

Rede von Axel Vogel

Axel Vogel spricht zur Regierungserklärung des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und Aussprache „zu den Verhandlungen über das Volksbegehren zum Nachtflug am Flughafen Berlin Brandenburg“

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Bislang hatten die Landesregierung und der Ministerpräsident keine klare Aussage darüber getroffen, welche Position sie bei den Verhandlungen um das Nachtflugverbot am BER vertreten. Beide haben durchgehend mit der Wendung „mehr Nachtruhe“ operiert, die alles oder nichts bedeuten kann. Jetzt endlich wissen wir, mit welcher Verhandlungsposition Sie in die Gesellschafterversammlung der FBB und in die Landesplanungskonferenz gehen. Wenn dies wirklich ein Verhandlungsangebot sein soll, wäre es allerdings besser gewesen, Sie hätten geschwiegen, noch besser, Sie hätten sich solche Überlegungen gleich ganz erspart,

(Beifall B90/GRÜNE sowie des Abgeordneten Goetz [FDP])

denn mit diesem angeblichen Verhandlungsangebot wirken Sie wie ein Boxer, der seinem Trainer das Handtuch entwendet und es in den Ring wirft, bevor der Kampf überhaupt begonnen hat.

(Beifall B90/GRÜNE, CDU und FDP)

Der Trainer, das sind in diesem Fall die bereits mehrfach erwähnten 106 332 Brandenburgerinnen und Brandenburger, die Ihnen mit dem am 3. Juni 2012 verkündeten erfolgreichen Volksbegehren den klaren Auftrag erteilt haben, für ein Nachflugverbot vom 22 bis 6 Uhr zu kämpfen. Der Trainer, das ist aber auch die Mehrheit in diesem Landtag, die sich mit dem Beschluss vom 27. Februar 2013 diese Position zu eigen gemacht hat. CDU- und FDP-Fraktion - das sei um der Wahrheit willen auch gesagt - gehören - Sie haben es selbst erklärt - nicht zu dieser Mehrheit. Aber damals musste bereits allen Beteiligten klar gewesen sein, dass es um harte Auseinandersetzungen im Interesse der Gesundheit der Flughafenrainer gehen wird, die nicht immer mit Samthandschuhen ausgetragen werden können. Um es vorwegzunehmen: Der aktuelle Vorschlag der Landesregierung, der aus einem freiwilligen und auf fünf Jahre begrenzten Verzicht auf den Nachflugverkehr in der Stunde von 5 bis 6 Uhr besteht, ist die Weigerung, überhaupt in den Kampf zu ziehen, ist eine Bankrotterklärung.

(Beifall B90/GRÜNE, CDU und FDP - Zuruf der Abgeordneten Mächtig [DIE LINKE])

Er bestätigt alle Wahrnehmungen und Befürchtungen der damaligen Initiatoren des Volksbegehrens, die Befürchtung, dass sich seit dem positiven Ausgang des Volksbegehrens alle Bemühungen der Landesregierung auf Überlegungen konzentrieren könnten, das erfolgreiche Volksbegehren wieder einzufangen, die Befürchtung, dass es Strategie werden könnte, sich auf den reinen Verhandlungsauftrag, den das Volksbegehren erteilt, zurückzuziehen, ohne ernsthaft zu verhandeln oder ihn inhaltlich zu erfüllen.

Über Monate hinweg gab es auch keinerlei Anzeichen für irgendwelche Aktivitäten, die einer Durchsetzung des Nachflugverbots jenseits der zaghafte Erfüllung des reinen Verhandlungsauftrags Vorschub geleistet hätten. Über all die Monate war nichts als „Wir wollen ja verhandeln, aber Berlin und der Bund wollen nicht“ zu hören. Dann kam nach fast 10 Monaten der Hinweis auf die Einberufung der Landesplanungskonferenz. Jetzt

folgte die Ankündigung eines Antrags auf der nächsten Gesellschafterversammlung. Von seit einem Jahr stattfindenden angeblich harten Verhandlungen, von denen der Ministerpräsident im rbb redete und die er heute mit dem Hinweis auf eine Vielzahl von Gesprächen skizzierte, hatten wir jedenfalls noch nichts bemerkt, denn im Sonderausschuss Flughafen wurde bei diesem TOP Mal um Mal Fehlanzeige vermeldet. Soweit es überhaupt Verhandlungen mit Berlin gab, wie es der Text des Volksbegehrens fordert, blieben diese bis heute tatsächlich völlig ergebnislos. Der Grund ist offenkundig, wie Sie es heute wieder ausgeführt haben - ich zitiere Sie -, folgender:

