

Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung

Protokoll

19. (öffentliche) Sitzung

19.08.2021 von 13.30 Uhr bis 18.10 Uhr

Landtag Brandenburg
Alter Markt 1
14467 Potsdam

Vorsitz: Daniel Münschke (AfD)

Protokoll: Sarah Kreuziger

Anwesende Mitglieder: Marlen Block (DIE LINKE)
Julian Brüning (CDU)
Ricarda Budke (GRÜNE/B90)
Christian Görke (DIE LINKE)
Lars Günther (AfD)
Rolf-Peter Hooge (AfD)
Britta Kornmesser (SPD)
Daniel Münschke (AfD)
Andreas Noack (SPD)
Volker Nothing (AfD)
Clemens Rostock (GRÜNE/B90)
Sebastian Rüter (SPD)
Ludwig Scheetz (SPD)
Nicole Walter-Mundt (CDU)
Zeschmann, Dr. Philip (BVB/FREIE WÄHLER)

Datum der Ausgabe: 21.09.2021

Tagesordnung:

- 1 Sachstand zum Schallschutzprogramm der Flughafen Berlin Brandenburg (FBB) GmbH (gemäß Festlegung des Ausschusses in der 16. Sitzung)**

Bericht der Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH

- 2 Beseitigung von Mängeln hinsichtlich der Barrierefreiheit am Flughafen BER (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und der Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH

- 3 Nichteinhaltung von Flugrouten am Flughafen BER (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und der Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH

- 4 Vorschlag einer direkten Anbindung von Tesla an den Flughafen BER per Bahn – Einschätzung durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (auf Antrag der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

- 5 Offene Wünsche bei der Schieneninfrastruktur in Falkenberg (auf Antrag der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

- 6 Förderung und Ausweitung des Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg – Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Durchführung eines Fachgesprächs**

Verständigung und Beschlussfassung

- 7 Leerstand von Wohnraum im Land Brandenburg (auf Antrag der AfD-Fraktion)**

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

8 Aktueller Sachstand zur Nordumfahrung Kahla-Plessa B 169 (auf Antrag der AfD-Fraktion)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

In Verbindung damit:

Antrag der AfD-Fraktion auf Durchführung eines Fachgesprächs

Verständigung und Beschlussfassung

9 Verschiedenes

9.1 Verfahren im Rahmen der Beratung des Haushaltsgesetzentwurfs 2022

Verständigung

9.2 Durchführung einer auswärtigen Sitzung im Jahr 2021

Verständigung

9.3 Sitzungsplan für das Jahr 2022

Kenntnisnahme

9.4 Schienenanbindung des Tesla-Geländes in Grünheide (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)

Information durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Beschlüsse und Festlegungen:**Vor Eintritt in die Tagesordnung:**

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Richtigkeit des Protokolls seiner 16. Sitzung am 22. April 2021 einstimmig bei drei Stimmenthaltungen (12/0/3) bestätigt.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung hat die Richtigkeit des Protokolls seiner 17. Sitzung am 6. Mai 2021 einstimmig bei drei Stimmenthaltungen (12/0/3) bestätigt.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung hat die Richtigkeit des Protokolls seiner 18. Sitzung am 10. Juni 2021 einstimmig bei drei Stimmenthaltungen (12/0/3) bestätigt.

Der Ausschuss für Infrastruktur hat einstimmig (15/0/0) folgenden Beschluss gefasst:

Die FBB GmbH wird künftig unmittelbar zu allen dem Geschäftsbereich des AIL unterfallenden Tagesordnungspunkten, die bisher im SBER behandelt worden wären, eingeladen und um Berichterstattung im AIL gebeten.

Ein Vertreter/eine Vertreterin der FBB GmbH erhält für die Dauer des jeweiligen Tagesordnungspunktes entsprechend Rederecht.

Der Erteilung von Rederecht für einen Vertreter der Bürgerinitiative "Keine Nordumfahrung Kahla-Plessa B169" für die Dauer des Tagesordnungspunktes 8 auf Antrag der AfD-Fraktion wurde gemäß § 100 GOLT widersprochen.

Zu TOP 1:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung der FBB GmbH zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 2:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie die Berichterstattung der FBB GmbH zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 3:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung sowie die Berichterstattung der FBB GmbH zur Kenntnis genommen und folgende Festlegungen getroffen:

Der Tagesordnungspunkt „Nichteinhaltung von Flugrouten am Flughafen BER“ soll in der kommenden 20. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung am 16. September 2021 erneut aufgerufen werden.

Zur Sitzung soll je ein Vertreter / eine Vertreterin der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) sowie der Fluglärmkommission am Flughafen BER eingeladen werden.

Die Eingeladenen sollen im Vorfeld um die Beantwortung schriftlich eingereicherter Fragen gebeten werden. Frist für die Übermittlung von Fragen ist Dienstag, der 24. August 2021.

Zu TOP 4:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 5:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 6:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat einstimmig (12/0/0) die Durchführung eines Fachgespräches zum Thema „Förderung und Ausweitung des Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg“ beschlossen.

Das Fachgespräch findet im Rahmen der regulären Sitzung am 9. Dezember 2021 statt.

Jede Fraktion kann einen Anzuhörenden benennen. Frist für die Benennung von Anzuhörenden und die Übermittlung von Fragen ist der 7. Oktober 2021.

Zu TOP 7:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 8:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Berichterstattung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Kenntnis genommen.

Der Antrag der AfD-Fraktion auf Durchführung eines Fachgespräches zum Thema „Nordumfahrung Kahla-Plessa B169“ wurde mehrheitlich (3/10/0) abgelehnt.

Zu TOP 9.1:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat sich darauf verständigt, für die Vorstellung des Einzelplans 11 des Haushaltsgesetzentwurfes 2022 (Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes Brandenburg für das Haushaltsjahr 2022) im Ausschuss eine Sondersitzung durchzuführen, sofern die Einbringung des Gesetzentwurfes erst nach dem 16. September 2021 erfolgt. Falls der Gesetzentwurf bereits vor der regulären Sitzung am 16. September 2021 eingebracht wird, soll die Vorstellung im Rahmen der regulären Sitzung vor der ersten Lesung im Plenum erfolgen.

Das Ausschusssekretariat wurde mit der Terminfindung für eine etwaige Sondersitzung beauftragt.

Zu TOP 9.2:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat einstimmig (12/0/0) die Durchführung einer auswärtigen Sitzung am BahnTechnologie Campus Havelland am 9. Dezember 2021 beschlossen. Die Sitzung soll gegebenenfalls mit einem Besuch des GVZ Berlin West Wustermark verbunden werden.

Das Ausschusssekretariat wurde mit der weitergehenden Planung beauftragt.

Zu TOP 9.3:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat den Sitzungsplan für das Jahr 2022 zur Kenntnis genommen.

Zu TOP 9.4:

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** hat die Information durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung zur Kenntnis genommen.

Aus der Beratung:**Vor Eintritt in die Tagesordnung:**

Der **Vorsitzende** eröffnet die 19. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung (AIL) und begrüßt die Ausschussmitglieder, den Staatssekretär Genilke sowie die Mitarbeiter des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL). Ein weiteres Grußwort richtet er an den Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg (FBB) GmbH.

Er informiert, dass die Abgeordnete Vandre (DIE LINKE) für die Dauer der Tagesordnungspunkte 1 bis 4 von der Abgeordneten Block (DIE LINKE) vertreten werde. Für den Abgeordneten Wiese (AfD) sei der Abgeordnete Nothing (AfD) vertretungsweise anwesend.

Der Vorsitzende lässt die Richtigkeit folgender Protokolle bestätigen:

16. Sitzung vom 22. April 2021 (verteilt im Entwurf am 30. Juni 2021)

Hierzu seien dem Ausschussekretariat Hinweise des Ministeriums übermittelt worden. Dabei habe es sich ausschließlich um Klarstellungen beziehungsweise Richtigstellungen gehandelt. Das Ausschussekretariat habe die Hinweise überprüft und eingepflegt.

Ja	Nein	Enthaltung
12	0	3

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung bestätigt einstimmig bei drei Stimmenthaltungen (12/0/3) die Richtigkeit des Protokollentwurfs seiner 16. Sitzung am 22. April 2021.

17. Sitzung vom 16. Mai 2021 (verteilt im Entwurf am 5. Juli 2021)

Ja	Nein	Enthaltung
12	0	3

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung bestätigt einstimmig bei drei Stimmenthaltungen (12/0/3) die Richtigkeit des Protokollentwurfs seiner 17. Sitzung am 16. Mai 2021.

18. Sitzung vom 10. Juni 2021 (verteilt im Entwurf am 14. Juli 2021)

Ja	Nein	Enthaltung
12	0	3

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung bestätigt einstimmig bei drei Stimmenthaltungen (12/0/3) die Richtigkeit des Protokollentwurfs seiner 18. Sitzung am 10. Juni 2021.

Der Entwurf der Tagesordnung sei den Ausschussmitgliedern am 13. August 2021 zugegangen.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die heutige Tagesordnung neben dem Tagesordnungspunkt 1 zum Schallschutzprogramm am BER zwei weitere Tagesordnungspunkte enthalte, zu denen ein Bericht der FBB GmbH erbeten wurde. Die FBB GmbH sei heute durch den Geschäftsführer, Herrn Halberstadt, vertreten. Grundsätzlich sei im Ausschuss jedoch nur das Ministerium berichtspflichtig. Für den Themenkomplex „Schallschutz“ habe der AIL in seiner 16. Sitzung daher den Beschluss gefasst, hierzu die FBB GmbH regelmäßig einzuladen und um einen Bericht zu bitten. Gleichzeitig solle die FBB GmbH grundsätzlich Rederecht erhalten.

Dies vorausgeschickt fasst der Ausschuss einstimmig (15/0/0) folgenden Vorratsbeschluss:

Ja	Nein	Enthaltung
15	0	0

Die FBB GmbH wird künftig unmittelbar zu allen dem Geschäftsbereich des AIL unterfallenden Tagesordnungspunkten, die bisher am SBER behandelt worden wären, eingeladen und um Berichtserstattung im AIL gebeten. Ein Vertreter / eine Vertreterin der FBB GmbH erhält für die Dauer des jeweiligen Tagesordnungspunktes entsprechend Rederecht.

Dem Ausschuss liege außerdem ein Antrag der AfD-Fraktion auf Erteilung von Rederecht für einen Vertreter oder eine Vertreterin der Bürgerinitiative „Keine Nordumfahrung Kahla-Plessa B 169“ für die Dauer des Tagesordnungspunktes 8 vor.

Abgeordneter **Noack** (SPD) widerspricht dem Antrag auf Rederecht für einen Vertreter oder eine Vertreterin der genannten Bürgerinitiative. Zur Begründung führt er aus, dass er das Engagement der Bürgerinitiative durchaus schätze. Er gehe jedoch davon aus,

dass alle anwesenden Abgeordneten mit verschiedensten Bürgerinitiativen sowohl in der Vergangenheit als auch zukünftig im Austausch seien. Die Bürgerinitiative gegen die Nordumfahrung an der B 169 sei sicherlich nicht die einzige, mit der man sich beschäftige. In Fürstenberg/Havel im Landkreis gebe es beispielsweise mehrere Bürgerinitiativen. Selbstverständlich befinde man sich als Abgeordneter mit diesen im Austausch.

Abgeordneter Noack erklärt weiterhin, dass er es zu schätzen wisse, dass die Bürgerinitiative den Abgeordneten vor dem Landtagsgebäude die Möglichkeit gegeben habe, ihre Position zur Kenntnis zu nehmen. Er habe wahrgenommen, dass die Bürgerinitiative sich mit vielen Abgeordneten im Gespräch befunden habe. Das habe ihm deutlich gezeigt, dass sich die Bürgerschaft intensiv mit Planungsprozessen, Bauleitverfahren und Planfeststellungsverfahren auseinandersetzen. Er wünscht der Bürgerinitiative weiterhin, dass diese sich weiterhin erfolgreich in das Verfahren einbringe und die bestmögliche Lösung bei der Umfahrung der in Rede stehenden Ortschaften gefunden werde.

Allerdings beginne derzeit das betreffende Planfeststellungsverfahren. In diesem Rahmen könnten Einwände, Anregungen und Argumente vorgebracht werden. Er ermuntert die Bürgerinitiative, sich weiter aktiv in das Verfahren einzubringen. Er halte die Thematik jedoch nicht geeignet für eine Beratung im Ausschuss. Das Verfahren werde lediglich begleitet und der Ausschuss beziehungsweise die Mitglieder des Landtages trafen keine Entscheidungen. Das Planfeststellungsverfahren werde von Fachleuten auf den Weg gebracht. Viele Planungsprozesse nähmen auch deshalb viel Zeit in Anspruch, weil sich Bürgerinitiativen und Betroffene in die Prozesse einbrächten.

Abgeordneter Noack (SPD) argumentiert weiterhin, dass er es anderen Bürgerinitiativen gegenüber für ungerecht halte, wenn man einer ausgesuchten Bürgerinitiative die Möglichkeit einräume, im Ausschuss zu sprechen. Dann müsse künftig auch anderen Bürgerinitiativen die Gelegenheit gegeben werden, sich in den Ausschüssen aktiv in die politische Bewertung von Prozessen einzubringen.

Des Weiteren stelle sich die Frage, ob die politische Einflussnahme in Verwaltungsverfahren immer förderlich sei.

Er könne das Anliegen der AfD-Fraktion in der Sache nachvollziehen, teilt jedoch für seine Fraktion mit, dass diese der Erteilung von Rederecht aus den genannten Gründen widerspreche.

Der **Vorsitzender** teilt mit, dass eine Abstimmung in dieser Sache obsolet sei. Die Erteilung von Rederecht an Externe sei eine Abweichung von der Geschäftsordnung des Landtages (GOLT) und gemäß § 100 GOLT nur zulässig, soweit kein Ausschussmitglied widerspricht.

Die Einlassung des Abgeordneten Noack (SPD) sei als Widerspruch zu werten. Damit könne das Rederecht nicht erteilt werden.

Abgeordneter **Münschke** (AfD) weist darauf hin, dass unter dem Tagesordnungspunkt 7 auch über den Antrag der AfD-Fraktion auf Durchführung eines Fachgesprächs zu entscheiden sei. Er gehe davon aus, dass die Vertreter der Bürgerinitiative hierzu aufschlussreiche Hinweise und Gründe hätten nennen können. Diese Möglichkeit sei der Bürgerinitiative durch den Widerspruch des Abgeordneten Noack (SPD) genommen worden.

Der **Vorsitzende** bedauert, dass er die Vertreterin und den Vertreter der Bürgerinitiative aufgrund der geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie nunmehr bitten müsse, den Sitzungsraum zu verlassen. Die Ausschüsse tagten derzeit unter Ausschluss von Besuchern. Dem Öffentlichkeitsgrundsatz werde man durch das Livestream-Angebot auf der Homepage des Landtags gerecht. Die Anwesenheit von eingeladenen Gästen zu Anhörungen und Fachgesprächen, die in Präsenz stattfänden, sei erforderlich. Aufgrund der Versagung des Rederechts für die Vertreter der Bürgerinitiative, bestehe das Erfordernis der Anwesenheit nicht mehr.

Der Vorsitzende bedankt sich herzlich für das Erscheinen und die Absicht der Bürgerinitiative, im Ausschuss sprechen zu wollen.

Weiterhin habe der Abgeordnete Görke (DIE LINKE) angekündigt, unter Verschiedenes um Auskünfte zur Schienenanbindung des Tesla-Geländes in Grünheide zu bitten und hierzu gestern drei Fragen übermittelt.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) präzisiert, dass es sich um leicht zu beantwortende Fragen handelt. Er bitte um eine kurze Information und keinen ausführlichen Bericht. Möglicherweise erspare man sich so eine Frage bei der nächsten Landtagssitzung.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) schlägt vor, die Fragestellungen unter TOP 4 zu behandeln. Im Rahmen des TOPs gehe es auch um die Schienenanbindung zu Tesla.

Abgeordneter **Noack** (SPD) gibt zu bedenken, dass einige Ausschussmitglieder die E-Mail zum Teil heute erst gelesen hätten. Er bittet darum, Tagesordnungspunkte künftig

rechtzeitig zu benennen, damit das Ministerium sich ausreichend auf die Berichterstattung vorbereiten könne.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) erwidert, dass er unter dem Tagesordnungspunkt keine Debatte beabsichtige. Er wolle lediglich kurze Antworten zu drei Fragen zur Kenntnis nehmen. Hierfür sei ein Vorlauf von 24 Stunden aus seiner Sicht ausreichend. Aus diesem Grund erübrige sich aus seiner Sicht auch eine Verbindung mit Tagesordnungspunkt 4.

Der **Vorsitzende** lässt über den Vorschlag des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER), die Fragestellungen der Fraktion DIE LINKE mit TOP 4 zu verbinden, abstimmen.

Ja	Nein	Enthaltung
5	8	2

Der Antrag wird mehrheitlich (5/8/2) abgelehnt.

Anschließend lässt er über die im Entwurf vorliegende Tagesordnung unter Berücksichtigung der am Vortag übermittelten Fragen der Fraktion DIE LINKE unter TOP 9.4 abstimmen:

Ja	Nein	Enthaltung
15	0	0

Die Tagesordnung wird einstimmig (15/0/0) beschlossen.

Zu TOP 1 Sachstand zum Schallschutzprogramm der Flughafen Berlin Brandenburg (FBB) GmbH (gemäß Festlegung des Ausschusses in der 16. Sitzung)

Bericht der Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt und begrüßt den hierzu anwesenden Geschäftsführer der FBB GmbH, Herrn Halberstadt.

Der Ausschuss habe sich in seiner 16. Sitzung auf eine regelmäßige quartalsweise Berichterstattung zum Sachstand des Schallschutzprogrammes der FBB GmbH

verständnis. Die nächste Befassung sei für den 11. November 2021 vorgesehen. Für die heutige Befassung liege eine Präsentation (Anlage 1.1) vor.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) bedankt sich für die Worterteilung und führt aus, dass man sich hinsichtlich der Präsentation an der Darstellung orientiert habe, die bereits durch die regelmäßige Berichterstattung im SBER bekannt sei.

Folie 3 (Anlage 1.1) zeige den Bearbeitungsstand bezogen auf die beiden Schutzgebiete, Tagschutz und Nachtschutz, der bei der FBB GmbH eingegangenen Anträge.

Für das Tagschutzgebiet seien mit Stand vom 31. Juli 2021 insgesamt 13 856 Anträge eingegangen. Davon seien 13 053 Anträge bereits abgearbeitet, was einem Anteil von 94,2 Prozent entspreche. Im Nachtschutzgebiet seien von insgesamt 8 492 Anträgen 97,3 Prozent abgearbeitet worden. Von 22 348 vorliegenden Anträgen seien 21 316 abgearbeitet worden. Insgesamt könne man einen Abarbeitungsstand von 95,4 Prozent vorweisen.

Von den noch offenen 1 032 Anträgen befänden sich 818 Anträge in Hinderung. Die übrigen 214 Anträge seien derzeit in Bearbeitung. Die Hinderungsgründe seien vielseitig. Teilweise werde beispielsweise der Zugang zu Grundstücken verwehrt. Sofern die Voraussetzungen für eine weitere Bearbeitung gegeben seien, werde die Bearbeitung fortgesetzt. Die aktuell offenen 214 Anträge befänden sich entweder in Sachklärung oder seien erst kurzfristig eingegangen und deshalb noch nicht abgearbeitet worden.

Von den 13 053 Anträgen im Tagschutzgebiet, die abgearbeitet seien, entfielen auf die Anspruchsermittlung Bau (ASE-B) 5 095 Anträge. Bei 7 406 Anträgen sei eine Entschädigung begründet. In 552 Fällen sei im Ergebnis der Bewertung kein Schallschutz umzusetzen gewesen (siehe Folie 4, Anlage 1.1).

Für 8 852 Anträge, also insgesamt 70,8 Prozent der abgearbeiteten Anträge, für die ein Anspruch ermittelt worden sei, seien bereits Maßnahmen umgesetzt worden. In 450 Fällen sei bereits Komplettumsetzung erfolgt. In weiteren 1 274 Fällen sei eine teilweise bauliche Umsetzung zu verzeichnen. In Sonderfällen seien für 138 Wohneinheiten Differenzzahlungen erfolgt. In 6 990 Fällen sei eine Entschädigung ausgezahlt worden.

Für 3 649 Einheiten, also 29,2 Prozent, sei bisher keine Umsetzung erfolgt. Dies betreffe 3 233 Fälle, in denen ein Anspruch auf bauliche Umsetzung bestehe und 416 Fälle, in denen die Entschädigung noch nicht ausgezahlt worden sei. Dies sei zum Teil

darin begründet, dass die FBB GmbH einen Entschädigungsanspruch ermittelt habe, von den Eigentümern aber bisher keine Rückmeldung zu dem entsprechenden Angebot erfolgt sei.

Im Nachtschutz (siehe Folie 5, Anlage 1.1) gebe es insgesamt 8 263 abgearbeitete Anträge, von denen 7 838 einen Anspruch auf bauliche Umsetzung begründeten. In 425 Fällen seien keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Umgesetzt seien bisher 29,4 Prozent in den unterschiedlichen drei Fallkategorien. Für 5 534 Wohneinheiten – also 70,6 Prozent – sei bisher keine bauliche Umsetzung erfolgt.

Die Beschwerdestatistik (siehe Folie 6, Anlage 1.1) werde in den fünf dargestellten Kategorien geführt. Für den Zeitraum April bis Juli habe man einen sehr großen Anteil der vorliegenden Beschwerden bereits abgearbeitet. Die roten Säulen markierten die jeweils noch offenen Themen.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) erinnert daran, dass die FBB GmbH im Rahmen der letzten Befassung im AIL eine Antwort auf die Frage schuldig geblieben sei, wie sich das Verhältnis von Miet- und Eigentumswohneinheiten darstelle. Eine detaillierte Differenzierung könne die FBB GmbH nicht vornehmen, da grundsätzlich die Eigentümer anspruchsberechtigt seien. Aus den Anträgen gehe nicht hervor, ob die einzelnen Gebäude vermietet seien oder nicht. Hinsichtlich der Gebäudestruktur könne man jedoch mitteilen, dass sich 62 Prozent der Anträge auf Einfamilienhäuser, 26 Prozent auf Mehrfamilienhäuser, 9 Prozent auf Eigentumswohnungen und 3 Prozent auf sonstige Einrichtungen erstreckten (siehe Folie 7, Anlage 1.1).

Darüber hinaus habe es eine Fragestellung zu Klageverfahren gegeben. Auf Folie 8 (Anlage 1.1) seien die Klageverfahren aufgelistet. Das Oberverwaltungsgericht (OVG) sei stets die erste und abschließende Instanz. Insgesamt verzeichne man 29 abgeschlossene Verfahren. Davon seien 19 Urteile zugunsten und 4 Urteile zu Ungunsten der FBB GmbH ausgefallen. Zwei Klagen seien durch die Anwohner bzw. Anwohnerinnen zurückgezogen worden, zwei Urteile seien teilweise zugunsten und teilweise zu Ungunsten der FBB GmbH ausgefallen. In zwei weiteren Fällen habe man einen Vergleich schließen können. Derzeit seien noch zehn Verfahren offen, bei denen es sich aus Sicht der FBB GmbH um Einzelfälle handelt, von denen keine grundsätzliche Wirkung auf andere Fälle zu erwarten sei.

Berichtenswert sei außerdem, dass die FBB GmbH am 11. August 2021 erneut einen Schallschutztag durchgeführt habe. Dies sei ein regelmäßiges Angebot am Standort Schönefeld im Gebäude des Dialogforums, um als Ansprechpartner und –partnerinnen für die Anwohner und Anwohnerinnen präsent zu sein. Vor Ort seien sowohl die FBB GmbH als auch Vertreter und Vertreterinnen von Firmen, die den Schallschutz in der

Folge baulich umsetzen. Circa 200 interessierte Anwohnerinnen und Anwohner hätten sich an diesem Tag informiert. Die FBB GmbH organisiere in diesem Rahmen auch regelmäßig Fachvorträge. Das Angebot werde gut angenommen und – wie bisher – regelmäßig fortgeführt.

