

56. (Sonder-)Sitzung

Potsdam, Montag, 21. Mai 2012

Inhalt

	Seite		Seite
Mitteilungen des Präsidenten	4572	Frau Kaiser (DIE LINKE)	4583
1. Regierungserklärung des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und Aussprache „Aktueller Stand zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg“		Vogel (GRÜNE/B90)	4586
Ministerpräsident Platzeck	4572	Schulze (fraktionslos)	4590
Dombrowski (CDU)	4575		
Holzschuher (SPD)	4578	Anlagen	
Büttner (FDP)	4581	Anwesenheitsliste	4592

Alle mit einem * gekennzeichneten Redebeiträge sind vom Redner nicht überprüft (lt. § 95 der Geschäftsordnung).

Beginn der Sitzung: 13.00 Uhr**Präsident Fritsch:**

Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie zur 56. Plenarsitzung - einer Sondersitzung. Gibt es Diskussionsbedarf zur Tagesordnung? - Da das nicht der Fall ist, lasse ich über die Tagesordnung abstimmen. Wer mit ihr einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Beides ist nicht der Fall. Damit ist die Tagesordnung beschlossen.

Ich rufe den **Tagesordnungspunkt** auf:

Regierungserklärung des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und Aussprache „Aktueller Stand zur Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg“

Wir beginnen mit dem Beitrag des Ministerpräsidenten. Bitte, Herr Platzeck.

Ministerpräsident Platzeck:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wie viele andere Brandenburgerinnen und Brandenburger, Berlinerinnen und Berliner habe ich mich als Mitglied des Aufsichtsrates und als Ministerpräsident auf den 3. Juni gefreut. Diesen Termin so kurzfristig verschieben zu müssen, weil die Geschäftsführung der FBB bekannt gab, die gesetzten Ziele nicht erreichen zu können, ist mehr als bitter. Und wie immer gilt: Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen.

Der gute Ruf der Region hat dadurch erheblich Schaden genommen. Brandenburg und Berlin geben wegen der Verschiebung im Moment ein schlechtes Bild ab. Das haben die Menschen im Lande nicht verdient, und dafür entschuldige ich mich als Mitglied des Aufsichtsrates bei den Brandenburgerinnen und Brandenburgern ganz ausdrücklich. Meine Damen und Herren, ich verspreche Ihnen, wir werden mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung daran arbeiten, dies zu korrigieren.

Zugleich danke ich an dieser Stelle vor allem den Tausenden Bauarbeitern, Technikern und Ingenieuren auf der Baustelle, die mit höchstem Einsatz arbeiten, um den Flughafen an den Start zu bringen. Sie können am allerwenigsten für die Verschiebung der Inbetriebnahme und sollten diese auch nicht ausbaden müssen.

(Beifall SPD und DIE LINKE)

Der Regierende Bürgermeister von Berlin Klaus Wowereit hat seine Regierungserklärung zum Thema bereits in einer turnusmäßigen Sitzung des Berliner Abgeordnetenhauses vor knapp anderthalb Wochen abgegeben. Ich habe mich nach Absprache mit dem Landtagspräsidenten für die Regierungserklärung auf einer Sondersitzung am heutigen Tage entschieden, um so auch auf die Sitzung des Aufsichtsrates und des Projektausschusses der FBB vom vorigen Mittwoch Bezug nehmen zu können. Auch der Bund als dritter Anteilseigner hat sich zu seiner Verantwortung bekannt. Auch er hat wie das gesamte Gremium alle bisherigen Entscheidungen mitgetragen und die Berichte der Geschäftsführung zum Baufortschritt zustimmend zur Kenntnis genommen.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Mit den Schlagzeilen, die wir in den letzten Tagen lesen mussten, war zu rechnen, und ich kann sie bis zu einem gewissen Grade auch nachvollziehen. Letztlich hat die kurzfristige Verschiebung der Eröffnung die Vorlage dafür geliefert. Jetzt sind wir alle aber dazu aufgerufen, das Projekt nicht schlechtzureden und die Kräfte auf die Eröffnung zu konzentrieren. Dieter Dombrowski hat das in dem offenen Brief der CDU-Fraktion zutreffend formuliert:

„Bei allen politischen Differenzen sollte uns die Absicht gemein sein, einen wirtschaftlich erfolgreichen und akzeptierten Flughafen an den Start zu bringen.“

Diese Ansicht teile ich voll und ganz, und ich habe diese Haltung auch in den Stellungnahmen der Kollegen der FDP-Fraktion wahrgenommen.

