

Bericht

**auf Grund der Beschlüsse des Landtages
vom 27. Februar 2013**

**„Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes
zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Branden-
burg International (BER!)““, LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B
und vom 5. Juni 2013**

**„Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“,
LT-Drucksache 5/7376-B**

Bearbeitungsstand: 27. Dezember 2013

I.

Der Landtag Brandenburg hat die Landesregierung mit Beschluss vom 5. Juni 2013 (Drucksache 5/7376-B) aufgefordert, über konkrete Ergebnisse zur Umsetzung des Volksbegehrens und des Landtagsbeschlusses vom 27. Februar 2013 (Drucksache 5/6916-B) im IV. Quartal 2013 einen umfassenden Bericht vorzulegen.

Das Volksbegehren verfolgt das Ziel, im Verhandlungswege mit dem Land Berlin eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms dahingehend herbeizuführen, dass „... am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) Tagflug, aber kein planmäßiger Nachtflug stattfindet, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren“.

Der Landtag hat weiterhin die Erwartung formuliert, dass die Landesregierung zügig entsprechende Verhandlungen mit dem Land Berlin aufnehmen solle. Dabei hat der Landtag zugleich die Einschätzung der Landesregierung zur Kenntnis genommen, wonach eine Änderung des Landesentwicklungsprogrammes keine rechtlichen Auswirkungen auf den geltenden Planfeststellungsbeschluss und damit auf die Nachtflugregelungen habe.

Zudem wurde die Landesregierung gebeten, sie möge sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) dafür einsetzen, die Betriebszeiten für planmäßige Flüge zu verkürzen.

Über diese Schritte hinaus hat sich der Landtag dafür ausgesprochen, die Landesregierung möge erneute und weitergehende Initiativen unternehmen, um die Fluglärmbelästigung vor allem für das unmittelbare Umfeld, aber auch darüber hinaus, noch weiter zu reduzieren. Vor allem solche Maßnahmen sollten angegangen werden, die bis zur Eröffnung des Flughafens BER umgesetzt werden könnten. Hierzu sollten die Landesregierung und die FBB nochmals gegenüber der Deutschen Flugsicherung (DFS) wie dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) initiativ werden.

Weiterhin wurde die Landesregierung aufgefordert, sich auch auf Bundesebene für Regelungen zur Verbesserung des Lärmschutzes in der Nacht einzusetzen.

II.

Die Landesregierung hat in Umsetzung der Beschlüsse unverzüglich Kontakt zu den Mitgesellschaftern der FBB, dem Land Berlin und dem Bund aufgenommen. Der damalige Ministerpräsident hat sich im März 2013 in Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Regierenden Bürgermeister von Berlin gewandt und Gespräche zu den Forderungen des Volksbegehrens angekündigt.

In der Folge fanden zahlreiche Kontakte auf Arbeits- und politischer Ebene statt. Neben den Beratungen mit Berlin und dem Bund (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Bundesministerium der Finanzen (BMF)) wurden Gespräche mit der FBB, Vertretern von Fluggesellschaften, Verbänden, Kommunen und Bürgerinitiativen durchgeführt. In den Verhandlungen haben die Vertreter Brandenburgs entsprechend der Landtagsentschließung drei Ziele verfolgt:

- Ausweitung des bestehenden Nachtflugverbotes
- bevorzugte Nutzung von Start- und Landebahnen
- weitere betriebliche Maßnahmen zur Lärminderung (Steigwinkel, Flugrouten u. v. m.)

