

Rede von Axel Vogel

Axel Vogel spricht zur Regierungserklärung zur Terminverschiebung am Flughafen BER

Herr Präsident! Mein sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich mit einem Zitat beginnen:

„Es ist alles so öde und vorhersehbar. Jeder weiß, dass Bauprojekte ab einer gewissen Größenordnung in Deutschland nicht mehr offen geplant, gegen alle Interessen durchgesetzt und sauber finanziert werden können; denn sonst gäbe es sie nicht mehr. Der politische Wille, wenn er denn da ist, hat Schleichwege zu nehmen, in deren Verlauf die Kosten heruntergetrickst, die Bauzeit extrem optimistisch berechnet, die Risiken ausgeblendet werden. Hinterher wird alles teurer, dauert länger und bringt mehr Bürger in Rage, als sich die Politiker jemals vorgestellt hätten. Das ist hässlich, aber so ist die Realität.“

So der fatalistische wie zynische Blick auf den Flughafenneubau von Bernd Matthies im „Tagesspiegel“ vom 19. Mai 2012. Machen wir uns nichts vor: Dies ist eine Art von Politikwahrnehmung, die inzwischen von vielen Menschen hierzulande geteilt wird. Sie schafft ein abstoßendes Bild von der Politik, das im nächsten Schritt zur Abwendung von unserem politischen System führen kann. Solange es zu Forderungen nach mehr direkter Demokratie, zum Ruf nach mehr Transparenz, nach einer verbesserten und breiteren Einbeziehung der Öffentlichkeit in Planungsprozesse führt, will ich das auch nicht beklagen. Schlimm aber wäre es, wenn wir diese Auffassung nur noch achselzuckend zur Kenntnis nehmen wollten und ihr nicht mehr glaubwürdig entgentreten können oder wollen.

Da war die heutige Regierungserklärung mit dem ambitionierten Motto „Vertrauen gewinnen, Glaubwürdigkeit beweisen“ keine große Hilfe. Sie war bestenfalls eine lahme Pflichtübung, ein Negativbeispiel aus dem Handbuch für Krisen-PR: nur das zuzugeben und zu erkennen zu geben, was bereits aus den Medien bekannt ist, Abwälzen der Verantwortung, konsequentes Zurückweisen eigener Schuld, feierliches Geloben, dass ab jetzt alles besser wird. Nachdem die Regierungserklärungen in dieser Legislaturperiode bisher allein dem Drängen der Opposition zu verdanken waren, haben wir es ausdrücklich begrüßt, dass der Ministerpräsident dieses Mal von sich aus initiativ geworden ist. Doch für diese Rede, Herr Ministerpräsident, hätten wir uns die Anreise sparen können.

(Beifall GRÜNE/B90 und CDU)

Ein wenig Klage, dass Berlin und Brandenburg wieder einmal bundesweit ein schlechtes Bild abgeben, Plattitüden über die mit dem Flughafen verbundenen wirtschaftlichen Hoffnungen, etwas Lob für CDU und FDP, weil sie zum Flughafen stünden - bei den Grünen weiß man das offenkundig nicht so genau -, Bedauern darüber, dass man nicht misstrauischer gegenüber der Geschäftsführung gewesen sei, Fishing for Compliments, weil man als Aufsichtsrat lediglich 128 Euro Sitzungsgeld erhalte. Doch zu den brennend interessierenden Fragen, was der BER unter dem Strich denn nun eigentlich kosten wird, welche Belastungen auf das Land Brandenburg zukommen, steuert diese Regierungserklärung nichts Erhellendes bei. So konnte ich den Ausführungen nicht entnehmen, wie hoch die Investitionssumme denn nun insgesamt wird und wie weit die Kostendeckung vom Businessplan abweicht. Und was meint Wowereit, wenn er sagt, dass die Finanzierung auf Kante sei? Auch dazu keine Aussage.

