

Auszug aus dem Plenarprotokoll der 43. Plenarsitzung am 29. September 2011

(Vizepräsidentin)

Ich schließe Tagesordnungspunkt 3 und eröffne **Tagesordnungspunkt 4:**

**Wirtschaftlichkeit des Flughafens Berlin Brandenburg International und der Flughafen Berlin-Schönfeld GmbH**

Große Anfrage 13  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 5/3119

Antwort  
der Landesregierung

Drucksache 5/3819

Des Weiteren liegt der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 5/4086, vor.

Ich eröffne die Aussprache mit dem Beitrag der einbringenden Fraktion. Der Abgeordnete Vogel von der Fraktion BÜND-NIS 90/DIE GRÜNEN hat das Wort.

**Vogel (GRÜNE/B90):**

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Reden wir heute auch einmal über ein echtes Zukunftsthema. Der Flughafen Willy Brandt, BER, BBI - er wechselt seinen Namen mitunter - ist mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 2,4 Milliarden Euro gegenwärtig eines der größten Infrastrukturprojekte in ganz Europa. Er ist aber zugleich auch der größte einzelne finanzielle Risikofaktor für den Brandenburger Landeshaushalt. Wie ist das möglich?

Nach dem 2002 endgültig gescheiterten Versuch, den Flughafen in privater Trägerschaft errichten und betreiben zu lassen, trafen Berlin, Brandenburg und der Bund die Entscheidung, die Flughafenbauplanung durch die Berlin-Brandenburger Flughafenholding und deren Tochterunternehmen fortzusetzen. Die bis dahin zweigleisig gefahrene Strategie der Länder und des Bundes, den Betrieb der Berliner Flughäfen und die Planung des Neubaus als öffentliches Unternehmen durchzuführen und gleichzeitig dieses öffentliche Unternehmen zu privatisieren, war damit beendet. Gescheitert waren diese Versuche - ich zitiere aus dem Planfeststellungsbeschluss -

„an den nicht zu vereinbarenden Vorstellungen der Verhandlungspartner über die Vertragsbedingungen, insbesondere die Verteilung der Risiken zwischen den privaten Erwerbern und der öffentlichen Hand.“

Damit trägt das Land Brandenburg über seine 37%-Beteiligung am Stammkapital und eine Bürgschaft in Höhe von 888 Millionen Euro große Teile des Investitions- und Betriebsrisikos des Flughafens. Wohl und Wehe des Flughafens haben damit unmittelbare Auswirkungen auf unseren Landeshaushalt. Erst nachdem private Investoren das Betriebs- und Investitionsrisiko der angeblichen Goldgrube Großflughafen nicht tragen wollten, wurden die Risiken allein dem Steuerzahler aufgehalst. Offenkundig konnten

potenzielle Geldgeber in der Region Berlin-Brandenburg nicht das Potenzial für einen gewinnbringend zu betreibenden Großflughafen entdecken. Wir fragen uns, warum diese Erkenntnis bis heute nicht Allgemeingut geworden ist, sondern die Politik in Brandenburg und Berlin immer noch der Chimäre eines prosperierenden Großflughafens hinterherläuft.

(Beifall GRÜNE/B90)

Mit unserer Großen Anfrage wollen wir die öffentliche Debatte auf den Boden der Tatsachen zurückholen. Dabei ist für uns außer Frage, dass der Großflughafen und der Standort Schönefeld gesetzt sind. Aber wir können trotzdem noch einmal darauf hinweisen, dass das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und der ursprüngliche Wille des Landes Brandenburg ein ganz anderes Ergebnis vorgesehen hatte. Aber er ist eben heute da.

Unbestritten ist für uns, dass sich der Flughafen in seinem Betriebskonzept an der Lage im urbanen Raum ausrichten muss, und selbstverständlich muss die im Planfeststellungsbeschluss vorgegebene Zahl von 360 000 Flügen pro Jahr - das entspricht 30 Millionen Passagieren - mit einem Umsteigeanteil von 10 % die absolute Obergrenze für diesen Flughafen darstellen. Richtig ist auch: Ziel des Gesellschafters Land Brandenburg - das sind letztendlich wir - muss es unter Beachtung dieser Rahmenbedingung sein, die Finanzierung der Betriebskosten und die Refinanzierung der Investition aus den laufenden Betriebseinnahmen des Flughafens sicherzustellen, auf jeden Fall aber, so weit es geht, Verluste zu minimieren.

Ein Blick in den Geschäftsbericht 2009 der Berliner Flughäfen zeigt die Brisanz, und wer Ohren hat, um zu hören, der möge jetzt bitte zuhören, damit er hinterher nicht sagt, er habe davon nichts gewusst. Darin heißt es:

„Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens muss die Profitabilität noch einmal gesteigert werden, um die Kredite bedienen zu können.“

Zu Deutsch: Die absehbaren Einnahmen aus dem Flughafenbetrieb in Schönefeld reichen nicht einmal aus, um die Kredite und die Zinsen zu bedienen. Ich füge hinzu: Wenn mit der Inbetriebnahme des Flughafens BER am 3. Juni 2012 die Investphase vorbei ist und erstmals die Abschreibungen in der Gewinn- und Verlustrechnung zu Buche schlagen, droht der Flughafen tief in den roten Zahlen zu versinken.

Ist die geforderte Rentabilitätssteigerung überhaupt möglich? Liegt die Zukunft des Flughafens, wie es uns der oberste Berlinverstehere weismachen will, in einer Expansionsstrategie, oder drohen bei weiteren Millionen-Investitionen am Ende nicht nur die Berliner auf ihre sprichwörtliche Schnauze zu fallen, sondern wir Brandenburger gleich mit? Wir fürchten Letzteres.

(Beifall GRÜNE/B90)

Den Berlinern sei gleich einmal ins Stammbuch geschrieben: Völlig unabhängig davon, welche Koalition dort gebildet wird und welcher Koalitionsvertrag zustande kommt: Über Bauvorhaben in Brandenburg entscheiden nicht die Berliner allein, sondern da haben wir auch ein Wörtchen mitzureden.

(Beifall GRÜNE/B90 und FDP)

Aus der Antwort der Landesregierung auf unsere Anfrage lassen sich die kritischen Punkte ersehen, die über Wohl und Wehe, über den Erfolg dieses Flughafens entscheiden und zugleich deutlich machen, warum es verfehlt ist, dem schon investierten Geld noch Geld hinterherzuwerfen. Es gibt vier zentrale Risiken. Erstens: die starke Abhängigkeit vom innerdeutschen Flugverkehr. Ganz im Gegensatz zum übrigen Deutschland, in dessen Flughäfen der innerdeutsche Flugverkehr mit 15 % - nur jeder siebte Flug - eine begrenzte Bedeutung hat, hat dieser in Berlin mit einem Anteil von 36 % - jeder dritte Flug - eine entscheidende Bedeutung.

Perspektivisch werden die auch von uns Grünen begrüßten und unterstützten Veränderungen der äußeren Rahmenbedingungen - ich nenne Flugverkehrssteuern, steigende Kerosinpreise, Kerosinsteuer, CO<sub>2</sub>-Emissionshandel, Verlagerung der innerdeutschen Verkehrsströme auf die Schiene, geändertes Nutzerverhalten - das Wachstum des Berliner Flughafens überproportional begrenzen.