Meine Damen und Herren, Brandenburg hat sich in den 22 Jahren seiner Geschichte wirklich gut entwickelt. Berlin ist eine attraktive Hauptstadt, die viel Aufmerksamkeit auf sich zieht. Gemeinsam bilden wir heute den dynamischsten Wirtschaftsraum Deutschlands, und trotz der schwierigen Situation bleibt wahr, dass wir gemeinsam mit dem Bund in Schönefeld das größte Infrastrukturvorhaben Ostdeutschlands - den modernsten Flughafen Europas - bauen. Um es noch einmal ganz klar zu sagen: Dieser Flughafen wird ein starker Jobmotor sein, und er ist es schon heute. Dieser Flughafen wird für die Ansiedlung zusätzlicher Unternehmen in Brandenburg sorgen, und er tut es schon heute. Der Flughafen wird am Ende ein Erfolg für die ganze Region.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Menschen in Brandenburg sind Verlässlichkeit bei den Aussagen ihrer Landesregierung gewöhnt und können dies auch erwarten. Deshalb will ich zu den zentralen Fragen, die sich jetzt aufdrängen, Rede und Antwort stehen. Aus meiner Sicht sind dies erstens: Warum wurde die Verschiebung erst so spät kommuniziert? Zweitens: Warum liegt der neue Starttermin mit dem 17. März 2013 neun Monate später? Drittens: Wo liegen die hauptsächlichen Ursachen für die Verschiebung? Viertens: Welche finanziellen Belastungen sind für das Land Brandenburg zu erwarten? - Diese Fragen will ich - soweit heute schon möglich - beantworten.

Wenn Klaus Wowereit und ich - genauso übrigens unsere Aufsichtsratskollegen Staatssekretär Bomba und Innensenator Henkel - in den vergangenen Monaten angekündigt haben, der Flughafen werde am 3. Juni 2012 in Betrieb genommen, haben wir dies nach bestem Wissen und Gewissen getan. Dasselbe gilt für alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrates.

Noch am 20. April 2012 - also in der letzten Sitzung vor der Ankündigung der Verschiebung - hat der Aufsichtsrat explizit nachgefragt, ob die seit Dezember 2011 bekannten Probleme bei der vollautomatischen Brandschutzanlage eine Eröffnung des Flughafens am 3. Juni infrage stellen würden oder nicht. Die klare Antwort, die wir seitens der Geschäftsführung erhalten haben, lautete: Ja, es gibt Schwierigkeiten, aber die kriegen wir in den Griff. Es klappt, der Termin wird gehalten. - Gleiches gilt für viele weitere Schwierigkeiten und Probleme, die man unter anderem auch bei Rundgängen auf dem Flughafen bemerken konnte und die demzufolge auch von den Aufsichtsratsmitgliedern hinterfragt wurden. Das alles sei bis Anfang Juni zu beseitigen und zu beheben, hieß es.

Von dieser Auffassung der Geschäftsführung ließen sich im Übrigen auch die anderen Mitglieder des Aufsichtsrates - darunter das Bundesverkehrs- und das Bundesfinanzministerium - leiten. Es war uns klar, dass nicht alles bis zur Eröffnung wirklich perfekt und fertig sein würde. Bei einem Projekt dieser Größenordnung wäre es aber hinnehmbar und nach aller Erfahrung auch unvermeidlich gewesen, es zunächst noch mit einigen Übergangslösungen zu tun zu haben. Aber hier noch einmal ganz ausdrücklich: Diese Übergangslösungen hätten die bau- und brandschutzrechtliche Inbetriebnahme des Flughafens grundsätzlich gestattet.

Am Abend des 7. Mai 2012 teilte die Geschäftsführung aber mit, auch die Übergangslösung beim Brandschutz nicht mehr zu schaffen. Die Brandschutztechnik im Terminal könne baulich nicht mehr rechtzeitig fertiggestellt werden. Das, meine Damen und Herren, war das K.o.-Kriterium. Da nützt auch kein weiteres Bemühen, auch nicht der Einsatz von Geld und zusätzlichem Personal. Wenn eine Brandschutzanlage von den zuständigen Behörden nicht abgenommen werden kann, kann und darf man einen Flughafen nicht eröffnen.

Dabei bleibt festzustellen: Die Genehmigungsbehörden im Land Brandenburg haben allesamt gewissenhaft und gut gearbeitet. Sicherheit geht vor, Kompromisse kann es an diesem Punkt nicht geben. Sowohl der Landrat als auch die zuständige Bauamtsleiterin haben klargemacht, dass sie kein Auge zudrücken werden, und das ist auch völlig richtig so.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir hatten also am 8. Mai 2012 aus Sicherheitsgründen überhaupt keine andere Wahl, als die Eröffnung des Flughafens abzusagen und zu verschieben. Die Reißleine musste gezogen werden, eine andere Möglichkeit gab es nicht. Hinterher ist man immer klüger - das gilt für alle Beteiligten und für alle Lebenslagen. Daher ist es natürlich aus heutiger Sicht so, dass wir noch misstrauischer hätten sein sollen. Aber bei aller Selbstkritik: Es gab noch am 7. Mai 2012 bei einer Veranstaltung zur Inbetriebnahme des Wartungshangars der Air Berlin keinen Hinweis der Geschäftsführung der FBB auf eine bevorstehende Verschiebung.

Meine Damen und Herren, ein Aufsichtsrat ist keine Bauleitung, wie schon vielfach zutreffend gesagt wurde. Er ist nicht für das operative Geschäft des Unternehmens zuständig und kann es auch gar nicht sein. Er überwacht die Geschäftsführung, so steht es auch in § 111 Aktiengesetz, aber er führt die Geschäfte nicht selbst. Es ist sogar ausdrücklich ausgeschlossen, Maßnahmen der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat zu übertragen. Darin unterscheidet er sich nicht von den Aufsichtsräten anderer großer Unternehmen.

Ein Unterschied liegt aber sehr wohl in der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder, und das möchte ich in Bezug auf viele Anfragen und Vorhaltungen, die uns in den letzten Tagen erreicht haben, klarstellen: Bei der FBB werden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht die unterstellten Tausenden oder - wie in manchen Briefen sogar geschrieben - Zehntausenden Euro, sondern eine Aufwandsentschädigung von 128 Euro für die Aufwände, die pro Sitzung betrieben werden, gezahlt. Das sind auf den Monat umgerechnet zwischen 50 und 90 Euro - also nicht die Tausende, die hier annonciert sind.

Im Aufsichtsrat des Flughafens sitzen nicht nur Politiker, sondern insgesamt 15 Personen aus unterschiedlichen Bereichen

von Wirtschaft und Gesellschaft einschließlich der Vertreter der Arbeitnehmer. Sie alle sind nach den vorhandenen schriftlichen und mündlichen Informationen seitens der Geschäftsführung von einer Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 ausgegangen. Auch deshalb ist in den vergangenen Tagen die Kritik an der Geschäftsführung so heftig ausgefallen.

Meine Damen und Herren, ich will ganz deutlich sagen: Bei einem Projekt in dieser Größenordnung mit einer Gesamtinvestition in Milliardenhöhe über einen Zeitraum von sechs Jahren kann es zu Verzögerungen kommen. Und es kann auch zweimal Verzögerungen geben - das zeigt der Blick auf andere artverwandte Projekte, und das ist nachvollziehbar. Nicht verstehen kann ich aber, dass die Geschäftsführung offensichtlich erst weniger als vier Wochen vor der geplanten Eröffnung zu der Erkenntnis gekommen ist, dass der geplante Termin nicht zu halten sein wird. Im Moment muss es uns darum gehen, alle Kräfte zu bündeln und dafür zu sorgen, dass wir den Flughafen eröffnen können. Deshalb hat der Aufsichtsrat am 16. Mai 2012 folgende Entscheidung getroffen - erstens: Der Eröffnungstermin wird auf den 17. März 2013 verschoben. Zweitens: Der für den Bau zuständige Technikgeschäftsführer Manfred Körtgen wird das Unternehmen zum 1. Juni des Jahres verlassen. Drittens: Das Vertragsverhältnis mit der für Generalplanung und Objektüberwachung zuständigen Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International wird beendet.

Nachdem klar wurde, dass der 3. Juni 2012 aufgrund der Brandschutzprobleme nicht zu halten war, war es für den Aufsichtsrat selbstverständlich, den Flughafen dann nur noch mit einer vollautomatischen Brandschutzanlage in Betrieb zu nehmen. Diese Anlage wird nach Aussagen der Geschäftsführung bis Dezember 2012 fertiggestellt sein. Parallelität und Überlappungen bei den anschließenden notwendigen Prüf- und Genehmigungsverfahren, wie sie für eine Eröffnung am 3. Juni 2012 noch zugestanden worden wären, werden von den zuständigen Behörden - ebenso nachvollziehbar - jetzt nicht mehr akzeptiert. Hinzu kommt, dass eine Inbetriebnahme im Winter aufgrund der Schlechtwettergefahr erhebliche Risiken mit sich bringt.

Daher sowie nach Abwägung aller weiteren vorgetragenen Argumente legte der Aufsichtsrat den 17. März 2013 als neuen Eröffnungstermin fest. Die Trennung vom Technischen Geschäftsführer erfolgte als Konsequenz daraus, dass die Risiken durch die verspätete Fertigstellung der Brandschutzanlagen deutlich unterschätzt worden sind. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit ihm war nach dieser gravierenden Fehleinschätzung für den Aufsichtsrat nicht mehr möglich. Die Analyse ist damit natürlich nicht abgeschlossen; wir werden dafür sorgen, dass die gemachten Fehler erneut auf die Tagesordnung kommen und genau aufgearbeitet werden. Aus dieser Aufarbeitung werden dann gegebenenfalls weitere Schlussfolgerungen zu ziehen sein.

Meine Damen und Herren! Zur Finanzsituation der Flughafen-gesellschaft wird zurzeit eine Vielzahl von Zahlen veröffentlicht, die wenig zur Sachaufklärung beitragen. Fakt ist Folgendes: Der zur Verfügung stehende Kreditrahmen beträgt 2,4 Milliarden Euro. Die Anteilseigner Berlin, Brandenburg und der Bund haben zusätzlich 430 Millionen Euro Finanzierungsmittel freigegeben. In dem Zeitraum von 2005 bis 2011 hat die Flughafen-gesellschaft Eigenmittel in Höhe von insgesamt 530 Millionen Euro erwirtschaftet, aus denen in diesem Zeitraum In-

vestitionen in die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld sowie zum Beispiel Ausstattungsinvestitionen für die EDV am neuen Flughafen finanziert wurden. Die verfügbaren Mittel sind weitestgehend entweder kassenwirksam verausgabt oder durch Verträge gebunden. Ich finde das gegen Ende eines Vorhabens auch nicht wirklich überraschend.

Die Flughafengesellschaft hat seit 2006 wegen der positiven Nachfrage der Kunden des neuen Flughafens allein die Bruttogeschossfläche von 220 000 m² auf 326 000 m² erweitert - eine rund 50%ige Steigerung. Hinzu kommt noch, dass es im Laufe der Bauzeit Standardsteigerungen gegeben hat. Dazu gehören das Pier Nord und das Pier Süd, die doppelstöckigen Fluggastbrücken ebenso wie die Umsetzung der Europäischen Sicherheitsrichtlinie, die zur Errichtung zweier zusätzlicher Pavillons geführt hat. Dies erklärt auch die unterschiedlichen Zahlen, die für die Kosten des Terminals öffentlich genannt werden.

Zurzeit beträgt die Kostenprognose für den Terminal 1,22 Milliarden Euro - ohne die Pavillons und die Umbauten. Für die Pavillons und die Umbauten im Terminal, deren Notwendigkeit sich aus der Umsetzung der europäischen Richtlinie ergibt, sind aktuell zusätzlich 50 Millionen Euro eingeplant. Dazu kommen die Drittmittel für die Schienen- und die Straßenanbindung des Flughafens, für Unterflurbetankung, Parkhäuser etc. Allerdings finanziert der Flughafen keines dieser Projekte vor. Er hat lediglich die bauliche Errichtung im Auftrag Dritter vorgenommen. Deshalb sind die Projekte auch Bestandteil des Controlling-Berichts.

Meine Damen und Herren, dies alles wurde mit dem bisherigen Finanzierungsrahmen, den ich dargestellt habe, realisiert. Wie ich eingangs schon gesagt habe, ist das bereits seit 2009 bekannt. Niemand weiß heute, wenige Tage nach der Entscheidung über die Verschiebung, ob der Finanzierungsrahmen ausreichen wird. Möglicherweise kommen noch Nachträge der Baufirmen dazu. Auch hier sage ich: wie bei fast allen Bauvorhaben dieser Größenordnung.

Hinzu kommen beispielsweise auch Kosten, die sich aus der Terminverschiebung auf den 17. März 2013 ergeben haben und noch nicht eingepreist sind. Nicht hinzukommen werden Zusatzkosten für den sogenannten Swap, über den heute spekuliert wurde. Der Swap dient als Versicherung der Kredite; er ist fest verzinst. Die in der Presse gängigen Summen sind lediglich Buchwerte. Sie werden nur fällig, wenn man ihn vorfristig kündigt. Dies hat die Geschäftsführung nicht vor.