Die von dem Volksbegehren angestrebte Änderung des Landesentwicklungsprogrammes war zudem Gegenstand der Gespräche mit Vertretern des Landes Berlin.

a) Ausweitung des Nachtflugverbotes

Für die Ausweitung des Nachtflugverbotes wäre ein teilweiser Widerruf der bestandskräftigen Betriebsgenehmigung des Flughafens Berlin Brandenburg erforderlich. Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss (PFB) einschließlich der darin getroffenen Betriebsregelungen rechtmäßig ist. Eine Änderung von Amts wegen ist damit nach überwiegender Rechtsauffassung nicht möglich. Zudem würde mit einer Änderung des PFB in Rechte Dritter (FBB und Luftfahrtgesellschaften) eingegriffen werden. Außerdem ist das Luftverkehrsrecht des Bundes berührt. Der Bund übt die Fach- und Rechtsaufsicht bei Verkehrsflughäfen aus und könnte deshalb prüfen, ob sich die Länder in diesem Bereich (Bundesauftragsverwaltung) rechtskonform verhalten. Das BMVBS hat in einem ähnlich gelagerten Fall dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen mitgeteilt, dass der Bund der vom Land beabsichtigten "Einführung einer Betriebsbeschränkung für Passagierflüge in der Kernnacht" am Verkehrsflughafen Köln-Bonn aus rechtlichen Gründen nicht zustimmen könne.

Ein erweitertes Nachtflugverbot wäre dem Grunde nach dennoch möglich, wenn sich alle Beteiligten darauf verständigen würden. Das erfordert grundsätzlich, dass die drei Gesellschafter Brandenburg, Berlin und Bund gemeinsam die Gesellschaft verpflichten, eine entsprechende Änderung der Betriebsgenehmigung und der Planfeststellung zu beantragen. Die Entscheidung über das durchzuführende Verwaltungsverfahren läge bei der Flughafengenehmigungsbehörde, das Verfahren wäre ergebnisoffen zu führen.

Denkbar wäre weiterhin auch ein freiwilliges Moratorium. Allerdings sind hier neben den Interessen der Fluggesellschaften als Dritte auch weitere rechtliche Fragen zu berücksichtigen. Ein Flughafen kann nicht nach Belieben durch seine Eigentümer gesteuert werden. Ein Flughafen ist Teil der öffentlichen Infrastruktur und als solcher einer Fülle von öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen unterworfen. Hier ist § 45 Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO) einschlägig. Danach hat der Flughafen im Rahmen der erteilten Genehmigung eine Betriebspflicht. Diese gilt auch im Hinblick auf die in der Genehmigung vorgesehenen Betriebszeiten, die eingehalten werden müssen. Von dieser Betriebspflicht, auf die sich die möglichen Nutzer verlassen können müssen, darf nicht ohne Weiteres Abstand genommen werden, siehe § 45 Abs. 1 und 2 LuftVZO, vgl. Anlage 1. Auf jeden Fall bedarf es immer der vorherigen Zustimmung der luftfahrtrechtlichen Genehmigungsbehörde, in Brandenburg ist dies die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg. Es gibt zwar in § 45 Abs. 3 LuftVZO einige Befreiungstatbestände von der Betriebspflicht. Diese greifen im vorliegenden Fall aber nicht, da diese lediglich Ausnahmesituationen wie z. B. Havarien, Baumaßnahmen umfassen, nicht aber eine dauerhafte (endgültige) Änderung der Genehmigung. Eine eigenständige Maßnahme des Flughafens zur Verkürzung der Betriebszeit wäre als Verstoß gegen den § 45 LuftVZO demnach unzulässig.

Verhandlungen zu einer möglichen Ausweitung des Nachtflugverbotes hat die Staatskanzlei mit Vertretern des Landes Berlin und des Bundes geführt. Zusätzlich wurden die FBB sowie weitere Vertreter der Luftverkehrswirtschaft angehört.

Die Vertreter des Landes Brandenburg haben in den genannten Verhandlungen und Gesprächen u. a. mit den Prognosen und tatsächlichen Nutzungen in den Randzeiten der Nacht argumentiert (siehe nachfolgende Tabellen).