Risiko Nummer 2 ist der große Anteil an Billigfliegern, neudeutsch Low-Cost-Carrier. Er ist auch besonders relevant für den Berliner Flughafen, er hat seit fünf Jahren einen stabilen Anteil von 27 %, was jedem vierten Flug entspricht. Die Antworten zu den Fragen 65 bis 67 unserer Großen Anfrage verdeutlichen das große Risiko, das sich aus dieser Struktur ergibt. Zusammenfassend möchte ich einen Satz zitieren:

„Nach Angaben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat die Luftverkehrssteuer negative Auswirkungen, die sich insbesondere auf die innerdeutschen Strecken im Low-Cost-Bereich auswirken.“

Um die Bedeutung dieses Satzes besser gewichten zu können und einen Eindruck von der Preissensibilität in diesem Segment des Flugverkehrs zu bekommen, reicht eigentlich ein Blick auf den Sommerflugplan von Ryanair in Frankfurt/ Hahn. Aufgrund der Flugverkehrssteuer reduzierte sich das Angebot um 30 %, und die Passagierzahlen sanken um 1 Million. Aber damit nicht genug. Ein Blick auf unsere Nachbarländer zeigt: Billigflieger sind ein flüchtiges Gut, man könnte auch „Wanderzirkus“ sagen. Steigen irgendwo die Kosten, sind sie ganz schnell über alle Grenzen.

Risiko Nummer 3: die Schieflage der potenziellen Hauptairline Air Berlin. Über ein Drittel des Hauptstadtflugverkehrs bestreitet Air Berlin, die nach dem Abwinken der Lufthansa als Hauptträger eines internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Schönefeld auserkoren war. Die zur Verhinderung des finanziellen Absturzes dieser Airline erfolgte Berufung von Ex-Bahnchef Mehdorn an die Spitze sollte bei allen Wachstumsträumern Alarmstufe Rot auslösen.

(Beifall GRÜNE/B90)

Die Botschaft der neuen Unternehmensführung ist deutlich, und sie ist übrigens auch richtig: Verknappung des Linienangebots, Verringerung der Anzahl der Flugzeuge und bessere Auslastung jedes einzelnen Fluges. Das rapide Wachstum der Air Berlin wird nun durch eine Konsolidierungsphase abgelöst. Dabei wird die Abhängigkeit des Flughafens von der Air Berlin wohl zukünftig noch größer werden. Die Dominanz der Lufthansa in Frankfurt und München mit Marktanteilen von 50 % zeigt eigentlich die Richtung, in die es geht.

Nun komme ich zum entscheidenden Thema. Risiko Nummer 4: die starke Abhängigkeit vom sogenannten Non-Aviation-Bereich, also dem Nichtflugbereich. Laut Jahresbericht

der Flughäfen trägt der Bereich Einzelhandel- und Serviceflächen bisher 17 % zum Gesamtumsatz bei. Für einen rentablen neuen Flughafen wird dieser Anteil viel zu niedrig sein. Den Antworten ist nämlich zu entnehmen, dass die Entgelte für Starts und Landungen an den Standorten Tegel und Schönefeld gegenwärtig noch zu einer Kostendeckung des Flughafenbetriebs führen, diese Kostendeckung am neuen Flughafen jedoch nicht erreicht wird. Eine Kostendeckung wird durch die Start- und Landegebühren nicht erreicht! Das heißt, für die Rentabilität des Flughafens werden die Umsätze aus dem Non-Aviation-Bereich entscheidend sein. Überspitzt formuliert: Der neue Flughafen soll - ähnlich wie Dubai - wie ein Shoppingcenter mit eigenen Landebahnen geführt werden. Damit entstehen ganz andere Fragestellungen: Wie ist die Kaufkraft in der Region verglichen mit anderen Regionen? Wie soll der Umsteigeverkehr geregelt werden? Man nimmt ja an, dass eine Vielzahl der umsteigenden Fluggäste die Ladenlokale frequentiert. Welche Fluggäste bringen den größten Non-Aviation-Umsatz?

Das öffentliche Unternehmen FBS agiert in einem hochriskanten und stark konjunkturabhängigen Markt. Wer glaubt, dass mit Emirates am Ende mehr Dubai-er zum Einkaufen nach „Berlin Willy Brandt“ fliegen als umgekehrt, spielt Vabanque mit dem Geld der Steuerzahler.

(Beifall GRÜNE/B90)

Wie sollen öffentliche Kontrolleure in den Parlamenten unter solchen Marktbedingungen eine Unternehmenspolitik nachvollziehen können?

Ich komme zum Ende. Ich denke, unser Entschließungsantrag zeigt ausgewogene Antworten auf die Fragestellungen auf: mit der Begrenzung der Flughafenentwicklung auf die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses, mit einer konservativen Business-Planung, die nicht auf Expansion setzt, sondern auf rückläufigen Flugverkehr, keine Verluste produzieren lässt, und mit der Aufforderung an die Landesregierung, den Weg einer möglichen Privatisierung aufzuzeigen. - Herzlichen Dank.

(Beifall)

**Vizepräsidentin Große:**

Vielen Dank, Herr Abgeordneter Vogel. - Für die SPD-Fraktion setzt die Abgeordnete Hackenschmidt die Aussprache fort.

**Frau Hackenschmidt (SPD):\***

Frau Präsidentin! Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Herr Vogel, dann beginne ich mit dem Entschließungsantrag. Ich frage mich: Welche Glaskugel haben Sie zurate gezogen, und wo haben Sie einen sozialistischen Berater gefunden, der Ihnen zu Vorschlag 2: Wir ändern Plandokumente solange, bis sich 150 % Übererfüllung ergeben, geraten hat? So muss ich das leider interpretieren. Es heißt:

„Zur Sicherstellung eines dennoch verlustfreien Betriebes des Flughafens ist der Business-Plan der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH so auszurichten, dass auch bei abnehmenden Flugbewegungen und Fluggastzahlen ein verlustfreier Betrieb sichergestellt ist.“

(Beifall des Abgeordneten Vogel [GRÜNE/B90])

Wir ändern Plandokumente, bis +150 % herauskommen. Das hatten wir 40 Jahre, und es hat nicht funktioniert. Irgendwann muss jemand diese Rechnung bezahlen.

Im Punkt 1 fordern Sie ein absolutes Nachtflugverbot. Damit stellen Sie die von Ihnen geforderte Wirtschaftlichkeit grundsätzlich infrage.

Zum dritten Punkt, ob der Flughafen erfolgreich ist, muss ich fragen: Warum sollen wir verkaufen? Wenn er stark defizitär ist, wie Sie es als Szenario an die Wand malen, wer soll ihn dann kaufen? Ein Wirtschaftsunternehmen grundsätzlich nicht. Für mich macht Ihr Antrag an der Stelle null Sinn.

Nun komme ich zu Ihrer umfangreichen Großen Anfrage. Es gibt den Roman „Per Anhalter durch die Galaxi“. Darin wird ein Computer namens „Deep Thought“ von einer außerirdischen Kultur speziell dafür gebaut, die Antwort auf die Frage aller Fragen, nämlich die nach dem Leben, dem Universum und dem ganzen Rest, zu errechnen.

Nach einer Rechenzeit von 7,5 Millionen Jahren erbringt er die Antwort: 42. - So kommt mir Ihr Fragenkatalog vor; an diese Szene musste ich denken, als ich die 93 Fragen dieser Anfrage las. Es entstand bei mir der Eindruck, dass Sie jedes, aber auch jedes kleine Detail erfassen wollen, um eine befriedigende Antwort auf die Frage aller Fragen zu bekommen: Ist der Flughafen BER eine gute, sinnvolle Sache?