„Unsere Verhandlungspartner sehen überhaupt keinen Bedarf, den vor dem Bundesverwaltungsgericht erreichten Kompromiss der Nachtflugregelung zu ändern. Damit gibt es für Sie keine Notwendigkeit, mit uns zu verhandeln.“

Das ist nicht neu, nicht nur Berlin hat diese Sicht von Anfang an sehr deutlich gemacht, aber - das möchte ich bei diesem Zitat schon in Erwähnung bringen - mit der Beschreibung des „vor dem Bundesverwaltungsgericht erreichten Kompromiss“

übernehmen Sie jetzt auch noch einseitig die Berliner Sichtweise. Es handelte sich um keinen Kompromiss, sondern um die bloße Bestätigung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die damals festgelegte Nachtflugregelung ermessensfehlerfrei möglich war.

(Beifall B90/GRÜNE sowie des Abgeordneten Goetz [FDP])

Damals wurde über Alternativen und weitergehende Nachtflugbeschränkungen allerdings keinerlei Aussage getroffen. Das Beispiel Frankfurt am Main zeigt, dass hier auch ein weitergehender Auslegungsspielraum für Beschränkungen bestanden hätte, den das Bundesverwaltungsgericht genauso akzeptiert hätte, wie es diese Regelung akzeptiert hat.

Aber zurück zur Verhandlungsverweigerung des Regierenden Bürgermeisters. Dies allein ist ein Skandal ersten Ranges, denn bei zwei gleichberechtigten Partnern geht man davon aus, dass sich beide aufeinander zubewegen. Ist das nicht der Fall, lässt das nur den Schluss zu, dass die Partner eben doch nicht gleichberechtigt sind. Dies muss man allerdings nicht hinnehmen. Wenn es sich um eine ungleiche Partnerschaft handelt, muss

Brandenburg etwas dagegensetzen. Dann hätte man beispielsweise nicht Herrn Wowereit erneut zum Aufsichtsratsvorsitzenden wählen müssen.

(Beifall B90/GRÜNE, CDU und FDP)

Dann muss man auch in der Gesellschafterversammlung nicht fatalistisch alle absehbaren Mehrausgaben bereitwillig absegnen. Dann böte es sich zum Beispiel an, wie auch hier angesprochen wurde, Änderungen in der gemeinsamen Landesplanung in die Wege zu leiten.

(Zwiegespräch zwischen Minister Dr. Markov und dem Abgeordneten Prof. Dr. Schierack [CDU])

- Herr Präsident?

(Minister Dr. Markov: Entschuldigung! - Prof. Dr. Schierack [CDU]: Er hat mich angebrüllt, darauf musste ich antworten.)

Ortwin Baier, der Bürgermeister - übrigens SPD-Bürgermeister - von Blankenfelde-Mahlow sagt: „Es stimmt nicht, dass nur Brandenburg ein Interesse an der Fortführung der gemeinsamen Landesplanung hat. Schließlich hat das Abgeordnetenhaus in Berlin nicht aus reiner Nächstenliebe zu Brandenburg zugestimmt.“

Aber auch jenseits der zweifelhaften Erfüllung des Verhandlungsauftrags geht die Art und Weise, wie die Landesregierung agiert, total an der Sache vorbei. Der Verhandlungsauftrag lässt sich nicht vom eigentlichen Anliegen des Volksbegehrens, einem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, trennen. Auch heute hat Ministerpräsident Woidke mit Berufung auf nichtbenannte Gutachten angeführt, dass ein Alleingang Brandenburgs zur Durchsetzung des Nachtflugverbots nicht möglich wäre. Herr Ness berief sich hierzu - ich glaube, Sie haben auch daraus zitiert - auf ein Gutachten, dass die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in Auftrag gegeben hat. Das ist armselig.

(Beifall B90/GRÜNE)

Armselig deshalb, weil hier immer nur gesagt wird, was nicht geht. Es ist aber auch völlig daneben, weil der Bürgermeister genau dieser Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in einem der Landesregierung vorliegenden Rechtsgutachten vom 21. Januar 2014 alternative Wege aufgezeigt hat, um zu einem Nachtflugverbot zu kommen. So schlagen die Gutachter eine Änderungskündigung des gemeinsamen Landesplanungsvertrags vor, um in der Folge über eine Gewichtungsvorgabe im Landesentwicklungsprogramm eine Ausweitung der Nachtruhe zu erreichen. Wir erwarten, und wir verlangen, dass die Landesregierung selbst rechtliche Wege eruiert, um das Anliegen des Volksbegehrens durchzusetzen, und nicht nur nach Argumenten sucht, die das Anliegen konterkarieren. Nichts dergleichen ist bislang passiert.

