

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.

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 Fluglärmschutzgesetz eine Staffelung der Lärmschutzmaßnahmen über Jahre vorgesehen ist und weil im Planfeststellungsverfahren auf das Fluglärmschutzgesetz verwiesen werden konnte, durch das als nachgeordnetes Verfahren der Lärmschutz erst bestimmt wird. Nun, hier haben wir nicht Anwendung des Fluglärmschutzgesetzes, 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 Fluglärmschutzgesetzes 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 Fluglärmschutzgesetzes auszuführen sind, bevor die Betriebsgenehmigung erteilt werden kann. Hieran hat auch das neue Fluglärmschutzgesetz 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 untersetzt 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 Jungclaus 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 lostreten 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 unserem 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 entspannt. 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.)