

**FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
IM BRANDENBURGER LANDTAG**



**Axel Vogel**

**Rede zum Beratungsgegenstand**

**"Chaos am Flughafen Willy Brandt gefährdet Sicherheit und Zukunft Brandenburgs"  
in der 59. Sitzung des Brandenburger Landtages am 21.08.2012**

**- Es gilt das gesprochene Wort! -**

Der Aufsichtsrat lupfte den Deckel und ließ etwas Dampf entweichen, so die Süddeutsche Zeitung vom Wochenende zur Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August, oder genauer: Zur Sitzung des Aufsichtsgremiums der vollständig in öffentlichen Eigentum stehenden Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH. Bevor die sprichwörtlichen Spökenkieker aber etwas genauer in das Gebräu gucken konnten war der Deckel schon wieder zugeklappt. Näheres nach der nächsten Sitzung am 14. September heißt es nun für interessierte Öffentlichkeit und uns Abgeordnete, näheres zu Eröffnungstermin, Kosten, Finanzbedarf und Finanzierungsquellen erst nächstes Mal.

Nichts genaues weiß man also nicht, aber immerhin weiß man schon von 1,177 Milliarden Euro zusätzlichem Finanzbedarf und mindestens 430 Millionen € benötigter Überbrückungskredite, um die sich abzeichnende Liquiditätslücke abzudecken. Und wer das meiste Geld aufbringen darf, das weiß man auch schon: Die Steuerzahlenden! Bereits Wochen vor der Aufsichtsratssitzung hatte der linke Finanzminister Helmut Markov in vorausseilenden Gehorsam 252 Millionen Euro in den Haushaltsentwurf 2013/14 eingestellt und will sich mit einem Haushaltsvermerk den Zugriff auf weitere 372 Millionen Euro Rücklagen sichern. Adieu Schwankungsreserve sag ich da nur! Wenn diese Rechnung aufgeht, wird es eines Nachtragshaushaltes also auch dann nicht bedürfen, wenn der bislang öffentlich verkündete Anteil des Landes in Höhe von 435 Millionen Euro nicht ausreichen sollte.

Ich frage Sie: Wie fühlen Sie sich als Linke, wie fühlen sie sich als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten, wenn hier kurzerhand mal dreistellige Millionenbeträge für eine notleidende Landesgesellschaft über den Tisch geschoben werden? Wurde letztes Jahr nicht noch der finanzielle Kollaps des Bildungssektors an die Wand gemalt, wenn nicht sofort die Zuschüsse für die Freien Schulen gekürzt und den Hochschulen des Landes eine Globale Minderausgabe von 12 Millionen Euro aufgedrückt wird. Und nun: 222 Millionen Euro plus x allein 2013 für die FBB! Wissen sie, wie viel im gleichen Jahr für alle Hochschulen des Landes zur Verfügung steht: 299 Millionen €. Und für alle Gerichte: 323 Millionen €! Nur um einmal zu zeigen, in welchen Dimensionen wir uns hier befinden.

Wenn wir Grünen also heute über die Gefährdung von Sicherheit und Zukunft Brandenburgs reden, dann reden wir über den Sprengstoff für unseren Landeshaushalt. Dann reden wir nicht über einen „islamistischen Gefährder“, der im Sicherheitsdienst am Flughafen gar nicht erst hätte eingestellt werden dürfen. Denn nicht dieser junge Mann, der aufgrund der Aufmerksamkeit unserer Sicherheitsbehörden innerhalb von zwei Tagen aus dem Verkehr gezogen wurde, ist unser primäres Problem. (*Wobei man, nebenbei bemerkt, den Sicherheitsbehörden dankbar sei muss, erneut aufgezeigt zu haben, dass an einem öffentlichen Bauwerk, allen Beteuerungen des Bauträgers zum Trotz, die Einschaltung von Sub- und Subsub-Unternehmen nach wie vor gang und gäbe ist und die Warnrufe des DGB zu ausbeuterischen Arbeitsverhältnissen unverändert Gültigkeit besitzen.*)

Das akute Problem für die Sicherheit und Zukunft unseres Landes ist das Handeln der FBB mit all ihren Gremien und Entscheidungsträgern, deren Fehleinschätzungen nicht nur ein kaum abzuschätzendes Haushaltsrisiko für das Land sondern auch ein massives Glaubwürdigkeitsdefizit der Politik insgesamt hervorgerufen haben.