Nachtflugbewegungen Summe TXL und SXF in der Durchschnittsnacht des Jahres 2008 (Ist)
(aus PFB 2009¹)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	47,1	14,1	12,8	4,9	2,9	10,5	1,4	0,6

Nachtflugbewegungen Summe TXL und SXF in der Durchschnittsnacht des Jahres 2012 (Ist)
(aktuell von FBB)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	43,3	16,5	13,5	4,2	1,6	5,1	0,8	1,6

Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Prognosejahres 2020 (aus PFB 2009)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	71,2	22,9	17,3	13,6	4,1	2,7	0,6	10,0

¹ Der Planergänzungsbeschluss von 2009 regelt für die Nachtzeiten Folgendes:

- keine Flüge in der Kernzeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr (Ausnahmen nur für generell zulässige Notfälle und Postflüge sowie Regierungsflüge)
- 23:30 Uhr bis 24:00 Uhr sowie 5:00 Uhr bis 5:30 Uhr: keine planmäßigen Flüge, sondern nur Verspätungen und Verfrühungen, Bereitstellungs- und Überführungsflüge als Leerflüge
- Begrenzung der Zahl der Flüge zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr durch ein Flugbewegungskontingent, sofern überhaupt geflogen werden darf
- Generell darf zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr nur mit lärmarmen Flugzeugen geflogen werden.

Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Prognosejahres 2023 (aus PFB 2009)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	76,9	24,7	18,7	14,7	4,4	2,9	0,6	10,8

Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Prognosejahres 2025

(aus aktueller FBB-Prognose 2013, Basisszenario, Quelle: ergänzende Zuarbeit der FBB)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	65,4	27,7	13,4	10,4	3,9	1,5	1,1	7,2

Die Vertreter Berlins und des Bundes haben in den bisherigen Verhandlungen deutlich gemacht, dass sie die bestehende Nachtflugregelung am künftigen Flughafen Berlin Brandenburg bereits als einen Kompromiss zwischen den wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen der FBB einerseits und den Anwohnerinteressen an einem adäquaten Lärmschutz andererseits ansehen. Die im Planergänzungsbeschluss vom 20. Oktober 2009 festgelegte – gegenüber den ursprünglichen Planungen eingeschränkte - Nachtflugregelung sei zudem eine Umsetzung der Vorgaben aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006. Eine weitere Ausweitung des Nachtflugverbotes über die bisherigen Regelungen hinaus lehnten sie daher in den Verhandlungen bisher ab.

Die Gespräche sind – auch wegen der Neubildung der Bundesregierung – noch nicht abgeschlossen.

b) Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Die Landesregierung hat am 21. Februar 2013 einen Gesetzentwurf zur Änderung des § 29b Absatz 2 LuftVG in den Bundesrat eingebracht (BR-Drs. 138/13). Ziel der Initiative ist es u.a., den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm insbesondere in den Nachtstunden zu verbessern. Bei der Festlegung von Flugverfahren und der Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben sollen die Luftfahrtbehörden verpflichtet werden, die Nachtruhe der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Bislang konnte in der Länderkammer keine Verständigung gefunden werden. Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen hatten eigene Vorstellungen zur Änderung des § 29b LuftVG eingebracht. Die Landesregierung wird den Verständigungsprozess zielstrebig fortführen. Gestützt wird ihre Haltung dabei

durch die inzwischen vereinbarten Ziele der neuen Bundesregierung zum Lärmschutz in der 18. Legislaturperiode.

c) Bevorzugte Nutzung einzelner Start- und Landebahnen zu bestimmten Zeiten

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat einen Vorschlag zur bevorzugten Bahnnutzung (Dedicated Runway Operations (DROps)) am Flughafen Berlin Brandenburg vorgelegt, der zur Zeit mit der FBB und den Fluggesellschaften abgestimmt wird. Zum Zwecke des aktiven Schallschutzes könnte die Nutzung der beiden Bahnen zu noch festzulegenden Zeiten vorübergehend eingeschränkt werden. Zunächst könnte zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr das DROps-Konzept umgesetzt werden. Nach Validierungserkenntnissen, auch unter Lärmschutzgesichtspunkten, werden ggfs. Anpassungen vorgenommen, z. B. eine Verlängerung bis 6:00 Uhr. Nach hiesiger Auffassung sollte eine Ausweitung auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr angestrebt werden. Eine solche Strategie findet ihren Rückhalt im Übrigen auch in aktuellen Überlegungen für eine Lärmpause in der Nacht am Flughafen Frankfurt am Main.