Abgeordnete **Block** (DIE LINKE) möchte wissen, was seitens der FBB GmbH unternommen werde, um die Schallschutzmaßnahmen in den mehr als 9 000 verbliebenen Wohneinheiten umzusetzen und die Bereitschaft der Eigentümer zur Durchführung der Maßnahmen zu erhöhen.

Zum anderen fragt sie, inwiefern über eine Erweiterung des Anwendungsgebietes des Schallschutzprogrammes auf weitere Gemeinden oder Gemeindeteile nachgedacht werde. Dies erfordere eine Messung der tatsächlichen Lärmbelastung im Flughafenumfeld. Nach ihrer Kenntnis seien umfangreiche Schallschutzmessungen ein Jahr nach Eröffnung des Flughafens geplant. Dies sei jedoch aufgrund der coronabedingten Einbrüche der Fluggastzahlen verschoben worden. Im Sommer hätten sich die Fluggastzahlen jedoch in vielen Bereichen normalisiert. Sie möchte konkret wissen, ob Messungen geplant seien und das Programm möglicherweise ausgeweitet werde.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) erkundigt sich, wie der aktuelle Stand beim Thema lärmabhängiger Gebühren sei.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) bezieht sich in seinen Fragen auf die Präsentation (Anlage 1.1). Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) habe ausgeführt, dass im Tagschutzgebiet insgesamt 13 053 Ansprüche ermittelt worden seien. Für 5 095 Wohneinheiten habe ein Anspruch auf bauliche Umsetzung (ASE-B) bestanden. In 7 406 Fällen sei ein Anspruch auf Entschädigung ermittelt worden (ASE-E). In Bezug auf die Gesamtzahl sei festzuhalten, dass in 56,74 Prozent nur Entschädigungen ausgezahlt werden und vorerst kein baulicher Schutz realisiert werde. Es stehe zu befürchten, dass sich die Eigentümer von dem Geld einen Pool bauten, ein Auto kauften oder in den Urlaub flögen. Danach sei das Geld aufgebraucht und die Menschen müssten mit dem Fluglärm den Rest der Zeit in den Häusern leben. Das beunruhige ihn, insbesondere, wenn man den Planfeststellungsbeschluss und das Urteil vom Bundesverwaltungsgericht von 2006 diesbezüglich kenne. Das Urteil sage vereinfacht „okay, wir genehmigen euch den Flughafen an diesem ungeeigneten Standort, weil ihr guten Schallschutz umsetzt“. „Umsetzen“ bedeute für ihn aber logischerweise, dass etwas eingebaut werde, sonst seien die Menschen nicht geschützt.

Weiterhin sei bemerkenswert, was mit den 552 Wohneinheiten sei, für die kein Schallschutz ermittelt worden sei. Im Ergebnis komme man auf einen Prozentsatz von über 70,6 Prozent der Wohneinheiten, für die kein Schallschutz umgesetzt werde. Dies sei unter Berücksichtigung des genannten Urteils sehr „irritierend“, um nicht zu sagen „schockierend“. Es gebe nicht wenige Leute, die gesagt hätten, dass bereits vor der Eröffnung des Flughafens ein kompletter baulicher Schallschutz bei den Schwerstbetroffenen gegeben sein müsse. Man rede nicht über diejenigen Grundstücke, über die ab und zu mal ein Flugzeug fliege. Es gehe um die Menschen, die der Belastung dauerhaft ausgesetzt seien, und um deren verfassungsmäßiges Recht auf gesundheitliche und körperliche Unversehrtheit. Er bittet dahingehend um Erläuterungen.

Die bisherigen Verweise der FBB GmbH auf die Schuld der Eigentümer seien aus seiner Sicht und vor dem Hintergrund des Bundesverwaltungsgerichtsurteils nicht ausreichend.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) erläutert, dass sich die Voraussetzungen für Entschädigungsleistungen aus den Rahmenbedingungen ergeben, die die FBB GmbH zu berücksichtigen habe. Die Rahmenbedingungen habe die FBB GmbH nicht selbst gemacht. Vielmehr seien sie sowohl durch das Planfeststellungsverfahren als auch durch die entsprechenden rechtlichen Festlegungen und die begleitenden OVG-Urteile erfolgt. Diese besagten, dass, wenn der bauliche Schallschutz nicht umsetzbar sei oder die Kosten 30 Prozent des Verkehrswertes des Objektes überschritten, aus dem Anspruch auf bauliche Umsetzung ein Anspruch auf Entschädigung erwachse. Die FBB GmbH weise diejenigen, die Entschädigungen erhielten, auf den Sinn und Zweck der Entschädigungsleistung hin. Es sei zwar keine rechtliche Bedingung, das Geld solle aber in den Schallschutz investiert werden. Die Entschädigungsempfänger seien jedoch frei in ihrer Entscheidung, wofür sie die Mittel verwendeten. Der FBB GmbH und den Aufsichtsbehörden stehe es nicht zu, das zu steuern. Es liege ausschließlich in der Entscheidung der Eigentümer, die Anspruch auf die Entschädigung hätten.

Er verweist den Vorwurf zurück, dass Regelungsinhalte nicht erfüllt werden. Die gemeinsame Luftfahrtbehörde von Berlin und Brandenburg habe im Zusammenhang mit der Eröffnung des Flughafens die Umsetzung des Schallschutzprogrammes detailliert bewertet. In diesem Zusammenhang sei auch die Erfüllung sämtlicher Bedingungen festgestellt worden. Daher habe die Eröffnung des Flughafens in rechtlich zulässiger Weise stattfinden können. Hinsichtlich der Kritik an den nicht erfolgten baulichen Umsetzungen sei zu betonen, dass die FBB GmbH niemanden zwingen könne, eine Umsetzung zu realisieren.

Damit schließe er an die Frage der Abgeordneten Block (DIE LINKE) an. Die FBB GmbH weise regelmäßig darauf hin, dass mit der ASE-E auch der bauliche Schutz umgesetzt werden könne und solle. Man könne die Menschen aber nicht bevormunden. Man habe für das gesamte Projekt Schallschutz 730 Millionen Euro budgetiert, die auch zur Verfügung stünden. Man habe bereits einen sehr hohen Abarbeitungsstand. Die restlichen Mittel seien für zugesagten Bauschutz bzw. für entsprechende Entschädigungszahlungen vorgesehen. Mehr als appellierend auf die vorgesehene Verwendung hinzuweisen, stehe der FBB GmbH nicht zu.

Den Menschen werde auf ihren Antrag hin eine entsprechende Entscheidung zugeleitet. Für die Adressaten sei damit klar, welche Maßnahmen zu realisieren seien. In der Folge könnten sie sich bei der FBB GmbH jederzeit beraten lassen. Die Beratung werde ingenieurtechnisch begleitet. Man könne die Menschen aber nicht zur Umsetzung zwingen.

Bezüglich der Frage der Abgeordneten Block (DIE LINKE) nach einer möglichen Ausweitung der Schallschutzzonen, bestätigt Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH), dass ursprünglich nach zwei Flugplanperioden – zeitlich gesehen also nach einem Jahr – eine Bewertung der Schallschutzzonen vorgesehen gewesen sei. Wenn man jedoch zum jetzigen Zeitpunkt eine Überprüfung vornehmen würde, würde diese angesichts des geringen Volumens an Flugverkehr wahrscheinlich dazu führen, dass die Zonen kleiner würden. Daher sei man im Gespräch mit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB). Die LuBB bewerte, wie man damit umgehe und ob man die Überprüfung auf einen späteren Zeitraum verschiebe. Diese Diskussion sei noch nicht abgeschlossen. Die Frage solle im September noch einmal konkret besprochen werden. Eine solche Überprüfung ergebe aus seiner Sicht mehr Sinn, wenn ein Flugverkehr zu verzeichnen sei, der eine perspektivische Bewertung zulasse.

Auf die Frage des Abgeordneten Rostock (GRÜNE/B90) nach den lärmabhängigen Entgelten, führt Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) aus, dass ein entsprechender Antrag gestellt worden sei. Nach seiner Kenntnis sei der Antrag in Bearbeitung. Wenn der Antrag positiv entschieden sei, werde die Umsetzung realisiert.

Abgeordnete **Block** (DIE LINKE) erklärt, dass sie mit ihrer Nachfrage „wie die FBB GmbH unterstütze“ nicht darauf habe abzielen wollen, dass Menschen bevormundet werden. Ihr gehe es um die Menschen, die baulichen Schallschutz umsetzen wollten, die Genehmigung dafür vorliegen hätten, aber momentan mangels bereitstehender Handwerker oder Firmen oder aufgrund der erheblich gestiegenen Kosten nicht umsetzen könnten. Sie fragt, ob es nicht möglich sei, Firmen vertraglich an sich zu binden, um die Menschen bei der Umsetzung von Baumaßnahmen zu unterstützen. In

ihren Augen sei das größte Problem derzeit, dass es an Firmen mangle, die die Umsetzung durchführten.

Abgeordneter **Noack** (SPD) fasst zusammen, dass es im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens eine theoretische Lärm-Zonen-Betrachtung gegeben habe. Eine Betrachtung unter tatsächlichen Bedingungen sei noch nicht erfolgt. Die Prognose für das laufende Jahr sei ein Aufkommen von ungefähr 10 Millionen Fluggästen im Vergleich zu einem Fluggastaufkommen zu Vor-Corona-Zeiten von 35 Millionen. Man verzeichne daher auch ein Jahr nach der Eröffnung noch keine „normalen“ Flugbewegungen und daher auch keine normale Fluglärmbelastung in den betroffenen Regionen. Er habe es so verstanden, dass die FBB GmbH beabsichtige, den Normalprozess zu betrachten und die Festlegungen, ob die Schallschutzzonen in der Art und Weise, wie sie theoretisch berechnet worden in der Lebenswirklichkeit dann auch eingetroffen seien, zu verschieben. Er vermute, dass an den Messpunkten nicht nur eine tagesaktuelle Betrachtung gemacht werde, sondern Schallschutzmessungen über einen längeren Zeitraum durchgeführt würden, damit sie Grundlage für eine Neubewertung sein könnten. Er bittet um Bestätigung seiner Vermutungen oder gegebenenfalls um Berichtigung.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) streitet nicht ab, dass das Bundesverwaltungsgerichtsurteil die Option eröffnet habe, Entschädigungen zu zahlen, um der Verpflichtung aus dem Planfeststellungsbeschluss gerecht zu werden. Der Knackpunkt sei jedoch, dass diese Option als extreme Ausnahme – als Notbehelf -gedacht gewesen sei. Im Moment verzeichne man einen Anteil von fast 60 Prozent der Antragsteller, die eine Entschädigung erhielten. Das konterkariere die Voraussetzungen für die Genehmigung und Zulassung des Flughafens an dem aus seiner Sicht ungeeigneten Standort. Die Voraussetzung sei die „Umsetzung des Schallschutzes“.

Er bestreite auch nicht, dass im Rahmen verschiedenster juristischer Auseinandersetzungen entschieden worden sei, dass dies rechtlich nicht zu beanstanden sei. Die prozentualen Anteile zwischen baulicher Umsetzung und Entschädigung würden sich jedoch massiv verschieben im Vergleich zu dem, was man angenommen habe. Abgeordneter Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) sei nach wie vor der Ansicht, dass die gegenwärtige Praxis dem Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit zuwiderlaufe. Aus seiner Sicht hätte der Flughafen niemals eröffnet werden dürfen, bevor der bauliche Schallschutz nicht in der größten Zahl bei den Schwerstbetroffenen umgesetzt sei.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) gesteht dem Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) dessen Auffassung zu. Für ihn persönlich sei

es wichtig, dass sie sich an die rechtlichen Vorgaben hielten, zu deren Einhaltung sie verpflichtet seien.

Seine Erfahrung mit dem Thema Entschädigung sei im Übrigen auch, dass viele Antragsteller es darauf abzielten, eine Entschädigung zu erhalten und nicht auf eine bauliche Umsetzung pochten. In einer erheblichen Anzahl der Fälle sei es so, dass gezielt nachgehakt werde, ob es in irgendeiner Nische die Möglichkeit gebe, den Wert so festzusetzen, um die Entschädigungsgrenze zu überschreiten. Das sei ausdrücklich nicht das Ziel der FBB GmbH. Die FBB GmbH wolle baulichen Schallschutz, weil nur durch bauliche Schallschutzmaßnahmen Schallschutz erreicht werden könne.

Zu bemerken sei dennoch, dass der Schutzstandard ausgesprochen hoch sei. Im Vergleich zu anderen Flughafenregionen wende die FBB GmbH ein Vielfaches für Schallschutzmaßnahmen auf.

Was die Frage nach der Festlegung der Schallschutzzonen betreffe, so sei festzustellen, dass das Thema noch komplexer sei als vom Abgeordneten Noack (SPD) dargestellt. Man messe nicht nur die Lärmbelastung in einem bestimmten Zeitraum, sondern es finde auch eine Projektion statt, wie sich der Flugverkehr in der Erwartung entwickle. Auch das sei schon im Regelverfahren zu berücksichtigen. Es erfolge nicht nur eine Aufnahme des Ist-Zustandes, sondern es werde auch betrachtet, wie sich die weitere Entwicklung in zwei bis fünf Jahren darstelle.

Richtig sei, dass eine Erhebung zum jetzigen Zeitpunkt als Ausgangspunkt ein sehr viel niedrigeres Flugaufkommen bedeuten würde. Die Branche selbst prognostiziere, dass es bis ins Jahr 2025 dauern werde, bis das bisher „normale“ Niveau von 2019 wieder erreicht werde. Danach folgten aus Sicht der Branche nur abgeflachte weitere Steigerungswerte, im Verhältnis zu einer „Vor-Corona-Situation“. All dies beinhalte eine Menge Unsicherheit. In so einer Situation sei eine völlig grundlegende Neubewertung der Schallschutzzonen nicht zielführend. Daher führe man auch derzeit die Diskussion mit der LuBB. Diese werde am Ende eine Entscheidung treffen, wann und in welchem Verfahren die Umsetzung der grundsätzlichen Festlegung, dass nach zwei Flugplanperioden eine Neubewertung der Schallschutzzonen erfolge, stattfinde.

Die FBB GmbH verfolge nicht das Ziel, am Ende mit geringeren Schallschutzzonen aus dem Verfahren zu kommen. Damit gewinne letztlich niemand.

Bezüglich der Frage nach einer möglichen Bindung von Firmen und Hinderungsgründen, führt Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) aus, dass beim Schallschutztag Firmen eingebunden worden seien, die in diesem Feld tätig seien. Es sei nicht so, dass niemand eine Möglichkeit habe, die entsprechenden

Handwerkerleistungen zu realisieren. Bei der Kalkulation der Kosten für die Schallschutzmaßnahmen werde auch nicht nur ein Stichtag betrachtet, sondern man berücksichtige auch hier die Entwicklung der Kosten bezogen auf die kommenden zwei, drei Jahre. Das bedeute, dass die Eigentümer nach Anspruchsermittlung zwei bis drei Jahre Zeit habe, die Maßnahmen mit einer Firma umzusetzen. Die FBB GmbH stelle eine Liste mit Firmen bereit, die potentielle Ansprechpartner darstellten.

Was die FBB GmbH dagegen nicht mache, sei die Steuerung von konkreten Maßnahmen auf bestimmte Firmen. Dies sei nicht gewollt und dazu sei die FBB GmbH letztlich auch nicht befugt. Es gebe aber auch Fälle, in denen Anwohner seit fünf, sechs, sieben oder acht Jahren einen Bescheid hätten und die Maßnahmen nicht umsetzten. Diese Preissteigerungen könnten nicht durch die FBB GmbH ausgeglichen werden. Etwas anderes könne nur gelten, wenn die FBB GmbH die Verzögerung zu verantworten habe.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) bittet um Präzisierung, wann der Antrag auf Erhebung lärmabhängiger Entgelte gestellt worden sei.

An das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung richtet er zudem die Frage, wie sich die anderen Gesellschafter zum Landtagsbeschluss vom 17. Mai 2017 (Drucksache 6/6564-B) verhalten und welche Rolle sie bei der Akzeptanz und Umsetzung der Vollzugshinweise gespielt hätten.

Letztlich möchte er wissen, ob sich die Landesregierung hinsichtlich des Nachtflugverbotes noch in der Pflicht sehe, da sowohl im Abgeordnetenhaus als auch im Bundestag Wahlen anstehen würden und sich die Situation unter Umständen demnächst anders darstelle.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) könne sich nicht auf ein genaues Datum festlegen, informiert aber, dass der Antrag auf Erhebung lärmabhängiger Entgelte im Frühjahr 2021 gestellt worden sei.

Staatssekretär Genilke (MIL) erläutert, dass die Vollzugshinweise bereits in der vergangenen Legislaturperiode immer wieder Thema gewesen seien. Man habe sich mit Fragen befasst, wann eine Wohnküche eine Wohnküche, ab welcher Deckenhöhe ein Raum schützenswert sei und wann ein Arbeitsraum als solcher gewertet werden könne.

Außerdem seien Module entwickelt worden, wodurch man in unterschiedlichem Tempo Maßnahmen umsetzen könne. So habe man den Eigentümern die Option eröffnet, die Reihenfolge der Maßnahmen selbst zu bestimmen. So einfach, wie man sich das am

Anfang gedacht habe, habe sich die Lebenswirklichkeit nicht dargestellt. Man habe auch in vielen Sitzungen des SBER über Änderungen nachgedacht. Die Flughafengesellschaft habe den Prozess begleitet. Daraus seien Maßnahmenmodule und -kataloge entstanden, anhand derer die Umsetzung erleichtert werden sollten.

Man habe sich immer wieder mit der Frage auseinandergesetzt, weshalb man es nicht geschafft habe, den Schallschutz zum Zeitpunkt der Eröffnung des Flughafens final umgesetzt zu haben. Hier habe auch das Verhalten der Antragstellenden eine Rolle gespielt. Es gebe Betroffene, die einen Antrag gestellt, diesen jedoch bis heute nicht umgesetzt hätten. Diese stünden jetzt vor der Situation, dass die Umsetzung mit der in der Vergangenheit in Aussicht gestellten und bewilligten Summe heute nicht mehr möglich sei. Es bestehe auch eine Mitwirkungspflicht der Betroffenen. Er erkenne, dass dies möglicherweise nicht immer ausreichend deutlich gemacht worden sei. Im Nachhinein sei man aber schlauer.

In vielen Dingen habe man gut nachgearbeitet. Es gebe in vieler Hinsicht wohlwollende Regelungen, was dazu geführt habe, dass einzelne Maßnahmen nicht mehr vor Gericht erstritten werden müssten.

Staatssekretär Genilke (MIL) führt weiterhin aus, dass das Nachtflugverbot ein Beschluss des Landtags in der letzten Legislaturperiode gewesen sei. Die Gesellschafter hätten sich dazu nicht durchgerungen. Im Planfeststellungsbeschluss seien Betriebszeiten vorgesehen. Diese könnten nur mit einem gemeinsamen Antrag der Gesellschafter auf Verkürzung der Betriebszeiten geändert werden. Weder Berlin noch der Bund seien bisher auf Brandenburg zugegangen, da eine Verkürzung der Betriebszeiten für diese nicht infrage komme. Von daher gelte weiterhin das, was im Planfeststellungsbeschluss beschlossen worden sei.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) hinterfragt die soeben getätigten Ausführungen des Staatssekretärs Genilke (MIL). Der Landtag habe damals das Volksbegehren angenommen, welches eine Nachtruhe von 22.00 bis 06.00 Uhr am Flughafen BER gefordert habe. Dies entspreche der überwiegenden Definition von Nachtruhe in unterschiedlichen Gesetzen. Seit der Annahme des Volksbegehrens gelte weiterhin nur eine Nachtruhe von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr. Deswegen frage er, was die Landesregierung als Mitgesellschafter der FBB GmbH vorhabe, um das vom Landtag Brandenburg angenommene Volksbegehren endlich umzusetzen. Spätestens nach den Neuwahlen im Abgeordnetenhaus und der Regierungsbildung in Berlin erwarte er eine Initiative der Landesregierung.

Staatssekretär Genilke (MIL) erwidert, dass im Rahmen des Volksbegehrens letztlich ein Kompromiss verhandelt worden sei. Die Landesregierung ist demnach beauftragt

worden, mit den Mitgesellschaftern darüber zu sprechen, ob es möglich sei, ein Nachtflugverbot zu erlassen. Hier sei zwischen den Gesellschaftern keine einvernehmliche Lösung gefunden worden. Ob dies nach den Wahlen in Berlin anders aussehe, könne er derzeit nicht prognostizieren.

Der **Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 2 Beseitigung von Mängeln hinsichtlich der Barrierefreiheit am Flughafen BER (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und der Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Abgeordnete **Block** (DIE LINKE) führt aus, dass sich die Organisation ISL - Selbstbestimmt leben e.V. bereits im November und im Dezember 2020 an die Öffentlichkeit und an die Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH gewandt und auf erhebliche Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit am neu eröffneten Flughafen BER hingewiesen habe. Dies sei anhand von Fotos belegt worden. Die Organisation habe um Nachbesserung in kürzester Zeit gebeten. Nach ihrer Kenntnis habe sich die Situation im Juli 2021 nicht anders dargestellt. Deswegen sei die FBB GmbH vom Bundestagsabgeordneten Sören Pellmann mit dem Negativpreis Barriere-Bambi prämiert worden. Sie bittet um Stellungnahme der Landesregierung sowie der FBB GmbH, inwiefern diese Mängel in der Barrierefreiheit abgestellt seien oder werden und bis wann eine entsprechende Anpassung der Infrastruktur erfolge.

Die im Rahmen der TOP-Anmeldung übermittelten Kritikpunkte lauteten wie folgt:

- „Kein Einsatz barrierefreier Waggons beim Flughafenexpress (FEX),
- Fehlender Aufzug auf dem Weg zwischen Terminal 1 und 2 (mit in der Folge langen Umwegen für mobilitätseingeschränkte Personen),
- Kein barrierefreier Zugang zur Besucherplattform,
- Fehlende Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderung,
- Fehlende ermäßigte/kostenfreie Kurzparkmöglichkeiten,
- Unpassende Dimensionierung von Aufzügen, Einkaufsbereichen, Servicetheken, Geldautomaten u.a.m.“

Staatssekretär Genilke (MIL) erklärt, dass die Feststellungen der Organisation ISL – Selbstbestimmt Leben e.V. sowohl ihn als auch die zuständige Untere Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald überrascht hätten. Die

Fragestellungen seien daher für ihn und die Behörde aufgrund der durchgeführten Genehmigungsverfahren nicht nachvollziehbar. Das Thema Barrierefreiheit habe bei den durchgeführten Genehmigungsverfahren für die Gebäude des BER einen hohen Stellenwert eingenommen. Man habe eigens dafür eine Arbeitsgruppe „Barrierefreies Bauen“ gegründet, in die Vertreter des Bundes, der Länder Berlin und Brandenburg, des Landkreises sowie einzelner Verbände eingebunden worden seien. Diese hätten auch Genehmigungsprozess begleitet. Dies gelte insbesondere auch für die Bereiche, wo über die Abweichung von Regelwerken entschieden werden musste. Zudem habe es im Laufe der Baumaßnahmen mehrere Begehungen mit den Beteiligten der Arbeitsgruppe Barrierefreies Bauen gegeben. Anmerkungen und Anregungen zu diesem Thema der Barrierefreiheit seien stets in die Genehmigungsbescheide mit eingeflossen.