Ich befürchte, die Antwort auf diese Frage wird ebenso wenig befriedigend sein wie die des Superrechners in dem Roman. Wenn die Prognosen günstig sind, wird Sie das politisch stören; wenn sie ungünstig ausfallen, werden Sie über die vermeintliche Verschwendung von Steuermitteln herziehen. Es ist nun einmal eine Eigenart komplexer Systeme, dass ihre Zukunft nicht exakt prognostizierbar ist, auch nicht durch Antworten auf 90 oder auch 900 Fragen oder auf die Frage aller Fragen. Wir müssen mit diesem Risiko leben.

Ob wir bereit sind, es zu tragen, hängt nicht zuletzt auch davon ab, wie wir industrie- und wirtschaftspolitisch grundsätzlich verortet sind. Mein Eindruck ist: Für die Grünen ist alles ungut, was groß ist: der Weiterbau der A 100, Höchst-spannungsleitungen, der Hauptstadtflughafen usw. Alles was klein ist, ist gut: Biogärten, kleine Windräder, kleine Solardachanlagen.

(Vogel [GRÜNE/B90]: Kleine SPD! - Heiterkeit)

Probleme bekommen Sie mit dieser Haltung immer dann, wenn die Wirklichkeit Ihre Annahmen über die Welt infrage stellt, wenn Windräder, Bionahrungsmittel und Solaranlagen zu Millionen- und Milliardeninvestitionen werden. Probleme bekommen Sie übrigens auch dann immer, wenn Sie plötzlich regieren und entscheiden müssen. Ich bin einmal auf Ihre Parteifreunde in Berlin gespannt. Sie haben sich gerade vehement ausführlich zu dieser Position Flughafen geäußert, aber in der Pressemitteilung steht, dass Ihre grünen Kollegen zu einer Expansionsstrategie stehen. Sie sollten sich vielleicht einmal darüber unterhalten, was Sie in diesem gemeinsamen Projekt eigentlich wollen, oder sind Sie dann für die Randzonen zuständig, wo die Blümchen wachsen?

Zurück zum Flughafen: Wir begrüßen diesen Flughafen, und wir begrüßen ihn in dieser Größe. Wir alle wissen, dass Brandenburg einst den Standort Sperenberg favorisiert hat. Aus den bekannten Gründen ist es dazu nicht gekommen, aber heute ist BER gerichtsfest

planfestgestellt. Das ist eine wichtige Sache, die wir alle zur Kenntnis nehmen sollten.

Die Berliner Flughäfen haben im Jahr 2009 über 40 000 Arbeitsplätze mit einer Wertschöpfung von 1,8 Milliarden Euro gesichert. Für den BER werden ausweislich der Studien des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Uni Köln zusätzlich über 32 400 Arbeitsplätze mit einer Wertschöpfung von 1 Milliarde Euro prognostiziert. In Brandenburg würde das einen Wachstumsimpuls von zwei bis drei Prozent bedeuten - ich glaube, das können wir nicht einfach ignorieren. Das geschieht dadurch, dass die Hauptstadtregion am erwarteten Wachstum des Flugverkehrs hierzulande partizipiert, und das ist gut so.

Nun können Sie uns ja vorwerfen, dass uns die Eurozeichen in den Augen den Blick auf die Risiken vernebeln - dem ist nicht so. Es ist sehr wahrscheinlich, dass das Luftfahrtgeschäft weiter wachsen wird. Auch Wirtschaftsrisiken, Aschewolken und die Revolution in Nordafrika in den vergangenen Jahren konnten nichts daran ändern.

**Vizepräsidentin Große:**

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, der Blick auf das rote Lämpchen sollte nicht vernebelt sein. Es leuchtet.

**Frau Hackenschmidt (SPD):**

Mitte September hat der Flugzeugbauer Airbus bekanntgegeben, dass er langfristig mit einem Bedarf von 28 000 neuen Passagiermaschinen rechnet.

Und, Herr Vogel: Für Sie gibt es ja noch den Flughafen Tempelhof, da können Sie dann Fahrrad fahren oder spazieren gehen oder Blumen pflücken - es ist mir egal.

(Vereinzelt Beifall SPD - Lachen bei der CDU - Frau Nonnemacher [GRÜNE/B90]: Wie war das mit der Kreisliga?)

**Vizepräsidentin Große:**

Vielen Dank, Frau Abgeordnete Hackenschmidt. - Wir setzen die Aussprache mit dem Beitrag der CDU-Fraktion fort. Der Abgeordnete Homeyer hat das Wort.

**Homeyer (CDU):\***

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich versuche jetzt, Sie irgendwie wieder herunterzuholen in diese Debatte

(Vereinzelt Beifall CDU und GRÜNE/B90)

über das wichtigste Infrastrukturprojekt unserer Region, wenn nicht in ganz Deutschland.

Bevor ich in meine Rede einsteige: Herr Vogel, ich habe mich die ganze Zeit gefragt: Was haben Sie eigentlich mit Ihrer Rede bezweckt? Ich fand es ja gut, dass Sie eine Anfrage zur aktuellen und zukünftigen Wirtschaftlichkeit des Flughafens BER gestellt haben. Dafür ist es sicherlich auch an der Zeit, es handelt sich im Wesentlichen um ökonomische Daten, und die müssen wir auch gemeinsam bewerten, keine Frage.

Aber wenn ich Ihre Rede - und ich habe wirklich gut zugehört - deute, komme ich zu dem

Schluss, dass Sie eigentlich Folgendes gemacht haben: Sie haben den zukünftigen Flughafen, der erst nächstes Jahr ans Netz geht, brutalstmöglich in Grund und Boden geredet.

(Vogel [GRÜNE/B90]: Ich habe Risiken erwähnt! - Günther [SPD]: Aber er soll wirtschaftlich sein!)

- Ja, Sie haben Risiken erwähnt. Aber Sie fordern dann in Ihrem Entschließungsantrag, dass er möglichst schnell privatisiert wird. Ich muss ehrlich sagen: Wenn ich ein Investor wäre, würde es mir nach Ihrer Rede, Herr Vogel, sehr schwerfallen, an der Sache noch ein gutes Haar zu finden.

Aber vielleicht einmal zum Inhalt der Beantwortung der Fragen zum Großflughafen durch die Landesregierung: Wir sehen natürlich auch Risiken, aber wir als CDU-Fraktion bemühen uns natürlich, ein umfassendes Bild der Lage des Großflughafens zu bekommen. Ich möchte einfach einmal feststellen, worum es eigentlich geht, damit uns das wieder bewusst wird, wenn wir darüber debattieren.

Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist ein öffentlich-rechtliches Unternehmen. Seit 1991 sind der Bund mit 26 % und die Länder Berlin und Brandenburg mit jeweils 37 % als Gesellschafter am Flughafen beteiligt. Die Gesellschaft wird von einer Geschäftsführung geleitet und von einem Aufsichtsrat kontrolliert. Der Landtag - wir also - ist Kontrollinstanz. Diese Aufgabe nehmen wir wahr, und zwar nicht zum ersten Mal mit dieser Debatte hier, sondern schon im letzten Jahr mit zum Beispiel Sonderausschüssen, im Wirtschaftsausschuss und Finanzausschuss, als es darum ging, dass eine Bauverzögerung eingetreten war. Also: Der Landtag arbeitet und nimmt seine Aufgabe wahr.