(Beifall B90/GRÜNE sowie des Abgeordneten Goetz [FDP])

Jetzt aber passiert ein weiteres Mal, was den Flughafenanwohnern bereits mehrfach passiert ist: Sie werden hinters Licht geführt. So war es bei der Wahl des Flughafenstandorts, bei der die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens über Bord geworfen wurden.

(Zuruf der Abgeordneten Mächtig [DIE LINKE])

- Frau Mächtig, das stimmt doch. So war es bei den falschen Flugrouten.

(Frau Mächtig [DIE LINKE]: Sie haben doch mitgemacht beim Standort Schönefeld!)

- Ja.

Präsident Fritsch: Rederecht hat jetzt Herr Vogel und niemand anders.

(Frau Mächtig [DIE LINKE]: Was war das jetzt? - Dombrowski [CDU]: Das war ein Ordnungsruf!)

So war es bei den Flugrouten, die den Anwohnern elf Jahre vorgegaukelt wurden. So war es beim Einbau von Billigschallschutz, so war es - das betrifft allerdings alle Brandenburgerinnen und Brandenburger - auch bei den Kosten und bei den Eröffnungsterminen.

(Beifall B90/GRÜNE sowie des Abgeordneten Goetz [FDP])

Jetzt wird allerdings, als wäre das nicht schon genug, auch gleich noch das erste erfolgreiche Volksbegehren Brandenburgs mit voller Wucht gegen die Wand gefahren. Nach über einem Jahr mit der öffentlich verkündeten Bitte um einen fünf Jahre währenden freiwilligen Verzicht der FBB auf die Stunde von 5 bis 6 Uhr in die Verhandlungen mit Berlin und dem Bund zu ziehen ist eine völlig unnötige Kapitulationserklärung in puncto Nachtruhe am BER.

(Beifall B90/GRÜNE, CDU und FDP)

Das gilt umso mehr, als vergangene Woche der Sachverständigenrat für Umweltfragen die Forderungen des Volksbegehrens umfänglich untermauert hat. Der Sachverständigenrat setzt sich aus unabhängigen Experten zusammen, die die Bundesregierung in Umweltfragen beraten. In einem Sondergutachten zur Planung von Flughäfen und Flugrouten empfehlen die Fachleute dem Gesetzgeber, ein generelles Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr zu gewähren. Der Staat habe eine Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit, heißt es dort als Begründung.

(Beifall B90/GRÜNE sowie des Abgeordneten Goetz [FDP])

Ein schwerwiegenderes Argument gibt es nicht, um sich gegen den Vorwurf Berlins zu wehren, ein solches Nachtflugverbot sei eine unhaltbare und nicht zu begründende Extremposition. Wie nicht anders zu erwarten, hat unsere Landesregierung die Argumentation des Sondergutachtens bislang nicht aufgegriffen. Dabei wäre gerade dies dazu angetan, jetzt doch noch Bewegung in die Sache zu bringen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer! Kommen wir zu dem Punkt Wirtschaftlichkeit. Ich zitiere Sie, Herr Ministerpräsident:

„Unsere Verhandlungspartner befürchten auch, dass die Wirtschaftlichkeit des Flughafens gefährdet sein könnte. Der Bund sieht sogar den Flughafenstandort Deutschland gefährdet.“

Um einmal beim letzten Punkt anzufangen: Ich hatte das immer so verstanden, dass BER der Singleairport für die Region Berlin und Brandenburg werden soll. Dass es der einzige Flughafen von Deutschland werden soll, halte ich dann doch für an den Haaren herbeigezogen. Inwieweit eine Beschränkung in drei Stunden in in einem urbanen Gebiet liegenden Flughafen, der übrigens nur Rang 3 unter den deutschen Flughäfen einnimmt, den gesamten Flughafenstandort Deutschland gefährden soll, möge uns bitte einmal jemand etwas ausführlicher erläutern.

(Beifall B90/GRÜNE sowie des Abgeordneten Goetz [FDP])

Nach allen uns bekannten Zahlen zur Kostenexplosion am Flughafen könnte man nun zynisch werden und sagen, dass sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Flughafens sowieso nicht mehr stellt, sondern höchstens danach, in welchem Umfang er durch ein vollständiges Nachflugverbot noch unwirtschaftlicher würde.

(Goetz [FDP]: Das ist nicht zynisch, das ist die Wahrheit, Herr Vogel!)

- Vermutlich ist es die Wahrheit.

Die bislang einzige Grundlage zu der Beurteilung dieser Frage ist ein von der Flughafengesellschaft selbst bei der Universität Köln in Auftrag gegebenes Gutachten aus dem Jahr 2007. Die Gutachter gingen davon aus, dass in einem aus ihrer Sicht als Worst Case bezeichneten Szenario im Jahr 2023 statt wie bei unbeschränktem Flugbetrieb - also rund um die Uhr - geplanten 30 Millionen Passagieren im Jahr 2023 dann nur 25 Millionen Passagiere zu verzeichnen wären, und errechneten daraus regionalwirtschaftliche Effekte von minus 30 Millionen Euro. Es geht also nicht um die Einnahmen der Flughafengesellschaft, sondern um regionalwirtschaftliche Effekte von Bund, Ländern und Gemeinden von minus 30 Millionen Euro.

30 Millionen Euro Minus pro Jahr für ein Nachflugverbot von 22 bis 6 Uhr? Das sind immer noch rund 5 Millionen Euro weniger, als die verschobene Inbetriebnahme des BER an Kosten und Einnahmeausfällen für die Flughafengesellschaft pro Monat produziert. Anders ausgedrückt: Allein mit den bislang aus der Verschiebung des BER absehbaren

Mehrkosten könnte man über 50 Jahre lang die errechneten regionalwirtschaftlichen Effekte kompensieren - soweit zur Größenordnung. Im letzten Jahr verzeichneten die Berliner Flughäfen - übrigens bei minimalem Nachtflugbetrieb - bereits 26,3 Millionen Passagiere, liegen also deutlich über dem, was hier für das Jahr 2023 als Negativvariante an die Wand gemalt wurde. Die aktuelle Diskussion dreht sich denn auch zunehmend um die Frage, ob der BER nicht bereits bei der Eröffnung viel zu klein ist.

Immer drängender werden aber auch die anderen Fragen, die der Flughafen BER aufwirft; sie haben ein Ausmaß erreicht, angesichts dessen die Zweifel daran wachsen, ob die Probleme überhaupt noch zu bewältigen sind. Ich spreche hier zunächst einmal - das haben auch einige Vorredner getan - von den gestrigen Zeitungsmeldungen, die wohl leider nicht als harmloser Aprilscherz abgetan werden können. Es ist von einer weiteren exorbitanten Kostensteigerung, von totalem Planungschaos und einer Eröffnung des BER als Baustelle, von der Hilflosigkeit von Experten, die einer möglichen Entkernung oder gar einem Abriss des Terminals das Wort reden, die Rede. Was auch immer von diesen Meldungen zu halten ist, einiges spricht dafür, dass sie nicht ganz aus der Luft gegriffen sind. Was anderes als Probleme unfassbaren Ausmaßes kann dazu führen, dass die Flughafengesellschaft auch zur nächsten Aufsichtsratssitzung, fast zwei Jahre nach der letzten Absage des Eröffnungstermins im Mai 2012, weder in der Lage ist, einen Terminplan noch einen Finanzplan noch einen schlüssigen Businessplan vorzulegen? Bei der Blutspur, die Mehdorn gerade in den Reihen seiner Führungskräfte zieht,

(Lachen bei der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

die sich kritisch mit seiner Ankündigungspolitik auseinandersetzen, stellt sich die Frage, wie lange die Landesregierung hier noch zuzusehen gedenkt.

Unsere Geduld jedenfalls ist zu Ende. Es kann nicht sein, dass die wahren Sachverhalte aus politischer Rücksichtnahme oder zur Imagepflege des Flughafens zurückgehalten werden.

Dafür ist die Sache zu ernst und kostet nicht nur die Brandenburger viel Geld. Auch hier sind Sie es den Leuten schuldig, reinen Wein einzuschenken. Die entscheidenden

Fragen müssen endlich beantwortet werden. Anders sind auch keine sachgerechten Entscheidungen zu treffen und von uns schon gar nicht zu verantworten. Ich möchte in aller Eindringlichkeit davor warnen, die Bekanntgabe unangenehmer Nachrichten, ich denke hier vor allem an Mehrkosten und weitere Bauverzögerungen, auf die Zeit nach der Landtagswahl zu verschieben.

Herr Ministerpräsident, das Beste, was man über diese Regierungserklärung sagen kann, ist, dass sie gehalten wurde.

(Gelächter bei der FDP)

Das wollen wir auch durchaus anerkennen. Im Ergebnis haben Sie aber nur leere Hände präsentiert. Das war zu wenig! Das war zu wenig für uns, das war aber insbesondere zu wenig für all die Menschen im Flughafenumfeld, die auf Sie gesetzt haben und die Sie heute bitter enttäuscht haben. Ich denke, dies wird Nachwirkungen über den Tag hinaus haben. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag



[Redemanuskript als PDF-Datei](#)