Ich weise an dieser Stelle noch einmal darauf hin, dass die Flughafengesellschaft vom Aufsichtsrat aufgefordert wurde, zur nächsten Sitzung am 22. Juni dieses Jahres die wirtschaftliche Ist-Situation und die erwarteten Kostensteigerungen, die sich aus der Terminverschiebung ergeben, seriös darzustellen. Die zuständigen Gremien - der Finanz- und der Projektausschuss - werden sich in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung damit befassen. Das heißt, auch die hier von mir genannten Zahlen müssen in den Kontext der Verschiebung und notwendiger Bankengespräche der Flughafengesellschaft eingepasst werden und sind möglicherweise noch Veränderungen unterworfen. Klar ist dabei auch: An den festgelegten Mitteln für den Lärmschutz werden wir auf jeden Fall festhalten.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nun zu den konkreten Konsequenzen für das aktuelle Handeln, bevor der Flug-

hafen eröffnet wird: In erster Linie ist hier eine deutlich bessere Steuerung und Kontrolle zu nennen. Dabei erinnere ich daran, dass bereits im Juni 2010 der Aufsichtsrat die Flughafengesellschaft aufgefordert hat, das Controlling zu verstärken. Im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung hat damals die Gesellschaft Cronauer Beraten + Planen - CBP - den Auftrag von der FBB erhalten. Im Durchschnitt hatte CBP 70 Controller auf der Baustelle. Aber auch CBP war bis Anfang Mai dieses Jahres überzeugt, den Inbetriebnahmetermine trotz aller Schwierigkeiten einhalten zu können.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung aufgefordert, die Planung, die Bauüberwachung und die Kontrolle grundlegend zu verbessern. Abstimmungsfehler zwischen diesen drei Bereichen, die für die Verschiebung wesentlich waren, dürfen sich nicht wiederholen. Deshalb hat der Aufsichtsrat auch die Vertragsauflösung mit der Planungsgemeinschaft BBI beschlossen. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse erwarten von der Flughafengesellschaft bei allen Vorlagen deutlich mehr Transparenz und eine höhere Termindichte in der Berichterstattung. Jedes Problem, egal zu welchem Zeitpunkt es auftritt, egal wie klein und beherrschbar es erscheint, muss in Zukunft im Zusammenhang mit dem Eröffnungstermin ganz genau in den Blick genommen werden. Wenn die Gesellschaft „rote Ampeln“ intern diskutiert, so hat sie diese Diskussion zukünftig dem Aufsichtsrat zur Kenntnis zu geben; hier sehe ich insbesondere die Projektsteuerer in der Pflicht.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn wir den Schaden für den Ruf des Landes in Grenzen halten wollen, bedarf es jetzt einer großen gemeinsamen Anstrengung, um das Projekt zum Ziel zu führen. Daher bin ich den Fluggesellschaften und den großen deutschen Firmen dankbar, dass sie sich dieser Herausforderung mit uns zusammen stellen wollen.

Ich will an dieser Stelle eines noch einmal ganz klar machen: Ich erwarte von der Flughafengesellschaft, dass wir bei der Eröffnung keine Übergangslösungen mehr haben. Wir werden keine Baustelle in Betrieb nehmen, sondern einen funktionierenden Flughafen.

Dazu gehört für mich auch, dass wir die jetzt zusätzlich zur Verfügung stehende Zeit konsequent nutzen, um die Lärmschutzmaßnahmen weiter voranzutreiben, und zwar deutlich. Die Schlagzahl muss hier erhöht werden. Ich habe die Geschäftsführung dazu aufgefordert, die Zeit auch dafür zu nutzen.

(Beifall SPD und DIE LINKE)

Eine Herausforderung wird es auch sein, die vielen zusätzlich geplanten Flugbewegungen gerade in den Sommerferien mit den Kapazitäten in Tegel und Schönefeld abzuwickeln. Die FBB und die Fluggesellschaften sind hier gefragt; sie arbeiten daran mit Hochdruck. Wir haben diesen Punkt bereits im Aufsichtsrat diskutiert. Sie können sich sicher sein, dass Maßnahmen unternommen werden, damit alle Urlauberinnen und Urlauber wie gewünscht in die Ferien starten können.

Meine Damen und Herren! Auch die Luftfahrtausstellung ILA ist gesichert. Diese große Luftfahrtmesse wird wie geplant Mitte September 2012 stattfinden und ist von der Verschiebung der Flughafeneröffnung nicht betroffen. Das neue Messegelände in Selchow wird einen guten Rahmen dafür bieten.

Wir brauchen jetzt den gemeinsamen Einsatz für den Flughafen. Dazu gehört für mich, meine Verantwortung als Mitglied des Aufsichtsrates weiterhin wahrzunehmen. Ein so großes Infrastrukturprojekt ist natürlich ein Kraftakt, den wir alle zusammen schultern müssen. Den offenen Brief der CDU-Fraktion habe ich bereits kurz erwähnt. Ich bin froh darüber, dass wir uns einig sind: Ein erfolgreicher Flughafen ist gut für unser Land.

Ein Teil der Fragen aus dem Brief ist beantwortet, ein Teil aber noch nicht; dessen bin ich mir bewusst. Ich nehme auch den Informationsbedarf aller Abgeordneten sehr ernst. Es steht außer Frage, dass wir das Parlament über den Fortgang der Entwicklung intensiv informieren werden.

Meine Damen und Herren! Jetzt geht es darum, dass unser Flughafen am 17. März nächsten Jahres eröffnet werden kann. Als modernster Flughafen Europas wird er unser Land voranbringen. Zusammen mit Berlin und dem Bund ziehen wir hier an einem Strang für die gesamte Region. Das verlorengegangene Vertrauen können wir nur durch stetiges Arbeiten zurückgewinnen. Erst wenn der Flughafen eröffnet ist und gut funktioniert, wird die Kritik wieder in den Hintergrund rücken. Dafür werde ich arbeiten. - Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Anhaltender Beifall SPD und DIE LINKE)

Präsident Fritsch:

Vielen Dank, Herr Ministerpräsident. - Zwei Bemerkungen: Herr Goetz, auch wenn Sie es wissen, wiederhole ich an dieser Stelle, dass Zwischenfragen oder Kurzinterventionen während der Regierungserklärung nicht vorgesehen sind.

Für die Fraktionen die Mitteilung: Der Ministerpräsident hat 22 und eine halbe Minute gesprochen.

Wir setzen mit dem Beitrag der CDU-Fraktion fort. Der Abgeordnete Dombrowski spricht.

Dombrowski (CDU):*

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Politik beginnt mit der Betrachtung der Realität. Realität ist, dass die erneute Verschiebung der Flughafeneröffnung ein Debakel ist. Auch zwei Wochen, nachdem von Aufsichtsrat und Geschäftsführung zugegeben wurde, was viele schon vermutet hatten, lässt die Empörung über die Zustände am künftigen Flughafen nicht nach. Zu viele Fragen sind nicht beantwortet, zu viele Dinge nicht geklärt.

Zum zweiten Mal nach 2010 mussten Sie, Herr Ministerpräsident, eingestehen, dass die eigenen Ziele zur Fertigstellung des Flughafens nicht erreicht werden können. Damit wurde unsere gesamte Region in Deutschland und darüber hinaus blamiert; auch Sie haben das festgestellt.

Für viele tüchtige Geschäftsleute, die am neuen Flughafen ihr Auskommen finden wollten, lassen sich die wirtschaftlichen Folgen noch gar nicht abschätzen. Auch die Verluste für die Airlines sind im Moment nicht zu benennen. Auch ohne die Folgen heute genau beziffern zu können, steht fest, dass Brandenburg massiv Schaden genommen hat. Für die Fehler am Flughafenneubau werden die Bürger Brandenburgs noch lange

und viel bezahlen müssen. Das sieht im Übrigen auch Kollege Danckert von der SPD-Bundestagsgruppe so. Das aktuelle Versagen ist leider nicht der letzte Akt in einer scheinbar endlosen Geschichte von Pleiten, Pech und Pannen.

Meine Damen und Herren! Im Herzen Brandenburgs entsteht ein Flughafen, der nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügt, der mehr Geld kostet, als eigentlich vorhanden ist, und die Bürger weit stärker als versprochen mit Lärm belasten wird.

(Beifall CDU)

Sie, Herr Ministerpräsident, sagten gerade, dass man hinterher immer schlauer sei. Ich weiß nicht, ob wir von der CDU schlauer sind; auf die Probleme beim Flughafen weisen wir schon seit einer Weile hin. Wir haben Fragen gestellt, für die wir verlacht wurden.

(Frau Muhß [SPD]: Dritte Startbahn!)

Anfang des Jahres haben wir unsere Zweifel an der Einhaltung des Eröffnungstermins Juni 2012 deutlich gemacht; das ist überall nachzulesen. Aus Ihren Reihen hieß es daraufhin, dass wir uns damit isoliert hätten. Dass in einer solchen Situation die Frage nach den Verantwortlichen aufkommt, ist normal und nur allzu verständlich; auch das haben Sie eingeräumt.

Der Flughafen gehört der öffentlichen Hand. Er ist von ihr geplant worden, wird von ihr gebaut und soll von ihr betrieben werden. Die Bürger sind somit die Eigentümer des Flughafens und haben natürlich das Recht zu erfahren, wie es wirklich um den Bau bestellt ist, welche Schwierigkeiten es gibt, welche Fehler gemacht wurden, welche Kosten auf sie zukommen und natürlich auch, wer die Verantwortung trägt.

(Beifall CDU und FDP)

Um all dies aufzuklären, ist das Parlament heute zu einer Sondersitzung zusammengekommen und hat Sie, Herr Ministerpräsident, aufgefordert, Brandenburg zu erklären, wie es am Flughafen so weit kommen konnte und wie Sie gedenken, im März 2013 einen wirtschaftlichen - ich betone: wirtschaftlichen! - und akzeptierten Flughafen an den Start zu bringen.

Sie haben in Ihrer Rede zwar den Brief erwähnt, der Ihnen von der CDU-Fraktion zugesandt wurde. Wir meinten, fair zu sein, wenn wir vorher sagen, was wir wissen möchten. Ich darf aber feststellen, dass viele, viele der Fragen, die wir gestellt haben, offen sind; das stellt uns natürlich nicht zufrieden.

(Beifall CDU)

Aus den Zeitungen und von Bürgerinitiativen erfährt man mehr über die reale Situation am Flughafen als von Ihnen. Je wichtiger man als Person im öffentlichen Leben ist, desto wichtiger sind die Dinge, die man sagt - oder eben nicht sagt. Sie, Herr Ministerpräsident, haben heute nicht viel gesagt. Kein Wort zu den Kapazitätsengpässen am künftigen Flughafen, kein Wort zur Nordbahn, kein Wort zur Finanzierung der zusätzlichen Kosten, kein Wort zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens, kein Wort dazu, wie der notwendige Schallschutz gewährleistet werden soll.

(Beifall CDU, FDP und GRÜNE/B90)

Stattdessen haben Sie sich entschuldigt - wieder einmal, könnte man sagen. Sie haben sich schon in der Vergangenheit entschuldigt, waren betroffen, stocksauer oder Ähnliches. Das hilft uns aber im Grunde nicht weiter. Wir erwarten, dass uns und damit auch den Bürgerinnen und Bürgern reiner Wein eingeschenkt wird. Dann können wir auch gemeinsam mehr Verantwortung übernehmen.

Diesmal versprechen Sie bessere Steuerung und Kontrolle. Das haben Sie schon 2010 getan - von 2003 ganz zu schweigen, als Sie selbst feststellten, dass man sich jetzt keine Fehler mehr leisten dürfe.

Sie verlangen Transparenz von der Geschäftsführung; aber wie genau Sie Transparenz für den Bürger herstellen wollen, verschweigen Sie. Stattdessen tagt heute die Fluglärmkommission - mal wieder - ohne Beteiligung der betroffenen Bürger.

Wir verlangen auch Transparenz, aber auch vom Aufsichtsrat, also auch von Ihnen, Herr Ministerpräsident. Von diesem Parlament sind Sie in den Aufsichtsrat entsandt worden. Sie vertreten hier nicht Ihre eigenen Interessen, sondern die Interessen Brandenburgs und dieses Parlaments. Gegenüber diesem Parlament müssen Sie somit auch Rechenschaft ablegen. Dieses Parlament ist sozusagen der Aufsichtsrat der Landesregierung. Das sollte uns auch allen bewusst sein. Es hilft auch nicht, auf andere Aufsichtsräte, Herrn Bomba oder Herrn Henkel, hinzuweisen.

(Frau Lehmann [SPD]: Das ist wichtig!)

- Ja, ja, warten Sie mal, Frau Kollegin!

Uns als CDU-Fraktion ist Herr Bomba völlig schnuppe. Wenn Herr Minister Ramsauer sagen würde: „Den berufe ich ab“, dann wäre es uns völlig egal.

(Vereinzelt Lachen bei der SPD)

- Lachen Sie mal nicht zu früh! Aber wenn wir die Abberufung von Herrn Bomba fordern würden, was sollen wir dann bitte vom stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden fordern?!

(Beifall CDU)

Von daher, meine Damen und Herren: Als CDU sind wir eine Rechtsstaatspartei, und das heißt, es gibt kein Urteil ohne Beweisaufnahme. Wir wollen in dem Verfahren mitwirken.

(Zuruf von der SPD)

- Und wir auch nicht.