Im Mai 2003 wurde entschieden, dass die Gesellschafter den Flughafen in Schönefeld in Eigenregie bauen. Als Gesellschafter hat Brandenburg Steuergelder in Höhe von ca. 900 Millionen Euro als Kredite mit Bürgschaften bereitgestellt und der Flughafengesellschaft 160 Millionen Euro an Eigenmitteln liquide gegeben. Und, meine Damen und Herren, die Geschäftsführung hat die originäre Aufgabe, den Businessplan umzusetzen, indem sie den Flughafen wirtschaftlich für uns betreibt. Sie muss dafür sorgen, dass Zins und Tilgung gewährleistet sind und möglichst eine Renditezahlung an die Gesellschafter erfolgt, und sie muss nicht zuletzt dafür sorgen, dass der neue Flughafen pünktlich im Sommer 2012 ans Netz geht. Daran werden wir die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat messen.

(Beifall CDU)

Von der Antwort, meine Damen und Herren der Landesregierung, habe ich mir mehr Transparenz versprochen, trotz der teilweise berechtigten Hinweise auf Geschäftsgeheimnisse.

Aber, ich denke, man kann, wenn man aufmerksam liest, Folgendes feststellen. Erstens: Der Flughafen kann wirtschaftlich betrieben werden. Zweitens: Die Risiken sind beherrschbar. Drittens: Die Erwirtschaftung von Gewinnen ist machbar. Diese Ziele lassen sich aber nur verwirklichen, wenn die Gesellschafter die Rahmenbedingungen entsprechend gestalten -

(Schulze [SPD]: Woher wissen Sie das?)

und damit meine ich, dass das, was im Businessplan vorgesehen ist, umgesetzt und nicht von der Politik, Herr Schulze, wie zum Beispiel bei der LEG geschehen, die einmal eine gesunde Gesellschaft und mit vielem und gutem Kapital ausgestattet war, durch ständig neue Forderungen an die Wand gefahren wird.

(Beifall CDU)

Kosten: 150 Millionen Euro. Sie waren verantwortlich, Herr Schulze. Genau das dürfen wir hier nicht machen.

Die Gesellschafter tragen auch dazu bei, dass der Betrieb pünktlich am 3. Juni 2012 aufgenommen werden kann und dass alle Geschäftsbereiche - also Aviation und Non-Aviation - erfolgreich sind.

Trotzdem sind einige Fragen offen: Ist die Gesellschaft in der Lage, die Mehrkosten für den Lärmschutz, für Bauverzögerungen, zusätzliche Sicherheitsanlagen zu stemmen? Wir erwarten hier Transparenz, wir erwarten eine klare Aussage, inwieweit das finanziell umsetzbar ist. Eines ist auch klar: Vertrauend auf die gemachten Angaben wollen wir weder von der Geschäftsführung noch vom Aufsichtsrat weitere unangenehme Überraschungen erleben, denn ursprünglich war geplant, dass der Flughafen in den nächsten Tagen - nämlich am 30. Oktober 2011 - seinen Betrieb aufnimmt. Nun gehen wir davon aus, dass der Beginn des Flugbetriebs ohne weitere Verzögerungen im Juni 2012 zu erleben ist.

Ich möchte an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen, noch einmal klar zu sagen: Wir sind für den Flughafenneubau in Schönefeld, wir sehen darin den Wirtschaftsmotor für die Region - für Brandenburg und für Berlin -, davon sind wir überzeugt. Selbstverständlich müssen bei allen Maßnahmen und künftigen Entwicklungen des Flughafens die gesetzlichen Bedingungen eingehalten und die Bürger frühzeitig einbezogen werden.

Ich sage hier ganz klar an die Adresse der Flughafengeschäftsführung, und ich kann nur appellieren, dass schon im Interesse des zukünftigen Flughafens die Lärmschutzanträge der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in unmittelbarem Umfeld des Flughafens großzügig umgesetzt werden, und zwar, meine Damen und Herren, unbürokratisch und ohne eine Krämerseele zu sein.

(Beifall CDU sowie der Abgeordneten Prof. Dr. Heppener [SPD])

**Vizepräsidentin Große:**

Herr Abgeordneter Homeyer, dazu haben Sie leider keine Zeit mehr.

**Homeyer (CDU):**

Nur dann werden wir auch Vertrauen gewinnen und das ist die Aufgabe. Was ich bis jetzt gehört habe, gibt es da noch Nachholbedarf. Ich komme zum Ende.

**Vizepräsidentin Große:**

Herr Abgeordneter Homeyer, ich bitte Sie, Ihre Rede zu beenden.

**Homeyer (CDU):**

Ich komme zum Ende, Frau Präsidentin.

**Vizepräsidentin Große:**

Das Ende ist schon erreicht.

**Homeyer (CDU):**

Meine Fraktion wird sich zum Entschließungsantrag enthalten. Ich werde dagegen stimmen, weil das ausgemachter ökonomischer Unsinn ist. - Danke.

(Beifall CDU und FDP)

**Vizepräsidentin Große:**

Der Abgeordnete Homeyer hat seine Redezeit deutlich überschritten. - Wir setzen die Aussprache mit dem Beitrag der Fraktion DIE LINKE fort. Die Abgeordnete Wehlan wird sprechen.

**Frau Wehlan (DIE LINKE):\***

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich zur Einordnung der heutigen Debatte für meine Fraktion folgende drei Punkte feststellen:

Erstens. Mit Schönefeld im dicht besiedelten Speckgürtel Berlins wurde der denkbar ungünstigste Standort für das Schutzgut Gesundheit politisch durchgesetzt, aber auch für eine gute wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens selbst, denn jeder Flughafen braucht zuallererst die Akzeptanz in der Region, die Akzeptanz der Menschen.

Zweitens. Trotz unserer damaligen Standortablehnung steht die Linke in Brandenburg seit November 2009 mit Rot-Rot auf Landesebene in politischer Verantwortung für den Flughafen Schönefeld. Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 wurde die Rechtmäßigkeit des Flughafens bestätigt. Der Planfeststellungsergänzungsbeschluss zum Nachtflugverbot und den Nachtrandbetriebszeiten wurde am 6. Oktober 2009 noch durch den Verkehrsminister der Vorgängerregierung, Herrn Dellmann, unterschrieben.

Was bleibt, ist die Feststellung: Das, was vor unserer Regierungsbeteiligung beschlossen, entschieden und verhandelt worden ist, können wir nicht einfach wegbeschließen. Beschlüsse und Gerichtsentscheidungen zum Flughafen Berlin-Brandenburg sind in Kraft, und Herr Vogel, Sie wurden in Berlin anscheinend sehr schnell von ebendieser nüchternen bzw. ernüchternden Feststellung eingeholt, denn nicht nur der Berlin-Macher hat sich dazu erklärt, sondern er hat sich zu einem Verhandlungsergebnis mit den Grünen erklärt, und nach seinen Worten gab es eine Einigung darüber, dass beim künftigen Großflughafen Berlin-Schönefeld eine Expansionsstrategie verfolgt werde. Das konterkariert Ihren Antrag natürlich total, aber das wissen Sie auch.

Das bedeutet jedoch nicht, Herr Vogel, und damit sind wir wieder d'accord, Denkverbote aufzuerlegen. Für die Linke ist es ein mit Zahlen und Analysen belegter Fakt, dass Fluglärm gesundheitsschädlich ist, und natürlich ist es für die Betroffenen bedauerlich, wenn immer wieder Gerichte anstelle der Politik entscheiden müssen. Aber es ist auch Aufgabe der Justiz, den Einzelnen oder Minderheiten gegenüber politischen oder

Mehrheitsentscheidungen zu schützen, wenn dies geboten ist. Ob das geboten ist, ob und wie der Lärmschutz ausreichend gegenüber den wirtschaftlichen Interessen gewichtet wurde, wägt gegenwärtig das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ab. Wenn wir auf diesem Wege zu mehr Lärmschutz kommen, wäre das ein Ergebnis, über das ich mich auch persönlich sehr freuen würde.