Die von der Fraktion DIE LINKE in der Anmeldung des Tagesordnungspunktes beispielhaft aufgelisteten Mängel würden insbesondere Themenfelder betreffen, die in der Organisation und in der Verantwortung der FBB GmbH lägen. Dies betreffe insbesondere die Pflichten der Instandhaltung der Gebäude und deren technische Einrichtungen sowie die Vermarktung und der Betrieb der Vermietungsflächen am Flughafen.

Zu einigen Kritikpunkten könne Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) konkreter ausführen. Ihm sei jedoch wichtig zu betonen, dass er selbst keine fehlenden Leitstreifen für Menschen mit Behinderungen wahrgenommen habe. Er halte es dennoch für möglich, dass es Bereiche des Flughafens gegeben habe, in denen die Baumaßnahmen noch nicht abgeschlossen worden waren, sodass das Leitsystem nicht sichtbar gewesen sei.

Ein weiterer Kritikpunkt sei der fehlende Aufzug zwischen den Terminals gewesen. Das zusätzliche Terminal sei in der letzten Legislaturperiode beschlossen und errichtet worden. Jedem müsse bewusst gewesen sein, dass damit ein räumliches Problem einhergehe. Der Zugang zu diesem Terminal sei nicht ganz einfach. Der Weg, den man zurücklegen müsse, wenn man mit der Bahn am Flughafen ankomme, sei umständlich. Dennoch müsse festgehalten werden, dass – mit einem Umweg – auch diese Terminal behindertengerecht und barrierefrei erreichbar sei.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) schließt sich den grundsätzlichen Ausführungen des Staatssekretärs Genilke (MIL) an.

Die Kritik an fehlenden barrierefreien Waggons beim Flughafen-Express betreffe natürlich die Kunden des BER. Die FBB GmbH habe ein hochgradiges Interesse daran, dass der Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen sei. Daher

sei es auch im Interesse der FBB GmbH, dass entsprechende Waggon bereitgestellt werden, die einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Das Thema liege allerdings im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn AG. Die FBB GmbH könne lediglich an die Deutsche Bahn AG appellieren. Die ÖPNV-Anbindung sei insgesamt sehr gut. 60 Prozent der Fluggäste gelangten per ÖPNV zum Flughafen. Ein weiterer Ausbau sei – auch aus ökologischen Gesichtspunkten – geplant. Die Interessenlage sei gegeben, der richtige Ansprechpartner sei jedoch am Ende Deutsche Bahn AG.

Den Kritikpunkt „fehlender Aufzug zwischen dem Terminal 1 und 2, mit der Folge langer Umwege für mobilitätseingeschränkte Personen“ weise er zurück. Unabhängig davon, dass das Terminal 2 gar nicht in Betrieb sei, sei auch das Terminal 2 über die Vorfahrt E0 barrierefrei erschlossen. Von der Ebene E1 des Terminals 1 gelange man über sechs Aufzüge auf die Ebene E0 und von dort aus ebenerdig und barrierefrei zum Terminal 2. Der barrierefreie Zugang sei daher sichergestellt.

Die Besucherterrasse verfüge über zwei Zugänge, einen im Norden und einen im Süden. Der komplett barrierefreie Zugang zur Besucherterrasse sei über den südlichen Ausgang möglich. Dort seien zwei Aufzüge vorhanden, die dann auch den Zugang zur Besucherterrasse realisierten.

Den Vorwurf der fehlenden Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderung weise er ebenfalls zurück. Es gebe ein Konzept „Barrierefreies Bauen“. In diesem Zusammenhang sei unter Beteiligung der Behindertenverbände und auch unter Leitung der Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises Dahme-Spreewald vereinbart worden, dass das Leitsystem im Außenbereich auf die Zugangstüren zulaufe. Im Gebäudeinneren verlaufe das Leitsystem ausgehend von den Zugangstüren zum Informationscounter. Zu den WC-Anlagen und den Sicherheitskontrollen sowie dem Mainpier habe man zusätzliche taktile Leitstreifen quer zur Laufrichtung angeordnet, um auf behindertengerechte WCs hinzuweisen. Insofern gebe es ein ausgebautes Leitsystem. In Zusammenhang mit der Errichtung des Terminal 2 sei das Leitsystem erweitert worden. Das Terminal 2 sei an das Leitsystem angeschlossen. Insofern könne man über das Leitsystem beide Terminals erreichen und sich von einem zum anderen bewegen.

Zum Stichwort „fehlende ermäßigte kostenfreie Kurzparkmöglichkeiten“ führt Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) aus, dass es am BER grundsätzlich kostenfreie Kurzparkmöglichkeiten gebe. Das biete die Möglichkeit, das Auto abzustellen und sich zehn Minuten dort kostenfrei aufzuhalten. Darüber hinaus gebe es für mobilitätseingeschränkte Reisende und Besucher, die das auch mit entsprechendem Ausweis belegen könnten, kostenfreie Parkmöglichkeiten bis zu einer Stunde. Bei längeren Standzeiten gewähre man einen Nachlass von 50 Prozent

auf die gültigen Parkentgelte der jeweiligen Parkflächen. Es sei mithin nicht zutreffend, dass es am Flughafen keine kostenfreien Parkmöglichkeiten gebe.

Der letzte Kritikpunkt erschließe sich letztlich ebenfalls nicht. Die verbauten Aufzüge ermöglichten, dass Rollstuhlfahrende im Aufzug wenden könnten. Die Bedienflächen seien abgesenkt und für Menschen, die im Rollstuhl säßen, entsprechend zugänglich. Auch am Informationsschalter gebe es abgesenkte Bereiche, die einen Gesprächsverlauf vereinfachten.

Im Jahr 2023 fänden die Special Olympics World Games in Berlin statt. In dem Kontext habe man für den Wirtschaftsplan 2022 weitere bauliche Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen eingeplant, die auch umgesetzt werden. Noch in diesem Jahr werde man auf einen Kritikpunkt von Menschen mit Sehbehinderungen reagieren und den Kontrast auf den Anzeigen am BER verstärken, um eine bessere Lesbarkeit für Menschen mit Sehbehinderung zu ermöglichen.

Zusammenfassend sei festzuhalten, dass der Flughafen BER es nicht verdient habe, eine solche Auszeichnung zu erhalten. Die Beweggründe würden sich nicht erschließen. Er erklärt, dass man jederzeit bereit sei, sinnhafte Diskussionen mit Interessenverbänden zu führen. Es habe aber ein geordnetes Verfahren gegeben, an dem Interessenverbände und Institutionen beteiligt gewesen seien und eine Kontrollinstanz dargestellt hätten.

Er habe außerdem einen darüberhinausgehenden Kritikpunkt an zu gering dimensionierten Parkflächen für Fahrzeuge behinderter Menschen in den Parkhäusern wahrgenommen. Die ersten Reihen in den Parkhäusern seien Flächen, die ausschließlich für behinderte Menschen vorgesehen seien. Diese seien insgesamt sehr breit. Auch diese Kritik sei aus seiner Sicht nicht gerechtfertigt. Man müsse sich der Kritik jedoch selbstverständlich stellen, um sich zu verbessern.

Abgeordnete **Block** (DIE LINKE) entgegnet, dass ein Teil des Problems sei, dass man nur *über*, aber nicht *mit* den Betroffenen spreche. Menschen, die – wie sie alle – überwiegend ohne Einschränkungen durch das Leben und über den BER laufen könnten, könnten nicht einschätzen oder nachvollziehen, wie einfach oder schwer es sei, mit dem Rollstuhl am BER auch in großen Parklücken aus dem Auto zu kommen und wie es sich für in der Sehfähigkeit eingeschränkte Menschen anfühle, an einem Leitstreifen entlang zu laufen. Von daher glaube sie, dass sich die FBB GmbH die Kritik sehr wohl gefallen lassen müssen.

Sie fragt daher, ob die FBB GmbH den Verein auf deren Kritik geantwortet oder sie eingeladen habe.

Weiterhin erinnert sie daran, dass der Flughafen von Freiwilligen vor der Eröffnung getestet worden sei. Sie möchte wissen, inwiefern daran auch mit Menschen mit Behinderung beteiligt gewesen seien und ob es Feedback hinsichtlich der Barrierefreiheit gegeben habe.

Was die Ermäßigung beim Parken betrifft, fragt sie nach, wie diese gewährt werde und ob am Automaten erst einmal der volle Betrag gezahlt werden müsse.

Schließlich bittet sie um Information, ob es eine Ansprechperson bei der FBB GmbH gebe, an die sich Fluggäste in Fragen der Barrierefreiheit wenden könnten.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) hält den nicht-barrierefreien Zugang in Zusammenhang mit dem Flughafen-Express für den gravierendsten Mangel. Daher möchte er von der Landesregierung wissen, was diese unternehme, um mit dem Besteller Berlin gemeinsam die Barrierefreiheit so abzusichern, dass auch ein für die Zeit gerechter barrierefreier Transport von der Bundeshauptstadt zum Flughafen und wieder zurück gewährleistet werde.

Abgeordneter **Günther** (AfD) möchte wissen, ob im Rahmen der Bauabnahme vorhandene Barrieren erkannt und gerügt worden seien, auf die im Nachhinein reagiert worden sei.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) stellt fest, dass die im Vorfeld übermittelten Kritikpunkte und die Antworten im Widerspruch zueinander stünden. Er habe wahrgenommen, dass die FBB GmbH viele Maßnahmen ergriffen habe. Dennoch gebe es offensichtlich Kritikpunkte.

Unter anderem sei kritisiert worden, dass es keinen barrierefreien Zugang zur Besucherplattform gebe, obwohl die Plattform offenbar barrierefrei erreichbar sei. Er vermutet, dass es sich um kleinere Maßnahmen, wie Hinweisschilder handle, die bereits zu Verbesserungen führen würden.

Es gebe wahrscheinlich noch immer „Luft nach oben“. Daher appelliert er an die Beteiligten, das Gespräch zu suchen. Er habe durchaus zur Kenntnis genommen, dass bereits viel passiere, aber möglicherweise gebe es noch kleinere „Übersetzungsmängel“, die es zu beseitigen gelte, um die Sachen zu finden, die offensichtlich da seien, aber nicht gefunden würden.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) weist noch einmal darauf hin, dass die FBB GmbH mit Behindertenverbänden zusammengearbeitet und deren Sichtweise einbezogen hätten.

Im Rahmen des ORAT („Operational Readiness und Airport Transfer) – also des Probetriebs – habe die FBB GmbH auch Menschen mit Behinderungen gebeten, sich am Flughafen zu bewegen. Deren Hinweise seien – wie auch sämtliche andere Hinweise – aufgenommen und wenn möglich umgesetzt worden. Im Übrigen habe man überwiegend sehr gute Rückmeldungen von den Menschen bekommen, die den Flughafen im Rahmen von ORAT unter dem Gesichtspunkt „Behinderung“ bewertet hätten. Der Grad an Barrierefreiheit sei sehr hoch eingeschätzt worden.

Soweit sich die Hinweise innerhalb der Grenzen der Umsetzbarkeit bewegt hätten, seien diese auch umgesetzt worden. Gleiches gelte für festgestellte bauliche Mängel.

Die Abgeordnete Block (DIE LINKE) habe um Information gebeten, ob es Ansprechpartner am Flughafen für Menschen mit Behinderungen gebe. In diesem Zusammenhang sei auf den Mobility-Service für Menschen mit bewegungs- oder sonstigen Einschränkungen hinzuweisen. Diesen finde man an zentraler Stelle im Flughafen auf der Check-In-Ebene. Wenn der Bedarf bestehe, werde so auch eine Begleitung der betreffenden Menschen bis zum Flieger und in den Flieger wahrgenommen. Für die Wahrnehmung dieser Aufgabe habe man einen Dienstleister beauftragt. Bisher habe es sehr positive Rückmeldungen diesbezüglich gegeben. Es gebe die Möglichkeit, diesen Mobility-Service per Ruf-Säule schon unterhalb der Eincheck-Ebene anzusprechen. Man könne den Mobility-Service schon vor dem Abflug adressieren und eine Kette von Maßnahmen auslösen, die notwendig seien, um das Flugzeug zu erreichen. Die Hilfs- und Unterstützungsleistungen seien sehr vielfältig und unabhängig von einem taktilen Leitsystem oder weiterer Möglichkeiten, die seitens des Flughafens gegeben seien.

Natürlich müsse sich die FBB GmbH „Kritik gefallen lassen“. Bei konstruktiver Kritik sei die FBB GmbH dialogwillig und dialogbereit. Man sperre sich daher nicht gegen Diskussionen.

Staatssekretär Genilke (MIL) ergänzt, dass das Thema „Barrierefreiheit“ nicht nur beim Flughafen-Express relevant sei. Die Aufgabe stelle sich an jedem einzelnen Bahnhof im Grunde neu. Die Systematik sei bekannt. Ein barrierefreier Zugang zum Flughafen sei im Moment durch die S-Bahn möglich. Die Bahnsteighöhe betrage dort 96 Zentimeter. Daneben gebe es unterschiedliche Bahnsteighöhen von 55 und 76 Zentimetern. Dies stelle sich auch am Flughafen nicht anders dar. Das Problem bestehe immer dann, wenn es eine Gemischt-Belegung zwischen Fernzügen und Regionalzügen gebe. Die Regionalzüge bedürften in der Regel einer Bahnsteigkante mit 55 und die Fernzüge eine mit 76 Zentimetern Höhe. Das gleiche Problem gebe es auch am Hauptbahnhof. Die dortigen Bahnsteigkanten seien alle 76 Zentimeter hoch. In Zukunft werde man darauf achten müssen. Während der Regierungszeit des

jetzigen Abgeordneten Görke (DIE LINKE) seien fünf Bahnsteige auf der Strecke der Dresdner Bahn mit 55 und fünf andere mit 76 Zentimeter hohen Bahnsteigkanten saniert worden. Solange man unterschiedlichen Bahnsteighöhen errichte, könne man das Problem nicht lösen. Von Bedeutung sei, ob es durchgehende Gleise gebe oder ob für den Halt der Regionalzüge Weichen eingebaut werden müssten.

Es gebe jedoch mittlerweile Techniken von den Wagenherstellern, die beide Bahnsteige bedienen können. Somit könne ein Waggon ohne größeren Aufwand sowohl 76er als auch 55er Bahnsteigkanten abbilden. Hierauf werde man zukünftig bei Neubestellungen hinweisen. Im Sinner Teilhabe sei es wichtig, das eigenständige Handeln von Gehbehinderten zu fördern, damit diese nicht auf einen Service angewiesen seien, sondern selbst entscheiden könnten, wohin sie mit welchem Verkehrsmittel fahren wollten.

Dass es Verbesserungsmöglichkeiten gebe, sei allen bewusst. Es sei auch mit großen Schwierigkeiten für Gehbehinderte verbunden, in ein Flugzeug zu steigen. Die Barrierefreiheit spiele auch beim Wohnungsbau eine große Rolle. Auch hier müsse in Zukunft ein Augenmerk liegen. Es gebe DIN-Normen, nach denen die Barrierefreiheit baulich umgesetzt werde. Die baulichen Umsetzungen seien beim Bau des Flughafens abgenommen worden. Einige Mängel seien im Nachhinein beseitigt worden. Beispielsweise nennt er eine Rolltreppe, die den Anforderungen aufgrund der Notwendigkeit einer zusätzlichen Stufe, nicht gerecht geworden ist.

Die Ausführungen von Herrn Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) gäben jedoch Anlass zur Hoffnung, dass großer Wert darauf gelegt werde, dass die Barrierefreiheit am Flughafen und die Erreichbarkeit des Flughafens darauf ausgerichtet seien, um Personen mit Einschränkungen die Anreise zum Flughafen so leicht und so unabhängig wie möglich zu machen.

Im Übrigen sei jede Barrierefreiheit natürlich in erster Linie für in der Mobilität eingeschränkte Personen. Auch für reisende Menschen mit schweren Koffern oder Kinderwagen stellten die Maßnahmen oftmals eine Erleichterung dar. Es handle sich damit um eine dauerhafte Querschnittsaufgabe, die sich auf viele Bereiche erstrecke.

Abgeordneter **Günther** (AfD) fragt, ob systemische grundlegende Mängel festgestellt worden seien und anhand welcher Bewertungskriterien die Barrierefreiheit hergestellt werde. Er bittet weiterhin um eine Schätzung, wie hoch die Kosten für die Beseitigung etwaiger Mängel beziehungsweise Nachrüstungen seien werden und in welchem Zeitraum die Umsetzung erfolgen werde.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) betont, dass es ihm in seiner Fragestellung nicht um die grundsätzliche Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg gegangen sei. Er habe ganz konkret gefragt, welche Maßnahmen beim Flughafenexpress ergriffen werden könnten. Das Netz Oder-Spree sei für die kommenden 15 Jahre ausgeschrieben. Die Frage sei, was man tun könne, um kurzfristig die Mobilität zu verbessern und die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem BER zu verbessern. Die Antwort auf diese Frage stehe noch aus.

Er weist zudem auf die Internetseite wheelmap.org hin. Darüber könnten sich Menschen mit verschiedensten Behinderungen im Vorfeld über die örtlichen Gegebenheiten informieren. Er fragt, ob die FBB GmbH als großer Infrastrukturbetreiber bereit sei, sich dieser Plattform zu öffnen, um Menschen vorab die Möglichkeit zu geben, sich besser zu orientieren. Dies sei nicht nur wichtig, sondern auch kurzfristig umsetzbar.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) fasst zusammen, dass er den Eindruck gewonnen habe, dass bereits viele Schritte unternommen und viele Beteiligte eingebunden worden seien. Er nehme mit, dass die Thematik kein abgeschlossener Prozess sei. Behinderungen seien am Ende sehr individuell. Obwohl viele Verbände eingebunden worden seien, bestehe die Möglichkeit, dass doch nicht alle Bedarfe Berücksichtigung hätten finden können.

Er würde es begrüßen, wenn die hierzu geführten Gespräche weniger konfrontativ, sondern eher konstruktiv geführt werden. Den Vorschlag des Abgeordneten Görke (DIE LINKE) halte er vor diesem Hintergrund ebenfalls für unterstützenswert.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) erläutert unter Bezugnahme auf die Frage des Abgeordneten Günther (AfD), dass es klare rechtliche Vorgaben gebe. Die einschlägige EU-Richtlinie gebe vor, welche Maßnahmen und baulichen Vorkehrungen umzusetzen seien. Das sei bei der Planung des Flughafens selbstverständlich berücksichtigt worden. Es gebe ein Blindenleitsystem, einen dritten Handlauf, abgesenkte Sitzplätze für kleinwüchsige Menschen, Rufsäulen, eine Schnittstelle zum Mobility-Service, taktile Leitsysteme, kontraststarke Bildschirme, ein flächendeckendes Netz an Behinderten-WCs und höhenverstellbare Toiletten. Dies seien systemische Vorgaben, die die FBB GmbH umgesetzt habe.

Über eine Kostenaufstellung für weitere Maßnahmen verfüge Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) derzeit nicht. In Zusammenhang mit den Special Olympics World Games Berlin 2023 werde man jedoch weitere konkrete Maßnahmen umsetzen. Das seien Maßnahmen, die zwar in Zusammenhang mit dem Event

stunden, aber natürlich auch insgesamt der Infrastruktur des Flughafens zur Verfügung stehen werden. Die Maßnahmen seien in der Vorplanung der Wirtschaftsplanung 2022 unterlegt worden. Eine finale Wirtschaftsplanung 2022 existiere noch nicht. Die Planung werde erst in den kommenden Monaten abgeschlossen und stehe unter der Maßgabe der gesamten wirtschaftlichen Situation des Flughafens. Am Ende müsse man anhand von Priorisierungen bewerten, wo die größten Handlungsnotwendigkeiten gesehen werden.

Dem Vorschlag des Abgeordneten Görke (DIE LINKE) stehe er offen gegenüber. Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) bittet um einen erneuten Hinweis dazu nach der Sitzung. Er sagt zu, sich die Internetseite anzusehen und den Vorschlag zu bewerten. Darüber hinaus biete auch der Internetauftritt des Flughafens die Möglichkeit, sich vorab zu orientieren und den Mobility-Service in Anspruch zu nehmen.

Staatssekretär Genilke (MIL) verweist auf die Vorgängerregierung, die die Züge auf der betreffenden Strecke in Wittenberge habe umrüsten lassen. Der Flughafen werde in den kommenden zwölf Jahren mit den bestehenden Zügen bedient. Wenn sich andere Verwendungen für die Züge anbieten würden und dadurch ein Zukauf von anderen Waggons ermöglicht werde, dann in der Größenordnung. Es sei bekannt, in welcher Frequentierung auf dieser Strecke gefahren werden solle. Zukünftig könne man darauf Rücksicht nehmen, dass die zu bestellenden Fahrzeuge diese Bahnsteighöhen bedienen könnten. Er könne sich vorstellen, dass es in Zukunft noch deutlich größere Verbesserungen gebe.

Er gebe dem Abgeordneten Görke (DIE LINKE) insofern Recht als sich die Situation mit den unterschiedlichen Bahnsteighöhen nicht befriedigende darstelle. Es sei jedoch nicht möglich, einfach auf neues Wagenmaterial zurückzugreifen, sondern man müsse das bereits bestellte Material am Laufen halten. Es gebe zudem einen Engpass bei der Wagenbeschaffung. Das Problem müsse über den Flughafen hinaus in Zusammenhang betrachtet werden. Bei zukünftigen Bestellungen müsse mehr Wert darauf gelegt werden, wie die unterschiedlichen Bahnsteighöhen in Brandenburg insgesamt besser bedient werden könnten.

Der **Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 3 Nichteinhaltung von Flugrouten am Flughafen BER (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und der Flughafen Berlin-Brandenburg (FBB) GmbH

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt. Er erläutert, dass zu dem Tagesordnungspunkt auch die Anwesenheit eines Vertreters der Deutschen Flugsicherung (DFS) am Tower Berlin erbeten worden sei. Die Teilnahme eines Vertreters der DSF sei aufgrund einer zeitgleich stattfindenden internen Auditierung nicht möglich gewesen. Auf die Übermittlung einer schriftlichen Information habe die DSF im Vorfeld verzichtet, unter anderem um Missverständnissen vorzubeugen. Es bestehe aber die Bereitschaft der DFS hierzu in der kommenden Sitzung ausführlich Bericht zu erstatten. Alternativ bestehe auch die Bereitschaft, im Nachgang der Sitzung schriftlich eingereichte Fragen schriftlich zu beantworten.

Abgeordnete **Block** (DIE LINKE) erläutert, dass es ihr bei Anmeldung des Tagesordnungspunktes vor allem, aber nicht nur, um die sogenannte „Hoffmann-Kurve“ gegangen sei. Betroffen seien vor allen Dingen die Gemeinden Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf, die bisher davon ausgegangen seien, vom Fluglärm weitgehend verschont zu werden. Die von der DFS festgelegte „Hoffmann-Kurve“ sei bei Abflügen von der Südbahn vorgesehen, um Lärmemissionen über den dicht besiedelten Gemeinden zu vermeiden.

Nun stelle es sich offensichtlich so dar, dass es dennoch teilweise mehr als 40 Überflüge am Tage gebe, wobei ein Großteil dieser Überflüge auf die Fluggesellschaft easyJet entfielen, die die „Hoffmann-Kurve“ nicht mehr fliege. Das zeige, dass die Fluggesellschaft offensichtlich – anders als andere Fluglinien – ein Problem mit der vorgeschriebenen Flugroute habe. Sie möchte wissen, inwiefern die Möglichkeit gesehen werde, mit Lärmertgelten oder anderweitig auf die Fluggesellschaft einzuwirken und wie beabsichtigt sei, die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Flughafen zu wahren.

Staatssekretär Genilke (MIL) begrüßt den Vorstoß, die DFS zu dem Tagesordnungspunkt um Auskunft zu bitten. Zudem regt er an, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hierzu anzuhören.

Die Hoffmann-Kurve könne unter bestimmten Voraussetzungen geflogen werden. Dies sei jedoch nicht verpflichtend. Die angesprochene Airline begründe die Abweichung von der „Hoffmann-Kurve“ mit Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten. Er halte es für nachvollziehbar, dass man sich darauf verlassen habe, dass die „Hoffmann-

Kurve“ weiterhin geflogen werde, sofern dies möglich sei. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Auslastung des Flughafens derzeit keine infrastrukturellen Probleme bereite, die die Fluggesellschaften an der Einhaltung der „Hoffmann-Kurve“ hinderten.

Die LuBB habe allerdings keinen Einfluss auf die Nutzung des Luftraumes und sei hierfür auch nicht verantwortlich. Verantwortlich seien das BAF und die DFS. Er sehe ebenfalls einen Klärungsbedarf und würde die Einhaltung des festgelegten Flugverfahrens begrüßen.

Wenn man sich die Flugauswertungen im Internet ansehe, komme man jedoch zu der Erkenntnis, dass sehr viele Flüge über die Kurve geflogen würden. Es falle jedoch auf, dass einige Flugzeuge sich hierzu nicht in der Lage sähen. Daher bestehe Aufklärungsbedarf. Es stelle sich die Frage, worin sich die Flugzeuge unterscheiden würden.

Es stehe zu befürchten, dass eine Verstetigung eine negative Vorbildwirkung entfalte. Flugverfahren, die umsetzbar seien und zu einer Entlastung der Menschen in den umliegenden Gemeinden beitragen könnten, seien aus seiner Sicht auch zu fliegen.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) betont, dass auch die FBB GmbH keine Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der genutzten Flugrouten besitze. Daher könne der Flughafen keine Fluggesellschaft dazu zwingen, bestimmte Flugrouten zu realisieren. Im Ostabflug gebe es zwei Abflugverfahren. Erstens gebe es die Abflugsituation, die mit 15 Grad-Abknickung stattfinde. Dieses Verfahren stehe derzeit in der Kritik. Zum anderen gebe es die sogenannte „Hoffmann-Kurve“. Diese werde unter bestimmten flugtechnischen Bedingungen geflogen. Es müsse sichergestellt werden können, dass ein Steiggradient von 8 Prozent gegeben sei und auf einer Höhe von 500 Fuß ein Abdrehen erfolgen könne.

Zu erwähnen sei grundsätzlich, dass der Flughafen derzeit nicht beide Flugbahnen betreibe, sondern einen monatlichen Wechsel vornehme. Im Juni sei die Süd-Bahn beflogen worden, im Juli die Nord-Bahn. Das Problem bestehe insofern wieder im August.

Die FBB GmbH habe ebenfalls ein Interesse daran, dass die Schallschutzbelange Berücksichtigung fänden. Daher habe man mit der betreffenden Fluggesellschaft bereits Kontakt aufgenommen. EasyJet führe Sicherheitsaspekte an und argumentiere, dass gewisse technische Voraussetzungen nicht erfüllt seien, um die „Hoffmann-Kurve“ fliegen zu können.

An die FBB GmbH sei auch herangetragen worden, dass ein Grund hierfür sei, dass die DFS Intersection Takeoffs erlaube. Bei Intersection Takeoffs würden die Flugzeuge nicht an den Kopf der Startbahn fahren und von dort starten, sondern andere Rollwege nutzen. Infolge der verkürzten Startlaufstrecke könnten Flugzeuge teilweise erst später abheben und die Anforderungen der „Hoffmann-Kurve“ nicht mehr erfüllen. Den Gesprächen mit easyJet habe er entnommen, dass die DFS keine Intersection-Abflüge mehr zulasse. Das bedeute, dass easyJet jetzt die volle Rollbahn nutze, was wiederum ein Steilstartverfahren ermögliche. Daraus folge, dass die Flugzeuge, wenn sie die 15 Grad-Abknickung realisierten, die genannten Orte deutlich höher überfliegen würden und der Lärmdruck dann auch geringer sei.

Die FBB GmbH habe das intern ausgewertet. Unter dieser Maßgabe sei davon auszugehen, dass der Lärmdruck um 2 Dezibel abfalle. 3 Dezibel würden bedeuten, dass die Hälfte des Lärmdruckes entfiere. Das Verfahren führe also jetzt schon dazu, dass eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung erfolgt sei. Es liege selbstverständlich auch im Interesse der FBB GmbH, dass die realisierten An- und Abflugrouten möglichst wenig Lärm verursachten. Die FBB GmbH sei jedoch nicht in der Lage, den Fluggesellschaften als Flughafen eine Vorgabe zu machen.

Aus den gezeigten Folien (Anlage 3.1) gehe hervor, wie sich die Flugrouten gestalteten. Bei den Kurven D07R-1Q-West und D07R-1Q-Ost handle es sich um die „Hoffmann-Kurven“. Die 15 Grad-Kurve, von der er bereits gesprochen habe, sei die D07R-1Z. Damit handle es sich um die Route, die kritisch bewertet werde, weil sie zu Überflügen über den Gemeinden Zeuthen, Schulzendorf und Eichwalde führe.

Mit Stand vom 19. August 2021 seien im August insgesamt 89 Flugbewegungen über die Flugroute D07R-1Z verzeichnet worden. Dies unterscheide sich erheblich von den bis zu 40 Überflügen, die die Abgeordnete Block (DIE LINKE) genannt habe. 80 Prozent der Abflüge, bei denen zwischen der „Hoffmann-Kurve“ und der 15 Grad-Kurve zu entscheiden gewesen sei, seien über die „Hoffmann-Kurve“ erfolgt. In Richtung Westen seien 170 Flüge abgeflogen, in Richtung Osten 184.

Insgesamt handle es sich auch um eine Frage der Windbedingungen. In die Richtung werde nur bei Ostwind abgeflogen, bei Westwind werde in die andere Richtung geflogen. Über die Flugrichtung D25L – die Flugrichtung bei anderer Windsituation – seien im August bis dato 3 197 Abflüge erfolgt. Auch im Juni seien weitaus mehr Flüge über die Flugrichtung D25L abgeflogen.

Damit wolle er die Bedeutung des Themas nicht kleinreden, aber eine Relationsmöglichkeit aufzeigen.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FEREIE WÄHLER) betont, dass es nicht nur um die „Hoffmann-Kurve“ gehe. Im Jahr 2012 seien überraschend Flugverfahren – darunter auch die Müggelsee-Route – festgelegt worden. Seitdem sähen sich die anwohnenden Menschen damit konfrontiert, dass sie nunmehr unter den Flugrouten leben müssten. Zu den damaligen Widerständen durch Bürgerinitiativen wolle er an dieser Stelle nicht noch einmal ausführen. Er wolle aber auf die Müggelsee-Route zu sprechen kommen.

Seiner Erfahrung nach werde massiv von der Müggelsee-Route (D07L-Müggelsee) abgewichen. Aus seiner Sicht sei es jedoch wichtig, dass die ohnehin schon nachträglich beschlossenen Flugrouten tatsächlich auch eingehalten werden. Hierzu erhoffe er sich Informationen – unter Umständen auch in einer kommenden Sitzung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass im Nachgang der Sitzung durch die Fraktionen konkrete Fragen eingereicht werden könnten, die dann an die Vertreter des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und der Deutschen Flugsicherung übermittelt werden könnten.

Abgeordneter **Scheetz** (SPD) habe als Anwohner selbst Veränderungen der Lautstärke und der Lärmbelastungen ausgehend von Starts auf der Südbahn wahrgenommen. Für eine Region, die zwar in der Nähe eines Flughafens liege, aber bisher größtenteils vom Fluglärm verschont geblieben sei, sei diese Veränderung deutlich spürbar.

Lange Zeit habe es sich bei der Diskussion um die Flugverfahren um eine theoretische Diskussion gehandelt. Mittlerweile habe man praktische Erfahrungen gesammelt, auch wenn die Kapazitäten des Flughafens aufgrund der Pandemie derzeit noch lange nicht ausgelastet seien. Er halte es daher für sinnvoll, dass man das Thema im Ausschuss behandle und die Flugverfahren und auch die Linientreue der Flugrouten regelmäßig evaluiere.

Er weist außerdem darauf hin, dass die Fluglärmkommission am BER seit eineinhalb Jahren nicht getagt habe. Er halte es für dringend geboten, dass sich die Kommission nach Inbetriebnahme des Flughafens berate und die aktuelle Sachlage erörtere.

Er bedankt sich für die sehr aktuelle Darstellung der Flugrouten durch die FBB GmbH. Die Zahlen ließen eine Relation zu. Nichtsdestotrotz handle es sich um eine massive Veränderung, die auch in Königs Wusterhausen festzustellen sei.

Abgeordneter **Günther** (AfD) bedankt sich ebenfalls für die Ausführungen. Er weist darauf hin, dass die Vereinigung Cockpit e. V. bereits vor Inbetriebnahme des BER darauf hingewiesen habe, dass die „Hoffmann-Kurve“ nur von sehr erfahrenen Piloten geflogen werden könne.

Er fragt, ob es anhand der derzeit geflogenen Flugrouten mehr Anwohner gebe, die Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen hätten. Hier müsse es eine Nachbewertung und im Zweifel eine Nachjustierung geben.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) könne nicht nachvollziehen, weshalb es offensichtlich von der jeweiligen Fluggesellschaft abhängt, welches Flugverfahren geflogen werden könne. Dies könne einen Wettbewerb nach unten in Gang setzen, was unbedingt verhindert werden müsse.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) habe dankenswerterweise darauf hingewiesen, dass die Nord- und Südbahn abwechselnd genutzt werden. Er fragt, ob es nicht möglich sei, auf die Nordbahn auszuweichen, wenn man bereits vor dem Start wissen, dass die „Hoffmann-Kurve“ nicht geflogen werden könne.

Abgeordneter Rostock (GRÜNE/B90) habe ursprünglich außerdem nach der Praxis bei den Intersection Takeoffs fragen wollen. Hierzu habe er jedoch aus den bisherigen Ausführungen mitgenommen, dass diese Praxis abgestellt worden sei. Er bittet um Konkretisierung, ob dies für alle Fluggesellschaften gelte und ob die Untersagung dauerhaft gelte.

Abgeordnete **Block** (DIE LINKE) zeigt sich von zwei Aussagen irritiert, die der Staatssekretär Genilke (MIL) getätigt habe. Zum einen habe dieser ausgesagt, dass die „Hoffmann-Kurve“ *eine von mehreren möglichen* Flugrouten sei. Sie gehe davon aus, dass die Flugroute nicht in der Wahl der Fluggesellschaften liege. Die „Hoffmann-Kurve“ sei als diejenige Flugroute festgelegt worden, die auch verpflichtend geflogen werden soll.

Zum anderen habe er angedeutet, dass es auch wirtschaftliche Gründe gebe, weshalb die „Hoffmann-Kurve“ vor allem von easyJet nicht geflogen werde. Hier bittet sie um Konkretisierungen.

Außerdem interessiere sie, wie viele der 89 „problematischen“ Abflüge von easyJet-Maschinen durchgeführt worden seien.

Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) weist darauf hin, dass die Daten auf den Übersichten öffentlich zugänglich seien. Der jeweils veröffentlichte Monatsbericht beinhalte die Zahlen und eine Übersicht für alle Flugrouten.

Die Frage nach dem Anteil der easyJet-Maschinen könne er nicht beantworten. Er beabsichtige nicht, Partei für die Fluggesellschaft zu ergreifen, stellt jedoch fest, dass easyJet andere Ziele als andere Fluggesellschaften anfliegen würde. Dieser Faktor könne beeinflussen, weshalb easyJet größere Probleme bei der Einhaltung der Steiggradienten habe. Bei einem hohen Gewicht der Flugzeuge seien die technischen Bedingungen schwieriger zu realisieren. EasyJet steuere Ziele an, die zum einen viel Gepäck bei den Passagieren bedeuteten und zum anderen erforderten, eine größere Menge Kerosin vorzuhalten.

Hinsichtlich der Frage des Abgeordneten Günther (AfD) nach einem etwaigen Erfordernis einer nachträglichen Bewertung des Anspruchs auf Schallschutz in vorher nicht vom Fluglärm betroffenen Gebieten, verweist Herr Halberstadt (Geschäftsführer FBB GmbH) auf seine Ausführung im Rahmen des ersten Tagesordnungspunktes. Die Neubewertung erfolge grundsätzlich nach zwei Flugplanperioden. Vor dem Hintergrund der Pandemie sei man jedoch in der Diskussion mit der LuBB, ob eine Bewertung zum derzeitigen Zeitpunkt Sinn ergebe. Bei einer Neubewertung sei der entsprechende Flugverkehr mit den vorhandenen Flugrouten zu bewerten. Die tatsächliche Nutzung habe Einfluss auf die Schutzgebiete. Zum einen könnten sich neue Ansprüche begründen, es könnten jedoch auch Anspruchsgrundlagen entfallen.

Die Gründe für die ausschließliche Nutzung einer Bahn liege in den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der FBB GmbH und der gegenwärtigen Auslastung des Flughafens. Beide Bahnen würden derzeit schlicht nicht benötigt. Der Flugverkehr könne über eine Start- und Landebahn abgewickelt werden. Die LuBB habe entsprechende Parameter festgelegt, welche Voraussetzungen vorliegen müssten, damit die Nutzung einer Bahn ausreiche und ab wann wieder beide Bahnen genutzt werden müssten. Wirtschaftlich gesehen, spare man Kosten für die Pflege der Infrastruktur ein. Auch sicherheitsrelevante Aspekte spielten eine Rolle. Bei zwei gleichzeitig betriebenen Bahnen müsste die Feuerwehr mit 300 Beschäftigten permanent einsatzbereit sein. Auch hier seien Einsparungen möglich.

Der monatliche Wechsel liege darin begründet, dass es nicht von Vorteil für die Infrastruktur einer Bahn sei, wenn sie über einen langen Zeitraum gar nicht genutzt und instandgehalten werde. Die DFS habe außerdem das Anliegen geltend gemacht, dass die Bedienung beider Bahnen für die Fluglotsen zum Regelgeschäft gehören müsse. Es sei dagegen nicht möglich, eine flugwetterbezogene Nutzung der Start- und

Landebahnen zu realisieren. Damit unterlaufe man den angestrebten Effekt. Zum anderen sei dies logistisch und technisch nicht umsetzbar.

Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Intersection Takeoffs obliege der DFS. Seine eingangs getätigte Aussage beziehe sich auf die Rückmeldungen aus den Gesprächen mit easyJet, wonach die Fluggesellschaft keine Intersection Takeoffs mehr realisiere.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) konstatiert, dass es aus seiner Sicht offensichtlichen Handlungsbedarf gebe, um die Lärmbelastungen für die 80 000 Betroffenen im Flughafenumfeld zu minimieren.

Er schlägt vor, zur kommenden Sitzung einen Vertreter der Deutschen Flugsicherung GmbH, einen Vertreter des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung und einen Vertreter der Fluglärnkommision am BER einzuladen, um die Komplexität des Sachverhaltes weiter miteinander zu besprechen und zu Schlussfolgerungen zu kommen.

Der **Vorsitzende** stellt Einvernehmen über folgende Verabredung fest:

Der Tagesordnungspunkt „Nichteinhaltung von Flugrouten am Flughafen BER“ soll in der kommenden 20. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesplanung am 16. September 2021 erneut aufgerufen werden.

Zur Sitzung soll je ein Vertreter / eine Vertreterin der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) sowie der Fluglärnkommision am Flughafen BER eingeladen werden.

Die Eingeladenen sollen im Vorfeld um die Beantwortung schriftlich eingereicherter Fragen gebeten werden. Frist für die Übermittlung von Fragen ist Dienstag, der 24. August 2021.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) regt an, bei dem Vertreter der Fluglärnkommision darauf zu achten, dass es sich um einen Vertreter aus der Bürgerschaft handelt.

Der **Vorsitzende** bittet darum, dies – falls gewünscht, mit der Fraktion DIE LINKE – bilateral zu klären.

Staatssekretär Genilke (MIL) führt aus, dass die LuBB als Teil des Landesamts für Bauen und Verkehr (LBV) in besonderer Weise für die Flugaufsicht zuständig sei. Gerade in Fragen des Schallschutzes und der Bewertung, ob nachträglich Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bestehen, sei das MIL in ständigen Gesprächen mit der Behörde.

Der **Vorsitzende** bedankt sich bei dem Geschäftsführer der FBB GmbH für dessen Ausführungen und schließt den Tagesordnungspunkt.

Unterbrechung der Sitzung von 15.47 Uhr bis 16.03 Uhr.

Zu TOP 4 Vorschlag einer direkten Anbindung von Tesla an den Flughafen BER per Bahn – Einschätzung durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (auf Antrag der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt. Die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER habe bei Anmeldung des TOPs hierzu einen konkretisierenden Vorschlag (Anlage 4.1) eingereicht.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) beklagt das mangelnde Interesse der Vertreter der Koalitionsfraktionen, die zum Teil noch nicht aus der Pause zurückgekehrt seien.

Er habe mit der TOP-Anmeldung den Vorschlag unterbreitet, das Tesla-Werk unter Nutzung bereits vorhandener Schienenverkehrsinfrastruktur direkt an den Flughafen BER anzubinden. Das führe aus seiner Sicht zu einer Entlastung der bisherigen Verkehrsverbindungen. Die zusätzliche Linie hätte zudem den Vorteil, den zukünftigen Regionalbahnhof Berlin-Köpenick anbinden zu können. Das wiederum sei sehr wichtig für die Region. Dadurch werde für die gesamte Region eine Anbindung zum BER ermöglicht. Bisher sei dies nur unter Nutzung des SPNV am Bahnhof Ostkreuz möglich. Man müsse also erst einmal nach Berlin reinfahren, um anschließend wieder herauszufahren, um zum Flughafen zu gelangen.

Da die Schienen vorhanden seien, fragt er, welche Umsetzungsmöglichkeiten das MIL diesbezüglich sehe und was dafür zu veranlassen wäre.

Staatssekretär Genilke (MIL) erklärt, dass das MIL im Zuge der Aktualisierungen zum neuen Landesnahverkehrsplan grundsätzlich offen für konstruktive Vorschläge sei. Er

verweist jedoch auch auf die durchgeführte Verkehrsuntersuchung bezüglich der infrastrukturellen Anbindung des Tesla-Werks, die in den Bebauungsplan eingeflossen sei. In diesem Zusammenhang habe für eine direkte SPNV-Verbindung zu Tesla kein relevanter Bedarf ermittelt werden können. Es liege auch in der Natur der Sache, dass die Pendlerbewegung zu Tesla nicht primär vom Flughafen ausgehe. Einem Austausch über den Vorschlag stehe das jedoch nicht im Wege. Der Abgeordnete Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) habe den Vorschlag unterbreitet, die bestehende Regionallinie vom Flughafen BER nach Osten zu verlängern.

Dieser Vorschlag sei aus zwei Gründen nicht umsetzbar. Eine aus Westen kommende am BER endende Regionallinie sei derzeit nicht Bestandteil des SPNV-Angebotes. Zwar gebe es die beschriebene Kurvenverbindung, auf die der Abgeordnete Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) auch eingegangen sei. Allerdings dürfte diese Kurve in der Wuhlheide was den Güterverkehr in Richtung Fangschleuse betreffe, künftig noch stärker befahren sein als es heute der Fall sei. Die niveaugleiche Kreuzung an der stark befahrenen Rudolf-Rühl-Allee werde auch als limitierender Faktor wirken. Daher sei weder eine nutzbare Regionallinie vorhanden noch sei eine hinreichende Verfügbarkeit von Trassen für einen getakteten Personenverkehr gesichert.

Der Vorschlag weise im Kern auf die Vorteile von Direktverbindungen hin. Die große Akzeptanz von leistungsfähigen Drehkreuzen, gerade auch des Bahnhofs Ostkreuz in Berlin, zeige jedoch, dass die Vielfalt der Anschlüsse und die Frequenz der Takte für viele Reisende im Ballungsraum ein wichtigeres Kriterium darstelle. Mit dem jetzigen Konzept schaffe man ein leistungsfähiges Angebot für die prognostizierten Kundenströme mit dem Ziel Berlin und dem Ziel BER. Durch die Bündelung der Nachfrage auf dicht getaktetem Linienverkehr komme man dem Bedürfnis nach Flexibilität sehr stark entgegen. So könne man Pendlern nach Berlin und Reisenden zum Flughafen BER gleichermaßen gerecht werden.

Für Ende 2022 sei im Netz Elbe-Spree eine vielversprechende Betriebsaufnahme auf dem RE1 mit Sitzplatzmehring zwischen Brandenburg (Havel), Berlin-Ostkreuz und Frankfurt (Oder) geplant. Man verfüge über ein schlüssiges Konzept für die Anbindung des Flughafens BER. Das Ostkreuz sei mit drei Regionalbahnlinien an den Flughafen angebunden. Daher vertraue das MIL auf die Angebotskonzeption und setze diese auch primär um.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) zeigt sich erfreut über die vom Staatssekretär Genilke (MIL) getätigte Aussage, dass dieser konstruktive Vorschläge in die Überlegungen im Zuge der anstehenden Aktualisierung des Landesnahverkehrsplanes aufnehme.

Nach Auffassung des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) stelle sich die Situation anders dar als vom Staatssekretär dargestellt. Nach Rücksprache mit Fachmännern der Deutschen Bahn AG sei es so, dass die Kurve in der Wuhlheide im Vergleich zu früheren Nutzungen sehr gering ausgelastet sei. Diese werde zwar auch durch Güterverkehr genutzt; nach Aussage der Fachleute, mit denen er gesprochen habe, sei es problemlos möglich, dort auch einen Schienenpersonennahverkehr anzubieten.

Er wisse auch aus seinen Gesprächen mit dem Landrat des Landkreises Oder-Spree, in dessen Kreistag er seit 2008 vertreten sei, dass sich die gesamte Region südöstlich von Berlin dringend eine halbwegs direkte Anbindung an den BER wünsche. Dies gelte für Privatpersonen ebenso wie für Gewerbetreibende.

Von Gemeinden wie beispielsweise Beeskow oder Storkow sei es bereits schwierig, zum Bahnhof Berlin-Ostkreuz zu gelangen. Das Gleiche gelte für die Verbindung Frankfurt (Oder)-Fürstenwalde-Erkner über Grünheide. Es gebe für die Menschen aus der gesamten Region überhaupt keine brauchbare Verbindung zum BER. Teilweise werde sogar eine diagonale Verbindung von Nordosten nach Südwesten über die Dahme sowohl als Schienenverbindung als auch von der Autobahn aus als Straßenverbindung gefordert. Ihm sei jedoch bewusst, dass dies einen erheblichen Aufwand bedeuten würde, da es mit der Errichtung völlig neuer Trassen und Brücken verbunden wäre.

Deswegen sei der unterbreitete Vorschlag die schnellste, einfachste und kostengünstigste Möglichkeit, die Anbindung der Region zu verbessern. Nach den Informationen, über die er verfüge, sei das auch möglich. Deswegen würde er sich sehr freuen, wenn das MIL prüfe, ob die Möglichkeit bestehe, eine solche Verbindung eines Schienenpersonennahverkehrs in den neuen Landesnahverkehrsplan aufzunehmen. Ein Stundentakt sei zu Beginn ausreichend.

Er betont noch einmal, dass dies auch den künftigen Regionalbahnhof Köpenick betreffe und es um einige hunderttausend Menschen gehe.

Abgeordneter **Günther** (AfD) fragt, ob es eine Zeitschiene gebe, wann mit der Fertigstellung der Anbindung des Güterverkehrs an das Tesla-Werks Gelände gerechnet werden könne.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) stellt eine Verständnisfrage: Der Abgeordnete Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) schreibe in den Ausführungen, dass lediglich die bestehenden Regionallinien vom Flughafen BER über die Verbindungskurve Wuhlheide/Köpenick in Richtung Erkner/ Fangschleuse(Tesla)/Fürstenwalde

verlängert werden müssten. Er frage sich, welche Regionalbahnlinie damit gemeint sei, da es derzeit keine Regionalbahnlinie gebe, die vom Westen kommend den BER anbinde.