- *Landungen und Starts in Richtung Westen (Betriebsrichtung 25)*

Starts in dieser Betriebsrichtung lassen sich am lärmärmsten von der Südbahn aus organisieren. Dabei würden die Starts südlich an Blankenfelde und westlich an Rangsdorf vorbei geroutet und dann in Richtung der eigentlichen Destination geführt werden.

Landungen in dieser Betriebsrichtung ließen sich auf der Nordbahn abwickeln. Hierbei sollte es ausgehend von niedrigem Anflugdruck möglich sein, zumindest die Überfliegung von Erkner zu vermeiden, erst zwischen der 6. und 7. Meile die Anfluggrundlinie zu erfliegen und gestützt durch Instrumentenlandesystem (ILS) zu landen. Dies würde jedoch zu einer Mehrbelastung anderer Gebiete führen.

- *Landungen und Starts in Richtung Osten (Betriebsrichtung 07)*

Es ist zu prüfen, ob sich Starts in dieser Betriebsrichtung am lärmärmsten von der Nordbahn aus organisieren lassen. Dabei würden die Starts nördlich von Eichwalde/Zeuthen fliegen und könnten im weiteren Verlauf über die Gosener Wiesen und dann in Richtung der eigentlichen Destination geführt werden.

Da sich bei Landungen in dieser Betriebsrichtung eine Überfliegung von Blankenfelde-Mahlow im Endanflug nicht vermeiden lässt, wäre hier eine alternierende Nutzung der Bahnen zu den o.g. Zeiten (im täglichen oder wochenweisen Wechsel) sinnvoll. Damit ließen sich Lärmpausen entweder für Blankenfelde oder aber für Mahlow organisieren. Um eine Überfliegung von Ludwigsfelde zu vermeiden, wäre die Erfliegung des ILS erst auf der 7. Meile anzustreben, vorausgesetzt diese Lösung ist auch betrieblich umsetzbar.

Eine abschließende Prüfung dieser Maßnahme steht noch aus.

d) Betriebliche Maßnahmen für mehr Lärmschutz

Auch zur Frage möglicher betrieblicher Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Flughafen Berlin Brandenburg wurden durch die Staatskanzlei zahlreiche Gespräche mit Vertretern des Landes Berlin, der DFS, des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, der Flughafengesellschaft, Vertretern von ausgewählten Fluggesellschaften sowie von Verbänden der Luftverkehrswirtschaft geführt.

Grundlage der Gespräche war eine von der Staatskanzlei erarbeitete Zusammenstellung möglicher flugbetrieblicher Maßnahmen. Bei der Zusammenstellung handelte es sich zum einen um Vorschläge, die der Fluglärmkommission bereits zur Prüfung vorgelegen hatten, zum anderen um Forderungen aus Landtagsbeschlüssen sowie um Maßnahmen, die an anderen Flughäfen, z. B. in Frankfurt am Main, geprüft wurden.

Folgende Maßnahmen wurden dabei im Einzelnen betrachtet:

- vertikale Optimierung von Abflugverfahren
- Optimierung beim Betriebsrichtungswechsel je nach Rückenwind
- segmented RNAV (GPS) Approach
- bevorzugte Bahnnutzung (DROps)
- kontinuierlicher Sinkflug (Continuous Descent Approach – CDA)
- kontinuierlicher Steigflug (CCO)
- Anhebung des ILS-Anflugleitwinkels auf 3,2 Grad
- lärmarme Anflugverfahren (steeper final)
- stärkere Spreizung der Lärmengelte
- Point-Merge-Verfahren für Landeanflüge
- Airline Benchmarking Lärmperformance
- Tegeler Modell: längere Einhaltung von Flugrouten
- Münchener Modell: längerer Parallelflug beim Start
- unterschiedliche Flugzeiten im Sommer und Winter