Drittens. Der Flughafen Berlin-Brandenburg befindet sich in öffentlicher Hand, und ich zitiere aus dem Vortext Ihrer Großen Anfrage:

„Etwaige finanzielle Forderungen Dritter oder die Notwendigkeit einer direkten und regelmäßigen Alimentierung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aus dem Landeshaushalt würden die politischen und haushalterischen Spielräume in der Zukunft stark belasten.“

Ja, genau darum geht es, Herr Vogel. Auch wenn für die Linke die Wirtschaftlichkeit nachrangig steht, ist für uns ebenfalls klar, dass das nicht bedeuten kann, dass sie überhaupt nicht mehr zur Kenntnis genommen werden soll. Für eine unverträglich hohe finanzielle Belastung durch den Flughafen Schönefeld für den Landeshaushalt haben wir heute, anders als die Opposition, Verantwortung. Herr Dellmann meinte damals sinngemäß, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss und dem eingeschränkten Flugbetrieb von 22 bis 0 Uhr und von 5 bis 6 Uhr die Wirtschaftlichkeit bereits nachrangig gestellt wurde. Eine weitere Einschränkung des Flugbetriebes bei den Nachtrandzeiten würde erhebliche Arbeitsplatzverluste und Auswirkungen für die öffentliche Hand zur Folge haben.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Es sind noch genau 14 Tage bis zum Urteil in Leipzig. Wir werden dann wissen, ob diese Einschätzung Bestand hat.

Zwei Punkte im Umgang mit der Großen Anfrage und Ihrem Entschließungsantrag, Herr Vogel, möchte ich aufgreifen: die nun im Raum stehende Privatisierung und die Entgeltordnung. Während vonseiten der Länder Berlin und Brandenburg zurzeit keine Veräußerung ihrer Gesellschafteranteile geplant ist, hat sich der Bund zur Prüfung ab 2013 erklärt, und Sie, Herr Vogel, wollen mit Ihrem Antrag ein Privatisierungsverfahren sofort einleiten.

Ich darf daran erinnern, dass bereits zwei gescheiterte Privatisierungen hinter uns liegen. Dazu hat sich auch der Landtag in vielen Debatten, auch vor dieser Legislaturperiode, verständigt, und ich frage Sie, Herr Vogel: Welches Konzept verfolgen Sie damit? Welches der vorhandenen Probleme wollen Sie damit eigentlich lösen? Sie packen in Ihrem Antrag völlig gegensätzliche Ziele zusammen und verlangen von der Landesregierung, dass sie diese umsetzt - frei nach dem Motto „Wünsch dir was“. Aber der einzige Flughafen, der all diese Wünsche erfüllen könnte, wäre ein nicht gebauter Flughafen, und das rückwirkend ab Ostern 1996.

Der zweite Punkt betrifft die Start- und Landeentgelte, ich hatte es angeführt. Wir meinen, dass es der „verlärmten“ Bevölkerung nicht zu vermitteln ist, dass zukünftig der Flugbetrieb auch noch subventioniert werden soll. Seit der letzten Woche und unserer Diskussion im Fachausschuss wissen wir, wie schwer sich die FBS mit der Umsetzung der auch vom Gesetz vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen tut; Herr Homeyer, darin sind wir sehr nah beieinander.

**Vizepräsidentin Große:**

Frau Abgeordnete Wehlan, auch Ihre Redezeit ist zu Ende.

**Frau Wehlan (DIE LINKE):**

- Ja, gut, aber die Redner vor mir waren da auch nicht ganz so kulant, aber ich will Ihrem Wort folgen, Frau Präsidentin.

(Senftleben [CDU]: Das ist doch kein Argument!)

Wir meinen, dass hier natürlich Fragebedarf besteht, warum wir durch nicht kostendeckende Entgelte freiwillig auf zusätzliche Einnahmen verzichten sollen, die für weitere Lärmschutzmaßnahmen unbedingt gebraucht werden. - Danke.

(Beifall DIE LINKE und SPD)

**Vizepräsidentin Große:**

Frau Abgeordnete Wehlan, ich bitte darum, dass man sich nicht auf den Vorredner bezieht, der ebenfalls überzogen hat. Es haben alle überzogen, und ich lasse schon ein im Rahmen bleibendes Überziehen zu und bitte, das nicht auszunutzen.

Bevor der verehrte Kollege Tomczak von der FDP-Fraktion ans Rednerpult tritt, begrüße ich sehr herzlich eine Besuchergruppe. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Drebkau haben uns heute aufgesucht. Herzlich willkommen!

(Allgemeiner Beifall)

Das Wort erhält nunmehr der Abgeordnete Tomczak von der FDP-Fraktion.

**Tomczak (FDP):**

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Dieses Thema beschäftigt mich persönlich, darauf komme ich gleich noch zu sprechen, seit 1996. Die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN enthält eine Reihe klarer Aussagen zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens Berlin-Schönefeld. Trotzdem möchte ich zu wenigen Punkten noch einige Hinweise geben.

Wir erfahren von einer Eigenkapitalentwicklung, die sich zwischen 2000 und 2010 verzehnfacht hat, bezogen auf die Flughafen GmbH. Wir erfahren, dass in einem absehbaren Zeitraum damit gerechnet werden kann, dass Dividendenzahlungen aus der Landesbeteiligung vielleicht auch als planmäßige Einnahme den Haushalt verstärken können. Hier wurde schon über Privatisierung gesprochen. Wir sind in der derzeitigen Situation nicht zu übertriebenen Handlungen veranlasst; aber zumindest muss man feststellen, dass der Betrieb eines Flughafens in öffentlichen Haushalten nicht zur Daseinsvorsorge zählt. Also heißt das strategische Ziel in den nächsten Jahrzehnten: Über Privatisierungserlöse für die Sanierung und Konsolidierung des Brandenburger Haushaltes zu sprechen wird zu gegebener Zeit sicher auf der Tagesordnung stehen.

Dazu gehören einige Bedingungen, die in der Antwort auf die Anfrage zu finden sind. Für uns gehört auch dazu, den Zuwachsanteil im innerdeutschen Flugverkehr zu steigern. Eine Ursache dafür, dass er sich gegenwärtig nicht so gestaltet, ist die Frage der

Umsteigekapazität. Wir sind der Meinung, daran muss die Flughafengesellschaft arbeiten. Die Umsteigekapazität ist wiederum eine Grundlage für die stärkere Ansiedlung von Interkontinentalverbindungen. Dies wird wiederum bei weiteren Ansiedlungen von Fluggesellschaften am Standort Schönefeld auch die Wartungsdienstleistungen verstärken. Daraus ist ersichtlich, dass sofort ein Einfluss auf den Arbeitsmarkt zu erwarten ist, nicht nur durch die Erfüllung von Standort- bzw. Wartungsdienstleistungen, sondern auch durch die vielfältigen Dienstleistungen, die am Standort des Flughafens für die Fluggäste und das Personal entstehen müssen.