Beim nächsten Mal soll gleich mit einem fertigen Flughafen gestartet werden, hören wir. Aber welcher Aufsichtsrat hat das bis dato geplante Provisorium im Abfertigungsbereich und beim Brandschutz ernsthaft verantworten wollen? Wie soll der Flughafen ohne Planungsbüro fertig gebaut werden, nachdem schon der Terminalbau in Eigenregie statt mit einem Generalauftragnehmer zum finanziellen Flop geworden zu sein scheint? Dass die nun gewonnene Zeit für die Umsetzung des weit hinter den Planvorgaben

zurückliegenden Lärmschutzprogramms genutzt werden soll, ist selbstverständlich. Aber wie sieht es mit der Umsetzung der Planvorgaben aus, die angeblich Mehrkosten in Höhe von 298 Millionen Euro verursachen würden? Was bedeutet die heutige Aussage, „an den festgelegten Mitteln für den Lärmschutz werden wir auf jeden Fall festhalten“? Duckt sich unser Ministerpräsident hier weg oder besteht er auf einer Einhaltung der Vorgaben des Planfeststellungsverfahrens? Welche Interessen stehen für ihn an erster Stelle, die wirtschaftlichen Interessen der FBB oder der Lärmschutz für die Betroffenen? Wie steht er zum Antrag der FBB zur Aufweichung der Lärmschutzbestimmungen? Wie hat er sich dazu im Aufsichtsrat verhalten, und, Frau Kaiser, wie haben sich die beiden linken Minister im Aufsichtsrat zu diesem Antrag verhalten? Wie steht es mit kulanten Entschädigungszahlungen für die vertraglich besonders schlecht gestellten Einzelhändler? Keine Aussage, keine Antworten, aber immerhin ein Wort zur Übernahme von politischer Verantwortung.

(Beifall des Abgeordneten Homeyer [CDU])

Diese besteht demnach darin, weiterhin Mitglied im schlecht bezahlten Aufsichtsrat zu bleiben. Warum und wieso das nach dieser Vorgeschichte sinnvoll und erforderlich sein soll, hat sich uns allerdings nicht erschlossen.

(Beifall GRÜNE/B90, FDP und vereinzelt CDU)

Kurz: Die Rede unseres Ministerpräsidenten war nicht mehr als eine Pflichtübung. Meine sehr geehrten Damen und Herren, Terminverschiebungen für die Eröffnung des Flughafens BER sind in Brandenburg nicht neu, und sie wären eigentlich auch kein großer Aufreger. Längst ist vergessen, dass der Flughafen im Jahr 2000 zu den Olympischen Spielen, die ja dann letztlich nicht in Berlin stattgefunden haben, in Betrieb gehen sollte. Nach x weiteren längst vergessenen Eröffnungsterminen legte sich die Flughafengesellschaft dann auf den 30. Oktober 2011 fest.

Nachdem am 17. April 2010 erste Meldungen über eine mögliche erneute Terminverschiebung aufkamen, dementierte dies der damalige und jetzige Flughafenchef

Rainer Schwarz öffentlich, wohl um das Richtfest für das Terminal nicht zu gefährden. Auf diesem Richtfest verkündete der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit, dass es beim vorgesehenen Termin bleibe, musste sich dann allerdings Ende Mai sichtlich konsterniert eines Besseren belehren lassen. Am 29. Juni 2010 wurde dann der Wirtschaftsausschuss von dem inzwischen zum Honorarprofessor gewordenen Prof. Schwarz darüber informiert, dass es zu einer Verschiebung von sieben Monaten käme, was - wörtlich - „keine Katastrophe“ sei, Budgetreserven seien ausreichend vorhanden. Die Rede war von rund 100 Millionen Euro, die zusätzlich zu den 138 Millionen Euro Mehrausgaben vorhanden wären.

Auch der neu gewählte Termin Juni 2012 sei wieder sehr ambitioniert, da die Baumaßnahmen für die Sicherheitskontrollen sehr zeitintensiv seien, auch unter dem Aspekt der Genehmigungsverfahren. Man beachte: Die Rede ist von Sicherheitskontrollen, nicht von Sicherheitsmaßnahmen wie den in Rede stehenden Brandschutz. Der Zeitplan, so Schwarz, sei ähnlich wie der vorangegangene ambitioniert und - jetzt kommt es - die Bautätigkeit müsse ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme abgeschlossen sein, sodass sechs Monate für die Inbetriebnahmephase, in der zum Beispiel alle technischen Anlagen mehrfach getestet werden, verbleiben.