Denn was wir mit den Vorgängen um den Flughafen BER erleben ist einer der krassesten Fälle – Nein! Nicht von Politikversagen, sondern von Politikerversagen in der noch jungen Geschichte unseres Landes. Denn die Verantwortung für die Malaise ist in diesem Fall nicht irgendeiner „unsichtbaren Hand“ geschuldet, sondern eindeutigen Personen zuzuordnen: Wowereit, Platzeck, Bomba, usw. alle mit einem Blick auf die Liste der Aufsichtsratsmitglieder der FBB zu erfassen. Gefolgt von Dr. Körtgen und Prof. Schwarz.

Geplant mit ursprünglich rund 2 Milliarden Euro, erreichen die Kosten inzwischen mehr als 4 Milliarden Euro und niemand will bis vor kurzem mitbekommen haben, dass da irgendetwas aus dem Ruder läuft? Wo waren denn die Aufsichtsratsmitglieder mit ihren Gedanken, als in insgesamt sechs Sitzungen in sechs Jahren sechs mal Erweiterungsbauten für das Terminal beschlossen wurden und sich die Baukosten von ursprünglich 565 Millionen € auf 1,2 Milliarden Euro mehr als verdoppelten? Kam da niemand auf die Gedanken, dass man nicht nur mehr Geschossfläche für zusätzliches Geld bekommt, sondern dass man dazu auch mehr Geld als eingeplant benötigen könnte? Dachte niemand daran, dass hier irgendwann der Kostenrahmen gesprengt würde und Nachschüsse der Gesellschafter auslösen werden müssen? War niemandem aufgefallen, dass Welten zwischen den Lärmschutzmaßnahmen laut Planfeststellungsbeschluss und dem angesetzten Kostenrahmen bestanden und sich das irgendwann einmal rächen muss? Konnte es bei 4 Sitzungen im Jahr überhaupt jemandem auffallen, dass man möglicherweise auf Basis unzureichender Informationen entschied? Hat man sich jemals einen Kopf darüber gemacht, dass alle Gesellschafter ihre Zuarbeiten auf Basis der selben Controllingberichte erhielten?

*(Hier wird übrigens in der Antwort auf die Frage 8 der Kleinen Anfrage 5/5795 ganz übel mit der Wahrheit gespielt: Die Frage lautet: Stimmt es, dass alle drei Gesellschafter nur eine – und jeweils dieselbe – Firma als Controllerin hatten. Die Antwort lautet: "Nein, keiner der Gesellschafter hat eigenes Controllingunternehmen engagiert". Dabei reicht ein Blick in den Jahresrechnungshofbericht 2010 um die Unaufrichtigkeit dieser Antwort zu erkennen: Brandenburg, Berlin und der Bund haben gemeinsam PWC für das Bürgschaftscontrolling engagiert. Die Antwort müsste also Ja heißen. Schande über diejenigen, die eine solche Antwort an das Parlament durchgehen lassen.)*

Ehrlich gesagt: Ich habe nicht den Eindruck, dass alle Aufsichtsratsmitglieder die laut Gesellschaftsrecht vorgeschriebene Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters an den Tag legten.

Nur gut, dass laut GmbH-Recht nicht die Gesellschaft den Aufsichtsratsmitgliedern nachweisen muss, dass diese unkorrekt gehandelt haben, sondern umgekehrt. Man darf angesichts dieser gesetzlichen Beweislastumkehr schon einmal mit Spannung dem Verlauf des

Untersuchungsausschusses im Berliner Abgeordnetenhaus entgegensehen.