Ganz im Gegensatz zu dem Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind wir der Meinung, dass die Steigerung des Frachtflugverkehrs gerade dazu beitragen muss, dass die Forderungen bezüglich Lärm- und Umweltschutz an Straße und Schiene gehört werden und eher eine Verkehrsentlastung erfolgt, da nicht noch mehr Frachtverkehr auf Straßen und Schiene umgelagert werden muss.

All das sind Verbesserungen, die auch die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse des Flughafens positiv gestalten werden. Das wird nötig sein, um letztendlich - da sehen wir auch einen gehörigen Nachholbedarf - die Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen der Bürger in angemessenem und wirkungsvollem Maße erfüllen zu können. Man hört da von Alibimaßnahmen wie dem Einbau von Fensterlüftern usw. Da müsste sicherlich eine entsprechende Einflussnahme der Gesellschafter auf den Betreiber des Flughafens erfolgen.

(Beifall FDP)

Für uns besteht ein konkreter Zusammenhang zwischen Wirtschaftlichkeit und Gesundheitsschutz, denn letztendlich ist die Wirtschaftlichkeit die Quelle der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen und nicht der öffentliche Haushalt. Hier gilt wie für jeden Betreiber eines Unternehmens - für den kleinsten Existenzgründer wie auch größere Ansiedlungen -, dass für die Gewährleistung des Schutzes vor Umwelt- und Gesundheitsschäden der Verursacher geradestehen muss. Hier sind noch wichtige Probleme zu klären. Wir fordern diesbezüglich auch Transparenz und Zügigkeit, sind aber der Meinung, dass die Probleme lösbar sind und der Entwicklung des Flughafens nicht im Wege stehen werden.

Mir persönlich gefällt eine Aussage von Herrn Steffen Kamradt, dem Geschäftsführer der ZukunftsAgentur Brandenburg, dazu, der vor wenigen Wochen erklärt hat:

„In Bezug auf den BER ist es nötig, Ungeduld durch Optimismus zu ersetzen, und gefragt ist Optimismus mit langem Atem.“

Gestatten Sie mir, an dieser Stelle mit wenigen Worten ein bisschen persönlich, nostalgisch zu werden: Ich war 1997 dabei, als im Umfeld des BBI im Landkreis Dahme-Spreewald der Verein „Wirtschaft pro Flughafen“ gegründet wurde. Wir haben schnell Mitglieder - bis in den Südostwirtschaftsraum von Brandenburg - gehabt. Ziel war damals die Beteiligung von regionalen Unternehmen am Bau. Es gab große Vorbehalte gegenüber der Gründung von Bietergemeinschaften; das war den Handwerksmeistern schwer zu vermitteln. Heute können wir feststellen, dass die Beteiligung von Gewerken aus der weiteren Region dort gesichert und gang und gäbe ist. Auch das ist ein Kriterium für die Wirtschaftlichkeit des Flughafens, denn hier geht es nicht nur um die Direktbeteiligung am Bau des Flughafens, sondern auch um die Umlandentwicklung.

Zwei Beispiele, nämlich zur Entwicklung der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming: Wir alle haben vor Monaten bei der Erhebung von Prognosen erfahren, wie die Landkreise in ihrer Wertigkeit gestiegen sind. Diese maßgebliche Steigerung ist vorrangig auf das Projekt Flughafen zurückzuführen. In meinem Heimatlandkreis nähern wir uns absehbar nicht nur einer einstelligen Arbeitslosenzahl, sondern sogar der Vollbeschäftigung. Das hat Fachkräftemangel, Bevölkerungszuwachs und Wohnraummangel zur Folge, Dinge, die vorher nicht vorstellbar waren.

Ich sehe schon, hier brennt die rote Lampe.

Entschuldigen Sie, wenn mich das auch sehr persönlich berührt. - Wir als Fraktion fordern einfach, diese optimistische Haltung zum Flughafen bei der Beurteilung in die Waagschale zu werfen und die Probleme in der Diskussion um Flugrouten und Fluglärm zu lösen, und wollen an der Stelle darum bitten, dass uns dieser Optimismus begleitet und der tiefende Pessimismus, den der Entschließungsantrag von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN ausstrahlt, abgelehnt wird.

In diesem Sinne: Wir stehen der Flughafenentwicklung sehr positiv gegenüber. - Danke schön.

(Beifall FDP)

#### **Vizepräsidentin Große:**

Vielen Dank, Herr Abgeordneter Tomczak. - Wir setzen die Aussprache mit dem Beitrag der Landesregierung fort. Herr Minister Christoffers, Sie haben das Wort.

#### **Minister für Wirtschaft und Europaangelegenheiten Christoffers:**

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich bitte zunächst einige Worte zum Entschließungsantrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sagen.

Erstens: Ich teile die Auffassung von Frau Wehlan ausdrücklich. Der Antrag - selbst wenn Sie das unterstellte Ziel wirklich erreichen wollen - hilft keinem, er verschärft die Probleme noch, die wir in der öffentlichen Debatte zu dem Flughafen haben.

Ich darf Ihnen nur sagen: Unsere Erfahrungen mit Privatisierungen solcher Projekte haben wir gemacht. Und gerade weil es nicht funktioniert hat, gab es die Grundsatzentscheidung, dass die öffentliche Hand - also Bund, Berlin und Brandenburg - diesen Flughafen baut. Jetzt von einer Privatisierung zu reden, wo hier womöglich Rückflüsse an die öffentliche Hand zu Buche stehen, finde ich etwas unangemessen, wenn ich das so sagen darf, und dies ist der Bedeutung des Projekts nicht angemessen.

Zweitens: Sie erwähnen eine dritte Start- und Landebahn. Ich leite den Projektausschuss des Aufsichtsrats, und Sie können mir glauben: Mir wäre es wirklich bekannt, wenn in irgendeiner Form eine dritte Start- und Landebahn geplant wäre. Sie ist es nicht. Hier wird versucht, zusätzliche Unruhe in die Debatte zu bringen - in dem Wissen darum, dass die Obergrenze der Flugbewegungen planfestgestellt und rechtlich abgesegnet ist. Insofern, meine Damen und Herren, finde ich einfach nicht angemessen, das zu tun.

Wenn Berlin jetzt einen wie auch immer gearteten Wechsel der Strategie vornimmt, darf ich Ihnen nur sagen: Wir als Land Brandenburg sind Mitgesellschafter. Wir stehen zu

unserem Wort, das wir gegeben haben, und werden es auch so umsetzen, um Klartext zu sprechen. Ich möchte kein Öl ins Feuer gießen, aber wissen Sie: Ich freue mich auf den Tag, an dem möglicherweise ein grüner Verkehrssenator aus Berlin mit mir gemeinsam den Flughafen eröffnet.

(Heiterkeit bei der CDU)

Ich gehe davon aus, dass das für beide Länder - für Berlin und Brandenburg - ein guter Tag sein wird, weil ich hoffe, dass wir - erstens - die Konflikte dann so weit minimiert haben, wie es möglich ist und - zweitens - die wirtschaftlichen Potenziale, die die Flughafenentwicklung bietet, dann auch tatsächlich auszunutzen.

Gestatten Sie mir noch eine Vorbemerkung. Sie sprachen die Antwort auf eine Große Anfrage an, wonach der sogenannte Billigflugbereich mit einem Anteil von 27 % an den Airlines ein Risiko für den Flughafen sei. Ich darf Ihnen sagen: Die Lufthansa hat in Frankfurt am Main einen Anteil von 50 %. Das Risiko für Frankfurt am Main ist also viel größer als für den Standort Schönefeld, weil er zu mehr als 50 % von einer einzigen Airline abhängig ist. Insofern glaube ich, dass gerade der Mix, der beim Flughafen Schönefeld, beim BBI oder BER zu erreichen versucht wird, eine tragfähige Grundlage auch für die weiteren Entwicklungen ist.