Es war also alles im grünen Bereich, könnte man meinen. Wenn ich den Worten der ehrenamtlichen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit und Platzeck glauben darf, blieb es auch so bis zum 8. Mai dieses Jahres.

Wenn ich die Begleitumstände der damaligen Terminverschiebungen so breit ausführe, dann deshalb, weil sich die Vorgänge um die jetzige Terminverschiebung bis ins Detail hinein zu gleichen scheinen: erste zaghafte Andeutungen und Hinweise in den Medien, dass es Schwierigkeiten mit dem geplanten Eröffnungstermin gibt, lebhaftes Dementis des Geschäftsführers, der Aufsichtsrat lässt keinen Zweifel zu, dass der Eröffnungstermin ernsthaft gefährdet sein könnte, und fällt dann am Ende aus allen Wolken, weil er von seiner Geschäftsführung nicht auf dem Laufenden gehalten - das ist ein Euphemismus, richtiger wäre wohl: belogen und betrogen - wurde.

Als Zyniker könnte man jetzt sagen: Immerhin sei man noch nie so dicht an einem Eröffnungstermin dran gewesen wie dieses Mal,

(Heiterkeit bei der CDU)

und mit der Verschiebung sei jetzt die nötige Zeit gewonnen, um bei den Lärmschutzmaßnahmen aufzuholen. Aber das wird dem Ernst der Sache nicht gerecht. Eben weil dieses Mal die Absage erst vier Wochen vor Eröffnung erfolgte, ist die Zahl der in Mitleidenschaft gezogenen Menschen und Unternehmen umso größer. Flugverbindungen, die schon gebucht waren und nun aufwendig umgebucht werden müssen, schimmelanfällige Tunnelstrecken der DB oder volle Kerosinlager am falschen Ort sind noch das geringste Übel.

Problematischer ist die Situation für all die Einzelhändler, die im Vertrauen auf den Eröffnungstermin schon Waren geordert und Personal eingestellt hatten, für Mitarbeiter aus ungekündigten Beschäftigungsverhältnissen, die ihren Arbeitgeber wechseln wollten und nun plötzlich auf der Straße sitzen. Entschädigungsansprüche hat die FBB wohlweislich für einen Zeitraum von 12 - so Prof. Schwarz im Juni 2010 - bzw. 18 Monaten - so die heutige Angabe - ausgeschlossen, sodass diesen Betrieben allenfalls auf Kulanz zu hoffen bleibt.

Noch problematischer dürfte die Lage für die finanziell bereits angeschlagene Berliner Hauptlinie Air Berlin sein, die gegenüber Lufthansa und easyJet weiter ins Hintertreffen gerät. Oder wie die „Süddeutsche Zeitung“ titelte: „Der Schaden der Air Berlin ist die Freude der Lufthansa.“ Möglicherweise hat die FBB mit ihrer Terminverschiebung en passant die finale Marktberingung auf dem deutschen Luftverkehrssektor auf den Weg gebracht. Neu gegenüber früher ist, dass, obwohl nach den Verlautbarungen des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit kein Schwarzer Peter gesucht werden sollte, doch sehr schnell solche gefunden werden konnten. Der Chefplaner Manfred Körtgen - nach der nebenbei abgeschlossenen Promotion wohl inzwischen Herr Dr. Körtgen - muss gehen. Der Planungsgesellschaft mit dem renommierten Architekturbüro gmp wird gleichfalls der Stuhl vor die Tür gestellt.

Inzwischen werden immer mehr Details bekannt, so zum Beispiel, dass die planerischen Ingenieurleistungen im Rückstand waren - so Wowereit am 18.05.2012 im Berliner Abgeordnetenhaus. Berichte aus dem Aufsichtsrat legen nahe, dass zudem viele Bauunternehmen angeblich kein Vertrauen mehr in die Planungsgesellschaften hatten, Pläne sich oft als unzutreffend oder inaktuell erwiesen - nur die Landesregierung als Gesellschafter der FBB wusste offenkundig nicht Bescheid.

Zu den Problemen um das Brandschutzkonzept führe ich nur Folgendes kurz aus: Am 29. Februar 2012 soll infolge eines Berichts des TÜV Rheinland, laut dem die Prüfung der Brandmeldeanlagen bis zum 3. Juni nicht durchführbar sei, eine Krisensitzung mit Dr. Körtgen in der Staatskanzlei durchgeführt worden sein, in der der verbleibende Zeitrahmen bis zur anstehenden Inbetriebnahme als kritisch angesehen wurde und das Konzept der „interimsweisen Mensch-Maschinen-Kopplung“ bis zur Inbetriebnahme der Brandmeldeanlage im IV. Quartal 2012 festgelegt worden sein soll.

Am 20. März 2012 wurde dann der bekannte Bericht der externen Projektüberwachung mit der berühmten Ampelschaltung vorgelegt. Am Abend des 7. Mai 2012 soll der gmp-Chefarchitekt Hans-Joachim Paap laut „MAZ“ vom 19.05.2012 in einem seltenen Anfall von Zivilcourage die Unterschrift unter den Antrag an die Bauordnungsbehörde im Landkreis LDS für die Mensch-Maschinen-Kopplung abgelehnt haben. Damit war dann wohl auch der Eröffnungstermin 3. Juni 2012 abschließend gestorben - man beachte: angeblich, weil Herr Paap nicht unterschrieben hat, und nicht deswegen, weil die Kreisverwaltung es abgelehnt hätte.

Am 8. Mai 2012 wurde dann nach der gemeinsamen Kabinettsitzung von Berlin und Brandenburg die erneute Terminverschiebung für den BER bekanntgegeben. Auf der Pressekonferenz konnte sich jeder ein Bild von einem sichtlich empörten und zugleich ratlosen Regierungsduo machen. Auf einen neuen Termin wollte man sich da noch nicht festlegen.

Dass die Regierenden keinen blassen Schimmer von der wirklichen Situation am Flughafenneubau hatten, hat Wowereit in seiner Regierungserklärung im

Abgeordnetenhaus am 10. Mai 2012 erkennen lassen. So führte er aus:

„Das Gefährlichste wäre jetzt, dass der Druck aus dem Kessel entweicht und so getan wird, als hätten wir unendlich viel Zeit und als sei es egal, ob es zwei, drei oder vier Monate dauert. Nein! Wir müssen gemeinsam ein großes Interesse daran haben, dass dieser Flughafen so schnell wie möglich eröffnet wird.“

In der gleichen Rede hatte Wowereit dargelegt, dass der Flughafen am 3. Juni 2012 in größerem Umfang noch nicht fertiggestellt sei: „Viele kennen das: Eine Baustelle wird geschlossen, sie ist danach wieder eröffnet. All das wäre sicherlich - und nicht nur in einem Fall, sondern an vielen Gewerken - auf diesem riesigen Flughafenkomplex auch mit Eröffnung am 3. Juni zu sehen gewesen. Da wäre noch nicht alles fertig gewesen. Aber ich glaube, jeder und jede hätte Verständnis dafür gehabt, dass bei so einer Riesenbaustelle und dem Zeitdruck, der dort herrscht, und bei den Verzögerungen, die sich ergeben haben ..., nicht alles hätte picobello sein können ...“.

Wir hören also: Riesenbaustelle, Zeitdruck, Verzögerungen, nicht fertiggestellte Gewerke. Was wir nicht hören, ist, dass Prof. Schwarz am 29. Juni 2010 ausführte, dass die Bautätigkeit sechs Monate vor Inbetriebnahme abgeschlossen sein muss, um alle technischen Anlagen mehrfach testen zu können. Doch das war wohl bei Geschäftsführung und Aufsichtsrat in Vergessenheit geraten.

Am 16. Mai 2012 hat der Aufsichtsrat in seiner Nachtsitzung dann die bereits benannten personellen Konsequenzen gezogen und die Terminverschiebung um neun Monate - nicht zwei, drei oder vier Monate - verkündet. Als Begründung für den neuen Termin wird in der Pressemitteilung der FBB vom 17.05.2012 unter anderem benannt, dass man so drei Monate für Prüfungen und Probetermine zur Verfügung habe. Ich erinnere, dass Prof. Schwarz gesagt hatte, dafür seien sechs Monate erforderlich.

In dieser Pressemitteilung wird auch eingeräumt, dass mehrere Gewerke im Rückstand waren - dass - wörtlich - „Stromklau durch Bauarbeiter den Probetrieb stört“ - und neben den sicherheitstechnischen Anlagen auch Teile der Datentechnik mangelnde Stabilität aufwiesen.

Wer bis jetzt daran gezweifelt hatte, dass es nur um Brandschutzprobleme geht, muss sich damit in seinen schlimmsten Erwartungen bestätigt sehen. Ein ganzes Bündel von Störungen im Betriebsablauf hat die Annullierung des Eröffnungstermins herbeigeführt. Die Schuldigen scheinen also gefunden, es stellt sich aber die Frage, ob es die richtigen und ob es die einzigen sind. Man spürte deutlich das Aufatmen in den Regierungen: Gott sei Dank kein Politiker - die Planer und Techniker sind schuld. - Natürlich drängt sich die Frage auf, wieso der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Prof. Schwarz im Amte bleibt, obwohl er nicht nur in puncto Verschiebung, sondern insbesondere mit der skandalösen Informationspolitik gegenüber Aufsichtsrat und Öffentlichkeit ein Wiederholungstäter ist. Zum zweiten Mal ließ er Wowereit und Platzeck wie dumme Jungs aussehen. Natürlich ist man bei einer solchen Blamage erst einmal stinksauer, aber stinksauer zu sein reicht nicht.

Wer bei der Kontrolle des anerkanntermaßen größten Infrastrukturprojekts der Region Berlin-Brandenburg dermaßen krass versagt, muss allerdings gute Gründe benennen, warum er das Amt eines Aufsichtsratsmitglieds unbedingt weiter ausüben muss, und die Nennung dieser Gründe erwarte ich nach der heutigen Rede des Ministerpräsidenten immer noch.

(Beifall GRÜNE/B90 und FDP)

Wir können nicht nachvollziehen, welche Berichte in den Aufsichtsratssitzung vorgelegt worden sind. Wir können nicht nachvollziehen, welche Fragen unser Ministerpräsident in den Aufsichtsratssitzungen gestellt hat, da die Protokolle und Controllingberichte als Betriebsgeheimnis eingestuft sind und unter Verschluss gehalten werden. So führt die Ausgestaltung der Flughafengesellschaft als privatrechtliches Unternehmen dazu, dass den Abgeordneten mit dem Verweis auf angebliche Geschäftsgeheimnisse zentrale Informationen nur eingeschränkt oder gar nicht zugänglich gemacht werden. Insbesondere Aussagen zur Belastung durch die aufgenommenen Kredite oder zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens werden mit dem Hinweis auf vorgebliche Geschäftsgeheimnisse versagt - ich verweise auf die Antworten auf unsere Große Anfrage oder auf Kleine Anfragen der CDU-Fraktion. In meinen Ausführungen bin ich

daher auf Veröffentlichungen in den Medien, die offenkundig einen besseren Einblick in die Geschäftsunterlagen der FBB haben als der Aufsichtsrat, angewiesen.

Ich möchte hier sehr deutlich sagen, dass ich diese Geheimniskrämerei gegenüber dem Parlament für einen inakzeptablen Missbrauch der Gesellschaftsform der GmbH halte.