Der weitaus überwiegende Teil der möglichen betrieblichen Maßnahmen führt zu einer veränderten Lärmverteilung. Den positiven Effekten der Lärmreduzierung stehen dabei möglicherweise neue oder erhöhte Betroffenheiten an anderer Stelle gegenüber. Zudem kann die tatsächliche Wirksamkeit einiger Maßnahmen erst durch Lärmmessungen während des laufenden Flugbetriebs am BER ermittelt werden. Eine abschließende Prüfung bleibt daher einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

e) Änderung des Landesentwicklungsprogrammes

Mit dem Volksbegehren wurde u. a. das Ziel verfolgt, durch eine Änderung des § 19 Abs. 11 Landesentwicklungsprogrammes ein landesplanerisches Nachtflugverbot am Standort des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) durchzusetzen.

Um dem Verhandlungsauftrag nachzukommen, soll die Gemeinsame Landesplanungskonferenz (PLAKO) nach Artikel 6 des Landesplanungsvertrages einberufen werden.

Zur Vorbereitung einer PLAKO der Länder Berlin und Brandenburg hat im November 2013 auf Einladung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung eine Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) unter Beteiligung verschiedener Staatssekretäre getagt. Fokussiert auf den Text des Volksbegehrens im engeren Sinne, der einen konkreten Verhandlungsauftrag im Hinblick auf den landesplanerischen Aspekt enthält, stellte die Brandenburger Seite die Diskussion seit der Beschlussfassung im Landtag Brandenburg einschließlich der später erfolgten Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 18. April 2013 sowie der neuerlichen Landtagsentschließung vom 5. Juni 2013 dar. Die Teilnehmer kamen überein, insbesondere die neu eingeführten Materialien mit Blick auf die landesplanerischen Handlungsspielräume einer umfassenden Prüfung zu unterziehen und die Ergebnisse in einem Arbeitspapier darzustellen.

Im Einzelnen sollen dabei hinsichtlich möglicher landesplanerischer Handlungsoptionen berücksichtigt werden:

- Stellungnahme der Landesregierung Brandenburg zum Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Abs. 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbots am Flughafen Berlin-Brandenburg International (BER)“ vom 22. Februar 2013, Drucksache 5/6896
- Stellungnahme des Senats (von Berlin) zum Volksbegehren „Initiative für ein Nachtflugverbot“ vom 29. November 2011, Drucksache 17/0050
- Landtag Brandenburg, Parlamentarischer Beratungsdienst: Gutachten zum „Themenkomplex Nachtflugverbot/BBI, Teil I: Möglichkeiten des Landes Brandenburg, durch Änderung des Planfeststellungsbeschlusses oder durch gesetzgeberische Maßnahmen ein umfassendes Nachtflugverbot einzuführen“ vom 6. April 2011
- Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste: Sachstand „Nachtflugverbote an bestehenden Flughäfen“ vom 7. Januar 2013
- Landtag Brandenburg, 48. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft am 21. Februar 2013 (P-AIL 5/48-1)
- Rechtsgutachten „Handlungsmöglichkeiten des Brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) aufgrund des Vorbehalts nachträglicher Auflagen in Teil A II. 5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER)“ vom 22. März 2013
- Landtag Brandenburg, Öffentliche Anhörung zur Drucksache 5/6686 am 18. April 2013, Stellungnahme der Rechtsanwälte/Steuerberaterpartnerschaft Sammler/Usinger
- Landtag Brandenburg, Öffentliche Anhörung zur Drucksache 5/6686 am 18. April 2013, Stellungnahme der Rechtsanwaltsgesellschaft mbH de Witt

Das Arbeitspapier wird voraussichtlich Anfang 2014 vorliegen. Danach wird die PLAKO durch den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und den Regierenden Bürgermeister von Berlin einberufen. Das Ergebnis der Sitzung bleibt abzuwarten.

Beschluss des Landtages Brandenburg

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

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 71. Sitzung am 27. Februar 2013 zum TOP 6 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Landtag nimmt das Volksbegehren ‚Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)‘ an.“

Fritsch
Der Präsident

Beschluss des Landtages Brandenburg

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

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 71. Sitzung am 27. Februar 2013 zum TOP 6 folgende Entschließung angenommen:

„I.

Der Landtag nimmt mit Respekt zur Kenntnis, dass die für ein Volksbegehren erforderliche Zahl der Unterschriften erstmals in Brandenburg erreicht wurde. Der Landtag bewertet das große Engagement der Bürgerinnen und Bürger sehr positiv. Das ist gelebte Demokratie. Es war richtig, dass der Landtag die Zugangsbedingungen für Volksbegehren verbessert hat.

II.

1. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg braucht einen konkurrenzfähigen Flughafen, der im nationalen und internationalen Wettbewerb bestehen kann. Der neue Flughafen bleibt das zentrale Infrastrukturprojekt der Länder Berlin und Brandenburg. Er wird allein den notwendigen Flugverkehr bewältigen und mittelbar und unmittelbar viele tausend zusätzliche Arbeitsplätze schaffen - ‚gute Arbeit‘, die tausenden Familien in Brandenburg ein auskömmliches Leben ermöglicht. Die Zukunftsfähigkeit unseres Landes, der Wohlstand und die Lebenschancen der Menschen in unserem Land werden in den kommenden Jahrzehnten nicht zuletzt davon abhängen, dass in unserer Region ein moderner und leistungsstarker Flughafen existiert. Flughäfen sind heute überall auf der Welt entscheidende Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung. Rund um große Flughäfen siedeln sich unter anderem Gewerbeparks, Logistikzentren und Unternehmen der Informationstechnologie an, ebenso Unternehmen der Luftfahrtbranche, hier bei uns bislang vor allem Rolls-Royce und MTU. Von dem schon heute erkennbaren zusätzlichen Wachstum wird ganz Brandenburg profitieren.
2. In seinen rechtlichen Rahmenbedingungen muss der Flughafen so abgesichert bleiben, dass er diese Aufgaben auch zukünftig erfüllen kann.

3. Ein Infrastrukturprojekt dieser Größe und Bedeutung bedarf der Akzeptanz möglichst vieler der Menschen, die in seinem unmittelbaren Umfeld leben. Überall in Europa zeichnen sich die Einzugsbereiche bedeutsamer Flughafenstandorte durch überdurchschnittlich wirtschaftliche Dynamik, Bevölkerungswachstum und vergleichsweise niedrige Arbeitslosenzahlen aus. Kennzeichnend für Flughafenstandorte sind allerdings zugleich auch Proteste von Anrainern beispielsweise im Hinblick auf Flächenverbrauch, Flugrouten, Fluglärm und hierbei insbesondere Nachtflüge. Die Gleichzeitigkeit von regionalem Nutzen und lokalen Nebenwirkungen ist für Flughäfen generell kennzeichnend. Dieser Zielkonflikt wird sich niemals ganz lösen lassen. Gerade deshalb kommt es darauf an, immer wieder darauf hinzuwirken, die aus dieser Konstellation erwachsenden Interessengegensätze so weitgehend wie nur möglich zum Ausgleich zu bringen, um ein einvernehmliches Miteinander von Flughafen und Anwohnern zu gewährleisten.

III.

Das Volksbegehren verfolgt das Ziel, im Verhandlungswege mit dem Land Berlin eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms dahingehend herbeizuführen, dass ‚am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) Tagflug, aber kein planmäßiger Nachtflug stattfindet, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren‘.