Meine Damen und Herren, das erhebliche Potenzial und die Erwartung nachhaltiger Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes durch den Flughafen BER sind weitgehend unbestritten. Das Projekt ist wirtschaftlich und technisch solide geplant. Selbstverständlich müssen die Anforderungsprofile an Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden; das ist völlig klar. Der Gesellschafter Brandenburg hat sich dafür eingesetzt und wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass diese Lärmschutzmaßnahmen zügig und vor allen Dingen auch situationsbezogen umgesetzt werden. Eine Bedingung ist allerdings, dass auch die Flugrouten festgelegt werden. Deswegen nehme ich die heutige Debatte als Übereinstimmung aller Fraktionen zur Kenntnis, dass wir unsere politischen Möglichkeiten nutzen, dem Bundesverkehrsministerium, möglicherweise auch der DFS eine schnelle Entscheidung ans Herz zu legen, weil ich glaube, dass man dann die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen auch effizient und sehr zielgerichtet umsetzen kann; sie sind dringend erforderlich. Alles, was notwendig ist, um hier einen Interessenausgleich herbeizuführen, wird von den Gesellschaftern im Land Brandenburg mitgetragen.

Meine Damen und Herren! Der Businessplan des Flughafens ist auf der Grundlage der Analysen zu Marktsituation, Prognosen der weiteren Entwicklung, Risikobewertung und Alternativszenarien aufgestellt worden. Der Plan war Voraussetzung für die langfristige Finanzierung und wurde deshalb von Banken und Bürgen umfassend geprüft. Die Belastbarkeit des Plans in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht wurde dabei positiv bewertet. Die Praxis hat das belegt. Die Flexibilität ist gegeben, und auf notwendige Änderungen konnte reagiert werden. Ich denke da an veränderte Nutzeranforderungen, die veränderte Gesetzeslage, den Ausbau eines wichtigen Unternehmens im Planungsbereich und anderes.

Für die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens müssen Kapazitäten und Möglichkeiten nicht nur geschaffen, sondern auch genutzt werden. Voraussetzung und Rahmenbedingungen, wie im Planfeststellungsbeschluss festgelegt, müssen auch geschaffen bzw. eingehalten werden.

Das gegenwärtig vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig laufende Verfahren ist

bereits erwähnt worden. Ich hoffe, dass man hier sehr schnell zu einer Entscheidung kommt und aus deren Begründung dann auch die notwendigen Maßnahmen ableiten kann.

Die finanziellen Planungen und die Entwicklung des Businessplans der FBS stützen sich da auf bestimmte Annahmen. Die Dynamik und die große Schwankungsbreite der Branche ist als Besonderheit berücksichtigt worden. Das geht auch aus der Antwort auf die Große Anfrage hervor.

**Vizepräsidentin Große:**

Herr Minister Christoffers, lassen Sie eine Frage von Herrn Abgeordneten Homeyer zu?

**Minister Christoffers:**

Selbstverständlich.

**Vizepräsidentin Große:**

Bitte, Herr Homeyer.

**Homeyer (CDU):\***

Sie sind jetzt ein wenig bei den Details und bei den Zahlen. Es würde mich interessieren, Herr Minister, ob Sie uns darüber Auskunft geben können, wie es mit den finanziellen Belastungen für die Flughafengesellschaft aussieht, die sich daraus ergeben, dass es eine Bauverzögerung von fast neun Monaten gibt, bzw. mit den Mehrkosten, die durch die erhöhten Sicherheitsanforderungen entstehen, und mit den vermutlichen Mehrkosten für den erhöhten Lärmschutz, die jetzt entstehen und schon angedeutet wurden. Ist die Gesellschaft in der Lage, das zu stemmen? Sind Sie jetzt schon in der Lage, konkret zu sagen, wie groß die Belastung sein wird und wie sich das ökonomisch für die Gesellschaft abzeichnet? Gibt es Überlegungen im Aufsichtsrat, die Gesellschaft hierbei zu entlasten? Oder sind Sie der Auffassung, dass die Gesellschaft das allein stemmen muss?

**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.

Meine Damen und Herren, ich gehe davon aus, dass wir mit der Inbetriebnahme des Flughafens eine wirtschaftliche und auch eine technologische Chance für die Hauptstadtregion bekommen. Ich hoffe sehr, dass sowohl die Anzahl der Arbeitsplätze als auch die weiteren positiven Entwicklungen, die aus der Inbetriebnahme des Flughafens resultieren, für die regionale und strukturelle Entwicklung des Landes Brandenburg voll zum Tragen kommen.

Meine Damen und Herren, wie Frau Wehlan schon ausführte, gab es einen langen Streit um den Standort. Aber die Standortfrage ist entschieden, und weil die Standortfrage

entschieden ist, sollte man bestimmte Debatten dann auch unterlassen. - Vielen Dank.

(Beifall DIE LINKE und SPD)

**Vizepräsidentin Große:**

Es ist eine Kurzintervention durch den Abgeordneten Goetz von der FDP-Fraktion angemeldet worden. Bitte, Herr Goetz.

**Goetz (FDP):\***

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Minister! Die Redezeiten, die wir haben, sind begrenzt. Wenn man nur 5 Minuten hat - Sie haben 6 Minuten ohne Zwischenfrage gesprochen -, dann reichen diese 5 Minuten möglicherweise nicht aus, die ganze Wahrheit zu sagen. Vielleicht reichen fünf Minuten für die Dreiviertelwahrheit, die Zweidrittelwahrheit, vielleicht auch nur für die halbe Wahrheit.

Sie sind auf die Frage einer dritten Landebahn eingegangen und haben auf die Frage 49 der Fraktion GRÜNE/B90, ob eine dritte Landebahn geplant ist, mit Nein geantwortet. Diese Antwort ist zweifelsohne richtig. Aber wenn Sie vorige Woche „rbb aktuell“ gesehen haben, das Interview der Herren von Gerkan und Paap, den Architekten des BBI, dann konnten Sie auch feststellen, dass dort gesagt wurde: „Das ist zwar bisher nicht geplant, aber eine dritte Landebahn ist vorgesehen.“ Sie haben auf den Plänen genau gezeigt, wo südlich des Flughafens BBI/BER diese dritte Landebahn vorgesehen ist.

Genau das ist das Problem, vor dem wir hier stehen. Es werden halbe Antworten gegeben auf Fragen, die möglicherweise damit beantwortet sind, wenn man es förmlich sieht; aber es wird die Intention der Frage nicht aufgenommen. Deshalb haben wir das Problem, dass Ihnen die Leute nicht glauben, was Sie hier sagen. Als die Grünen fragten, ob eine weitere Landebahn geplant ist, wäre es doch leicht gewesen, darüber hinauszugehen und zu sagen: Es gibt zwar keine Planung, aber es besteht diese Möglichkeit, und wir werden zu einem späteren Zeitpunkt darüber nachdenken, ob sie möglicherweise nötig wird. - Genau das tun Sie nicht, und nur deshalb entsteht dieser Konflikt, nur deswegen glauben die Leute im Umfeld des Flughafens BBI/BER Ihnen nicht, was Sie hier sagen.