Abgeordneter **Scheetz** (SPD) bezieht sich auf die Aussage des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER), wonach die Schienenanbindung von Storkow und Beeskow an den BER kompliziert und schwierig sei.

Er selbst sei grundsätzlich ein Freund davon, bestimmte Anbindungen zu optimieren. Nach seiner Kenntnis gebe es zwar keine Direktverbindung an den Flughafen BER. Komplizierte Umwege über Berlin-Ostkreuz seien jedoch ebenso nicht notwendig. Man komme sowohl von Beeskow als auch von Storkow mit der RB36 bis Königs Wusterhausen und könne dort in die RB22 umsteigen, die auf kurzem Wege zum BER fahre. Sicherlich gebe es auch hier Optimierungsbedarf, aber Luft nach oben sehe er eher bei den anderen vom Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) angesprochenen Verbindungen.

Staatssekretär Genilke (MIL) hält die infrastrukturelle Anbindung per Schiene an den Flughafen BER für sehr gut. Die Schienenanbindung sei nie ein Punkt gewesen, den man bei der Planung habe kritisieren können. Dass es nicht aus allen Regionen Direktverbindungen geben könne, sei dabei nachvollziehbar. Es gebe 50 000 Flugbewegungen im Monat am Flughafen BER. Die Pendler in Brandenburg nutzten den SPNV in erster Linie, um zur Arbeitsstelle zu gelangen und nicht, um irgendwohin zu fliegen. Die Anbindung an einen Flughafen sei nicht unbedingt das, was der durchschnittliche Pendler sich wünsche. Menschen, die zum Flughafen müssten, um in den Urlaub zu fliegen, hätten auch eine halbe Stunde Zeit für eine Umsteigeverbindung zum Flughafen. In Königs Wusterhausen sei die Umsteigezeit zudem relativ kurz.

Er wolle zum Ausdruck bringen, dass es bei allen Erreichbarkeiten immer unterschiedliche Zielverkehre gebe. Diese seien sehr individuell. Dem Eindruck, dass der Flughafen BER ein Ziel sei, dass auf der Schiene nur unter großem Aufwand zu erreichen sei, wolle er entgegentreten. Man müsse die Anbindung mit der Bahn mit der Anbindung mit dem Auto vergleichen und das in Relation mit dem angebotenen Preis setzen. In seinen Augen handle es sich um eine komfortable Möglichkeit, auch mit einem schmalen Geldbeutel, den Flughafen zu erreichen. Er spreche dabei sowohl über die Zugverbindungen aus Richtung Oranienburg mit den Zugverdichtungen, die beim RE1 geplant seien, aber auch über die Verbindungen aus dem Süden. Man dürfe nicht vergessen, dass der IC17 ebenfalls über den Flughafen geführt werde und der VBB-Tarif auch in diesem Zug gelte. Es gebe durchaus auch aus der Tiefe des Landes Möglichkeiten, den Flughafen in adäquater Reisezeit zu erreichen, die vielerorts unter

der Zeit liege, die man mit dem Individualverkehr erreichen könne. Zu denken sei auch an die Entgelte, die man bei Nutzung des Pkw vielerorts fürs Parken bezahlen müsse.

Es gebe vielschichtige Pendlerverflechtungen und viele Optimierungen, die man bereits erreicht habe. Die vom Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) vorgeschlagene Verbindung sei ihm aus den Landkreisen bisher jedoch noch nicht herangetragen worden. Er regt an, dass die jeweiligen Landkreise solche Bedarfe beim MIL anmeldeten.

Was den künftigen Regionalbahnhof Köpenick betreffe, so werde dieser auch durch den RE1 angebunden. Man müsse das Große Ganze im Auge behalten und sich darüber bewusst sein, dass jede Verengung von Takten Richtung BER auf der anderen Seite irgendeine Restriktion auslöse. Das Gesamtsystem müsse erhalten bleiben und die Pendlerverflechtungen genau angesehen werden. Man könne nicht wahllos Optimierungen fordern. Nicht alles sei problemlos möglich. Ähnliche Diskussionen habe man bereits zu Bernau und Strausberg geführt.

Abgeordneter **Hooge** (AfD) stellt fest, dass sich die Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Erkner durch die Tesla-Eröffnung nicht verbessern werde.

Unabhängig davon stellt er die Frage, ab wann es auf der Strecke von Frankfurt (Oder) nach Erkner die in Aussicht gestellten Brücken gebe, um die seit 1994 bestehenden Pläne, wonach die Bahnübergänge abgeschafft werden sollen, umzusetzen.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) bestreitet nicht, dass der Flughafen BER infrastrukturell gut angebunden sei, wenn man aus Berlin-Mitte komme. Was den Berliner Südosten und die angrenzenden brandenburgischen Regionen südöstlich von Berlin betreffe, sei das jedoch definitiv nicht zutreffend. Dies wolle er in aller Deutlichkeit feststellen. Es gebe keine akzeptablen Verbindungen. Man müsse sich durch das Grenzgebiet Brandenburg-Berlin mit Straßenbahnen und Bussen kämpfen und mehrfache Umstiege in Kauf nehmen.

Es gehe zudem nicht nur um die Menschen, die fliegen wollten, sondern auch um die Pendler, die aus dem östlichen Berliner Umland nicht nach Berlin-Mitte, sondern in den Südosten von Berlin pendelten. Beispielhaft nennt er Adlershof mit den entsprechenden Gewerbeansiedlungen und Arbeitsplätzen.

Daher sei die vorgeschlagene Verbindung mehr als notwendig. Im Rahmen der Überarbeitung des Landesnahverkehrsplanes müsse sich angesehen werden, welche Kapazitäten die Verbindungskurve Wuhlheide noch besitze, und ob man nicht mindestens für die Region Köpenick eine Relation schaffe. Mit dem RE1 komme man

zwar komfortabel nach Berlin Mitte, aber nicht in den Berliner Südosten. Dies sei ein großes Problem für die gesamte Region und ein wirtschaftliches Entwicklungshemmnis.

Abgeordneter Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) erklärt in Anbetracht der Aussage des Staatssekretärs Genilke (MIL), dass er einen aus dem Landkreis kommenden Impuls sicherlich organisieren könne.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Rostock (GRÜNE/B90) erläutert er, dass es um die Linien gehe, die vom Westen aus Richtung Spandau kämen. Es bedürfe aber in jedem Fall einer zusätzlichen Linie. Ob diese an eine bestehende Linie angebunden werde oder eine neue Linie entstehe, sei irrelevant. Das sei eine Frage der Umsetzung. Es fehle aber schlicht an einer Relation vom Berliner Südosten über die Kurve Wuhlheide bis nach Grünheide oder weiter.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) nehme den Vorschlag des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) zur Kenntnis. Seine Fraktion befürworte jedoch die Verlängerung der RB22 in Richtung Lausitz, weil damit der Raum unterhalb von Berlin in gebotener kurzer Zeit erschlossen werden könne. Dabei handle es sich um eine Verbindung aus dem Westen. Er könne sich jedoch nicht vorstellen, dass man diese Linie noch einmal teile.

Herr **Neumann** (MIL) nimmt Bezug auf die Frage des Abgeordneten Hooge (AfD) zu den Bahnübergängen zwischen Frankfurt (Oder) und Erkner. Es sei in der Tat so, dass bei Streckenausbauten, die eine Geschwindigkeit von über 200 km/h zuließen, keine schienengleichen Wegübergänge existieren dürften. Der Ausbau zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sei jedoch nur ein Ausbau für bis zu 160 km/h. Insofern gebe es im Rahmen des Ausbaus kein Programm zur Auflösung aller Bahnübergänge.

Im Rahmen des Projekts i2030 kümmere man sich um S-Bahn-Taktverdichtungen und deren infrastrukturelle Voraussetzungen. Es werde deutlich, dass man mit den Umlandkommunen um Berlin, die von einem 10-Minuten-Takt der S-Bahn neben dem Regionalverkehr profitierten, ins Gespräch kommen müsse, um zu prüfen, ob und wie die Bahnübergänge abgelöst werden könnten. Es sei jedoch kein Geheimnis, dass die allerwenigstens Kommunen in ihren Flächennutzungs- und Bauleitplänen Platz für Brücken oder Tunnel vorgesehen hätten. Man führe differenzierte ausführliche Diskussionen in diesem Zusammenhang.

Der Abgeordnete Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) habe gefordert, den Vorschlag im Landesnahverkehrsplan zu berücksichtigen. Dies wolle Herr Neumann (MIL) zum Anlass nehmen, um zur Systematik des Landesnahverkehrsplans

auszuführen. Man versuche, für die größten Verkehrsströme Direktverbindungen zu organisieren. Es werde immer eine Reihe von schwächeren Verbindungen geben, die nur mit Umstiegen zum Ziel führten. Viele Quellen und Ziele bilde der Großraum Berlin ab. Im Rahmen der Erarbeitung des Fachbeitrags Verkehr der IVV habe es keinen ausgewiesenen direkten Verkehrsbedarf zwischen Tesla und dem Flughafen BER gegeben. Dies sei die zugrundeliegende Fragestellung im Rahmen der Anmeldung des Tagesordnungspunktes gewesen. Herr Neumann (MIL) habe wahrgenommen, dass der Abgeordnete Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) die Fragestellung um weitere Nachfragemöglichkeiten einer solchen Anbindung argumentativ erweitert habe. Das sei auch das, was man im Rahmen der Erarbeitung des Landesnahverkehrsplanes leiste. Man schaue sich die ÖPNV-Verkehrsströme unter dem bestehenden System an und bewerte, wo Direktverbindungen und wo Umsteigeverbindungen die adäquate Lösung seien. Dabei beschäftige man sich auch durchgehend mit der Frage, wie viele Schienenverkehrsverbindungen sich das Land leisten könne. Entsprechend werde im Land Berlin Verfahren. Insofern werde es auch eine intensive Abstimmung mit dem Land Berlin geben müssen.

Die dem Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) zugehenden Informationen über Ist-Zustände im Schienennetz wolle Herr Neumann (MIL) nicht infrage stellen. Auch das MIL greife auf Daten der DB AG zurück, da man über keine eigene Datenlage verfüge. Wenn man über Konzeptionen für Schienenverbindungen nachdenke, beschäftige man sich mit dem, was insgesamt im Schienennetz geschehe. Dazu zählten auch der Fern- und Güterverkehr. Gerade im Osten Berlins mit all den Verbindungskurven und eingleisigen Strecken gebe es nach seiner Information jede Menge Engpässe. Darüber müsse man sich im Klaren sein, wenn man darüber nachdenke, für den SPNV und für den Güterverkehr mehr Leistungen zu bestellen.

Was die vom Abgeordneten Görke (DIE LINKE) angesprochene Anbindung der Lausitz an den BER betreffe, so sehe das MIL hier ebenfalls Verbesserungsbedarf. Derzeit sei man in der Prüfung, ob eine Verlängerung der RB22 schon vor weiteren Infrastrukturausbauten realisiert werden könne.

Der **Vorsitzende** erkennt keinen weiteren Redebedarf und schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 5 Offene Wünsche bei der Schieneninfrastruktur in Falkenberg (auf Antrag der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt. Er verweist auf die im Vorfeld per E-Mail vom 27. Juli 2021 eingereichten Fragen der Fraktion BVB/FREIE WÄHLER (Anlage 5.1).

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) führt aus, dass es im Allgemeinen um die Ertüchtigung der Infrastruktur mit dem elektronischen Stellwerk und den damit verbundenen Erfordernissen für die Nord-Süd- und die Ost-West-Verbindungen am Bahnhof Falkenberg gehe. Nach seiner Kenntnis sei der Ausbau dieses Knotenpunktes schon lange geplant; es gebe Dokumente, die das auswiesen. Baubeginn sei für das Jahr 2017 angesetzt gewesen. Der damalige Bundestagsabgeordnete und heutige Innenminister Michael Stübgen habe das in der Vergangenheit in mehreren Statements unterstützt.

Er bittet um konkrete Antworten, wann mit welchen Maßnahmen zu rechnen sei und wie man den Entwicklungsrückstand in Elbe-Elster möglichst schnell beheben wolle.

Staatssekretär Genilke (MIL) schickt voraus, dass es aus seiner Sicht nicht richtig sei, dass am Bahnhof Falkenberg in den letzten Jahren nichts geschehen sei. Das Bahnhofsumfeld sei neugestaltet worden, der obere Bahnhof sei nunmehr barrierefrei ausgebaut worden. Im unteren Bahnhofsbereich gebe es zugegebenermaßen ein Problem. Die Brücke, die der Abgeordnete Dr. Zeschmann in den Fragen angesprochen habe, sei zwar in der Nähe des Bahnhofs aber nicht in der Nähe des Empfangsgebäudes.

Er führt zu den einzelnen Fragen folgendermaßen aus:

Zu Frage 1:

Im Bund-Länder Koordinierungsgremium (BLKG) seien mit Stand vom 10. Juni 2021 zehn Schienenvorhaben sowie die Ortsumfahrung Cottbus im zweiten Bauabschnitt bestätigt worden. Für diese Maßnahmen könne unmittelbar mit der Umsetzung begonnen werden.

Zu Frage 2: (zurückgezogen)

Zu Frage 3:

Zur Beantwortung der Frage habe das MIL die DB AG um Auskunft gebeten. Diese habe wie folgt geantwortet: „Mit dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (StStG) ist auch der Artikel 1 „Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)“ am 14. August 2020 in Kraft getreten. Darin enthalten ist unter der laufenden Nummer 13 der Knoten Falkenberg. Am 8. Juni 2021 hat das Bund-Länder-Koordinierungsgremium eine erste Teilmaßnahme, nämlich den sogenannten reduzierten Maßnahmenumfang, für den Knoten Falkenberg beschlossen. Die Vorbereitungen zur Planungsaufnahme erfolgen derzeit.“

Zu Frage 4:

Für das vorgesehene Ausbauprogramm entspreche der Mittelansatz den Schätzungen der DB AG.

Zu Frage 5 neu: („Welche wirtschaftlichen Potenziale (auch geplante und avisierte Vorhaben), in direktem oder indirektem Zusammenhang mit dem (nicht umsetzbaren) Personen- und Schienengüterverkehr infolge des immer noch fehlenden Ausbaus des Knotenpunktes Falkenberg/Elster, kamen in der Region Falkenberg seit 2014 wegen der jahrelangen Verzögerung des Ausbaus des Knotenpunktes Falkenberg/Elster nicht zum Tragen?“

Diese Frage sei insofern interessant als sich im gleichen Zeitraum das Logistikunternehmen BLG am Standort Falkenberg angesiedelt und im Übrigen auch zwischen Falkenberg und Uebigau-Wahrenbrück in ein eigenes modernes Waggon-service- & Logistikzentrum investiert habe.

Zur Beantwortung der Frage des Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) habe das MIL das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE) um Einschätzung gebeten. Das MWAE habe mitgeteilt, dass es keine Kenntnis über Fälle habe, in denen eine nicht durchgeführte Ansiedlung bzw. Gründung einer Firma oder eine nicht vollzogene Unternehmensentwicklung eines bestehenden Betriebes auf das Nichtvollziehen der Maßnahmen der DB-AG zurückzuführen seien.

Zu Frage 6:

Auch hierzu habe das MIL bei der DB AG um unterstützende Informationen zur Beantwortung gebeten.

Zu den Maßnahmen zählten danach die Errichtung von Gleisen mit einer Gleisnutzlänge von 740 Metern im Bahnhof Falkenberg sowie den Bahnhöfen aus den Zulaufstrecken zum Knoten Falkenberg, die Digitale Stellwerkstechnik (DSTW) zur Kapazitätserhöhung im Knoten Falkenberg in Verbindung mit Spurplananpassungen zur Verbesserung der Fahrbeziehungen für Zug- und Rangierfahrten sowie die Kapazitätserhöhung auf den Zulaufstrecken des Knotens Falkenberg durch Blockverdichtungen. Im Rahmen der Definition des infrastrukturellen Umgriffs der durch das BLKG beschlossenen ersten Teilmaßnahme für den Knoten Falkenberg werde darüber zu entscheiden sein, welche dieser Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden könnten. Da die Planungen noch nicht gestartet seien, lägen derzeit noch keine Planunterlagen vor, die diese Angaben enthielten.

Das MWAE habe hierzu folgendes ausgeführt: „Wenn im Rahmen des Strukturentwicklungskonzeptes Lausitz der Knotenpunkt Falkenberg / Lausitz ausgebaut ist und die Kommune für logistische Unternehmen die notwendige Flächenvorsorge getroffen hat, werden perspektivisch die langfristigen Entwicklungspotentiale positiv bewertet.“

Zu den geplanten Maßnahmen sei das Land Brandenburg bereits in Gesprächen mit ansässigen Unternehmen und Landkreisen. Die Wirtschaftsförderung Berlin-Brandenburg erarbeite aktuell im Auftrag des MWAE ein Gewerbeflächennutzungskonzept für Brandenburg, für welches Falkenberg eine wichtige Rolle spiele. Für Projekte, die aus Mitteln finanziert würden, über die das Land verfüge, erfolge die Priorisierung durch einen strukturierten Auswahlprozess, organisiert von der Wirtschaftsregion Lausitz GmbH. Grundlage sei die Richtlinie der Staatskanzlei.

Zu Frage 7:

Die DB AG habe hierzu ausgeführt: „Am 8. Juni 2021 hat das Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLKG) eine erste Teilmaßnahme (reduzierter Maßnahmenumfang) für den Knoten Falkenberg beschlossen. Die Vorbereitungen zur Planungsaufnahme erfolgen derzeit. Mit Abschluss der durchzuführenden Grundlagenermittlung und Vorplanung ist eine Grundlage zur Entscheidung für den infrastrukturellen Umgriff im Knoten Falkenberg verfügbar. Im Ergebnis wird über den Ausbau des Stellwerks Falkenberg zu entscheiden sein und eine dementsprechende Bewertung der Werthaltigkeit der bereits erfolgten Planungen zum elektronischen Stellwerks (eSTW) Falkenberg erfolgen.“

Zu Frage 8:

Der Baubeginn richte sich nach den gesetzlichen Verfahren zur Baurechtsschaffung. Die Voraussetzungen müssten zunächst vorliegen. Inwieweit man eine Beschleunigung erreichen könne, hänge nicht immer vom MIL ab.

Zu Frage 9:

Auch hierzu gebe es eine Zuarbeit vom MWAE: „Aus der Sicht des MWAE würde die planungsrechtliche Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen durch die Belegenheitskommune Falkenberg für die Ansiedlung und betriebliche Erweiterung von Logistikunternehmen einen wichtigen Entwicklungsbeitrag liefern können. Aktuell ermittelt die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH, im Auftrag des MWAE gutachterlich im ganzen Land und damit auch in der Belegenheitskommune Falkenberg mögliche Flächenpotentiale für die Entwicklung von Gewerbe- und Industriegebieten.“

Zu Frage 10:

Im Jahr 2014 habe der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) eine Vorplanung zum Ersatzneubau der Straßenüberüberführung (SÜ) beauftragt. Der Brückenneubau sollte parallel mit dem Vorhaben der Deutschen Bahn: „Umbau des Bahnhofes Falkenberg / Neubau DSTW“ (jetzt eSTW) in den Jahren 2019 bis 2021 erfolgen. Die Abstimmungen mit der Bahn und der Stadt Falkenberg/Elster erfolgten regelmäßig, insbesondere unter den Aspekten einer erforderlichen Planfeststellung. In diesem Zusammenhang habe es ein Prospekt gegeben, dass über die Baumaßnahmen und die Termine informiert habe.

Im Jahr 2017 sei seitens der Bahn die Verschiebung des Bauzeitraumes ihrer Maßnahme wegen nicht vorhandener finanzieller Mittel auf ungewisse Zeit erfolgt. Da der Ersatzneubau immer im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofes betrachtet worden sei, sei ab diesem Zeitpunkt auch für das Bauwerk keine weitere Planung erfolgt. Gespräche mit der Deutschen Bahn zu dieser Maßnahme hätten bis dato nicht wieder stattgefunden. Diese könnten nach Ansicht des LS auch erst wiederaufgenommen werden, wenn sich die Bahn zur Durchführung ihrer notwendigen und komplexen Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofes Falkenberg bekenne. Dann könne auch der LS die zwischenzeitlich gestoppte Planung der SÜ wiederaufnehmen.

Am Vortag habe ein Gespräch mit dem LS stattgefunden. Da es nicht absehbar sei, wann die DB AG mit dem Umbau beginne, prüfe man, ob man die Vorhaben im

Ergebnis voneinander trennen könne. In der Folge müsse Brandenburg eine eigene Sperrpause zum Bau der Brücke beantragen, damit man diesbezüglich schneller vorankomme.

Die Kosten des unteren Bahnhofs würden anteilig über die Rahmenvereinbarung (DB S&S und Land Brandenburg) finanziert.

Zu Frage 11:

Staatssekretär Genilke (MIL) führt aus, dass es insbesondere um die Frage gehe, ob es einer Plangenehmigung oder einer Planfeststellung bedürfe. Eine erforderliche Plangenehmigung würde das Verfahren beschleunigen.

Der LS habe hierzu angemerkt: „Ein Zeitpunkt zur Erneuerung des Bauwerks kann bis dato nicht benannt werden. Eventuelle verkehrliche Einschränkungen hängen von der Entwicklung des Zustands des Bauwerks ab. Über die momentan bestehenden Lastbeschränkungen hinaus sind derzeit keine weiteren Einschränkungen vorgesehen.“

Zu Frage 12:

Auch zu Frage 12 gibt Staatssekretär Genilke (MIL) die Antwort des LS zur Kenntnis: „Die Erneuerung des Bauwerks wurde bis dato im Zusammenhang mit dem notwendigen und komplexen Umbau im Bereich des Bahnhofs Falkenberg betrachtet. Diese Umbaumaßnahmen erfolgen federführend durch die DB AG. Die DB AG hat sich mit E-Mail vom 12. August 2021 zum Umgang mit dem Bauwerk geäußert. Danach wäre nach Ansicht der DB AG auch eine vom Umbau des Bahnhofs unabhängige Erneuerung des Bauwerks möglich. Seitens des Baulastträgers des Bauwerks, der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS), müssen diese Informationen zunächst geprüft werden. Momentan ist die Planung des Ersatzneubaus nicht im Projektprogramm des LS enthalten.“

Zu Frage 13:

Hierzu habe die DB AG ausgeführt: „Einen Maßnahmenkatalog zur Beseitigung der Zustände im Bahnhof Falkenberg gibt es aktuell noch nicht. Am 8. Juni 2021 hat das BLKG aber eine erste Teilmaßnahme für den Knoten Falkenberg beschlossen. Die Vorbereitungen zur Planungsaufnahme erfolgen derzeit. Mit Abschluss der durchzuführenden Grundlagenermittlung und Vorplanung ist eine Grundlage zur Entscheidung für den infrastrukturellen Umgriff im Knoten Falkenberg verfügbar.“

Insofern seien die in Rede stehenden 120 Millionen Euro im Rahmen des StStG und des InvKG gesichert. Die Maßnahme der Errichtung des elektronischen Stellwerks werde über das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ abgewickelt.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB/FREIE WÄHLER) bedankt sich für den detaillierten Bericht und dafür, dass der Staatssekretär Genilke (MIL) auf alle Fragen geantwortet habe, bedauert aber gleichzeitig, dass dies nicht selbstverständlich sei.

Der Staatssekretär Genilke (MIL) habe von vielen kurzfristigen Terminen und Gesprächen berichtet. Dies erwecke den Eindruck, dass die Nachfrage seitens seiner Fraktion zu einer erheblichen Beschleunigung und Problemlösung beigetragen habe.