Als Brandenburger Abgeordnete hatten wir bislang jedenfalls wenig Möglichkeiten, uns über die von der FBB Geschäftsführung vollständig als Betriebsgeheimnis deklarierten Aufsichtsratspapiere frei zu informieren oder gar öffentlich zu verbreiten. Und alles was uns Abgeordnete über die Aufsichtsratsunterlagen hinaus noch so interessieren könnte: Businessplan, Zielvereinbarung und Boni für den Geschäftsführer: Alles Geschäftsgeheimnisse. (Nebenbei bemerkt: Ich kann mir eigentlich keine Zielvereinbarung vorstellen, mit der auch nur ein einziger Euro Bonuszahlungen für Prof. Schwarz und Dr. Körtgen hätte gerechtfertigt sein können. Aber anscheinend hatte diese Zielvereinbarung so viele Schlupflöcher, dass ein Sieb dagegen eine Betonwanne ist.)

Aber wie gesagt: Undurchschaubar für uns, alles Geschäftsgeheimnis.

Wobei die letzte Zeit lehrt: Geheim ist zwar alles. Das heißt aber nicht, dass nicht doch fast alle uns gegenüber als Verschlussache deklarierten Aufsichtsratspapiere ihren Weg in den öffentlichen Raum finden und wir dann aus Zeitungen mehr erfahren als aus dem verschlossenen Mund unserer Vertreter im Aufsichtsrat. Manche als vertraulich deklarierten Papiere, wie z.B. der Sachstandbericht BER vom 25.Juni 2012, lassen sich inzwischen im Internet herunterladen. Gleiches gilt auch für die Änderungen am Terminalbau, die den Fraktionsvorsitzenden am 22.Juni vom Ministerpräsidenten als „vertrauliche Unterlage“ weitergereicht wurde und die, ich staunte bei meinen Recherchen am Sonntag nicht schlecht, auf der Internetseite der Staatskanzlei als PDF heruntergeladen werden können. Soweit zum Thema vertrauliche Insiderinformationen des Ministerpräsidenten für die Fraktionsvorsitzenden,

Nein! So kann man uns nicht abspeisen und so dürfen sich auch weder Rechnungshöfe noch Parlament abspeisen lassen. Was immer am Ende als Zuschussbedarf für die FBB ansteht: Ohne Änderung des Gesellschaftsvertrages und der Einführung weitergehender Akteneinsichts- und Kontrollbefugnisse für Rechnungshöfe und Abgeordnete, ohne vollständige Offenlegung der Aufsichtsratsprotokolle und Controllingberichte werden wir Grünen keiner Mittelaufstockung zustimmen. Und ohne Vorlage eines geprüften neuen Businessplans, der aufzeigt, wie sich die Einnahmen und Ausgaben in den nächsten Jahren

absehbar entwickeln, sollte keiner hier im Hause zustimmen, wenn er sich nicht dem Vorwurf völliger Gleichgültigkeit gegenüber Geldverschwendung ausgesetzt sehen will.

Denn eines ist offenkundig; Diese Landesregierung wird, koste es, was es wolle, alles unternehmen, um eine Insolvenz der FBB abzuwenden. Und da wird man auch einmal alle fünf grade sein lassen, wenn nur so die Flughafenpleite verhindert werden kann.

Aber all diese geplanten Geldspritzen stehen unter gewaltigen Vorbehalten: Ob die EU-Kommission zustimmen wird, ob die Banken für einen Überbrückungskredit auf einer Patronatserklärung bestehen oder ob sie sich mit einer neuen Beständigkeitserklärung zufrieden geben, alles dicke Fragezeichen.

Denn machen wir uns nichts vor: BER ist für uns Brandenburger „Griechenland im Kleinform“. Es zeigt im kleinen die Probleme auf, die die große Politik kaum zu handhaben versteht: Es reicht eben nicht, einen großen Geldbedarf zu haben, man muss auch jemanden finden, der einem das Geld gibt. Und da sieht es bei Griechenland und bei der FBB gleichermaßen beschränkt aus. Beide werden vom Bankensystem nicht mehr als kreditwürdig eingestuft. So war bereits bei der Bewilligung der ersten 2,4 Milliarden Euro Kreditvolumen keine einzige Bank zu finden, die die üblichen Bürgschaftserklärungen des Bundes und der Länder als ausreichend akzeptiert hätte. Stattdessen mussten, ziemlich einmalig übrigens, Bund und Länder eine hundertprozentige Bürgschaft auf erstes Anfordern übernehmen, wobei die Kreditgeber zugleich von allen banküblichen Sorgfaltspflichten befreit wurden. Zusätzlich mussten die Gesellschafter Beständigkeitserklärungen abgeben, wonach sie bis zwei Jahre nach der Eröffnung des Flughafens ihre Gesellschaftsanteile halten und den Kredit zusätzlich mit Swaps besichern, die heute mit mehr als Minus 200 Mio. Euro zu Buche schlagen.

Und schon heute zeichnet sich ab, dass allein zu diesen Bedingungen ein Überbrückungskredit nicht zu erhalten sein wird. Ich denke, das sagt einiges aus über die Risikoeinschätzung der Banken, die in deutlichem Unterschied zu den hier jahrelang verkündeten Erwartungen eines Goldesels Großflughafen stehen.

Was soll das, wird der eine oder andere von Ihnen fragen, die Sicherheiten werden sich schon

finden lassen und EU-Notifizierungen sind alltägliches Geschäft, was kann dabei schon schief gehen? Ich verstehe, dass Sie uns als notorische Kassandrarufer einstufen und sich von uns im eigenen Kinderglauben, dass am Ende schon alles gut ausgehen wird, nicht über Gebühr behelligen lassen wollen.

Schauerlich nur, dass wir Bündnisgrünen mit unseren Warnrufen bislang immer recht behalten haben. Ich erinnere an die von unserer Großen Anfrage am 29. September 2011 ausgelöste Debatte zur Wirtschaftlichkeit des damals noch unter BBI firmierenden Flughafens im Süden Berlins. Eine denkwürdige Debatte, bei der Minister Christoffers wörtlich ausführte (Ich zitiere aus dem Plenarprotokoll 5/43):

Minister Christoffers:

*“Herr Abgeordneter Homeyer, Sie werden verstehen, dass ich entsprechend dem Aktiengesetz und dem GmbH-Gesetz nur begrenzt auskunftsfähig bin, was Geschäftsgeheimnisse der Gesellschaft angeht. Das ist völlig klar, und es ist auch nichts Ungewöhnliches, dass man in einer solchen Situation ist. Ich darf Ihnen nur sagen: Ich gehe davon aus, dass die Gesellschaft die auf sie zukommenden Lasten allein tragen muss, ohne dass ihr zusätzliches Kapital bereitgestellt werden kann.”*

“Werch ein Illtum”, möchte man mit Ernst Jandl dazu ausrufen. Und ganz nebenbei feststellen, wie lang die Verfallsdauer solcher Aussagen sind, ist: keine 11 Monate.

Bereits damals hatte ich minutiös ausgeführt, dass der Flughafen schon nach eigenem Bekunden der Flughafengesellschaft eine Kostendeckung des laufenden Betriebes nicht erreicht wird, dass er ohne Profitabilitätssprung seine Kredite nicht bedienen kann, dass die Abschreibungen und Zinszahlungen auf Jahre hinaus zu massiven Verlusten führen, die langsam aber sicher das aufgestockte Eigenkapital aufzehren werden. Dafür durfte ich mir dann von Herrn Homeyer anhören, dass ich den Flughafen „brutalstmöglich in Grund und Boden“ rede.

Der selbe Herr Homeyer, der inzwischen, wie auch viele seiner Fraktionskollegen, erklärt, in punkte Flughafen jeden Glauben an die Aussagen der Flughafen-Geschäftsführung und der Landesregierung verloren zu haben. Einen Glauben den wir Grünen schon lange nicht mehr

aufbringen konnten.