- a) Der Landtag erwartet, dass die Landesregierung zügig entsprechende Verhandlungen mit dem Land Berlin aufnimmt. Dabei nimmt der Landtag die Einschätzung der Landesregierung zur Kenntnis, dass eine Änderung des Landesplanungsstaatsvertrages keine rechtlichen Auswirkungen auf den geltenden Planfeststellungsbeschluss hätte. Dieser ist bestandskräftig.
- b) Der Landtag ist der Auffassung, dass es allerdings nicht bei der bloßen Annahme des Volksbegehrens bleiben kann, da dadurch allein in tatsächlicher und materieller Hinsicht kein Erfolg im Sinne von weiteren Verbesserungen für die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden kann. Deshalb wird die Landesregierung gebeten, sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschaftern der Flughafengesellschaft dafür einzusetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. Hier ist aus rechtlicher Sicht zu berücksichtigen, dass die Planergänzung von 2009 nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2011 bestandskräftig ist und einer Änderung enge Grenzen gesetzt sind, weil Interessen der Flughafengesellschaft selbst sowie eine Fülle von weiteren Unternehmen wie etwa der Fluglinien betroffen sind, die ebenfalls eigene Rechte geltend machen können. Insofern bedarf es eines Antrages der Flughafengesellschaft selbst (der wiederum nur mit Zustimmung der drei Gesellschafter möglich ist), um angesichts der Ausgangslage überhaupt eine gewisse Aussicht auf Erfolg zu haben. Auch dann dürfte ein solches Verfahren langwierig und auch voraussichtlich Gegenstand von Gerichtsverfahren sein.

- c) Der Landtag wird die Landesregierung auch weiterhin in ihrem Bemühen unterstützen, europa- und deutschlandweit ein einheitliches Nachtflugverbot für Flughäfen zu schaffen. Nur durch eine einheitliche Lösung können die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile ausgeglichen werden, die mit einer einseitig für den Flughafen BER geltenden Nachtflugbeschränkung verbunden wären.
- d) Über diese Schritte hinaus müssen erneute und weitergehende Initiativen unternommen werden, um die Fluglärmbelastung vor allem für das unmittelbare Umfeld, aber auch darüber hinaus noch weiter zu reduzieren. Der Landtag spricht sich daher dafür aus, dass jetzt vor allem solche Maßnahmen angegangen werden, die bis zur Eröffnung des Flughafens BER in die Tat umgesetzt werden können. Hier ist den Überlegungen verstärkt nachzugehen, die zum Betrieb des Flughafens bereits auch in der Fluglärmkommission eine Rolle gespielt haben. Denkbar ist zum Beispiel eine Übertragung des sogenannten Tegeler Modells, das für Wochenenden und Feiertage mit 8 000 Fuß größere Höhen vorschreibt, ab denen die Flugzeuge die vorgegebenen Routen verlassen können. Verbesserte Sinkflugregelungen oder auch solche von verkürzten Endanflugkorridoren sind genauso einzubeziehen wie zeitliche Benutzungsbeschränkungen für einzelne Start- und Landebahnen, entweder generell oder alternierend. Auch ein ‚Flugrouten-Switching‘ nach Münchener Vorbild sollte geprüft werden. Hierzu sollen die Landesregierung und die Flughafengesellschaft nochmals gegenüber der Deutschen Flugsicherung wie dem Bundesamt für die Flugsicherung initiativ werden.

IV.

Der Landtag Brandenburg hat bereits in der Vergangenheit mehrfach bewiesen, dass er das Schutzbedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner sehr ernst nimmt. Unter anderem ist in diesem Sinne zu nennen:

- Es wurde durchgesetzt, dass der planfestgestellte Schallschutz realisiert und damit das bundesweit umfassendste Lärmschutzprogramm gewährleistet wird.
- Der Bau einer dritten Start- und Landebahn wurde per Landtagsbeschluss ausgeschlossen.
- Die Deutsche Flugsicherung wurde aufgefordert, alle lärmindernden Gestaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen und ausreichend Personal vorzuhalten, damit effektive lärmminimierende An- und Abflugrouten umgesetzt werden können.
- Es wurde ein Gesundheitsmonitoring beschlossen, damit gesundheitliche Auswirkungen des Flughafenbetriebs untersucht werden können. Besonderes Augenmerk soll dabei auf Kindern und Jugendlichen liegen.