(Beifall GRÜNE/B90)

Der rbb-Beitrag ist auf YouTube einsehbar, eingestellt von chillerjunge87, und ich kann nur anregen, dieses Interview der Architekten von Gerkan und Paap zum Flughafen BBI/BER zur Kenntnis zu nehmen. Dort finden Sie deren Aussagen und den Konflikt, den wir hier eben haben.

Es wurden viele Versprechen gegeben, unter anderem: Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit! Das hat der Ministerpräsident erklärt. Ich möchte nur sagen: Wir als Anlieger dieses Flughafens, als Umlandgemeinden warten nach wie vor auf die Einlösung dieses Versprechens. - Ich danke Ihnen.

(Beifall GRÜNE/B90)

**Vizepräsidentin Große:**

Wir sind jetzt in der Situation, dass der Abgeordnete Schulze von der SPD-Fraktion darum

gebeten hat, weder im Rahmen einer Kurzintervention noch im Rahmen einer Erklärung seines Abstimmungsverhaltens als Abgeordneter Stellung zu nehmen. Er beruft sich dabei auf die Verfassung des Landes Brandenburg. Unsere Geschäftsordnung gibt dies nicht her, da die Redezeit der Fraktion der SPD ausgeschöpft ist.

Ich lasse aufgrund der Absicht, dass Herr Abgeordneter Christoph Schulze dies verfassungsrechtlich prüfen lassen möchte, diesen Redebeitrag in dieser Ausnahmesituation zu. Wir werden darüber im Präsidium noch einmal beraten. Es steht ihm frei, dies verfassungsrechtlich prüfen zu lassen. Herr Schulze, Sie haben das Wort.

### **Schulze (SPD):**

Frau Präsidentin, vielen Dank. Ich möchte das noch etwas klarstellen. Die Landesverfassung Artikel 56 gibt jedem Abgeordneten sui generis - so steht es wortwörtlich darin - das Recht, zu jedem Tagesordnungspunkt das Wort zu ergreifen. Das ist nach Artikel 5 der Landesverfassung - Sie können es gern nachlesen - das unverzichtbare Recht, und das ist auch gar nicht auslegungsfähig; das ist eine Versteinerungsklausel. Insofern möchte ich einfach nur deutlich machen: Jeder von uns hat dieses Recht.

Meine Damen und Herren, ich hatte eigentlich gar nicht vor, in dieser Form in die Debatte einzugreifen, ich wollte abwarten. Aber es hat mich in gewisser Weise entsetzt, was ich hier zum Teil gehört habe; es hat mir das Blut in den Adern gefrieren lassen. Die Standortfrage ist entschieden, hat Minister Christoffers gesagt. Diese Aussage ist zweifellos richtig. Aber was nicht geklärt ist, ist die Frage, wie wir gemeinsam damit umgehen. Die Proteste, die wir hier aktuell zur Kenntnis nehmen, sind ja letztlich nur ein Ausfluss dessen, dass dort viele Menschen sagen: Wir fühlen uns nicht mitgenommen, und wir fühlen uns über den Tisch gezogen.

Meine Damen und Herren, wissenden und sehenden Auges hat diese Landesregierung wie auch alle Vorgängerregierungen - es ist ja so, dass es immer eine gewisse Kontinuität gibt - seit über zehn Jahren diesen Standort verfolgt und durchgekämpft. Dieser Landtag hat dabei mitgemacht, hat auch das Recht gesetzt und hat dann, wenn es nicht geklappt hat - ich sage nur Obergerverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) zum LEP-SF und LEP-eV und wie die Regelungen alle hießen - das Recht immer wieder passend hingebogen. Deswegen ist es auch gar nicht verwunderlich, dass Gerichte zu der Auffassung kommen, das sei rechtmäßig. Dafür haben alle Beteiligten schon erfolgreich gesorgt, weil man das ja auch so wollte, unabhängig davon, ob der Standort vernünftig und sinnvoll ist oder was auch immer.

Meine Damen und Herren, von den Problemen, die der Standort hatte, haben Sie alle gewusst, da kann sich keiner herausreden; sie sind von Anfang an benannt worden. Jetzt aber so zu tun, als ob diese Probleme dadurch gelöst werden könnten oder müssten, dass die Betroffenen zurückstecken, kann nicht der richtige Weg sein. Das werden die betroffenen Bürger auch nicht akzeptieren.

Was mich bewogen hat, jetzt hier noch einmal kurz das Wort zu ergreifen, ist Folgendes: Ich habe in den allermeisten Redebeiträgen hier nur gehört: Wirtschaftlichkeit, Geld, Wirtschaftlichkeit, Geld. Die Menschen fragen sich: Entschuldigung, wir wohnen da, wir leben da, wo bleiben eigentlich wir?

Ich hätte mir gewünscht und eigentlich auch gehofft, dass hier von Rednerinnen und

Rednern gesagt würde: Wir gehen auf die Leute zu und werden einen Kompromiss finden, mit dem alle Beteiligten leben können. - Aber nein, da werden schon wieder Riegel vorgeschoben: Dies, das und jenes kommt überhaupt nicht infrage. Aber woher wissen Sie das?

Herr Homeyer, Sie direkt angesprochen, denn Sie haben mich provoziert: Sie haben deutlich gemacht, dass ein Nachtflugverbot definitiv nicht infrage kommt. Entschuldigung, in Tegel ist um 23 Uhr Schluss, Ende im Gelände, und zwar bis 6 Uhr, die haben ein Nachtflugverbot, und trotzdem ist Tegel die Cash-Kuh des bestehenden Flughafensystems. Der Vertreter von Air Berlin hat bei der Anhörung am 7. April 2011 gesagt, einmal im Monat weiche man von Tegel nach Schönefeld wegen eines durchzuführenden Nachtfluges aus. Was soll aber kommen? 107 Nachtflüge sollen genehmigt werden. Und das ist die Unverhältnismäßigkeit, dass man allen, die ein wirtschaftliches Argument anbringen, sofort den roten Teppich ausrollt, aber den Menschen, den Bürgern eben nicht.

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

**Vizepräsidentin Große:**

Herr Abgeordneter Schulze, Ihre Redezeit ist nunmehr zu Ende.

**Schulze (SPD):**

Ich möchte an Sie appellieren: Verfassungsgegenstand ist nicht die Wirtschaft, das werden Sie nirgendwo in der Landesverfassung finden; Verfassungssubjekt ist der Mensch. In unserer Landesverfassung Artikel 39 steht, dass jeder das Recht auf Schutz seiner Gesundheit hat. Das ist das, worum die Leute bangen.

(Die Präsidentin schaltet das Mikrofon ab und entzieht dem Abgeordneten das Wort. - Lebhafter Beifall GRÜNE/B90 und Beifall des Abgeordneten Goetz [FDP])

**Vizepräsidentin Große:**

Die Aussprache ist beendet. Die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 13, Drucksache 5/3819, ist zur Kenntnis genommen worden.

Wir kommen zur Abstimmung über den Entschließungsantrag auf Drucksache 5/4086, eingebracht von der Fraktion GRÜNE/B90, „Businessplan des Flughafens ‚Willy Brandt‘ BER zukunftssicher gestalten und Privatisierungsverfahren einleiten“. Wer diesem Entschließungsantrag Folge leisten möchte, den bitte ich um sein Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Stimmenthaltungen? - Bei einigen Enthaltungen ist diesem Antrag nicht entsprochen worden.

Damit ist Tagesordnungspunkt 4 geschlossen und ich rufe **Tagesordnungspunkt 5** auf: