius hat gesagt, es geht immer in Richtung Verschlechterung. Ich kann mich an Zeiten erinnern, als es um landesplanerische Belange ging und wir innerhalb der politischen Abwägung gerne erreichen wollten, dass es zum Beispiel zu Siedlungsbeschränkungen im Umland der Metropole kommt, weil genau absehbar war, dass es einen Siedlungsdruck auf die Umlandgemeinden geben wird, dass es mit unwahrscheinlichen Verkehrsströmen in Zusammenhang zu bringen ist, und wir wollten eigentlich eine Siedlungsbeschränkung haben. Die konnten wir nicht durchsetzen, weil dem kommunale Selbstverwaltung entgegenstand und man gesagt hat: „Wir wollen alle Chancen für eine Entwicklung nutzen.“ Wir hätten sehr vieles auch entschärfen können, und dieser Bevölkerungsboom hätte begrenzt werden können. Aber das war damals nicht gewollt. Hinterher ist man immer schlauer. Jeder, der in der kommunalen Verantwortung war, hat damals selbstverständlich zum Besten seiner Gemeinde gehandelt und wollte sich nicht über Landesplanung diktieren lassen, was an Entwicklung möglich ist oder nicht.

Drittens zum Schallschutz: Wir haben von vornherein gesagt, dass das, was im Planfeststellungsbeschluss an Schallschutz bereits ausgewiesen war, erhalten bleibt und Bestand hat und dass jeder, der durch die Neuausweisung zusätzlich in eine Betroffenheit kommt, entsprechenden Schallschutz bekommt. Man kann also nicht sagen, dass man von vornherein schlechtere Schallschutzmaßnahmen ergriffen hätte und das Ganze nicht ausgereizt worden sei, sondern wir werden nachher mehr Schallschutz in der Fläche haben, als ursprünglich gedacht war. Wir nehmen auch in Kauf, dass es teurer wird und sich die Wirtschaftlichkeitsrechnung des Flughafens demzufolge dramatisch verschlechtert und wir das als Steuerzahler im Zweifel ausgleichen werden.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Jungclaus.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Zunächst: Ich teile die Auffassung von Herrn Schubert, was das Gericht angeht. Ich kann überhaupt nicht nachvollziehen, warum hier so argumentiert wird, dass vom Gericht nun gesagt worden sei, dass in dem Zeitraum geflogen werden darf und deshalb alles in der Tiefe geprüft wurde. Es geht nicht darum, wie tief es geprüft wurde oder um das, was Sie gerade sagten. Es ging nicht darum, ob oberflächlich oder tief geprüft wurde, sondern darum, was geprüft wurde. Das Gericht hat festgestellt, was formaljuristisch korrekt ist. Das hat aber nichts damit zu tun, welchen Gestaltungsspielraum es für eine Landesregierung gibt, für das Wohl ihrer Bürger zu sorgen. Da darf sich die Politik eben nicht hinter den Gerichten verstecken. Das wird hier aber seit einiger Zeit probiert. Das zeigen auch die Verzögerungstaktiken bzw. Verzögerungstechniken, die unserm Antrag in der Ausschussberatung widerfahren sind. Insofern hier auch noch einmal die Anmerkung: Hier kann sich die Politik eben nicht hinter dem Gerichtsurteil verstecken, weil zwei völlig unterschiedliche Dinge abgefragt werden.

Dennoch eine Anmerkung: Ich bin etwas erschrocken darüber, dass bei allen Fragen und allen Anmerkungen auch immer als gottgegeben im Raum steht, dass wir hier ein Wachstum brauchen, dass wir hier eine Wirtschaftlichkeit des Flughafens brauchen, dass wir uns per se, wenn es an diesem Standort nicht geht, dann einen anderen Standort suchen müssen. Da möchte ich auch noch einmal appellieren, sich vielleicht auch einmal diesen Wachstumsgedanken im Bereich Flugverkehr grundsätzlich zur Brust zu nehmen und zu fragen: Brauchen wir das denn?, und das nicht immer als gottgegeben in den Raum zu stellen.

Vor dem Hintergrund die Frage an die Volksinitiative: Sie hatten angesprochen, dass Sie die Drehkreuzfunktion verhindern möchten. Nun muss man sich ein Drehkreuz ja nicht mechanisch vorstellen. Das kann man sich auch nicht so vorstellen, dass Sie ein Schild am Flughafen anbringen können „Bitte kein Drehkreuz!“, sondern hier gibt es Mechanismen, die greifen müssen, die das Drehkreuz verhindern. Sie können nicht ein Drehkreuz untersagen, sondern nur die Rahmenbedingungen entsprechend gestalten. Insofern interessiert mich, wo Sie diese Rahmenbedingungen jenseits des Nachtflugverbots sehen.

Zweitens: Es wird immer in den Raum gestellt, dass die Wirtschaftlichkeit durch das Nachtflugverbot bedroht sei. Wir haben es gerade von Frau Gregor-Ness gehört, dass damit das Damoklesschwert der Belastung über die Steuerzahler gehängt wird. Mich interessiert, ob Ihnen Zahlen oder Informationen vorliegen, mit welchen wirtschaftlichen Einbußen wir denn durch Nachtflüge - volkswirtschaftlich, gesundheitlich, Einbußen in der Tourismusindustrie usw. - rechnen müssen. Welche Erkenntnisse haben Sie dazu?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Bevor ich Herrn Goetz das Wort erteile, möchte ich an uns appellieren, die Form einer Anhörung zu wahren. Ich hatte es jetzt etwas laufen lassen, dass hüben wie drüben schon Standpunkte ausgetauscht wurden und sich eine politische Diskussion entspann. Da es Hüben und Drüben betraf, denke ich, war es auch angemessen. Aber: Wir haben heute die Möglichkeit, anzuhören, Fragen zu stellen. Die politische Debatte sollten wir uns für nächste Woche aufheben und dann natürlich im Landtag diskutieren. - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Ich möchte mit einer Bitte an die Volksinitiative schließen. Insofern: Es ist nicht die richtige Anhörung, aber ich glaube schon, dass es der Sache dient.

Zunächst zum Thema Gerichte: Ich bin Anwalt, Herr Schubert ist Richter. Als Kontrollüberlegung: Wenn Gerichte alles richtig machen würden, müssten wir nicht mehrere Instanzen haben. So einfach ist das. Selbstverständlich stehen auch Gerichte in der Kritik. Es ist immer gesagt worden: Es gibt mehrere Eigentümer und Brandenburg allein könne nichts entscheiden. Das ist wohl wahr.

Aber meine Frage an die Volksinitiative ist, ob Sie sich nicht schon gestützt sehen würden, wenn von drei Eigentümern zunächst mal einer zu einer besseren bzw. anderen Meinung kommt und dann versucht, im Gespräch mit anderen Eigentümern eine Lösung zu finden, oder ob es nicht von vornherein auf Scheitern angelegt wäre, wenn jeder Eigentümer sich hinter dem anderen verstecken würde und meint, zwei andere müssten auch noch. Insofern wäre die Frage, ob die Unterstützung nicht wertvoll wäre, wenn sich ein Eigentümer da positionieren würde.

Drittens: Ich habe die Bitte - das betrifft die Übergangsregelung, Herr Schubert, Sie sprachen es an -, nach allem, was ich bisher gehört habe, aus allen Fraktionen, bin ich da sehr optimistisch, was das angeht -, dass man wirklich zu einer deutlich besseren Umgangsregelung kommt, die auch die bereits laufenden Initiativen betrifft. Da bitte ich einfach, sich ein wenig zurückzunehmen. Ich glaube, das wird. Wenn es dann doch nicht wird, kann man sich immer noch aufregen. Aber ich glaube, wir sind da auf einem richtigen Weg. Das scheint über die Fraktionen hinweg zu funktionieren. An dieser Stelle, glaube ich, wird der Demokratie dann doch ein guter Dienst erwiesen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Zum Letzteren möchte ich ergänzen, dass wir im Rahmen der Landesplanung mit der Volksinitiative befasst sind und dass das, was Sie thematisiert haben, den Bereich Innenausschuss betrifft. Insofern ist es sicherlich richtig, dass Sie das hier auch anmerken, aber die fachliche Befassung vollzieht sich für den Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft auf diese Volksinitiative, auf den Text.

Es gibt noch eine Wortmeldung. - Herr Beyer.

Abgeordneter Beyer (FDP):

Ich habe nur eine kurze Frage an die Initiatoren. Ich weiß nicht, wie es den Kollegen hier im Raum geht, aber mich erreichen zu den Themenkomplexen viele Zuschriften und E-Mails. Darunter sind auch sehr viele von Vertretern der Volksinitiativen bzw. Bürgerinitiativen. Mich erreichen aber auch sehr viele E-Mails von Vertretern oder Bürgern aus den Regionen, über die wir hier immer als potenzielle Alternativstandorte sprechen. Diese Zuschriften haben immer den Tenor: Setze dich um Himmels Willen dafür ein, dass alles so bleibt, wie es ist! - Deshalb interessiert mich Ihre Einschätzung - ich hatte die Frage vorhin auch gestellt -: Wohin weichen wir aus? Wäre es nicht ehrlicher, wenn wir dann konkret auch Standorte benennen und nicht in dem Änderungsbegehren nur auf den allgemeinen Grundsatz abheben, der dann vielleicht auch nicht unbedingt zu einer Befriedung der Situation führt?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Beyer. - Herr Schubert.

Herr Schubert (Volksinitiative):

Um damit gleich anzufangen: Wir haben natürlich konkrete Vorstellungen. Entweder baut man die dritte und vierte Startbahn in Sperenberg und verbindet das Ganze mit einer Art Schnellzug. Dann hat man einen Doppelflughafen. Das gibt es. Atlanta ist da, glaube ich, ein Beispiel.

Oder - nur, da fehlen uns die betriebswirtschaftlichen Kenntnisse - man baut gleich einen neuen Flughafen. Das klingt erst einmal schockierend; deswegen wäre ich gefühlsmäßig immer Anhänger dieser Doppellösung. Aber viele sagen eben: Wenn du das machst, kannst du auch beispielsweise in Sperenberg oder Jüterbog einen neuen Flughafen bauen. - Der Letzte, der das in einer Besprechung zu uns sagte, war Herr Dr. Markov. Das übersteigt schlicht unsere Kompetenzen, da auch Ideen in den Raum zu stellen. Es fehlt generell an belastbarem Zahlenmaterial: Was kostet der Flughafen? Es gibt überhaupt keine Informationen, welche Folgerungen das Nachtflugverbot hätte. Was wird der Flughafen Berlin Brandenburg überhaupt kosten? Er wird Miese machen, fürchte ich.

Die einzige Möglichkeit, aus den roten Zahlen herauszukommen, ist die Entwicklung zum internationalen Drehkreuz. Das ginge aber auf Kosten der Bürger in der Region und wäre ein unzulässiges Sonderopfer, das diese Bürger dann leisten müssten.

Wir meinen, dass nicht wir, sondern die Eigentümer des Flughafens da in der Pflicht sind und belastbares Zahlenmaterial vorlegen müssten, die Volkswirten und Betriebswirtschaftlern ermöglichen, hier eine genaue Berechnung oder einfach auch nur einmal eine Gegenrechnung anzustellen.

Es gibt für Heathrow vergleichende Regelungen. Danach kostet der Nachtflug zwar den Flughafen nichts - das bringt ihm was -, aber für die gesamte Region ist es erheblich teurer. Wenn Sie alle Krankheitskosten und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen, die Sie dann ergreifen müssen, berücksichtigen, schließen Sie da mit einem Minus ab. Das ist natürlich klar: Die Krankenkassen werden anders finanziert. Der Eigentümer eines Flughafens denkt vielleicht manchmal zu sehr an seine eigene Kasse.

Noch einmal zum Bundesverwaltungsgericht: Tatsächlich hat das Bundesverwaltungsgericht im Schönefeld-Urteil, mit dem es den Standort gehalten hat, dies als noch im Rahmen des planerischen Ermessens liegend eingeschätzt. Es hat aber gesagt, dass die damalige Vorstellung des Landes Brandenburg, man könne dort auch nachts fliegen, die Grenzen des Ermessens überschreitet, und hat dann das Ministerium verpflichtet, nachzubessern, und zwar einen Planergänzungsbeschluss zu erlassen. Diesen Planergänzungsbeschluss hat die Landesregierung erlassen. Dieser Planergänzungsbeschluss steht aber im Ermessen der Behörde. Ich sage es noch einmal: Ich kann verstehen, dass es für Nichtjuristen oder Nichtverwaltungsjuristen schwer nachvollziehbar ist. Man denkt immer, die Richter machen das am besten, und je höher die sind, desto besser machen die das auch. Aber im Bereich des Verwaltungsgerichts bzw. des Verwaltungsrechts gibt es diese unglaubliche Besonderheit, die aber auch verfassungsrechtlich geboten ist. Wir wollen ja gerade keinen Richterstaat. Das heißt, es muss Ermessen geben. Das heißt, es muss einen Bereich geben, in dem die Verwaltung Entscheidungsalternativen hat, die alle vor Gericht gleich gut sind. Genau das ist hier der Fall. Die Landesregierung kann relativ viel Lärmschutz in das Nachtflugverbot hineinpacken - das hat sie nicht getan -, oder sie kann wenig Lärmschutz hineinpacken. Das Bundesverwaltungsgericht prüft nur, ob dieser Entscheidungsvorgang letztlich ordnungsgemäß abgelaufen ist, und es prüft auch nur, ob äußere Grenzen verletzt sind.

Ich sage es noch einmal: Wenn die Landesregierung gesagt hätte: „Jawohl, wir fliegen nicht von 22 bis 6 Uhr“, und dann hätte vielleicht die Flughafengesellschaft oder die Lufthansa geklagt - das ist ja denkbar -, dann hätte das Bundesverwaltungsgericht das auch gehalten. Das heißt: Es gibt mehrere rechtmäßige Entscheidungsalternativen, nicht nur eine einzige. Beim Gerichtsurteil ist die Vorstellung, dass es nur eine einzige richtige Entscheidung gibt. Beim Ermessen gibt es mehrere mögliche und rechtmäßige Entscheidungsalternativen, und das Gericht will nicht auswählen; das macht nur die Verwaltung.

Was sind die Rahmenbedingungen, die wir setzen wollen, damit es kein internationales Drehkreuz wird? Das ist zum einen das Nachtflugverbot. Ich sehe es genauso wie Sie, Herr Jungclaus. Die Genehmigung oder Widmung eines Flughafens als internationales Drehkreuz ist ein Rechtsbegriff. Den hat das Bundesverwaltungsgericht auch in der München-II-Entscheidung schon verwendet. Nur: Es steht nicht im Luftverkehrsgesetz, und er ist natürlich auch schwer festzumachen.

Deswegen wollen wir über das Nachtflugverbot letztlich verhindern, dass es ein internationales Drehkreuz wird, und wir wollen es darüber verhindern, dass wir keine dritte Startbahn an dieser Stelle bauen.

Eine Partei in Brandenburg hat das schon beschlossen. Ich hoffe, dass sich dem weitere Parteien anschließen, damit an diesem Standort auf Dauer keine dritte Startbahn geplant wird. Das wäre hilfreich und würde vielleicht auch, wie es Frau Ludwig will, den Kopf freimachen, hier wirklich konstruktiv und nicht nur rein verhindernd aktiv zu werden. Wir Bürgerinitiativen haben eine verhindernde Perspektive, es ist aber auch nicht unsere Aufgabe, Planungskonzepte zu entwickeln, was man denn alles machen könnte. Das übersteigt unsere Kapazitäten bei weitem. Deswegen beschränken wir uns aufs Neinsagen. Das ist sicherlich nicht so konstruktiv, aber es wäre sicherlich sinnvoll, wenn man auch in anderen Parteien die dritte Startbahn auf Dauer ausschließen würde. Dann hätte Berlin die Gewissheit, dass man doch hier anders und neu denken müsste.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Schubert. - Herr Selch.

Herr Selch (Volksinitiative):

Ich möchte noch zwei, drei Worte zu der Frage von Frau Gregor-Ness bezüglich der Siedlungsbeschränkungen sagen, die sie angesprochen hatte, und bezüglich unseres Wachstums im südlichen Bereich von Berlin. Ich glaube, dass viele Berliner oder Brandenburger den Wunsch hatten, im Grünen zu wohnen, und sich ein gesundes Aufwachsen für ihre Kinder oder einen ruhigen Lebensabend wünschen. Viele unserer Mitglieder, mit denen ich gesprochen habe, sind neu zugezogen, andere wurden in dem Umfeld geboren. Allen ist die Information seit zwölf Jahren bekannt gewesen, wie der Flughafen gebaut werden soll, mit welchen Flugrouten geplant wurde. Da gibt es ganz klare Aussagen auch vom Flughafen, die man sich holen konnte. Daraufhin haben viele Leute eine Lebensentscheidung getroffen, in bestimmte Regionen zu ziehen, dort ihre Kinder großzuziehen und ein gesundes Umfeld zu schaffen. Hätte man vor zwölf Jahren gesagt: „Wir müssen abknicken, wir fliegen so und so“, sodass wir eine Grobplanung von den Routen gehabt hätten, wie wir sie jetzt haben“, hätte sich, glaube ich, die Siedlungsentwicklung im Flughafenumfeld anders dargestellt. Das merkt man jetzt. Viele Leute fühlen sich da betrogen. Viele Leute haben sich bis über beide Ohren verschuldet und können nicht mehr anders, müssen jetzt mit diesem Flughafen leben. Dass die Leute ihre 8 Stunden Nachtruhe brauchen, halte ich für eine Minimalforderung, die wir durchsetzen müssen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Prof. Carius.

Prof. Carius (Volksinitiative):

Ich möchte einmal auf die Lärmschutzkosten Bezug nehmen und auf eine Aussage eines holländischen Flughafensprechers hinweisen, der in der Mediationsrunde in Frankfurt am Main angegeben hat, dass der Flughafen Amsterdam Schiphol in den Jahren von 1990 bis 2000 Ausgaben für Lärmschutz in Höhe von 700 Millionen DM hatte. Das wären umgerechnet 350 Millionen Euro. Dann muss man noch die Inflation hinzurechnen. Das wären jetzt rund 400 Millionen Euro an Kosten.

Selbst wenn man etwas abzieht, da der Flughafen Schiphol bei 450 000 Flugbewegungen im Jahr eine weit größere Kapazität hat, kann man daran sehen, welche Lärmschutzausgaben bei dicht besiedeltem Gebiet notwendig sind. Bei Schiphol hat man eine Piste in einer Gegend gebaut, in der auf den ersten acht Kilometern keine Siedlung liegt. Man überfliegt da ein riesiges Zentralfriedhofsgebiet. Eine Grabrede kann man dort nicht mehr halten, weil nach 40 Sekunden Lärm für nur 20 Sekunden halbwegs Ruhe ist.

Ähnlich werden wir es hier haben, und zwar im Verhältnis von 60 Sekunden zu 40 Sekunden, sodass wir uns im Freien nur in zwei Dritteln der Zeit unterhalten können und dann 40 Sekunden Pause machen müssen. Ich habe mir das dort einmal angehört.

Zu meiner eigenen Situation: Ich habe auch nach der Wende ein Grundstück in Eichwalde gekauft, und zwar im November 2004, als das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bekannt wurde, dass Schönefeld nicht geeignet sei. Ich habe dann einen Bauantrag gestellt. Das war einen Monat vor dem Konsensbeschluss. Ich habe mich also in etwa an die verfügbaren Informationen gehalten. Aber es gibt auch keinen Vertrauensschutz für Investoren. Gerichtlich wird ein solcher Vertrauensschutz für Investoren auch kaum irgendwo anerkannt, soweit ich die Gerichtsurteile gelesen habe.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Genilke.

Abgeordneter Genilke (CDU):

An dieser Stelle mein Dank an die drei, die hier heute angehört werden, für die sehr sachliche Darstellung ihrer Belange.

Dennoch habe ich eine Nachfrage. Herr Schubert, Sie sagten vorhin, eine Partei habe den Beschluss „Keine dritte Startbahn in Schönefeld“ gefasst. Ich frage Sie nach der Belastbarkeit dieses Beschlusses. Ich beziehe mich auf den gleichen Artikel, den Herr Dombrowski schon erwähnt hat, in dem Herr Danckert fragt, ob er in 10 Jahren noch gilt. Vielleicht können Sie etwas dazu sagen, ob er in 10 Jahren

noch gelten wird, oder ob der Beschluss so gefasst worden ist, dass er in 10 Jahren nicht mehr gilt.

Meine zweite Frage: Sie sagten vorhin, es müssten Planungskonzepte auf den Tisch, die für den Standort außerhalb Schönefelds erforderlich wären, Ihrem Ansinnen entsprechend zumindest. Mich interessiert: Wer soll diese Planungskonzepte vorlegen? Und vor allen Dingen: Wann müsste nach Ihrer Meinung dieser Planungsprozess beginnen, wenn das, was Sie erreichen wollen, Wirklichkeit werden soll? Vorhin haben wir von Herrn Selch gehört, 10, 15 Jahre war die Ausgangslage.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. Ich freue mich schon auf die politische Debatte. Die ist ja heute schon sehr lebhaft. - Herr Schubert, Sie haben noch einmal das Wort.

Herr Schubert (Volksinitiative):

Zur ersten Frage - die ist ja nicht wirklich an die Volksinitiative gerichtet -:

(Genilke [CDU]: Sie haben es gesagt!)

Ich glaube, dass das ernst gemeint ist. Der YouTube-Link mit der Aussage von Matthias Platzeck, dieser Teil seiner Rede, ist im rbb erstaunlicherweise nicht am selben Abend gebracht worden. Das hat mich auch ein bisschen gewundert. Vielleicht hat man das nicht so richtig eingeschätzt. Einige Tage später kam er dann auf rbb. Der Link ist auch noch einmal geschoben worden. Ich persönlich glaube aus der Innensicht der SPD heraus, dass das ernst gemeint ist. Aber natürlich kann man Parteitagebeschlüsse nach ein paar Jahren ändern; das ist klar. Insofern müssen die Menschen, die in der SPD sind, dann auch weiterhin aufpassen.

Die zweite Frage?

(Genilke [CDU]: Gibt es Konzepte? Wann müsste man beginnen?)

Ja, sofort. Man müsste unserer Ansicht nach sofort beginnen. Es gibt ein Interview, das Prof. Keck von der Lufthansa geführt hat; er hat sich mit denen unterhalten. Die Leute geben im direkten Gespräch zu, dass man eigentlich sofort anfangen müsste zu planen. Das belegt auch, dass die Aussage, keine dritte Startbahn, keine bloße Luftbuchung ist, sondern einen realen Hintergrund hat.

Den Vorstoß Ihrer Parteivorsitzenden und das, was dort gemacht wird, begrüßen wir sehr. Natürlich können wir dazu keine Vorschläge unterbreiten. Aber ich denke, eine breite öffentliche Diskussion, wie man weitere Wachstumsperspektiven - wenn man sie denn überhaupt will, was man ja auch diskutieren kann - für den Flughafen ermöglicht, sollte natürlich geführt werden. Daran beteiligen wir uns auch.

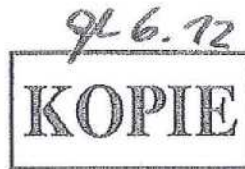
Aber die Planungskapazitäten haben weder Parteien noch Bürgerinitiativen, die hat immer nur eine Regierung; das ist klar.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Schubert.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen und möchte deshalb die Gelegenheit nutzen, mich von Ihnen ganz herzlich zu verabschieden und Ihnen Danke zu sagen für die sachliche Diskussion, die wir hier führen konnten. Viel Erfolg für Ihre weitere Arbeit!

(Dieses Protokoll wurde durch Beschluss des Ausschusses gemäß § 83 Satz 3 GOLT in der 30. Sitzung am 24. November 2011 bestätigt.)



Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung | Postfach 60 07 52 | 14461 Potsdam

GRUPPE PLANWERK
z. H. Frau Ines Böhm
Pariser Straße 1
10719 Berlin

Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

Bearb.: Klaus Dieskau
Gesch.-Z.: GL 6.21
Tel.: 0355-494924-63
Fax: 0355-49492499
klaus.dieskau@gl.berlin-brandenburg.de
www.gl.berlin-brandenburg.de
Reg.-Nr.: GL6-0151/2011/3

Cottbus, 18. November 2011

Landesplanerische Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 12 Photovoltaik-Freiflächenanlage „Schießplätze 1 und 2“ der Gemeinde Schenkendöbern im Ortsteil Staakow (hier: Planungsstand vom 9. September 2011)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß den mit Schreiben vom 30. September 2011 übergebenen Unterlagen hat sich das Flächenkonzept für die Solarenergienutzung im Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes bezüglich der Einordnung der sonstigen Sondergebietsflächen für die Errichtung und den zeitlich befristeten Betrieb von Photovoltaik-Freiflächenanlagen in der Lieberoser Heide gegenüber den ursprünglichen Planungsvorstellungen erheblich verändert.

Eine bauliche Inanspruchnahme der besonders geschützten Lebensraumtypen im Bereich der ehemaligen Schießbahnen (hier: Offenland- und Sukzessionsflächen) soll weitgehend vermieden werden.

Die Darstellung der Sondergebietsflächen für die Solarenergienutzung SO 1 bis SO 5 mit einer Gesamtfläche von ca. 420 ha konzentriert sich nunmehr auf bewaldete Bereiche, die sich außerhalb des im LEP B-B festgelegten Freiraumverbundes (FRV) an der ehemaligen Bahnstrecke Cottbus – Grunow im nordöstlichen Bereich des Plangebietes befinden. Rechtsverbindliche Ziele der Raumordnung zur Entwicklung und zum Schutz des FRV stehen hier den geplanten Solarfeldern SO 1 bis SO 5 nicht entgegen.

Allerdings ist in diesen Bereichen der Grundsatz G 5.1 des LEP B-B zu berücksichtigen und in die gemeindliche Abwägung einzustellen. Gemäß diesem Grundsatz soll der bestehende Freiraum in seiner Multifunktionalität erhalten werden. Bei Planungen und Maßnahmen, die Freiraum in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden, kommt den Belangen des Freiraumschutzes eine hohe Bedeutung zu.

Dienstsitze
AL/SAU/GL 1-5
GL 5
GL 6

14467 Potsdam
15236 Frankfurt (Oder)
03046 Cottbus
Lindenstraße 34a
Müllroser Chaussee 50
Gulbener Straße 24

Telefon Fax
0331-866-8701 0331-866-8703
0335-560-3101 0335-560-3118
0355-494924-51 0355-494924-99

ÖPNV
Tram 92, 93, 96, Bus 695
Tram 3, 4, Bus 981
Bus 16

Die östlich der beiden Schießbahnen dargestellten Solarfelder SO 6 und SO 7 mit einer Gesamtfläche von ca. 228 ha liegen innerhalb des geschützten FRV, in dem raumbedeutsame Inanspruchnahmen und Neuzerschneidungen, die die räumliche Entwicklung und Funktion des FRV beeinträchtigen, gemäß dem Ziel Z 5.2 des LEP B-B regelmäßig ausgeschlossen sind. Maßgeblich für die Einbeziehung in den FRV war insbesondere der Schutzstatus des FFH-Gebietes „Lieberoser Endmoräne und Staakower Läuche“.

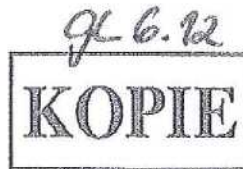
Nach Einschätzung der zuständigen Naturschutzbehörde des Landkreises Spree-Neiße ist davon auszugehen, dass das vom Solarparkvorhaben betroffene FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt wird. Eine Vereinbarkeit der Solarplanung mit dem Ziel Z 5.2 des LEP B-B kann daher für die Solarfelder SO 6 und 7 nicht in Aussicht gestellt werden.

Zusammenfassend wird daher aus landesplanerischer Sicht festgestellt, dass das geplante Solarvorhaben im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen B-Planes Nr. 12 für die außerhalb des FRV liegenden Solarfelder SO 1 bis SO 5 mit dem im LEP B-B festgelegten Ziel der Raumordnung zur Entwicklung und zum Schutz des FRV vereinbar ist. Der abwägungserhebliche Grundsatz G 5.1 des LEP B-B ist jedoch zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sind weitere Einschränkungen durch fachplanerische Belange des Natur- und Artenschutzes sowie der Forstwirtschaft zu erwarten.

Andere Rechtsvorschriften bleiben von dieser Stellungnahme unberührt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


H. Schneider



Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung | Postfach 60 07 52 | 14411 Potsdam

Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

GRUPPE PLANWERK
z. H. Frau Ines Böhm
Pariser Straße 1
10719 Berlin

Bearb.: Klaus Dieskau
Gesch.-Z.: GL 6.21
Tel.: 0355-494924-63
Fax: 0355-49492499
klaus.dieskau@gl.berlin-brandenburg.de
www.gl.berlin-brandenburg.de
Reg.-Nr.: GL6-0152/2011/3

Cottbus, 18. November 2011

Landesplanerische Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 13 Photovoltaik-Freiflächenanlage „Schleißplatz 3 – Reicherskreuzer Heide“, Ortsteil Reicherskreuz der Gemeinde Schenkendöbern (hier: Planungsstand vom 9. September 2011)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß den mit Schreiben vom 30. September 2011 übergebenen Unterlagen haben sich sowohl der Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes als auch das Flächenkonzept für eine zeitlich befristete Solarenergienutzung in der Reicherskreuzer Heide gegenüber den ursprünglichen Planungsvorstellungen erheblich verändert.

Danach wurde der Geltungsbereich von rd. 396 ha auf nunmehr 81 ha deutlich reduziert, in dem auf einem Areal von ca. 46 ha Photovoltaik-Freiflächenanlagen mit einer jährlichen Gesamtleistung von ca. 20 MWp errichtet und betrieben werden sollen sowie auf einer Fläche von rd. 35 ha Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft realisiert werden sollen (hier: Pflege- und Entwicklungszone „Offenland“).

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung hat mit Schreiben vom 15.06.2011 die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung für die Planungsabsicht mitgeteilt sowie im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung mit Schreiben vom 04.08.2011 zum Vorentwurf des o. g. Bebauungsplanes Stellung genommen. In beiden Schreiben wurde auf die Betroffenheit des geschützten Freiraumverbundes (FRV) gemäß dem Ziel Z 5.2 des LEP B-B hingewiesen.

Auch der geänderte Geltungsbereich liegt nach wie vor vollständig innerhalb der Gebietskulisse des im LEP B-B landesplanerisch festgelegten Freiraumverbundes, der sich im betroffenen Planungsraum sowohl auf das NSG und FFH-Gebiet „Reicherskreuzer Heide und Schwansee“ als auch auf das europäische Vogel-

Dienstsitze
AL/SAL/GL 1-5
GL 5
GL 6

14467 Potsdam
15236 Frankfurt (Oder)
03046 Cottbus

Lindenstraße 34a
Müllroser Chaussee 50
Gulbener Straße 24

Telefon
0331-866-8701
0335-560-3101
0355-494924-51

Fax
0331-866-8703
0335-560-3118
0355-494924-99

ÖPNV
Tram 92, 93, 96, Bus 695
Tram 3, 4, Bus 981
Bus 16

schutzgebiet „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“ erstreckt. Das Plangebiet liegt außerdem vollständig innerhalb des Großschutzgebietes Naturpark Schlaubetal.

Gemäß dem Ziel Z 5.2 des LEP B-B sind raumbedeutsame Inanspruchnahmen und Neuzerschneidungen, wozu auch großflächige Solarparks gehören, welche die räumliche Entwicklung oder Funktion des FRV beeinträchtigen, im FRV regelmäßig ausgeschlossen. Maßgeblich für die Einbeziehung in den FRV war insbesondere der Schutzstatus des vom Solarparkvorhaben betroffenen FFH-Gebietes „Reicherskreuzer Heide und Schwansee“.

Nach Einschätzung der zuständigen Naturschutzbehörde des Landkreises Spree-Neiße ist davon auszugehen, dass das vom Solarparkvorhaben betroffene FFH-Gebiet in der Reicherskreuzer Heide erheblich beeinträchtigt wird. Außerdem würde der Charakter einer großflächigen und unzerschnittenen Heidelandschaft empfindlich gestört werden. Das widerspricht dem im Landesentwicklungsprogramm im § 6 Abs. 3 für den gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg geregelten Grundsatz der Raumordnung, wonach Zerschneidungen des Freiraumes, insbesondere von großräumig unzerschnittenen Freiräumen vermieden werden sollen.

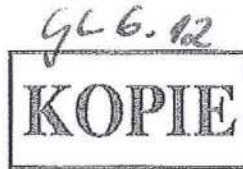
Der geplante Solarpark in der Reicherskreuzer Heide ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung zum Freiraumschutz nicht vereinbar.

Der Gemeinde Schenkendöbern wird daher empfohlen, von der Weiterführung der Solarplanung im NSG und FFH-Gebiet „Reicherskreuzer Heide und Schwansee“ Abstand zu nehmen.

Andere Rechtsvorschriften bleiben von dieser Stellungnahme unberührt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


H. Schneider



Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Gemeinsame Landesplanungsabteilung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung | Postfach 60 07 52 | 14411 Potsdam

Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

GRUPPE PLANWERK
z. H. frau Ines Böhm
Pariser Straße 1
10719 Berlin

Bearb.: Klaus Dieskau
Gesch.-Z.: GL 6.21
Tel.: 0355-494924-63
Fax: 0355-49492499
klaus.dieskau@gl.berlin-brandenburg.de
www.gl.berlin-brandenburg.de
Reg.-Nr.: GL6-0153/2011/3

Cottbus, 18. November 2011

Landesplanerische Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 14 „Windpark Pinnow“ der Gemeinde Schenkendöbern im Ortsteil Pinnow (hier: Planungsstand vom 9. September 2011)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinsame Landesplanungsabteilung hat mit Schreiben vom 15.06.2011 die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung für die Planungsabsicht mitgeteilt und bereits auf die Betroffenheit des im LEP B-B festgesetzten Freiraumverbundes (FRV) hingewiesen.

Nach den mit Schreiben vom 30. September 2011 übergebenen Unterlagen hat sich das Standortkonzept für die Windenergienutzung im Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes hinsichtlich der Einordnung der Anlagenstandorte für die Errichtung und den zeitlich befristeten Betrieb eines raumbedeutsamen Windparks mit 8 Windkraftanlagen (WKA) innerhalb des geschützten FRV in der Lieberoser Heide gegenüber dem Planungsstand des Vorentwurfes vom 6. Juni 2011 nicht geändert.

Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum geplanten Windenergiepark Pinnow abgegebene landesplanerische Stellungnahme vom 4. August 2011 behält daher vollinhaltlich ihre Gültigkeit.

Danach widerspricht das raumbedeutsame Windenergievorhaben Windpark Pinnow dem rechtsverbindlichen Ziel Z 5.2 des LEP B-B, wonach raumbedeutsame Inanspruchnahmen und Neuzerschneidungen (hier: durch raumbedeutsame WKA), die die räumliche Entwicklung oder Entwicklung des FRV beeinträchtigen, im FRV regelmäßig ausgeschlossen sind. Wie in unserer Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung bereits ausgeführt wurde, wären mit der Errichtung und dem Betrieb von ca. 200 m hohen WKA erhebliche Störwirkungen auf die großflächige und unzerschnittene Heidelandschaft der Reicherskreuzer Heide unvermeidlich.

Dienststelle
AL/SAL/GL 1-5
GL 5
GL 6

14467 Potsdam
15236 Frankfurt (Oder)
03046 Cottbus

Lindenstraße 34a
Müllroser Chaussee 50
Gulbener Straße 24

Telefon
0331-866-8701
0335-560-3101
0355-494924-51

Fax
0331-866-8703
0335-560-3118
0355-494924-99

ÖPNV
Tram 92, 93, 96, Bus 695
Tram 3, 4, Bus 981
Bus 16

Das widerspräche dem im Landesentwicklungsprogramm im § 6 Abs. 3 für den gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg geregelten Grundsatz der Raumordnung, wonach Zerschneidungen des Freiraumes, insbesondere von großräumig unzerschnittenen Freiräumen vermieden werden sollen. Im vorgelegten Umweltbericht wurde mit einer Sichtbarkeitsanalyse dokumentiert, dass gerade in der offenen Heidelandschaft der Reicherskreuzer Heide und im nahen Umfeld der nächst gelegenen Ortschaften Staakow und Pinnow die geplanten ca. 200 m hohen WKA besonders dominant zu sehen sein werden. In diesem Zusammenhang wurde im Umweltbericht dargelegt, dass eine Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes mit dafür geeigneten Maßnahmen nicht möglich sei.

Eine Vereinbarkeit des beabsichtigten Windenergievorhabens mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung zum Freiraumschutz ist nicht herstellbar.

Das geplante Windenergievorhaben Windpark Pinnow widerspricht auch den derzeit in Aufstellung befindlichen Zielen der Raumordnung zur Steuerung der Windkraftnutzung in der Region Lausitz-Spreewald (hier: sachlicher Teilregionalplan „Windkraftnutzung“ für die Region Lausitz-Spreewald in der Entwurfsfassung vom 23.06.2009), wonach raumbedeutsame Windkraftanlagen in den dafür ausgewiesenen Windeignungsgebieten zu konzentrieren sind. Außerhalb dieser Eignungsgebiete ist die Errichtung raumbedeutsamer WKA regelmäßig ausgeschlossen.

Flächen innerhalb des FRV werden auch im weiteren Verfahren zur Aufstellung eines neuen Teilregionalplanes „Windkraftnutzung“ gemäß dem abgestimmten Kriterienkatalog als harte Tabu-Bereiche eingestuft, in denen eine Windkraftnutzung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen ausgeschlossen ist und die deshalb auch künftig nicht als Windeignungsflächen ausgewiesen werden können.

Für die Verortung von raumbedeutsamen Windkraftanlagen im vorgeschlagenen Plangebiet Pinnow innerhalb des geschützten Freiraumverbundes des LEP B-B können auch keine Ausnahmetatbestände oder andere überwiegende öffentliche Interessen geltend gemacht werden, da bei der notwendigen gemeindeübergreifenden Sichtweise deutlich wird, dass außerhalb der Gebietskulisse des FRV substantiell ausreichender Raum für die Windkraftnutzung in dafür geeigneten Standortbereichen verbleibt.

In Auswertung der vorgelegten Planungsunterlagen bekräftigen wir hiermit nochmals die bereits in unserer Zielmitteilung vom 15.06.2011 dargelegte Empfehlung, von der Weiterführung der zielwidrigen Planung des Windparks Pinnow innerhalb des im LEP B-B festgesetzten Freiraumverbundes und außerhalb der im Teilplanentwurf „Windkraftnutzung“ für die Region Lausitz-Spreewald ausgewiesenen Windeignungsgebiete Abstand zu nehmen.

Andere Rechtsvorschriften bleiben von dieser Stellungnahme unberührt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


H. Schneider



LAND BRANDENBURG

Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Postfach 60 11 61

14411 Potsdam

Gruppe Planwerk
Pariser Straße 1
10719 Berlin

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Bearb.: Herr Michael Walter
Gesch.-Z.: m34-
2202/1+44#199152/2011
Hausruf: +49 331 866-8845
Fax: +49 331 27548-8845
Internet: www.mil.brandenburg.de
Michael.Walter@MIL.Brandenburg.de

Tram 90-93, 96, 98
Potsdam Hauptbahnhof: DB und S-Bahn 7

Potsdam, 24. November 2011

Bauleitplanung Gemeinde Schenkendöbern

- Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 12 Photovoltaik-Freiflächenanlage
"Schießplätze 1 und 2", Ortsteil Staakow
- Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 13 Photovoltaik-Freiflächenanlage
"Schießplatz 3 - Reicherskreuzer Heide", Ortsteil Reicherskreuz
- Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 14 „Windpark Pinnow“, Ortsteil Pinnow

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 30.9.2011 beteiligten Sie mich gem. § 4 Abs. 2 BauGB zu o. g. Planentwürfen. Diese Stellungnahme der obersten Forstbehörde schließt das Votum der unteren Forstbehörde (Landesbetrieb Forst Brandenburg) mit ein.

Gegenüber der ersten Planfassung (Stand 6.6.2011) sind insbesondere im B-Planentwurf Nr. 12 erhebliche Änderungen festzustellen. Die nunmehr vorzunehmende Prüfung und Abwägung basiert daher auf veränderten Grundlagen und knüpft infolgedessen nicht unmittelbar an die Stellungnahme des Landesbetriebes Forst vom 11.8.2011 an.

I. Stellungnahme zum Vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 12 Photovoltaik-Freiflächenanlage „Schießplätze 1 und 2“, Ortsteil Staakow

Tenor:

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 12 wird abgelehnt.

Begründung:

Gemäß § 8 des Waldgesetzes des Landes Brandenburg (LWaldG) sind bei der Entscheidung über eine Nutzungsartenänderung von Wald die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn die Umwandlung mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar ist.

Der östliche Teil der Baufläche liegt gemäß der Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplanes (LEP B-B) innerhalb des streng zu sichernden Freiraumverbundes, der als Ausschlussfläche/Tabufläche für die Planung von raumbedeutsamen Photovoltaik-Freiflächenanlagen gilt. Damit widerspricht die Planung dem raumordnerischen Ziel 5.2 des Landesentwicklungsplanes; das Forstrecht räumt der Forstbehörde hier kein Ermessen ein. Eine Waldumwandlung ist hier nicht genehmigungsfähig.

Der Bereich der Baufelder SO 2, SO 3 und SO 5 im Nordwesten fällt unter den Grundsatz G 5.1 des LEP B-B. Hiernach soll der bestehende Freiraum in seiner Multifunktionalität erhalten werden.

Der bauliche Schwerpunkt wurde in der nun geänderten Planung überwiegend in vollbestockte Waldbestände gelegt, bei denen es sich um historische Waldstandorte handelt, deren Existenz bis in das 18. Jahrhundert zurückzuverfolgen ist. Die außerhalb des zu sichernden Freiraumverbundes, aber innerhalb des Freiraumes gelegenen 260 ha sind in der Waldinventur (Datenspeicher Wald) vollständig erfasst und für die forstliche Bewirtschaftung beplant (Forsteinrichtung). Dem Erhalt alter Waldstandorte kommt aufgrund ihrer charakteristischen Ausprägung und Bodenstruktur ein besonderes ökologisches Gewicht zu.

Diese Waldflächen im Nordwesten der B-Planfläche waren in der Vergangenheit vom Ingenieurbüro Döring als gelbe Zone ausgewiesen, in der es keine Betretungs- und Bewirtschaftungseinschränkungen gab. Bis zum Eigentumsübergang an das Land wurden die Flächen von der Bundesforstverwaltung regulär bewirtschaftet. Sie sind gekennzeichnet durch eine kleinflächig wechselnde Altersstruktur mit überwiegend älteren Kiefernbeständen, in der Voranbauten, sonstige Neuanpflanzungen und Astungen durchgeführt wurden. In den jüngeren Altersklassen überwiegen standörtlich gute Bonitäten (Alters-Höhenrelationen) zwischen 1 und 2, der durchschnittliche Gesamtwuchs beträgt 4,5 Erntefestmeter pro ha und Jahr, so dass dort neben der zu betrachtenden Schutz- und Erholungsfunktionen die Nutzfunktion des Waldes erfüllt ist.

Die nun in der Beteiligung vorgelegten und zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung nicht vorliegenden Gutachten belegen eine nur geringfügige bis mittlere Belastung bezogen auf Munition/Munitionsreste und sonstige Altlasten. Für diese Flächen ist es nicht notwendig, zur Sanierung die Bäume zu entfernen, da eine punktuelle Beräumung ausreicht. Es ist dem Waldbesitzer zuzumuten, diese Belastungen im Rahmen der Bewirtschaftungspflicht nach § 4 LWaldG „Ordnungsgemäße Forstwirtschaft“ und insbesondere § 26 LWaldG „Zielsetzungen im Landeswald“ und der Eigentümerversantwortung so zu sanieren, dass, sofern noch vorhanden, künftig keine Gefahr für Personen und die Umwelt ausgehen kann.

Die Flächen außerhalb des Freiraumverbundes (SO 2, SO 3, SO 5) hatte der Landesbetrieb Forst Brandenburg für den Herbst 2011 als Vorarbeiten zu Pflegehieben im Frühjahr 2012 zur Sondierung und Entmunitionierung für die Holzernte eingeplant. Der Waldbesitzer selbst geht also von einer nur geringfügigen Belastung aus, die er im Rahmen der zu erlösenden Erträge der Pflegehiebe tragen kann.

Die Belastungssituation mit Munition oder anderen Altlasten wiegt in der Abwägung für die außerhalb des Freiraumverbundes und der naturschutzrechtlichen Schutzgebiete liegenden Flächen des B-Plangebiets nicht so schwer, dass das wirtschaftliche Interesse des Waldbesitzers gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit am Walderhalt überwiegt.

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung (Stellungnahme LFB vom 11.8.2011) umfangreich und detailliert vorgebrachten ernsthaften Bedenken halte ich weiter aufrecht. Vor dem Hintergrund der geringeren Belastung der nun konkret zur Errichtung der Solarmodule vorgesehenen Waldflächen gewinnen diese in der abschließenden Abwägung vorliegenden Kenntnisse ein stärkeres Gewicht.

Im Hinblick auf die im B-Planverfahren vorgebrachten Vorteile der Freiflächen für die Grundwasserneubildung wurden Aspekte der Verschlechterung des Grundwasserqualität durch die notwendigen Großkahlschläge, verbunden mit massiven Nitrat- und Nährstoffauswaschungen ins Sickerwasser, außer Acht gelassen.

Ähnliches gilt für die Bodenfruchtbarkeit. Historische Waldstandorte mit Baumbestockungen guter Bonitäten sind keine natürlichen Heidestandorte. Der Aspekt der Bodenverschlechterung durch die Rodung, Bodenbearbeitung und Aushagerung durch 25 Jahre Freiland sowie die Darstellung der Auswirkungen für eine anschließende Wiederbegründung von Wald wurde nicht berücksichtigt.

Ebenso wurde die Minderung der Erholungsfunktion des Waldes durch die Rodung und massive Einzäunung von insgesamt 6,5 Quadratkilometern Fläche nicht betrachtet, die mit Blick auf die geringe Kampfmittelbelastung nicht unerheblich

sein dürfte, da das derzeitige Waldbetretrungsrecht so gut wie nicht eingeschränkt ist.

Durch die mangelnde Darstellung, Prüfung und Abwägung notwendiger Kriterien des Umweltberichtes ist der B-Plan unzureichend qualifiziert.

Die Anforderungen an einen qualifizierten Bebauungsplan sind aus forstbehördlicher Sicht nicht erfüllt. Die Untersuchungen im Umweltbericht reichen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen der erforderlichen Rodungen (Kahlschläge mit Stubbenrodung auf mehreren Quadratkilometern Wald, Einfluss z.B. auf die Sickerwasserqualität, die Bodenfruchtbarkeit etc.) nicht aus.

Auch wenn die wirtschaftlichen Interessen des Vorhabenträgers eine Errichtung von Solarmodulen auf diesen Waldflächen wünschenswert erscheinen und auch die Förderung der erneuerbaren Energien gesamtgesellschaftlich begrüßt und durch das EEG gesetzlich gefördert wird, überwiegt in der Abwägung dieses Einzelfalls das öffentliche Interesse am Walderhalt. Der öffentliche Belang des Erhalts dieser Waldflächen mit den genannten anderen öffentlichen Belangen (EEG, Klimaschutz) überwiegt das grundsätzlich legitime wirtschaftliche Interesse des Vorhabenträgers an einer Umwandlung dieser Waldflächen in Photovoltaik-Freiflächenanlagen.

II. Stellungnahme zum Vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 13 Photovoltaik-Freiflächenanlage „Schießplatz 3 – Reicherskreuzer Heide“, Ortsteil Reicherskreuz

Tenor:

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 13 wird abgelehnt.

Begründung:

Die Flächen liegen gemäß der Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplanes innerhalb des streng zu sichernden Freiraumverbundes, der als Ausschlussfläche/Tabufläche für die Planung von raumbedeutsamen Photovoltaik-Freiflächenanlagen gilt. Damit widerspricht die Planung dem raumordnerischen Ziel 5.2 des Landesentwicklungsplanes; das Forstrecht räumt der Forstbehörde hier kein Ermessen ein, sie ist an die Ziele der Raumordnung gebunden. Eine Waldumwandlung ist hier nicht genehmigungsfähig.

III. Stellungnahme zum Vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 14 „Windpark Pinnow“, Ortsteil Pinnow

Tenor:

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 14 wird abgelehnt.

Begründung:

Die Flächen liegen gemäß der Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplanes innerhalb des streng zu sichernden Freiraumverbundes, der als Ausschlussfläche/Tabufläche für die Planung von raumbedeutsamen Windkraftanlagen gilt. Damit widerspricht die Planung dem raumordnerischen Ziel 5.2 des Landesentwicklungsplanes. Das Forstrecht räumt der Forstbehörde hier kein Ermessen ein, sie ist an die Ziele der Raumordnung gebunden. Eine Waldumwandlung ist hier nicht genehmigungsfähig.

Freundliche Grüße

Im Auftrag



Birgit Korth