Kommen wir zum Risikofaktor Notifizierung:

Zunehmend hat es sicher herumgesprochen: Notifizierungspflicht bei der EU besteht für Aufstockungen des Eigenkapitals, Beihilfen, Garantien, Bürgschaften, Patronatserklärungen und was einem sonst noch alles an Instrumenten zur finanziellen Absicherung der FBB einfallen mag. Die EU hat kein Interesse daran, dass mit Steuermitteln ein Flughafen genährt wird, der den innereuropäischen Wettbewerb verzerrt. Übrigens nur ein Flughafen von insgesamt 23 in einem Wettbewerbsverhältnis stehenden deutschen Flughäfen, für die EU wohl kein Grund hier besonders viele Augen zuzudrücken. Und wer glaubt, eine EU-Notifizierung sei mehr oder weniger Routine, dem sei der Blick zum Nürburgring nach Rheinland-Pfalz empfohlen: Dort wurde die von einem ehemaligen SPD-Bundesvorsitzenden geführte Landesregierung damit konfrontiert, dass der Verlust von mehr als 300 Millionen Euro allein kein Grund ist, einem relativ niedrigen Überbrückungsdarlehen die Zustimmung zu gewähren. Das Ergebnis ist bekannt: Die landeseigene Nürburgring Gesellschaft ist pleite und der frühere Finanzminister freut sich nach eigenem Bekunden auf das angesetzte Strafverfahren wegen Untreue, da es ihm die Möglichkeit gibt, mal so richtig seine Unschuld zu beweisen.

Natürlich alles nicht vergleichbar – das ist es ja vorher nie – aber doch ein Menetekel für uns alle zur Warnung.

Dabei ist es in derartigen Fällen das normalste von der Welt, dass die EU die Zustimmung zu solchen Mittelzuführungen an Auflagen zur Privatisierung der Staatsbetriebe knüpft. Ein Blick nach Nordrhein-Westfalen möge reichen, wo die von der EU erzwungene Zerschlagung der West-LB zur Bildung einer Bad Bank und einem Anstieg der Landesschulden im zweistelligen Milliardenbereich führte.

*(Und damit komme ich zum dritten Irrtum von Herrn Homeyer, Herrn Tomczak und wem auch immer, die da lautet: "Die Erwirtschaftung von Gewinnen ist möglich"*

*Ja. Das ist richtig, aber dies gilt nicht für die Eigentümer Bund, Berlin und Brandenburg.*

*Diese Aussage wäre richtig, wenn wir als Privatpersonen im Gastronomiegewerbe tätig wären, wo es scherzhaft heißt, dass erst nach der zweiten Insolvenz Gewinn gemacht werden kann. Wenn die Gesellschaft insolvent ginge und ein Erwerber von den Abschreibungen und Krediten befreit den Flugverkehr abwickelte, würde auch der BER Gewinne abwerfen. Klar ist aber auch, was im zivilen Geschäftsleben zwar unschön, aber gang und gäbe ist, verbietet sich für den Gesellschafter Staat. Wir können nicht die ganzen Firmen auf ihren Rechnungen sitzen lassen und uns aus dem Staub machen. Und dennoch ist, Beispiel Nürburgring, eine Insolvenz nicht ausgeschlossen, wenn die EU ihre Zustimmung zu immer neuen Beihilfen verweigert.)*

Wir meinen: Der Weg ist vorgezeichnet: Das Privatisierungsbegehren, das ja bekanntlich auch an der Wiege des Flughafens BER stand, wird früher oder später in Gestalt der EU-Kommission auf uns zukommen. Als Folge drohen die Verluste dann sozialisiert, die zukünftigen Gewinne aber privatisiert zu werden. Bis die EU uns zu einer Privatisierung zwingt, wollen wir Grünen aber gar nicht erst warten, sondern fordern von der Landesregierung bereits heute mit den Mitgesellschaftern ein Privatisierungskonzept für den Zeitraum bis zum Greifen der Schuldenbremse im Jahr 2019 zu erarbeiten. Denn dieser Flughafen droht uns ansonsten jeden Haushalt zu zerschießen.

Ich komme zum sogenannten Lärmschutzkompromiss

Dazu ein kurzer Blick aufs große Ganze: Der Flughafen befindet sich aufgrund des Drucks des damaligen Bundesverkehrsministers Matthias Wissmann und des Berliner Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen am falschen Standort. Das ist für uns heute nicht mehr heilbar, aber für jeden ist unmittelbar erkennbar, dass im urbanen Umfeld natürlich andere Rahmenbedingungen gelten müssen als auf der freien Heide. Wenn ein Flughafen in einem solchen Umfeld wirtschaftlich betreiben werden soll, gibt es zwei Möglichkeiten:

Entweder der Flughafen wird in Größe und Betrieb der Lage im dichtbesiedelten Raum angepasst, d.h. Flugfeld und Terminal richten sich in der Größe und Betriebsführung an einem strikten Nachtflugverbot, an Taglärmschutz und Sozial- und Umweltkriterien aus, oder aber es wird versucht, das Umfeld an den Flugbetrieb anzupassen, also: Entsiedelung, umfassende Lärmschutzmaßnahmen und wo das nicht möglich ist, Ruhigstellung der



Bevölkerung durch Entschädigungszahlungen etc.

Dabei besteht ja eigentlich gar kein Zwang zu Gigantismus. Es ist ein Irrtum, dass nur ein möglichst großer Flughafen wirtschaftlich arbeiten kann. Auch ein kleinerer Single-Airport könnte wirtschaftlich betrieben werden, Tegel zeigt es uns tagtäglich. Wirtschaftlichkeit ist keine Frage der Größe, sondern des Betriebskonzeptes. Das kann Ihnen jeder Landwirt auf einem Familienbetrieb nachvollziehbar erklären.

Leider haben sich die Eigentümer für Variante 2 entschieden und das auch noch inkonsequent. Da angemessene Lärmschutzmaßnahmen das Betriebsergebnis schmälern würden, hat man sich aufs Tricksen verlegt, um diesen Ausgabeposten möglichst weit nach unten zu drücken. Ich erwähne den Versuch, eine sechsmalige Überschreitung des Grenzwertes von 55 dB gegen den Wortlaut des Planfeststellungsbeschlusses durchzusetzen und ich erwähne die Einführung einer Kappungsgrenze von 30 Prozent des Verkehrswertes für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungszahlungen. Als Trickserie wird vor Ort auch die Stichtagsregelung für die Berechnung des Verkehrswertes empfunden, da Wertverluste aufgrund des vorher nicht absehbaren Konsensbeschlusses von 1996 unberücksichtigt bleiben. Bei einfachen Häusern (ca. 90%) sind dann allenfalls noch Schallschutzfenster im EG möglich, eine Dämmung des Daches, wo der meiste Lärm eingetragen wird, ist finanziell nicht mehr drin. Und es kommt noch toller: Der Schallschutz wird um so schlechter (=niedrigerer Wert nach Kappung), je niedriger der Verkehrswert ist. Da der Verkehrswert umso niedriger ist, je intensiver ein Grundstück überflogen wird, erhalten die schwach Belasteten (mäßige Entfernung zum Flughafen) BESSEREN Schutz als die hoch belasteten BürgerInnen - deren Grundstücke auf Grund der Lärmbelastung nichts mehr Wert sind! Das kann doch ernsthaft niemand wollen!

Das Ergebnis dieser Trickereien ist bekannt: Eine Region ist im Aufstand. Klagen, Demonstrationen, Volksinitiative und Volksbegehren: Das ganze Programm.

Der Landtag hat sich häufig auf unsere grüne Initiativen hin mit den Lärmschutzmaßnahmen befassen müssen. Er hat mitunter auch windelweiche Entschließungsanträge der Regierungsfraktionen verabschiedet, weil diese der Regierung und der FBB nicht in den Arm fallen wollten. Entscheidungen die man hier im Hause politisch nicht treffen wollte, wurden

an die Gerichte delegiert, mit wechselndem Erfolg für die Lärmbetroffenen.

Aber kaum hatten die Lärminitiativen mit dem OVG-Beschluss zur Durchsetzung des Lärmschutzprogramms doch einmal Erfolg erzielt und die Klarstellung erhalten, dass der Grenzwert 55 dB tagsüber kein Mal in Innenräumen erreicht werden darf, schon hat sich die Landesregierung eine neue Finte ausgedacht und die krumme Null entdeckt.

Und das geht so: Das Keinmal des OVG-Beschlusses wurde als mathematisch null Mal interpretiert. Da das OVG es aber unterließ, von „null Komma null“-Mal zu sprechen, ergibt sich nach den deutschen Rundungsregeln in DIN 1333 automatisch, dass null auch jeder Wert bis 0,49 sein kann. Alles bis 0,49 wird auf null abgerundet, das weiß doch jedes Kind, haben sich die Zahlenjongleure in der Landesregierung gedacht und mit einem entsprechenden Erklärungsschreiben an die FBB gleich in die Tat umgesetzt. Wir lassen uns in unserer Definitionsmacht doch nicht von einem OVG beschneiden, mag sich die Landesregierung auch gedacht haben.

Das Ergebnis ist bekannt: Nach dieser neuen Interpretation der OVG-Vorgaben wären in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 90 Grenzwertüberschreitungen in Innenräumen möglich. Ob diese Rechenmethode der Planfeststellungsbehörde in einem absehbaren Klageverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Bestand haben wird, ist völlig offen. Somit gibt es bis auf weiteres keine Rechtssicherheit: Weder für die BER-Anrainer, noch für die Flughafenplaner, noch für die Mittelgeber des Flughafens.

Diese Auslegung des OVG-Beschlusses vom Aufsichtsrat der FBB bestätigt bekommen zu haben, hat daher alle Chancen, sich noch als Pyrrhussieg für unseren Ministerpräsidenten zu erweisen. Das letzte Quäntchen Glauben an unsere Landesregierung dürfte bei den Lärmbetroffenen zudem perdu sein. Denn eines ist offenkundig: Die Null-ist-gleich-Null-Variante (ohne Rundung) war von der FBB schon berechnet und mit 591 Millionen € Zusatzkosten eingepreist worden, die FBB war also anders als das Infrastrukturministerium sehr wohl in der Lage, die konkreten Mehrausgaben des OVG-Urteils auch ohne Rundungsartistik zu berechnen.

Wir Grüne sagen hier ganz klar: „So Nicht!“ Keine Trickereien auf Kosten der Betroffenen.

Das Problem ist nur, dass das Infrastrukturministerium hier Tatsachen geschaffen hat, die nur noch von einem neuen OVG-Urteil im Hauptsacheverfahren geheilt werden können, und dann vermutlich noch höhere Kosten als jetzt anfallen würden. – Was bleibt, ist das schale Gefühl, dass hier Zeitschinderei auf Kosten der Betroffenen betrieben wird.

Diese Art von Anpassung der Rahmenbedingungen zugunsten der FBB lehnen wir entschieden ab. Sie ist unnötig wie ein Kropf, da die Mittelzuführung für die Erstattung der Lärmaufwendungen an die FBB keine Wettbewerbsverzerrung darstellt und damit auch EU-unschädlich ist.

#### Anrede

Auch wenn das Thema Terminverschiebung in der Öffentlichkeit am heißesten diskutiert wird: Wir Bündnisgrünen akzeptieren, dass der neu eingesetzte Technikchef Horst Amann den Zustand der BER-Baustelle zunächst gründlich prüft und erst dann ein neuer Eröffnungstermin genannt wird. Inzwischen gibt es immer neue monströse Meldungen: Ich nenne nur: Fluchtwege, die von Gehbehinderten nicht benutzt werden können. Diese sollen sich im Falle eines Falles in gekennzeichneten Wartebereichen aufhalten, bis sie von der Feuerwehr gerettet werden können. Überbelegte Kabelschächte, abgehangene Decken, hinter denen sich nicht die Leitungen und Rohre befinden, die dort eigentlich sein müssten, fehlende und unzureichende Planungsunterlagen sonder Zahl, usw.

Vor der zweimaligen Verschiebung des Eröffnungstermins und der Vorfestlegung des Aufsichtsrates auf den 17. März 2013 ist die nun stattfindende solide Überprüfung offenkundig unterblieben. Mit der Vertagung der Terminentscheidung auf den 14. September ist allerdings zugleich erneut dokumentiert, dass die alte FBB-Geschäftsführung und die amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats bislang ihre Entscheidungen auf der Basis weitgehender Ahnungslosigkeit getroffen haben.

Nach der Vorgeschichte ist das keine läßliche Sünde. Wir haben genauso wenig wie die Wirtschaftsverbände den Eindruck, dass das Projekt BER mit dem amtierenden Geschäftsführer noch zu einem guten Ende gebracht werden kann. Es drängt sich vielmehr der Eindruck auf, dass er nur noch im Amt gehalten wird, um als letztes Schutzschild für die

Aufsichtsratsvorsitzenden zu fungieren. Letztendlich ist er nur noch Geschäftsführer auf Abruf, der dann geopfert wird, wenn es politisch opportun erscheint. Auch wenn er dann vermutlich finanziell weich fallen wird, ist das für alle Beteiligten keine angenehme Situation.

Als Geldgeber und damit Mitverantwortlicher für das Projekt BER sollte der Landtag in seiner Gesamtheit ein Interesse daran haben, dass die FBB-Geschäftsführung wieder Glaubwürdigkeit genießt. Die jetzt diskutierte Variante, einen zusätzlichen Geschäftsführerposten für einen Finanzvorstand einzurichten, wäre nur eine Fortschreibung der bisherigen Strategie: Immer mehr Geld in die Hand zu nehmen, um ja keine harten Konsequenzen ziehen zu müssen.

Weitere Appelle an die Vertreter Brandenburgs, Berlins und des Bundes im Aufsichtsrat kann ich mir an dieser Stelle eigentlich ersparen. Angesichts der festgefügt Meinung unseres Ministerpräsidenten, nur im Aufsichtsrat Verantwortung übernehmen zu können, wird sich auch nach dieser Sitzung nichts bewegen. *(Wie wir hören, fordert die Bundes-FDP in Gestalt von Herrn Döring den Rücktritt von Wowereit und Platzeck aus dem Aufsichtsrat als Voraussetzung für weitere Geldspritzen. Herr Brüderle wollte schon einmal überhaupt keinen Cent mehr rausrücken. Mal abgesehen davon, dass der Name des Vertreters des Bundesverkehrsministers im Aufsichtsrat, Staatssekretärs Bomba, merkwürdig ausgeblendet wird: Der Flughafen ist an diesem Standort auch und gerade ein Projekt des Bundes, von daher wird es niemand hier akzeptieren können, wenn sich die Bundesregierung einen schlanken Fuß macht. )*

Aber egal ob mit oder ohne Sitz im Aufsichtsrat: Niemand wird politische Verantwortung für das BER-Desaster unserem Ministerpräsidenten abnehmen. Wir hielten es allerdings, wie immer wieder betont, für richtig, jetzt den Weg für eine Neubesetzung des Aufsichtsrates mit qualifizierten Personal frei zu machen, das über ausreichend Know-How und Zeit für diese fordernde Aufgabe verfügt. Die Einschätzung, dass diejenigen, die uns die Suppe eingebrockt haben, sie auch wieder auslöffeln sollen, halte ich für falsch. Denn Auslöffeln müssen es am Ende die Lärmbetroffenen und die Steuerzahlenden und nicht die Suppenköche. (Und davon haben wir bisher schon reichlich, da brauchen wir keine Verstärkung mit einem „Koch“ aus Hessen).

Ich komme zum Schluss:

Der BER-Aufsichtsrat hat getagt und wieder einmal das meiste offen gelassen oder in die Zukunft vertagt. Eröffnungstermin, Baumängel, Gesamtkosten, Überbrückungskredite: das meiste ist offen geblieben. Statt Antworten kommen immer neue offene Fragen dazu. Beim Lärmschutz wurde mit der Erfindung der krummen Null ein halbseidener Kompromiss auf Kosten der Lärmbetroffenen geschlossen.

Deutlich ist geworden, dass die Verantwortlichen in Bund und Ländern nun "entschlossen nach dem Steuersäckel greifen" (C. v. Bullion, SZ). Wir schließen uns hier Frau von Bullion an, die zutreffend formuliert:

"Berlins Flughafen muss fertig werden, aber erpressen lassen dürfen sich die Parlamente nicht. Mehr Geld aus den Kassen von Bund und Ländern darf es erst geben, wenn die Fehler klar benannt und abgestellt sind. Sonst versickert bald die nächste Milliarde in Inkompetenz".

In diesem Sinne empfehle ich Zustimmung zu unserem Entschließungsantrag.