Er habe dennoch eine konkrete Rückfrage zu Frage 5. Das MWAE habe in diesem Zusammenhang ausgeführt, dass die nicht stattgefundene Entwicklung keine Ansiedlung verhindert habe. Er sei vom Bürgermeister von Falkenberg anderweitig informiert worden. Nach dessen Aussage habe es verschiedenste Logistikunternehmen gegeben, die gerne investiert hätten, aber aufgrund der Planungsunsicherheit aufseiten der DB AG und des Landes Brandenburg davon abgesehen hätten.

Zu Frage 7 sei vonseiten des MIL darüber informiert worden, dass am 8. Juni 2021 erste Grundlagenermittlungen bewilligt worden seien. Dies sei erfreulich. Ihm sei jedoch nicht klargeworden, bis wann mit Ergebnissen zu rechnen sei. Wenn er es richtig verstanden habe, seien die Grundlagenermittlungen – obwohl es früher schon einmal Planungen und eine Zeitschiene gegeben habe, die auch aus dem vom Staatssekretär Genilke (MIL) angesprochenen Prospekt hervorgingen – in erster Linie dafür da, um zu entscheiden, ob gewisse Maßnahmen überhaupt umgesetzt werden.

Im Rahmen der Beantwortung der Frage 10 habe der Staatssekretär Genilke (MIL) darauf hingewiesen, dass es durch die gegenwärtig geführten Gespräche die Chance gebe, dass der LS die Brücke bauen könne ohne von den Planungen der DB abhängig zu sein. Das sei jedoch noch nicht im Programm des Landesbetriebs enthalten.

Abgeordneter Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) geht jedoch davon aus, dass sich das MIL dafür einsetze, nachdem sich die Option eröffnet habe.

Abgeordneter **Noack** (SPD) bedankt sich ebenfalls für die umfangreiche Darstellung des sehr komplexen Sachverhaltes, der über viele Jahre mit vielen Beteiligten zu gestalten sei.

Staatssekretär Genilke (MIL) erläutert, dass die zur Verfügung stehenden 120 Millionen Euro nicht für das elektronische Stellwerk verwendet werden sollen, welches in dem erwähnten Prospekt in Aussicht gestellt worden sei. Dieses werde nach Planungen der DB AG durch das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ finanziert. Der Hinweis der DB AG, wonach diese nicht darauf bestehe, dass das Land Brandenburg die Brücke erst baue, wenn die Deutsche Bahn darunter die Gleisanlagen in Ordnung bringe, sei erst wenige Tage alt. Das versetze das Land in die Lage, eine neue Planung aufsetzen zu müssen. Bisher habe das nie zur Diskussion gestanden. Man habe stets versprochen, dem Land mitzuteilen, wenn die Gleisbaupläne stehen. Daraus sei zu schließen, dass die Brücke eher da sein werde als dass die Bahn mit den Gleisbauten im Rahmen des Digitalen Stellwerks beginne.

Er berichtet, dass er selbst bereist vor Ort gewesen sei und mit dem Bürgermeister gesprochen habe. Dieser habe in diesem Zusammenhang auch von sieben Hektar Gewerbefläche gesprochen, die vorgehalten werde bzw. entwicklungsfähig sei. Diese Informationen seien auch dem MWAE gespiegelt worden. Dies sei nicht die Dimension, die man sich vorstelle, aber es stehe zu erwarten, dass sich durch die Entwicklung des Knotenpunktes mehr Flächen entwickelten. Die Stadt habe eine lange Tradition und trage im Wappen auch das Flügelrad der Deutschen Reichsbahn. Die spreche für ein erhebliches Potential, dass es auszuschöpfen gelte. Mit dem Logistikunternehmen BLG logistics habe man einen guten Partner an der Seite.

Der **Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 6 Förderung und Ausweitung des Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg – Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Durchführung eines Fachgesprächs

Verständigung und Beschlussfassung

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt. Hierzu liege ein Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Durchführung eines Fachgesprächs vom 9. August 2021 vor.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) begründet den Antrag auf Durchführung eines Fachgesprächs mit einem Verweis auf die neue Mobilitätsstrategie des Landes. Darin enthalten sei die bemerkenswerte Feststellung, dass der Straßenverkehr zu 84 Prozent für die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors im Land Brandenburg verantwortlich sei. Dies sei grundsätzlich keine Neuigkeit. Im Vergleich dazu, dass das Bewusstsein über die Notwendigkeit gegeben sei, den *Personenverkehr* von der Straße auf die Schiene und den Bus zu verlagern, gebe es keine nennenswerte politische Diskussion über die Ausweitung des Schienengüterverkehrs. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) habe mitgeteilt, dass sich der Güterverkehr zu 84,5 Prozent auf der Straße realisiere.

Wenn das Land die Klimaneutralität des Verkehrssektors in Brandenburg tatsächlich bis 2045 erreichen wolle, müssten erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um auch den Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu bringen. Die Landesregierung habe dafür die Erarbeitung einer Güterverkehrsstrategie angekündigt. Dies begrüße die Fraktion DIE LINKE ausdrücklich. Um diesen Prozess politisch zu unterstützen solle das Fachgespräch Einblicke und Eindrücke ermöglichen, welche Lösungsansätze es für die Verkehrswende in der Gütersparte bereits gebe, und eine Diskussion darüber anstoßen, wie diese landespolitisch unterstützt und befördert werden könnten.

Der **Vorsitzende** weist vorsorglich darauf hin, dass am 11. November 2021 die Beratungen zum Haushaltsgeszentwurf stattfinden. Dies müsse im Rahmen der Beratung über einen möglichen Termin für die Durchführung des Fachgesprächs Berücksichtigung finden. Für die Sitzung im Dezember sei darüber hinaus eine gemeinsame Sitzung mit dem Verkehrsausschuss des Abgeordnetenhauses Berlin angedacht. Konkrete Planungen erfolgten diesbezüglich aber ohnehin erst nach erfolgter Wahlen und der Konstituierung der Ausschüsse.

Abgeordnete **Kornmesser** (SPD) schlägt im Namen der Koalitionsfraktionen vor dem Hintergrund der im November anstehenden Haushaltsberatungen als Termin für das Fachgespräch die reguläre Sitzung des Ausschusses am 9. Dezember 2021 vor.

Ergänzend weist sie auf die im Rahmen der Vorbereitungsrunde getroffene Verabredung hin, wonach man sich auf die Benennung eines Anzuhörenden pro Fraktion geeinigt habe.

Der **Vorsitzende** bittet um die Benennung von Anzuhörenden und die Übermittlung von Fragen bis zum 7. Oktober 2021.

Der Vorsitzende lässt über den Antrag der Fraktion DIE LINKE auf Durchführung eines Fachgesprächs abstimmen:

Ja	Nein	Enthaltung
12	0	0

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung beschließt einstimmig (12/0/0) die Durchführung eines Fachgesprächs zum Thema „Förderung und Ausweitung des Schienengüterverkehrs im Land Brandenburg“.

Das Fachgespräch findet im Rahmen der regulären Sitzung am 9. Dezember 2021 statt.

Jede Fraktion kann einen Anzuhörenden benennen. Frist für die Benennung von Anzuhörenden und die Übermittlung von Fragen ist der 7. Oktober 2021.

Der **Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 7 Leerstand von Wohnraum im Land Brandenburg (auf Antrag der AfD-Fraktion)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt. Er verweist auf die am 12. August 2021 versandten konkretisierenden Fragen (Anlage 7.1) und stellt fest, dass die antragstellende Fraktion auf eine mündliche Einführung in den Tagesordnungspunkt verzichtet.

Staatssekretär Genilke (MIL) erstattet Bericht anhand der im Vorfeld übermittelten Fragen und stellt in Aussicht, Nachfragen gegebenenfalls auch nachträglich zu beantworten.

Zu Frage 1:

Der Leerstand sei für das gesamte Land Brandenburg im Wohnungsmarktbeobachtungsbericht 2020 thematisiert. Des Weiteren existiere eine detaillierte Darstellung des Leerstandes im Rahmen des Stadtumbaumonitorings, welches jährlich digital veröffentlicht werde und diejenigen Städte und Gemeinden umfasse, die

im Förderprogramm „Stadtumbau“ – seit 2020 im Städtebauförderprogramm "Wachstum und nachhaltige Erneuerung" – partizipierten.

Beide Berichte seien auf der Homepage des MIL abrufbar. Beide Veröffentlichungen erfolgten in der Regel im dritten Quartal eines Jahres. Der neue Bericht sei aktuell in Erarbeitung. Gemäß dem Monitoringbericht 2020 mit dem Berichtsjahr 2018 konzentrierte sich der Leerstand vor allem im weiteren Metropolenraum, schwanke jedoch sehr stark in einer Spanne von 2,2 Prozent in Lübbenau und bis zu 17,9 Prozent in Forst (Lausitz). Im Durchschnitt der Monitoring-Gemeinden habe der Leerstand bei 7,5 Prozent im Jahr 2018, was einen Rückgang von 2 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 entspreche. Insgesamt entspreche das einem Leerstand von circa 36 000 Wohneinheiten innerhalb der Monitoring-Gemeinden. Fast die Hälfte des Leerstandes entfalle dabei auf Siedlungen des DDR-Wohnungsbaus.

Zu Frage 2:

Staatssekretär Genilke (MIL) führt aus, dass keine eigenständigen Förderprogramme für die Bewerbung von leerstehendem Wohnraum für Kommunen geplant seien.

Zu Frage 3:

Grundsätzlich könne auch der leerstehende Wohnraum innerhalb von Siedlungsbereichen verortet werden und sei somit infrastrukturell erschlossen.

Zu Frage 4:

Hierzu könne Staatssekretär Genilke (MIL) keine Aussage treffen, da Daten zu etwaigem spekulativen Leerstand von Wohnraum vom Land Brandenburg nicht erhoben würden.

Zu Frage 5:

Im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ könnten für das Teilprogramm Rückbau Fördermittel für den Abriss von Wohngebäuden mit strukturellem Leerstand jährlich beantragt werden. Aktuelle betrage die Förderhöhe bis zu 110 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche. In diesem Zusammenhang seien bereits Bundes- und Landesmittel aufgeführt.

Aufgrund des Verfahrensstandes der Antragsbearbeitung sei keine weitere Angabe über in Anspruch nehmende Kommunen möglich. Mit dem Förderprogramm hätten bisher circa 66 000 Wohneinheiten in über 52 Gemeinden rückgebaut werden.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Nachfragen gebe und schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 8 Aktueller Sachstand zur Nordumfahrung Kahla-Plessa B 169 (auf Antrag der AfD-Fraktion)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

In Verbindung damit:

Antrag der AfD-Fraktion auf Durchführung eines Fachgesprächs

Verständigung und Beschlussfassung

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt und erinnert, dass der zu Beginn der Sitzung gestellte Antrag der AfD-Fraktion auf Erteilung von Rederecht für einen Vertreter der Bürgerinitiative „Keine Nordumfahrung Kahla-Plessa B169“ abgelehnt worden sei. Er bittet die antragstellende Fraktion um Einführung in den Tagesordnungspunkt.

Abgeordneter **Münschke** (AfD) verliest ein Statement der Vertreter und Vertreterinnen der Bürgerinitiative „Keine Nordumfahrung Kahla-Plessa B169“:

„Sinn und Zweck der Bürgerinitiative ist es, die geplante Nordumfahrung in der Streckenführung B 2.1 zu verhindern. Durch diese Planung werden Grundstücke in Kahla und Plessa in Anspruch genommen und die Anwohner werden zum Teil ihr Hab und Gut und ihre Lebensqualität verlieren. Hinzu treten nicht abschätzbare Kosten für die Sanierungs- und Stabilisierungsaufwendungen im Alt-Bergbaugebiet Plessa. Mit der Bürgerinitiative soll nicht gegen das geplante Vorhaben gearbeitet werden, sondern vielmehr ein Umdenken der planenden, aber vor allem entscheidenden und durchführenden Organe angestrebt werden. Die Bürgerinitiative wirbt für eine Südumfahrung, welche bis zum Jahre 2020 planerisch bearbeitet wurde. Die mit dieser Variante angestrebte Kombination aus Hochwasserschutz zum einen und Straßenbau zum anderen ist die optimale Lösung aus Sicht der Bürgerinitiative. Nach unserer Kenntnis haben sich Fachbehörden des Landes Brandenburg, insbesondere des Landesamtes für Umwelt und das Landesbergamt, aber auch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Elbe-Elster gegen die nunmehr linienbestimmte Nordumfahrung von Plessa ausgesprochen. Im Ergebnis der heutigen negativen Abstimmung zum Rederecht der Bürgerinitiative erkennen die Mitglieder, dass die gewählten Abgeordneten des Landes Brandenburg nicht bereit sind, den Bürgerwillen zu respektieren. Die Bürgerinitiative wird weiterhin mit allen zur Verfügung stehenden

demokratischen Möglichkeiten gegen die weitere kostenintensive Planung der Nordumfahrung vorgehen.“

Abgeordnete **Kornmesser** (SPD) und Abgeordneter **Scheetz** (SPD) kritisieren die nicht ausreichende Abgrenzung der Äußerungen des Vorsitzenden und Abgeordneten Daniel Münschke (AfD), da dieser für dessen Fraktion in den Tagesordnungspunkt eingeführt habe ohne die Sitzungsleitung zuvor abgegeben zu haben.

Der **Vorsitzende** erwidert, dass er ähnlich wie andere Vorsitzende in anderen Ausschüssen, beispielsweise dem Ausschuss für Europa und Entwicklungspolitik, verfare und sich von Zeit zu Zeit in Ausübung seines Abgeordnetenmandats selbst auf die Rednerliste setze stelle. Dies sei seit mehreren Legislaturperioden parlamentarische Praxis.

Staatssekretär Genilke (MIL) stellt zu Beginn klar, dass die Ortsumfahrung sich nicht auf Kahla-Plessa beschränke, sondern auch Elsternwerda umfasse. Dies sei ein „kleiner aber feiner“ Unterschied, da die Knotenfunktion, die dadurch eintrete, von hoher Bedeutung sei. Es gehe demnach nicht nur um die B169, sondern auch um die B101 nördlich von Elsterwerda.

Hinsichtlich der Erwartungshaltung im Rahmen der heutigen Befassung, erklärt Staatssekretär Genilke (MIL), dass kein Abgeordneter des Landtages und kein Abgeordneter des Bundestages hierzu eine Entscheidungsbefugnis hätten. Man befinde sich in einem öffentlich-rechtlichen Planungsverlauf. Dabei handle es sich um einen Verwaltungsvorgang, der – wie überall im Land – auch entsprechend bearbeitet werde. Dies geschehe unter Einhaltung der Gesetze des Landes Brandenburg und der Bundesrepublik Deutschland. Er könne nur dann angewiesen werden, anders zu handeln, wenn er gegen geltendes Recht verstoße. Solange dies nicht der Fall sei, werde die Maßnahme genauso behandelt wie jede andere Straßenplanungsmaßnahme.

Es gehe darum, niemanden zu bevorteilen und niemanden zu benachteiligen. Es gehe darum, in einem klar strukturierten fairen Planungsverfahren, für eine Ortsumfahrung zu sorgen, die im Bundesverkehrswegeplan bereits bestätigt sei. Damit sei der Bedarf festgestellt. Auch der Landkreis Elbe-Elster habe sich bei den bestehenden Optionen – B87, B169 oder B101 – immer für die Trasse positioniert. Elbe-Elster sei Brandenburgs einziger Landkreis ohne Anschluss an die Autobahn. Somit werde eine adäquate belastbare Möglichkeit gefunden, die Verkehrserschließung an die A13 zu ermöglichen.

Dazu habe es bereits in der Vergangenheit Investitionen gegeben. Beispielhaft sei die Ortsumfahrung Bad Liebenwerda zu nennen. Wenn man sich die Infrastruktur insgesamt ein bisschen mehr aus der Vogelperspektive ansehe, um das Gebiet und die Region besser zu entwickeln, spiele das ebenfalls eine große Rolle.

Die AfD-Fraktion habe konkrete Fragen eingereicht (Anlage 8.1), die Staatssekretär Genilke (MIL) im Folgenden beantworten werde. Er nehme wahr, dass andere den Eindruck hätten, dass das MIL als „König regieren“ und schnipsen könne, um das was Fachleute in diesem sehr langen Verfahren bisher geplant hätten, zu verwerfen. Daher bemerkt er zunächst, dass der Bürgerwille nur eine Seite sei, auf der anderen Seite jedoch eine Rolle spiele, was mit den Gesetzen und Richtlinien, die durch die Planenden zu beachten seien, und den Kosten, die damit in Verbindung stünden, machbar und durchsetzbar sei.

Er zitiert in diesem Zusammenhang aus dem Pressespiegel. In dem zitierten Ausschnitt gehe es um die Beendigung des Untersuchungsausschusses BER. aufgeschlagen hat. „Zur Last gelegt wird dem Kontrollgremium (dem Aufsichtsrat) auch politischer Druck und Eingriffe in das operative Geschäft. Das Auswechseln politischer Funktionsträger gegen Fachleute mit Bau und Projektsachverstand erwies sich im Nachhinein als richtig.“ Staatssekretär Genilke (MIL) macht deutlich, dass im MIL, in der DEGES und im Fernstraßen-Bundesamt (FBA) hochqualifizierte Menschen arbeiteten, die sowohl Straßen gerade im Süden Brandenburgs – auch durch Tagebaugebiete – geplant hätten. Man dürfe nicht glauben, man könne Schritte überspringen und Vorschriften machen, wie weiter zu verfahren sei. Die Planungsschritte müssten eingehalten werden. Bisher gebe es am Verfahren nichts zu bemängeln. Das gelte auch für die Entscheidungen des MIL. Er habe Verständnis für die momentane Betroffenheit, weist die Kritik, die die DEGES und die Mitarbeiter im MIL betreffe, jedoch von sich.

Man beabsichtige nicht, die Menschen „zu ärgern“ oder sie zu „provokieren“. Die Maßnahmen dienten zur Entwicklung von Infrastruktur. Die Infrastruktur habe der Süden Brandenburgs insgesamt bitter nötig. Über die Strukturstärkung seien bereits viele Maßnahmen – auch entlang der B169 – festgeschrieben worden.

Dies vorausgeschickt vertraue er den Planern. Die Menschen seien nicht zufällig für das Land tätig, sondern es handle sich um hochqualifizierte Mitarbeiter, die in Deutschland schon viele Straßen, Brücken und Plätze gebaut und geplant hätten und somit über reichhaltige Erfahrung verfügten.

Das MIL habe auch im Rahmen der kleinen Anfragen im Plenum immer darauf abgestellt, dass es in der frühen Phase des Planungsverfahrens bis zu einem

Planfeststellungsbeschluss noch etwas dauere und sich die Dinge in diesem Rahmen noch entwickeln könnten. Eine Bewertung stehe dann an, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliege. Auch dieser könne am Ende beklagt werden.

Zu Frage 1:

Das Raumordnungsverfahren sei im Jahr 2011 mit zahlreichen Prüfaufträgen abgeschlossen worden. Diese Prüfaufträge seien in Vorbereitung auf den nächsten Planungsschritt – die sogenannte Linienbestimmung – durch die DEGES sorgfältig abgearbeitet. Auf dieser Grundlage habe das MIL mit Schreiben vom 7. Dezember 2020 die Linienbestimmung gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beantragt. Zwischenzeitlich habe das FBA die Richtigkeit der Planung bestätigt, weil es auch die Meinung vertrete, dass das Linienbestimmungsverfahren in keiner Weise zu beanstanden sei.

Zu Frage 2:

Die DEGES habe das Thema „Altbergbau“ umfassend bewertet und in die Variantenabwägung einbezogen. Auf Basis der bergschadenkundlichen Stellungnahme aus dem Jahr 2010 und mithilfe von Erkenntnissen aus aktuellen vergleichbaren Projekten seien die Varianten hinsichtlich der notwendigen Maßnahmen und die sich daraus ergebenden Kosten bewertet worden. Für die Vergleichbarkeit der technischen und wirtschaftlichen Risiken, der Varianten sowie die Feststellung unüberwindbarer Hindernisse sei diese Verfahrensweise hinreichend genau. Es sei gute Praxis, in der Phase der Linienfindung keine aufwändigen und kostenintensiven Baugrund- oder Altbergbau- und Altlastenuntersuchungen für alle denkbaren Trassenvarianten durchzuführen. Die DEGES sei beauftragt, in der nächsten Planungsphase umgehend im Bereich der weiterzuverfolgenden Trasse, umfassende geotechnische Untersuchungen durchzuführen.

Zu Frage 3 und 4:

Gemäß den Linienbestimmungsunterlagen sei erkannt worden, dass es im Nordraum naturschutzrechtliche Konflikte zu bewältigen gelte. Diese seien in die Abwägung eingeflossen, mit dem Ergebnis, dass alle Nordvarianten in der Gesamtabwägung aller Schutzgüter und Beurteilungskriterien besser abschnitten als eine Südumfahrung. Die Südvariante erzeuge die größte Beeinflussung von Schutzgebieten und Lebensräumen relevanter Arten und somit einen umfangreichen Kompensationsbedarf. Bereits im Raumordnungsverfahren sei die Variante B3, die in

enger Trassenbindung mit der Bahn verlaufe, als umweltfreundlichste Variante bestätigt.

Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotsbestände sei für alle Varianten möglich. Dies werde jedoch durch die Umsetzung von vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen als beherrschbar eingeschätzt. Beispielhaft sei die faunagerechte Bauwerksgestaltung zu nennen. Für die Südvariante könnten artenschutzrechtliche Verbotsbestände durch erhebliche Störung der Restpopulation von Kranichen und nordischen Gänsen nicht ausgeschlossen werden. Die Genehmigungsfähigkeit könne voraussichtlich nur durch Umsetzung eines umfangreichen Maßnahmenkonzepts für eine Fläche von 80 Hektar sichergestellt werden. Für die Nordvarianten entfiere dieses Erfordernis komplett.

Zu Frage 5:

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linienbestimmung erfolge die Gleichbehandlung aller Schutzgüter inklusive des Schutzgutes „Klima“ gemäß Umweltverträglichkeitsgesetz. Aufgabe der UVS sei es, die im Ergebnis der Abwägung aller Umweltauswirkungen umweltverträglichste Varianten auszuweisen. Es erfolge dabei die Ermittlung, Beschreibung und fachliche Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt. Dies geschehe in einem dem Stand der Planung angemessenen Detaillierungsgrad. In den vorgelegten Unterlagen zur Linienbestimmung sei dies auf der methodischen Basis der einschlägigen Regelwerke der Literatur und Rechtsprechung in einer nachvollziehbaren Form erfolgt.

So seien auch die Kosten für den Ersatz des Waldverlustes bei einer Nordumgehung von Plessa und die Kostenschätzung Bestandteil des Landschaftsbaus. Die DEGES stehe mit dem Betreiber der Photovoltaik-Anlage in Kontakt und habe ihm zur Abstimmung zur Ausgestaltung des Vorhabens die gewünschten Planunterlagen zur Verfügung gestellt. Die Prüfung, ob die Anlage bei Verlust beziehungsweise teilweiser Verschattung von Solarfeldern unwirtschaftlich sei und ob der Verlust limitiert werden könne, sei Gegenstand der nächsten Planungsstufe.

Zusammenfassend könne festgehalten werden, dass alle von der AfD-Fraktion angesprochenen Aspekte ihren Niederschlag in den Linienbestimmungsunterlagen gefunden hätten. Mit der Bestimmung der Nordumgehung von Plessa als Vorzugsvariante habe das FBA die Unterlagen als nachvollziehbar bestätigt. Die Linienbestimmung könne beim FBA selbstverständlich eingesehen werden. Dies sei durch den zuständigen Amtsdirektor im Übrigen bereits geschehen.

Wie eingangs erwähnt, würden die Träger öffentlicher Belange und die Bürgerinnen und Bürger eng in den weiteren Planungsprozess eingebunden. In Öffentlichkeitsveranstaltungen und projektbezogenen Arbeitskreisen werde den Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheit gegeben, sich auf der Ebene der Entwurfsplanung aktiv an den Planungen zu beteiligen und ihre Vor-Ort-Kenntnisse einzubringen. Im darauffolgenden Planfeststellungsverfahren werden Betroffene im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt und könnten ihre Einwendungen und Bedenken vorbringen. Schließlich bestehe die Möglichkeit, Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zu erheben.

Die Bürgerinitiative und der Amtsdirektor seien bereits im MIL zu Gast gewesen und hätten die Bitte an das Ministerium herangetragen, einen projektbezogenen Arbeitskreis zu installieren. Das sei eine gute Möglichkeit, mit den Planern im direkten Gespräch zu bleiben und bedeutende Planungsschritte – nicht nur mit der Bürgerinitiative – zu besprechen. Der Landrat des Landkreises Elbe-Elster habe den Vorsitz in dem Arbeitskreis inne. Dies sei eine sehr gute Möglichkeit, in einem komplizierten Fachverfahren informiert zu werden. In dem Arbeitskreis werden unter anderem der Landkreis sowie die Amtsdirektoren, die Bürgerinitiative sowie betroffene Landwirte vertreten sein. Ein solcher Arbeitskreis sei kein Allheilmittel, aber eine gute Gelegenheit, die Bedenken aufzunehmen, zu prüfen, zu verarbeiten und neu zu bewerten oder auch zu verwerfen.

Staatssekretär Genilke (MIL) äußert abschließend die Hoffnung, dass man trotz der Emotionalität vor Ort zu einem guten Arbeitsprozess komme und sich nicht mit Vorhaltungen konfrontiere, die am Ende weder den Planern noch den Anwohnern in Kahla-Plessa oder Elsterwerda gerecht würden. Es sei Zeit, dass man nach vorne komme und erste Schritte mache. Mit dem Ausbau der Infrastruktur erhoffe man sich auch wirtschaftliche Erfolge in einer nicht einfachen Region.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) nimmt noch einmal Bezug auf die Äußerung des Vorsitzenden und Abgeordneten Münschke (AfD), der auf die Praxis des Vorsitzenden im Europaausschuss (AEE) abgestellt habe. Abgeordneter Görke (DIE LINKE) sei als Vorsitzender im AEE der einzige Vertreter seiner Fraktion im Ausschuss. Daher sei es unumgänglich, dass er auch in seiner Funktion als Abgeordneter eine Wortmeldung abgebe. Dies stoße auch nicht auf Widerspruch bei den Koalitionsfraktionen. Für den Vorsitzenden habe dagegen die Möglichkeit bestanden, die anderen Abgeordneten der AfD-Fraktion einzubeziehen.

Zur Problematik des Tagesordnungspunktes erklärt er, dass die Fraktion DIE LINKE sich schon seit längerer Zeit mit der Thematik befasse und es auch schon fraktionsübergreifenden Austausch gegeben habe. Es habe auch bereits einen

Austausch im AIL gegeben. Man habe sich zudem direkt mit Vertretern der Bürgerinitiative ausgetauscht und er selbst sei – wie einige andere – auch bereit persönlich vor Ort gewesen.

Es sei richtig, dass es sich bei der Planungsentscheidung um eine Entscheidung der Exekutive handle. Das MIL habe die Linienführung angemeldet, sei aber auch berechtigt, die Anmeldung zurückzuziehen. Das sei das Petikum, das seine Fraktion verfolge. Man sei zu der Auffassung gekommen, dass man sich damit abfinden müsse, dass die Ost-West-Tangente, die für den Strukturwandel notwendig sei, real werde, wenn man die Nordumfahrung durchsetze. Die Klageanfälligkeit bei der Route mit einer Führung durch Grubengelände, durch ehemalige Tagebaue und weitere Hindernisse, werde die Planung sehr lange beeinträchtigen. Daher sei Brandenburg gut beraten, über die Linienführung noch einmal nachzudenken.

Abgeordneter **Noack** (SPD) äußert sich glücklich darüber, dass Linienführungen seit 1990 nicht mehr politisch bestimmt werden. Er sei außerdem glücklich darüber, dass heutzutage eine Bürgerbeteiligung stattfinde. Dies habe zwar für die Betroffenen langwierige, manchmal beschwerliche Prozesse zur Folge. Man könne jedoch kein Infrastrukturvorhaben umsetzen, ohne eine Betroffenheit hervorzurufen. Selbst eine Taktverdichtung löse Betroffenheit bei Bürgerinnen und Bürgern aus. Die negativen Auswirkungen für die Betroffenen werden in einem klar definierten, durch die Exekutive vorzubereitenden Verfahren, berücksichtigt.

Die genannten Argumente, auch die des Abgeordneten Görke (DIE LINKE) nehme er persönlich sehr ernst. Es liege ihm fern, diese wegzudiskutieren, sie müsste jedoch im laufenden Fachverfahren berücksichtigt werden. Dabei sei ihm bekannt, wie lange Planfeststellungsverfahren dauerten. Beispielhaft verweist er auf die geplante Ortsumfahrung Teschendorf / Löwenberg an der B96, deren Planfeststellungsverfahren seit 2012 laufe. Von derartigen Verfahren gebe es mehrere im Land Brandenburg. All diese Verkehrsprojekte sollen das Land voranbringen. Es gebe einen Druck, der die Erweiterung, Erneuerung, Instandhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einfordere. Allein in dieser Sitzung habe er mehrere Forderungen und Wünsche vernommen, die das Land nicht nur finanzieren, sondern auch planungstechnisch mit den Bürgerinnen und Bürgern umsetzen müsse. Die von der Bürgerinitiative angesprochenen Konflikte werde man im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abwägen müssen.

Der Vorschlag des Abgeordneten Görke (DIE LINKE), die beantragte Linienführung zurückzuziehen, bedeute hingegen, dass keine Infrastrukturentwicklung stattfinden könne. Dies entspreche nicht dem verfolgten Ziel.

Der Tagesordnungspunkt sei zudem mit einem Antrag auf Durchführung eines Fachgesprächs verbunden. Ein Fachgespräch zu dieser Thematik empfinde Abgeordneter Noack (SPD) nicht als zielführend. Er stellt die Frage, welchen Sinn ein solches Fachgespräch haben solle und, ob der Ausschuss im Ergebnis eine politische Willensbekundung abgeben und damit einem Planfeststellungsbeschluss vorgreifen wolle. Er fragt zudem, ob dies dann auch im Rahmen aller anderen Planfeststellungsverfahren im Land Brandenburg für einzelne Maßnahmen gewünscht sei. Seine Fraktion lehne Fachgespräche zu Einzelmaßnahmen im Land Brandenburg grundsätzlich ab. Sicherlich gebe es eine politische Betroffenheit und die Möglichkeit sich als Fraktion politisch zu positionieren. Er selbst habe sich die Unterlagen angesehen und ein Gespräch mit der Bürgerinitiative geführt. Er könne auch nicht abschließend sagen, ob es nicht an der einen oder anderen Stelle Nachsteuerungsbedarf gebe. Dieser werde sich jedoch im Planfeststellungsverfahren niederschlagen müssen. Es bestehe am Ende immer noch die Möglichkeit einer juristischen Überprüfung.

An diesem Verfahren sei zwingend festzuhalten. Dies garantiere nicht nur, dass das öffentliche Interesse und auch die Individualinteressen berücksichtigt werden.

Staatssekretär Genilke (MIL) erwidert auf den Vorschlag des Abgeordneten Görke (DIE LINKE), dass dieser es sich ein wenig zu einfach mache. Wenn das Land die beantragte Linienführung zurücknehme, würde man auch in zwölf Monaten zu keinem anderen Ergebnis kommen. Es bedürfe einer Begründung, weshalb die Planenden falsch geplant hätten. Sowohl er als auch das FBA seien zu dem Ergebnis gekommen, dass die Planenden darstellen konnten, dass die Variante aus deren Sicht mit dem Wissen von heute vorzugswürdig sei. Man müsse also einen Grund finden, weshalb diese Annahme falsch sei. Die Maßnahme werde im Zuge der Auftragsverwaltung durch das Land für den Bund erledigt. Das bedeute, man müsse dem Bund erklären, was das Planungsbüro verkehrt gemacht habe. Das wiederum könne er nicht. Dabei sei klar, dass die Linienführung Konflikte auslöse. Am Ende habe er nach Recht und Gesetz zu handeln. Das Verfahren gelte für sämtliche Ortsumfahrungen. Man könne nicht zweierlei Maß anlegen. Es finde eine Fachplanung statt, die er nicht durch politische Einflüsse „gerichtlich platzen lassen“ wolle.

Es gelte somit, eine Lösung zu finden, die vor Gericht Bestand habe. Was die Befürchtung des Abgeordneten Görke (DIE LINKE) betreffe, wonach die Festlegungen sehr klageanfällig sei, entgegnet Staatssekretär Genilke (MIL), dass fast jede Infrastrukturmaßnahme beklagt werde. Dies sei auch nicht schlimm, sondern ein Individualrecht, das Betroffenen zustehe. Er habe jedoch diejenige Lösung zu bieten, die aus menschlichen, fachlichen, planerischen Gesichtspunkten, vor Gericht Bestand habe. Hier spielten unterschiedliche Faktoren, wie Umweltrecht, Raumordnungsrecht,

Planungsrecht und tierökologische Gesichtspunkte eine Rolle. Planer seien für eine allesumfassende Betrachtung und Bewertung da.

Wenn man vor Ort bei einer vertiefenden Betrachtung zu anderen Ergebnissen komme, würden diese selbstverständlich in die weitere Planung einfließen. Wenn sich jemand zu der Behauptung verleiten lasse, dass er es trotzdem besser wisse, so könne man ihm das vorwerfen, was in der Zeitung zum Aufsichtsrat des BER gestanden habe. Das wolle er sich persönlich nicht nachsagen lassen.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) führt aus, dass er als Abgeordneter auf die Aussagen des Amts Plessa vor Ort vertraue, wonach bei der Linienbestimmung von falschen Annahmen ausgegangen worden sei. Der entsprechende Briefwechsel sei auch dem Staatssekretär Genilke (MIL) bekannt.

Er habe die – für ihn nicht überraschende – Position des Staatssekretärs zur Kenntnis genommen. Er halte es dennoch für wahrscheinlich, dass man noch viele Jahre über die Nordumfahrung sprechen werde und es gebe aus Sicht seiner Fraktion gute Gründe, um über die Südumfahrung noch einmal nachzudenken, um damit eine schnelle Tangente zu realisieren.

Abgeordneter **Günther** (AfD) bedauert, dass es nicht möglich gewesen sei, die Bürgerinitiative anzuhören. Es gebe einen Unmut bei den Bürgern vor Ort. Daher hätte es aus seiner Sicht gutgetan, der Bürgerinitiative Gehör zu schenken.

Abgeordneter **Noack** (SPD) weist darauf hin, dass es zu unterschiedlichen Infrastrukturmaßnahmen oftmals nicht nur eine, sondern teilweise mehrere Bürgerinitiativen gebe. Sie seien nicht diejenigen, die entscheiden könnten. Es bedürfe einer fachlichen Vorarbeit, die der Staatssekretär umfassend erörtert habe.

Er halte es für wichtig, dass die Politik Kontakt zu den Bürgerinitiativen pflege und die Sachverhalte unter Umständen auch bewerte. Er empfinde es jedoch gegenüber allen anderen Bürgerinitiativen im Land Brandenburg als ungerecht, sich einzelne Meinungen anzuhören. Man müsse mehrere Seiten anhören, damit es in die politische Meinungsbildung einfließen könne. Das könne hier nicht garantiert werden. Das bedeute nicht, dass er die Hinweise nicht ernst nehme und diese für sich politischen bewerte. Er müsse aber trennen zwischen der politischen Aufgabe des Landes als Auftragserfüller für den Bund. Er habe die sachlichen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen, damit das Infrastrukturministerium solche Maßnahmen für den Bund umsetzen könne. Es gebe jedoch für die Umsetzung klare definierte Verfahren, die eine Bürgerbeteiligung vorsehen würden. Im politischen Raum dürfe man sich zu dem Verfahren selbstverständlich äußern.

Abgeordneter **Nothing** (AfD) bezieht sich auf die Aussage des Staatssekretärs, wonach die Variante B3 die umweltfreundlichste der Variante sei. Dies sei jedoch nur die halbe Wahrheit. Dies gelte jedoch nur, wenn Grundstücke nicht beeinträchtigt werden. Es gebe weitere Unklarheiten. Im Linienbestimmungsverfahren sei gesagt worden, dass die Gebäude 50 Meter entfernt stünden. Der Amtsdirektor Schrey habe jedoch ermittelt, dass die Entfernung zwischen 33 und 50 Meter betrage. Darüber hätte man im Vorfeld diskutieren können. Man habe das an die DEGES herangetragen, um einen Termin für ein gemeinsames Gespräch zu finden. Dieser Termin habe nach seiner Kenntnis jedoch nicht stattgefunden.

Die Abgeordneten seien gewählt, um den Menschen zuzuhören, auch ohne dies politisch zu verwerten. Aus seiner Sicht könnten auch andere Bürgerinitiativen in den Ausschuss kommen. Eine Bürgerinitiative mit einer Anfahrtzeit von zwei Stunden, die bereits vor Ort sei, nicht sprechen zu lassen, halte er für nicht gut.

Der **Vorsitzende** stellt klar, dass die Bürgerinitiative nicht eingeladen worden sei. Es sei der Wunsch der Bürgerinitiative gewesen, im Ausschuss zu sprechen.

Abgeordneter **Münschke** (AfD) verweist auf den Brief der Bürgerinitiative vom 12. August 2021, der an alle Abgeordneten versandt worden sei. Das Hauptargument, weshalb die Nordumfahrung überhaupt machbar sei, sei der im LEP-HR 2019 festgelegte Freiraumverbund. Hier habe das Land politisch Einfluss nehmen können. Dies sei auch für die Zukunft möglich. Ob das politisch gewollt sei, spiele eine untergeordnete Rolle. Jedenfalls sei dies der Grund dafür, weshalb die Bürgerinitiative sich für ein Fachgespräch im Ausschuss einsetze.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion über die Durchführung eines Fachgesprächs.

Die antragstellende AfD-Fraktion konkretisiert, dass das Fachgespräch nach Möglichkeit ebenfalls am 9. Dezember 2021 stattfinden solle.

Der Vorsitzende lässt über den vorliegenden Antrag der AfD-Fraktion auf Durchführung eines Fachgesprächs abstimmen.

Ja	Nein	Enthaltung
3	10	0

Der Antrag wird mehrheitlich (3/10/0) abgelehnt.

Der Vorsitzende schließt den Tagesordnungspunkt.

Zu TOP 9 Verschiedenes

Der **Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt.

**Zu TOP 9.1 Verfahren im Rahmen der Beratung des Haushaltsgesetzentwurfs
2022***Verständigung*

Der **Vorsitzende** weist in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit der Notwendigkeit einer Sondersitzung des Ausschusses hin. Der Haushaltsgesetzentwurf werde voraussichtlich im September-Plenum in erster Lesung behandelt. Der Minister stelle den Einzelplan 11 nach Einbringung des Gesetzentwurfs für gewöhnlich im AIL vor. Falls die Einbringung des Gesetzentwurfs noch vor dem 16. September 2021 erfolge, sei eine Behandlung im Rahmen der regulären Sitzung am 16. September 2021 – vor der ersten Lesung im Plenum – möglich. Falls die Einbringung des Haushaltsgesetzentwurfes erst nach dem 16. September 2021 erfolge, zeichne sich für den Fall, dass eine Vorstellung des Einzelplans 11 im Ausschuss gewünscht sei, die Notwendigkeit einer Sondersitzung des AIL ab. Infrage kämen die 38. und 39. sowie die 40. Kalenderwoche, wobei letztere aus seiner Sicht zu favorisieren sei. Grundsätzlich sei auch – unabhängig vom Pandemiegeschehen – die Abhaltung einer Videokonferenz möglich, wenn das terminlich leichter einzurichten sei.

Der Vorsitzende schlägt als Termin den 7. Oktober 2021 um 13.30 Uhr vor und bittet um Meinungen oder Alternativvorschläge.

Abgeordneter **Rüter** (SPD) schlägt für die Koalitionsfraktionen den 8. Oktober um 12.30 Uhr vor.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) erklärt, dass sich die Fraktion DIE LINKE am 7. und 8. Oktober 2021 in Klausur befinde.

Er gehe davon aus, dass es am 16. September bereits einen elektronischen Entwurf des Haushaltsgesetzentwurfes gebe. Die erste Beratung des Einzelplans 11 im Ausschuss diene ohne nur der Vorstellung des Gesetzentwurfes unter Nennung der Eckpunkte durch das Ministerium. Es habe – auch im vergangenen Jahr – keine inhaltliche Diskussion zum Gesetzentwurf gegeben. Die Debatte werde am 16. November 2021 im Rahmen der Antragssitzung geführt. Daher plädiere er dafür,

den Minister bereist in der kommenden regulären Sitzung zum Gesetzentwurf – vorbehaltlich der Überweisung – Bericht erstatten zu lassen.

Abgeordneter **Noack** (SPD) fragt, ob es der Fraktion möglich sei, an einer Sondersitzung am 8. Oktober 2021 teilzunehmen, wenn diese als Videokonferenz stattfindet. Er habe Vorbehalte gegen eine Beratung des Einzelplans vor der ersten Lesung im Plenum. Zuerst müsse eine gesamtheitliche Vorstellung im Plenum erfolgen; erst danach sei es üblich, die Einzelpläne in den Ausschüssen vorzustellen, damit man den Entwurf im Zusammenhang mit den anderen Einzelplänen bewerten könne.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) erklärt noch einmal, dass seine Fraktion am 7. und 8. Oktober verhindert sei und auch an einer Videokonferenz nicht teilnehmen könne.

Bei der ersten Beratung im Ausschuss gehe es jedoch lediglich um Kenntnisnahme des Gesetzentwurfes und nicht um eine politische Debatte. Daher sehe er kein Problem in einer Behandlung am 16. September 2021.

Der **Vorsitzende** begrüßt den Vorschlag des Abgeordneten Görke (DIE LINKE). Ähnlich sei man auch im vergangenen Jahr verfahren. Er schlägt daher vor, für die Vorstellung des Einzelplans 11 des Haushaltsgesetzentwurfes 2022 (Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes Brandenburg für das Haushaltsjahr 2022) im Ausschuss eine Sondersitzung durchzuführen, sofern die Einbringung des Gesetzentwurfes erst nach dem 16. September 2021 erfolgt. Falls der Gesetzentwurf bereits vor der regulären Sitzung am 16. September 2021 eingebracht werde, soll die Vorstellung im Rahmen der regulären Sitzung vor der ersten Lesung im Plenum erfolgen.

Das Ausschussesekretariat wurde mit der Terminfindung für eine etwaige Sondersitzung beauftragt.

Der Vorsitzende erkennt keinen Widerspruch und schließt den Tagesordnungspunkt 9.1.

Zu TOP 9.2 Durchführung einer auswärtigen Sitzung im Jahr 2021

Verständigung

Der Vorsitzende würde es begrüßen, wenn sich der Ausschuss auf die Durchführung einer auswärtigen Sitzung noch im Jahr 2021 verständigt. Aufgrund der

Haushaltsberatungen im November komme vor allem die reguläre Sitzung am 9. Dezember 2021 hierfür in Betracht.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) schlägt in Zusammenhang mit dem im Vorfeld beschlossenen Fachgespräch zum Schienengüterverkehr am 9. Dezember 2021 vor, die Sitzung am BahnTechnologie Campus Havelland unter Einbindung des Güterverteilsentrums Wustermark abzuhalten.

Der **Vorsitzende** stellt allgemeine Zustimmung seitens der Ausschussmitglieder fest und lässt über den Vorschlag abstimmen:

Ja	Nein	Enthaltung
12	0	0

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung beschließt einstimmig (12/0/0) die Durchführung einer auswärtigen Sitzung am BahnTechnologie Campus Havelland am 9. Dezember 2021. Die Sitzung soll gegebenenfalls mit einem Besuch des GVZ Berlin West Wustermark verbunden werden.

Das Ausschussesekretariat wurde mit der weitergehenden Planung beauftragt.

Abgeordnete **Walter-Mundt** (CDU) signalisiert, dass sie die Durchführung von auswärtigen Sitzungen in einem halbjährlichen Rhythmus grundsätzlich begrüßen würde. Für eine nächste auswärtige Sitzung im Jahr 2022 komme aus ihrer Sicht – auch vor dem Hintergrund der erfolgten Novellierung der Bauordnung – eine Sitzung an der Hochschule für nachhaltige Entwicklung (HNE) in Eberswalde in Betracht.

Zu TOP 9.3 Sitzungsplan für das Jahr 2022

Kenntnisnahme

Der **Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung** nimmt den Sitzungsplan für das Jahr 2022 zur Kenntnis.

Zu TOP 9.4 Schienenanbindung des Tesla-Geländes in Grünheide (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)

Information durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) betont, dass es ihm um eine kurzfristige Auskunft zu drei – im Vorfeld bereits übermittelten – Fragen gehe:

1. „Wie ist der aktuelle Planungsstand für den Ausbau der Gleisanbindung von der Hauptstrecke (Berlin – Frankfurt (Oder) an das bisherige DRE-Gleis, über den der Güteran- und Abtransport auf das Tesla-Gelände erfolgen soll?“
2. Das MIL hat in einer früheren Ausschusssitzung informiert, dass für die Ertüchtigung dieses Gleisanschlusses eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn, Tesla und dem Land Brandenburg abgeschlossen werden soll. Wurde diese Vereinbarung inzwischen unterzeichnet, was wird darin geregelt und welcher Vertragspartner übernimmt welche Finanzierungsbestandteile?
3. Wann werden die Arbeiten zum Ausbau des Gleisanschlusses beginnen und bis wann können diese abgeschlossen werden?“

Herr **Neumann** (MIL) führt zur ersten Frage aus, dass es ein existierendes Gleis gebe. Es handle sich um das DRE-Gleis (Deutsche Regionaleisenbahn), welches auch in der Bauphase bereits genutzt worden sei und für Logistik zur Verfügung stehe. Zweitens gebe es eine Grundverständigung zwischen der DB AG und Tesla, dass ein gemischtes Konzept für den Güterverkehr vorbereitet werde. Dieses werde aus einem öffentlichen Übergabebahnhof, der durch die Deutsche Bahn AG realisiert und betrieben werde, und einem privat betriebenen Werksbahnhof, der durch Tesla betrieben werde, bestehen.

Beim Übergabebahnhof, den die DB AG plane, liege eine Trassierungsstudie vor, die grundsätzlich die Lage des Übergabebahnhofes im Bereich zwischen der Autobahn und dem existierenden Bahnhof zur Zielstellung habe. Mit dieser Trassierungsstudie sei das MIL in der Lage, die Bahnhofsplanung für den Personenbahnhof Fangschleuse vorzubringen. Diese Planung befinde sich zurzeit in Abstimmung mit allen anderen Planungsbeteiligten bei Tesla und der DRE. Zur Finanzierung dieser Maßnahme laufe die Abstimmung zwischen der DB AG und dem BMVI.

Der Hintergrund der zweiten Frage habe im MIL nicht nachvollzogen werden können. Das MIL habe nicht erklärt, dass es eine Vereinbarung zur Finanzierung des Güterbahnhofs geben werde. Man habe darüber informiert, dass man über eine Vereinbarung zum Personenbahnhof verhandle. Hierzu habe er in den Protokollen des

AIL nachgesehen und eine derartige Aussage der DB AG gefunden. Diese Aussage sei jedoch falsch. Hier handle es sich um ein Missverständnis.

Die dritte Frage könne Herr Neumann (MIL) derzeit nicht beantworten. Eine Anfrage bei der DB AG habe ebenfalls zu keinem Ergebnis geführt.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) fragt, wie die Finanzierungsvereinbarung hinsichtlich des Bahnhofs Fangschleuse aussehe. Bisher sei er davon ausgegangen, dass ausschließlich das Land die Kosten trage. Aus den Ausführungen leite er aber ab, dass Tesla sich an den Kosten beteilige. Er bittet um Bestätigung beziehungsweise um Richtigstellung.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) bittet ebenfalls um Bestätigung, dass die Trassierungsuntersuchung der Deutschen Bahn die im Fachgespräch vorgestellte Thematik der Parallelgleise betreffe. Er fragt, warum die DRE daran beteiligt sei?

Abgeordneter **Günther** (AfD) fragt, ob in dem Zusammenhang ein neuer Güterbahnhof gebaut werden müsse.

Herr **Neumann** (MIL) erklärt, dass es sich bei der Finanzierungsvereinbarung zur Verschiebung beziehungsweise Neuerrichtung eines öffentlichen Haltepunktes Fangschleuse um eine Vereinbarung zwischen dem Land Brandenburg und der DB AG handle. Er habe bereits deutlich darüber informiert, dass alle möglichen Förderungen genutzt werden sollen, damit die Gesamtfinanzierungslast nicht beim Land Brandenburg bleibe. Es gebe keine Vereinbarung mit Tesla.

Zur Frage des Abgeordneten Rostock (GRÜNE/B90) führt er aus, dass das Gleis der DRE in dem Verflechtungsbereich zwischen dem parallel zur Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) liegenden Übergabebahnhof und dem Werksbahnhof. Insofern sei die Zukunft des Gleises damit verbunden. Mit den existierenden Anlagen der DRE seien die Verkehrsmengen, die mit Tesla erwartet würden, nicht realisierbar. Das zweiteilige Konzept liege darin begründet, dass das MIL versuche, die Kapazität der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) durch herein- und herausfahrende Züge möglichst wenig in Mitleidenschaft zu ziehen. Deshalb habe die DB AG auch ein Interesse daran, den Übergabebahnhof zu realisieren.

Der Vorsitzende erkennt keinen weiteren Informationsbedarf.

Staatssekretär Genilke (MIL) informiert, dass das Gutachten zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie, das vom MIL in Auftrag gegeben worden sei, mittlerweile auf der Homepage des MIL abrufbar sei.

Der **Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt und die Sitzung.

Anlage/n:

Zu TOP 1:

- 1.1 Präsentation FBB GmbH zum Schallschutzprogramm

Zu TOP 3:

- 3.1 Präsentation FBB GmbH zu Abflugrouten

Zu TOP 4:

- 4.1 Vorschlag BVB/FREIE WÄHLER

Zu TOP 5:

- 5.1 Konkretisierende Fragen BVB/FREIE WÄHLER

Zu TOP 7:

- 7.1 Konkretisierende Fragen AfD-Fraktion zu TOP 7

Zu TOP 8:

- 8.1 Konkretisierende Fragen AfD-Fraktion zu TOP 8

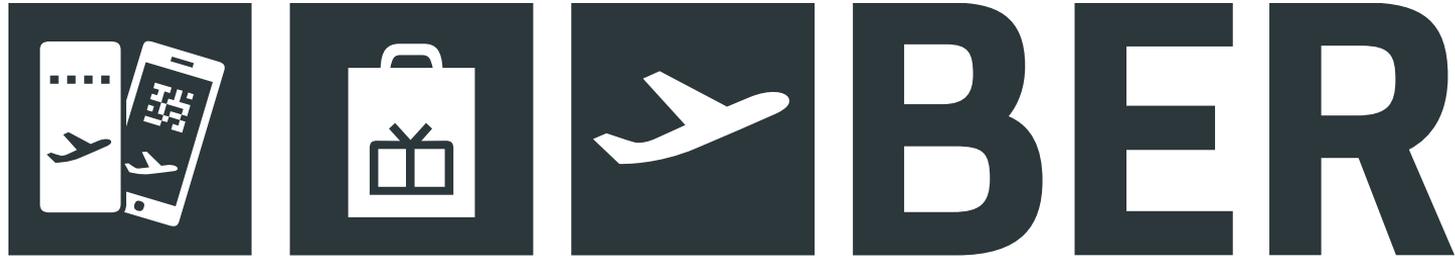
Zu TOP 9.3:

- 9.3.1 Sitzungsplan 2022 des AIL

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Sachstandsbericht Schallschutzprogramm bei der FBB GmbH

Potsdam | AiL Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung | 19. Sitzung am 19.08.2021



Agenda

- **Sachstand**
- **Beschwerdestatistik**
- **Sonstiges**

Sachstand vom 31.07.2021

Schallschutzprogramm BER gesamt

(Stand: 31.07.2021)	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent
Tagschutzgebiet (beinhaltet auch Nachtschutz)	13.856 WE	13.053 WE	94,2%
Reines Nachtschutzgebiet	8.492 WE	8.263 WE	97,3%
Gesamt	22.348 WE	21.316 WE	95,4%

- Noch offene Anträge 1.032 WE
- Davon in Hinderung 818 WE
- Davon in Bearbeitung 214 WE

Sachstand vom 31.07.2021

Tagschutzgebiet

Eingegangene Anträge	13.856 WE
Anspruch in Ermittlung	803 WE
Anspruch ermittelt	13.053 WE
- Versand ASE-B	5.095 WE
- Versand ASE-E	7.406 WE
- Keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen	552 WE

70,8%

Maßnahmen umgesetzt	8.852 WE
- komplette bauliche Umsetzung	450 WE
- teilweise bauliche Umsetzung	1.274 WE
- Differenzzahlung oder Sonderfällen	138 WE
- Entschädigung ausgezahlt	6.990 WE

29,2%

Maßnahmen nicht umgesetzt	3.649 WE
- keine bauliche Umsetzung	3.233 WE
- keine Entschädigung ausgezahlt	416 WE

Sachstand vom 31.07.2021

Nachtschutzgebiet

Eingegangene Anträge	8.492 WE
Anspruch in Ermittlung	229 WE
Anspruch ermittelt	8.263 WE
- Versand ASE-B	7.838 WE
- Keine Schallschutzmaßnahmen umzusetzen	425 WE

↓
29,4%

Maßnahmen umgesetzt	2.304 WE
- komplette bauliche Umsetzung	1.745 WE
- teilweise bauliche Umsetzung	555 WE
- Differenzzahlung oder Sonderfällen	4 WE

↓
70,6%

Maßnahmen nicht umgesetzt	5.534 WE
- keine bauliche Umsetzung	5.534 WE

Beschwerdestatistik

April bis Juli 2021

Allgemeine Beschwerde zur ASE

(z.B. zu Schutzziele, Folgekosten der Lüfter, Abtretung/ Rechtsnachfolge)

Beschwerden zur Verkehrswertermittlung

(z.B. zu Sachwertfaktoren, zu hoch oder zu gering ermittelte Verkehrswerte)

Allgemeine Beschwerde zum Verfahren

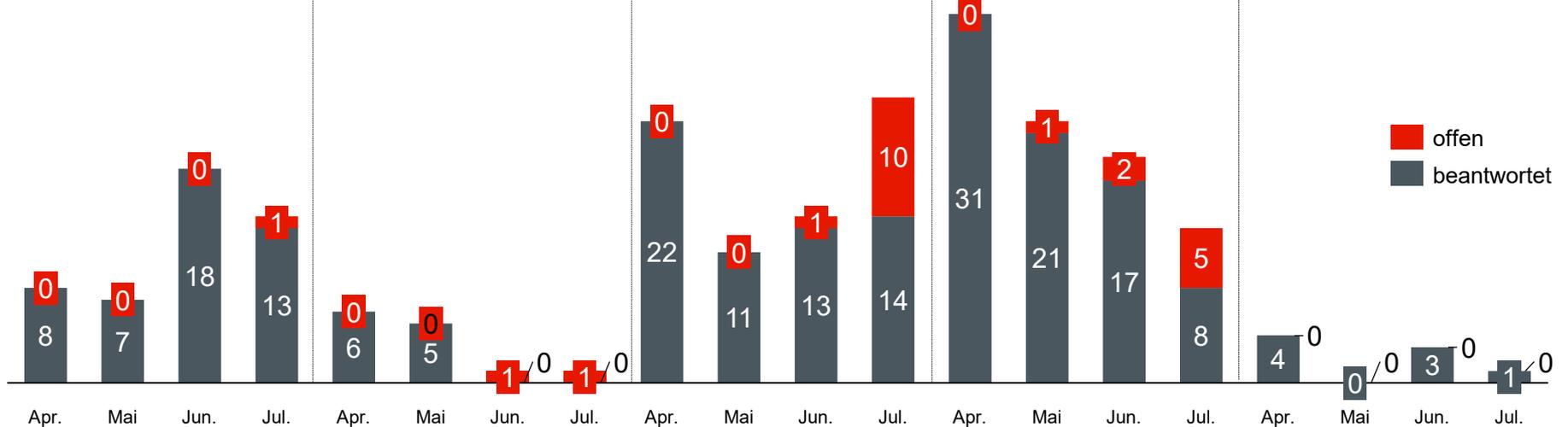
(z.B. zu Bearbeitungszeiten, Umsetzungen, Verhalten der FBB, IBs und Baufirmen)

Ingenieurtechnische Beschwerden zur ASE

(z.B. zu baulicher Umsetzung, Lüftern, Raumhöhen, Dämmung)

Themenübergreifende Beschwerden

(alle Beschwerden, die mehrere der genannten Kategorien betreffen)



Sonstiges

Anteil von Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern

- 62% Einfamilienhäuser
- 26% Mehrfamilienhäuser (darunter Doppelhäuser, Mehrfamilienhäuser, Häuser mit Einliegerwohnung)
- 9% Eigentumswohnungen
- 3% Sonstige

- Hinweis: Auswertung von vermieteten WE nicht möglich

Sonstiges

Übersicht Klageverfahren

- 29 abgeschlossene Verfahren
 - davon 19 Urteile zu Gunsten der FBB
 - 4 Urteile zu Ungunsten der FBB
 - 2 Klagen durch Anwohner*innen zurückgezogen
 - 2 Urteile teils zu Gunsten, teils zu Ungunsten der FBB
 - 2 Vergleiche
- 10 Verfahren offen

Sonstiges

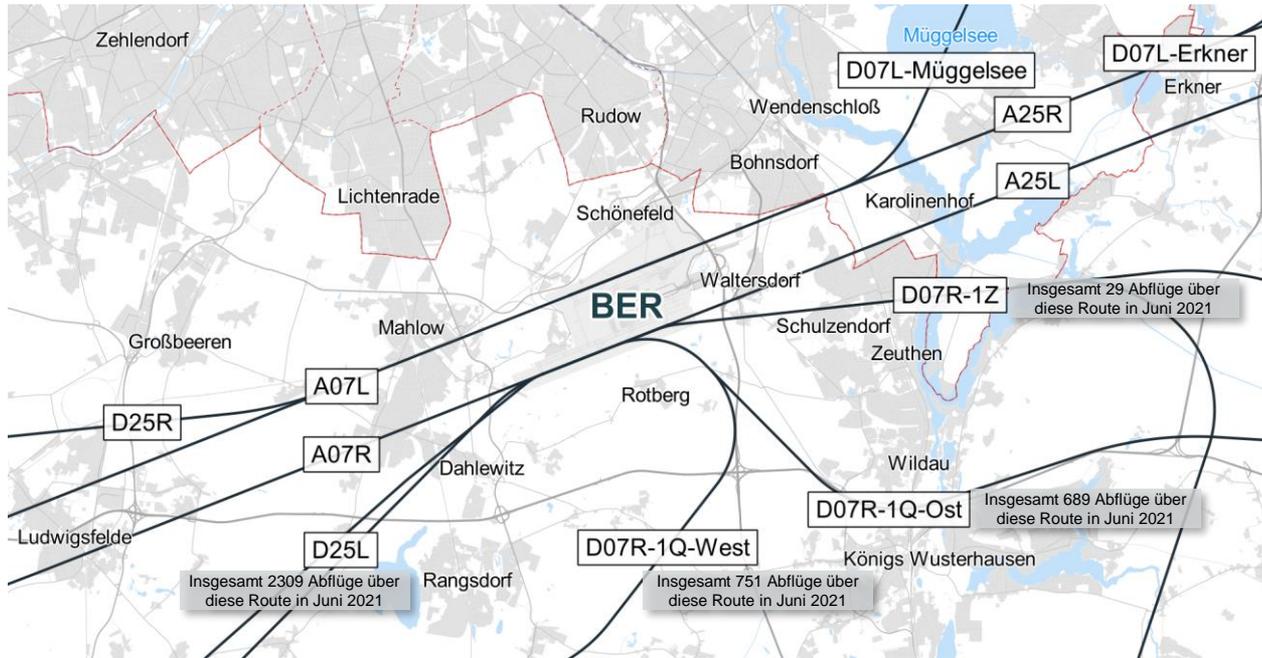
Schallschutztag am 11. August

- BER-Anwohner*innen waren eingeladen
- Baufirmen und Schallschutzteam vor Ort
- Individuelle Beratungen und Fachvorträge

BER FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG

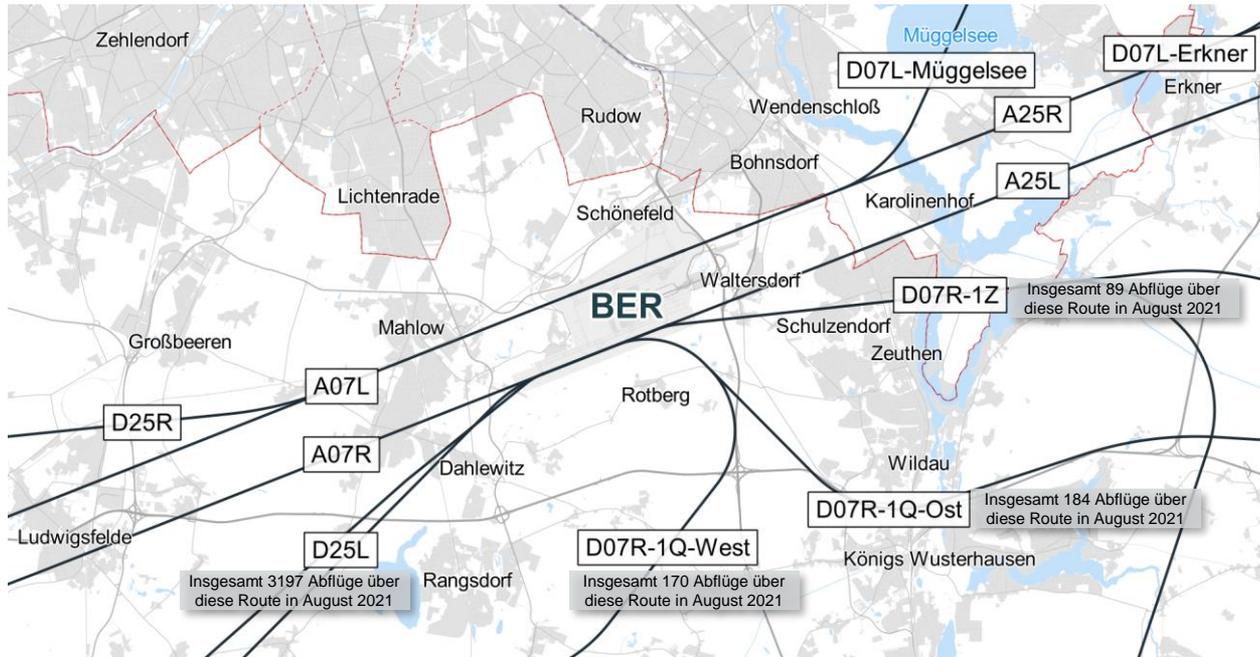
Monatsauswertung Juni 2021

Abflugrouten von der Start-/Landebahn 25L / 07R (Südbahn)



Monatsauswertung August 2021

Abflugrouten von der Start-/Landebahn 25L / 07R (Südbahn)



Daten per 19.08.2021, 10:40 Uhr

Konkretisierung zum TOP durch die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER:

„Vorschlag einer direkten Anbindung von Tesla an den Flughafen BER per Bahn

Regionallinie für den Berliner Südosten“

Dazu müsste lediglich die bestehenden Regionallinie vom Flughafen BER verlängert werden über die Verbindungskurve Wuhlheide/Köpenick in Richtung Erkner/Fangschleuse(Tesla)/Fürstenwalde. Eine solche Linie würde mit Halt in Erkner und am zukünftigen Teslawerk auch den RE 1 entlasten bzw. hinsichtlich der Beförderungskapazitäten ergänzen. Weiterhin sollte diese Linie auch am zukünftigen Regionalbahnhof Berlin-Köpenick halten und ggf. mit der Bahn Richtung Bad Saarow verknüpft werden.

Auf diese Weise wäre nicht nur der Berliner Südosten sowie die angrenzenden Brandenburger Städte und Gemeinden in Oder-Spree endlich direkt und ohne umständliches Umsteigen am Ostkreuz mit dem BER verbunden und auch viele Pendlerströme aus der Region neugestaltet werden sondern eben auch eine zusätzliche Linie und damit zusätzliche Kapazitäten zur Anbindung des Teslawerks geschaffen. Also zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen!

Zudem würde eine solche Verbindung eine Entlastung der Verkehrsströme aus Brandenburg nach Berlin-Mitte ebenso mit sich bringen wie Busverbindungen aus dem „Großraum Erkner“ in Richtung BER überflüssig machen und somit die ohnehin überlastete Straßeninfrastruktur in der Region mit entlasten.

Fragen zur kommenden 19. Sitzung des AIL am 19. August 2021 zum Thema:

"Offene Wünsche bei der Schieneninfrastruktur in Falkenberg"

1. Wie aussagefähig ist die Landesregierung zum jetzigen Zeitpunkt zu Förderprioritäten von Infrastrukturvorhaben mit zentraler Bedeutung, wie z.B. in der Region um Falkenberg?
2. Welche bisherigen regionalen Nachteile sind der Landesregierung wegen jahrelangen Verzögerungen von Bauvorhaben und Projekten bekannt und wie werden diese zukünftig termingegenau abgestellt?
3. Wann beginnt und endet der Ausbau des Bahnknotenpunktes Falkenberg/Elster?
4. Sind die 120 Millionen aus dem Budget der Strukturentwicklung ausreichend?
5. Welche wirtschaftlichen Potentiale in der Region Falkenberg konnten seit 2014 nicht weiterentwickelt werden?
6. Welche Maßnahmen sieht das Land und die DB für die Ansiedlung von Logistik-Unternehmen des transeuropäischen Güterverkehrs für notwendig an? In welchen konkreten Plänen gibt es dazu Angaben? Wie erfolgt die Priorisierung für den strukturschwachen Landkreis?
7. Wie sicher stellen sich die aktuellen Projekt- und Bauplanungen der DB zum elektronischen Stellwerk Falkenberg dar, da der einst verkündete Baubeginn nicht erfolgte?
8. Welche Möglichkeiten hat die Landesregierung zur Einflussnahme eines frühzeitigen Baubeginns?
9. Mit welchen weiteren Maßnahmen lässt sich der Standort Falkenberg für Industrie, Gewerbe und sozialem Wohnen aufwerten und wie kann frühzeitig die Integration in die Strukturentwicklung erfolgen?
10. Wer trägt die Kosten für die Entwicklung des unteren Bahnhofs und warum kommt dieses Projekt nicht voran?
11. Wann ist der erforderliche Neubau der Bahnüberführung abgeschlossen und welche örtlichen Nachteile müssen bis dahin angenommen werden?
12. Was hindert die Landesregierung daran, die Planung des Brückenneubaus in Bereich des Bahnhofs Falkenberg zu beschleunigen und durchzusetzen?
13. Ist der Landesregierung ein umfassender Maßnahmenkatalog zu Beseitigung der desolaten Zustände und zur konkreten Strukturentwicklung bekannt und wo kann dieser durch die interessierten Bürger*innen eingesehen werden?

i.A. Bernd Schlieter

Referent der Landtagsfraktion BVB/Freie Wähler

[REDACTED]

Von: Ausschuss AIL Landtag Brandenburg
Gesendet: Donnerstag, 12. August 2021 12:51
An: Ausschuss AIL Landtag Brandenburg
Betreff: [AIL] konkretisierende Fragen AfD-Fraktion TOP Leerstand von Wohnraum im Land Brandenburg, 19. Sitzung AIL

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgende konkretisierenden Fragen der AfD-Fraktion zum gestern angemeldeten TOP „Leerstand von Wohnraum im Land Brandenburg“ leite ich Ihnen zu Ihrer Kenntnisnahme weiter:

- 1. Wie hoch ist der Leerstand an Wohnraum und in welchen Gebieten konzentriert sich der Leerstand.**
- 2. Gibt es Förderprogramme oder sind perspektivisch welche geplant, um Kommunen bei der Bewerbung von leerstehendem Wohnraum zu unterstützen?**
- 3. Wie genau gestaltet sich die infrastrukturelle Erschließung von dem derzeit leerstehenden Wohnraum?**
- 4. Wie hoch ist der spekulative Leerstand von Wohnraum in Brandenburg und wo genau konzentriert sich dieser?**
- 5. Gibt es aktuell Anträge zur Förderung von Abriss von Wohnraum und wenn ja, in welchen Kommunen?**

Mit freundlichen Grüßen,

[REDACTED]

--
Landtag Brandenburg
Landtagsverwaltung
P2 – Ausschussdienst

Alter Markt 1 | 14467 Potsdam
Telefon: 0331 966-[REDACTED]

www.landtag.brandenburg.de



Fragen der AfD-Fraktion zu TOP 8

Fragen zum Top Aktueller Sachstand zur Nordumfahrung Kahla-Plessa B 169

Im September 2014 hat der LS Brandenburg den Antrag auf Linienbestimmung über das MIL gestellt. Demnach wurden gemeinsam von SBV und oberer Naturschutzbehörde in einer Machbarkeitsuntersuchung die Linien zur Bündelung der Hochwasserschutzanlagen und Bundesstraßen im Bereich der Elsteraue entwickelt. Diese bilden die Grundlage für die zur Linienbestimmung vorgeschlagene Lösung (Südumfahrung von Plessa).

Die Kosten wurden mit 17,7 Mio angemeldet und am 03.07.2015 vom BMVI als abgestimmt, bestätigt. Bis zum Jahre 2020 wurde an dieser Lösung planerisch gearbeitet.

1. Wer hat wann und Warum entschieden, dass diese vom ROV ebenfalls präferierte Linie nicht weiter geplant werden soll?

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurden trotz klarer Hinweise der LMBV und des LBGR über die hohen Kostenrisiken im Gebiet des Altbergbaues keine ergänzenden Untersuchungen beauftragt. Die Kostenschätzung beruht auf einer Bergschadenkundliche Stellungnahme aus dem Jahre 2010. Im ROV wurden schon weitere „kostenintensive Erkundungen“ gefordert. „Aufgrund der kostenmäßigen Unabwägbarkeiten“ verlangte das ROV eine „sehr verantwortungsbewusste Abwägung“.

2. Wer hat die Abwägung im Linienbestimmungsverfahren getroffen, keine neuen Erkundungen durchzuführen und damit ein hohes Kostenrisiko für den Steuerzahler einzugehen?

Beim Schutzgut Tier und Artenschutz gab es einen Dissens zwischen MILK und MLUK.

3. Wie wurden die negativen Stellungnahmen des LFU zur Nordumfahrung durch das MIL bewertet und wo sind diese einsehbar?

4. Wer hat die Entscheidung getroffen, die negativen fachplanerischen Stellungnahmen nicht in die Linienbestimmungsunterlage einzubringen?

5. Aus welchen Gründen genau fand das Schutzgut Klima trotz der Rodung von 10,6 ha Wald und der Durchschneidung eines Photovoltaikparks bei der Abwägung keine Beachtung?