- Der Landtag hat alle Bemühungen der Landesregierung unterstützt, um einen gerechten Ausgleich für die vom Betrieb des Flughafens ausgehenden Belastungen für die direkten Anwohner zu finden.
- Die Landesregierung wurde vom Landtag aufgefordert, auf Bundesebene alle Gesetzesinitiativen und Bestrebungen zu unterstützen, die auf einheitliche und weitergehende Nachtflugbegrenzungen gerichtet sind. Initiativen, die zu einer Aufweichung der geltenden gesetzlichen Nachtflugbeschränkungen führen, werden abgelehnt.“

Fritsch
Der Präsident

Beschluss des Landtages Brandenburg

Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 77. Sitzung am 5. Juni 2013 zum TOP 9 folgenden Beschluss gefasst:

- „1. Das Volksbegehren ‚Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!‘ wurde am 27. Februar 2013 durch den Landtag angenommen. Der Landtag hat mit Respekt zur Kenntnis genommen, dass die für ein Volksbegehren erforderliche Zahl der Unterschriften erstmals in Brandenburg erreicht wurde. Das große Engagement der Bürgerinnen und Bürger wurde damit sehr positiv bewertet.
2. Das Volksbegehren ist ein starkes Signal gegen Fluglärm und für mehr Nachtruhe am Flughafen BER in Schönefeld. Die Debatte um den Flughafen hat gezeigt, dass diese von extrem entgegengesetzten Positionen aus geführt wird. Einerseits die Hoffnungen auf Arbeit und wachsenden Wohlstand und andererseits die Sorgen um Lärmbelastung und sinkende Lebensqualität. Mit der Annahme des Volksbegehrens und dem Beschluss des Landtages (Drucksache 5/6916-B) ist die Landesregierung aufgefordert, alles zu tun, um für mehr Nachtruhe im Umfeld des BER zu sorgen.

Für eine nachträgliche Veränderung des Handlungsauftrages an die Landesregierung im Sinne des CDU-Antrages (Drucksache 5/6686) gibt es keinen Grund.
3. Die Landesregierung wird aufgefordert, dem Landtag im IV. Quartal 2013 einen umfassenden Bericht über konkrete Ergebnisse zur Umsetzung des Volksbegehrens und des Landtagsbeschlusses (Drucksache 5/6916-B) vorzulegen.
4. Der Landtag hat sich bereits dafür ausgesprochen, dass der planfestgestellte Schallschutz am BER realisiert wird (Drucksache 5/6916-B). Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Berlin Brandenburg bekräftigte in seinem jüngsten Urteil zum Schallschutz den Planfeststellungsbeschluss am BER. In Innenräumen darf es tagsüber nicht lauter als 55 Dezibel werden.

Der Landtag unterstützt die Auffassung der Landesregierung, den Streit nicht weiterzuführen und auf die Anwohner zuzugehen. Die Umsetzung des Schallschutzprogramms darf nicht durch weitere rechtliche Schritte verbaut werden.

Der Landtag hat die Erwartung an die Landesregierung, alle Möglichkeiten zu nutzen, um die erforderlichen finanziellen Mittel für den Schallschutz bereitzustellen und erwartet dies auch von den anderen Gesellschaftern.

Es muss jetzt endlich darauf ankommen, merkliche Erfolge bei der baulichen Umsetzung des Schallschutzprogramms zu erreichen. Hier muss die FBB im Interesse der Betroffenen deutlich mehr Fahrt aufnehmen und der baulichen Realisierung des Schallschutzes zumindest die gleiche Priorität einräumen wie der Inbetriebnahme des BER.“

Fritsch
Der Präsident