(Beifall GRÜNE/B90, CDU und FDP)

Die Offenlegung aller Protokolle und Controllingberichte sollte selbstverständlich sein. Meine Fraktion wird hierzu einen Gesetzentwurf vorlegen, der ein erweitertes Informations- und Einsichtsrecht auch für die breite Öffentlichkeit ermöglicht. Zur Funktion des Aufsichtsrats hat Herr Büttner so viel ausgeführt, dass ich mir das sparen kann. Ich verweise nur darauf, dass es einen Corporate Governance Kodex der Landesregierung gibt. Ich empfehle die Lektüre der Ziffer 3.6 - die ist vielleicht etwas erhellend.

Nach den einschlägigen Kommentaren zum Gesellschaftsrecht sind Art, Umfang und Größe des Unternehmens sowie dessen wirtschaftliche Lage für Art und Umfang des notwendigen Arbeitseinsatzes eines Aufsichtsratsmitglieds entscheidend. Da muss doch die Frage gestellt werden, wie die von Brandenburg entsandten Regierungsmitglieder diese Zeit und die erforderliche Fachkompetenz bei einem Vorhaben in dieser Dimension aufbringen wollen. Ich erinnere: 2,4 Milliarden Euro Kreditvolumen; 888 Millionen Euro vom Land Brandenburg verbürgt; 430 Millionen Euro zusätzliches Eigenkapital; rund 3,3 Millionen Euro - die übrigens nicht nur für die Investition zur Verfügung stehen, sondern auch dazu dienen sollten, die Anfangsverluste in der Startphase abzudecken, sodass keine Nachschusspflichten für das Land Brandenburg entstehen, aber inzwischen redet Wowereit ja auch schon davon, dass das durchaus möglich ist, und auch Herr Ramsauer - wie ich der heutigen Zeitung entnehmen konnte - hat da seine Befürchtungen.

Nach den Ausführungen unseres Ministerpräsidenten ist das alles kein Problem, da im Aufsichtsrat Fachkompetenz versammelt sei. Wenn ich die Liste der Aufsichtsratsmitglieder betrachte, kommen mir allerdings erhebliche Zweifel: Von den vier Berliner Aufsichtsratsmitgliedern sind drei Politiker, und einer ist Hotelmanager; von

den Brandenburger Aufsichtsratsmitgliedern sind drei Minister und ist einer Bankenvertreter; vom Bund sind es zwei Staatssekretäre und die fünf Arbeitnehmervertreter, die ihre eigenen Interessen vertreten - also zwei ausgewiesene Experten aus der Wirtschaft, die nicht der Politik oder den Gewerkschaften entstammen.

Aber damit nicht genug - das ist nicht das einzige Kontrollproblem -, der Landesrechnungshof hatte bereits im Jahresbericht 2011 dargelegt, dass ein angemessenes Bürgencontrolling nicht existiert, mithin das Land weniger Kontrolle ausübt als eine Hausbank bei der Vergabe von Krediten an einen Handwerksbetrieb. Ein bankenübliches Steuerungs- und Kontrollsystem existiert nicht; Kennzahlen, anhand derer man das spezifische Ausgabenrisiko überwachen kann, existieren nicht; eine nachvollziehbare Auswertung der von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft seit September 2009 gelieferten Berichte existiert erst seit April 2011.

Die Krux ist, dass alle drei Gesellschafter auf Basis derselben Kontrollberichte agieren und von daher - egal wie viele Aufsichtsratsmitglieder hier versammelt sind - immer auf Basis derselben - möglicherweise fehlerhaften Berichte - agiert wird.

Das Gleiche gilt für das Controlling des Bauvorhabens, das als internes Controlling von derselben Planungsgruppe bbi gesteuert wird, die auch den Baufortschritt zu verantworten hat.

Jetzt wurde das System der Ampeln eingeführt. Ich nehme an, dass dieses System eingeführt wurde, um für die hochbeanspruchten Aufsichtsratsmitglieder komplexe Sachverhalte in einer hochkomprimierten Art und Weise eingängig zu simplifizieren. Wie bei allen solchen Systemen besteht aber die Gefahr, dass dabei wertvolle Informationen verlorengehen oder übersehen werden. In Konsequenz hat dies zu dem jetzigen Ergebnis geführt, denn wie ist es zu erklären, dass bei dem Umspringen mehrerer Ampeln von Grün auf Gelb nicht etwa gebremst, sondern in typischer „Bravourfahrermanier“ mit zweifelhaften Provisorien Gas gegeben werden sollte?

Jetzt haben wir also den Salat, und so, wie der Aufsichtsrat dem Honorarprofessor Schwarz anscheinend die Möglichkeit geben will, die Scharte auszuwetzen, will er auch

die Gelegenheit nutzen, sich im Windschatten seiner Bauernopfer Körtingen und pgg bei selbst von jeder Schuld reinzuwaschen - getreu dem Motto: Verantwortlich sind immer die anderen, denen man auch Konsequenzen auferlegt. - Man selbst betrauert das Desaster, geht ein paar Wochen in Sack und Asche, verschafft sich mit der Terminverlegung erst einmal ein paar Monate Zeit und kehrt dann wieder zum Tagesgeschäft zurück. Wir Grüne halten diese Art des Umgangs mit der eigenen politischen Verantwortung für unerträglich.

(Beifall GRÜNE/B90, CDU und FDP)

Das Mindeste wäre gewesen, den eigenen Aufsichtsratsposten für einen Wirtschaftsexperten mit ausreichenden Zeitkapazitäten zur Verfügung zu stellen. Das Beste wäre eine weitgehende Neubesetzung der Aufsichtsratspositionen mit Fachleuten gewesen. Dabei hätte man gleich der von der SPD auf Bundesebene geforderten Frauenquote in Aufsichtsräten Rechnung tragen können.

(Beifall GRÜNE/B90 - Frau Kaiser [DIE LINKE] und Abgeordnete der SPD-Fraktion: Das ist das einzige Argument!)

Wer gedacht hätte, dass Rot-Rot aus dem Scheitern früherer Landesregierungen mit Leuchtturmprojekten vom Lausitzring bis zur Chipfabrik lernt und die Konsequenzen gezogen hat, muss sich nun eines Besseren belehrt sehen. Ich komme zum Ende: Schönefeld - um die eingangs schwebende Frage zu der Position der Grünen zu beantworten - ist der falsche Standort für ein internationales Luftdrehkreuz. Die Durchsetzung dieses Standorts im Widerspruch zu den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens und gegen den erklärten Willen der damaligen Regierung Brandenburgs

(Holzschuher [SPD]: Warum waren die Grünen gegen Sperenberg?)

war der Geburtsfehler dieses Flughafens - ein Fehler, den wir heute nicht mehr heilen können. Jede Idee, einen weiteren Flughafen an einem neuen Ort zu errichten, sollte sich nach den Erfahrungen mit BER von selbst erledigt haben. Wer glaubt, dass Brandenburg

den nächsten Flughafen allein finanzieren, die Bauphase besser stemmen und den Ergänzungsflughafen auch noch wirtschaftlich betreiben kann, betreibt Realitätsverweigerung.

(Beifall GRÜNE/B90 und DIE LINKE)

Ein Blick auf die benachbarten Flughäfen in Leipzig, Dresden und Magdeburg zeigt, wie viele Überkapazitäten bereits vorhanden sind. Unsere Absage an einen weiteren Flughafenneubau heißt aber auch, dass sich der Flughafen BER und sein Betrieb an der Lage im urbanen Umfeld ausrichten muss. Das heißt: Konsequentes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen in dem im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Umfang, aber auch Abschied nehmen von überbordenden Wachstumsfantasien und eine positive Begleitung aller Maßnahmen, die den künftigen Flugverkehr reduzieren helfen: von Flugticketabgabe über Kerosinsteuer, gestaffelte Start- und Landegebühren bis hin zum Ausbau der innerdeutschen und mitteleuropäischen ICE-Verbindungen von und nach Berlin als unmittelbare Konkurrenz für den Nahflugverkehr.

Wenn Sie sich diese Position zu eigen machen, Herr Ministerpräsident, können Sie auf unsere Unterstützung zählen. - Recht herzlichen Dank.

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag



[>>> Redemanuskript als pdf](#)