Ich finde es aber keinen guten Stil, wenn aus der Staatskanzlei eine Pressemitteilung kommt, in der dann von Herrn Henkel und Herrn Bomba - bei Bomba ist es mir egal, habe ich gesagt - steht, dass Herr Henkel an zwei von 104 Aufsichtsratssitzungen teilgenommen hat, weil er nicht im Amt war. Es ist ziemlich armselig, wenn man dann auf solche Leute verweist.

(Beifall CDU)

Ich würde mir wünschen, dass mit dem Umzug des Parlaments in ein neues Gebäude auch ein bisschen mehr Würde in dieses Haus Einzug hält.

Meine Damen und Herren, ich sagte: Politik beginnt mit der Betrachtung der Realität. Realität ist es, dass es bei der Verschiebung nicht nur um den nicht funktionierenden Brandschutz geht. Man kann einen Flughafen nicht eröffnen, ohne dass für die Sicherheit der Passagiere gesorgt ist. Das versteht sich ja wohl von selbst. Wie man aber überhaupt erst auf eine zusammengeschusterte Last-Minute-Mensch-Maschine-Lösung beim Brandschutz setzen konnte, bleibt uns - und nicht nur uns - schleierhaft. Genauso ging das wohl auch dem verantwortlichen Planungsbüro, das letztendlich seine Unterschrift unter diesen Antrag verweigerte und, wie wir jetzt wissen, anschließend oder später gekündigt wurde.

Es liegt weit mehr im Argen. Der halbe Flughafen scheint eine Baustelle zu sein. Vom TÜV Rheinland bekommen gerade mal 42 % der Gebäude die Fertigstellung bescheinigt. Leider sind die Richtlinien für Gebäude für die Passagiere nicht dabei. Auch von den Airlines kamen Beschwerden, dass der Flughafen zur Eröffnung am 3. Juni nicht den Qualitätsansprüchen genügt hätte.

Neben diesen Schwierigkeiten, die durch die mangelhafte Einhaltung von Terminen entstanden sind, gibt es auch das ganz grundlegende Problem: Der Flughafen ist zu klein konzipiert und zu klein gebaut worden. Die Anbauten und Zelte unterstreichen dies nachdrücklich. Wenn Schönefeld 2013 in Betrieb geht, wird es keine zwei Jahre dauern, bis die vorhandenen Kapazitäten vollständig ausgeschöpft sind. Wo Tegel und Schönefeld im vergangenen Jahr zusammen 176 Check-in-Schalter für 24 Millionen Fluggäste hatten, wird der neue Flughafen dann für 27 Millionen Fluggäste nur über 92 Check-in-Schalter verfügen. Das bedeutet, dass selbst bei vorsichtiger Schätzung an Spitzentagen pro Check-in-Vorgang durchschnittlich weniger als eine Minute zur Verfügung stehen wird. Jeder, der einmal geflogen ist, weiß, dass das deutlich knapp bemessen ist. Das kann auch jeder wissen.

Hinzu kommen die unzureichende Anzahl an Gepäckbändern und der mangelnde Platz für die Sicherheitskontrollen, die Abflug und Ankunft am Flughafen stark verzögern werden. Auch die Flugbetriebsfläche, also das Vorfeld, wo die Maschinen abgefertigt werden, wird in absehbarer Zeit nicht mehr für die zu erwartende Anzahl von Flugbewegungen ausreichend sein.

Der Flughafen ist im Übrigen mit Inbetriebnahme schon in Teilen - schrecken Sie nicht zusammen! - baufällig. Die zukünftige Nordbahn wird vom alten Flughafen Schönefeld übernommen. Die fehlenden 600 m hat man angebaut, die bestehenden 3 000 m aber in ihrem veralteten Zustand gelassen. Spätestens 2016/2017 wird eine vollständige Sanierung der Nordbahn notwendig. Wie das im laufenden Betrieb funktionieren soll, konnte mir bis heute niemand erklären, auch nicht, wie es finanziert werden soll. Allen Dementis zum Trotz wird der Flughafen zu einer Dauerbaustelle werden, und der Flughafen wird vor allem massive zusätzliche Kosten verursachen, die nicht einkalkuliert sind.

(Beifall CDU)

Von daher bleibt die Dauerfrage, die wir heute nicht beantworten können, die aber beantwortet werden muss: Wie soll dieser Flughafen am Ende wirklich wirtschaftlich arbeiten? Das ist die Frage. Realität ist, dass der Flughafen ein finanzielles Debakel zu werden droht. Schon heute ist mehr Geld verplant und

verbaut worden, als eigentlich für den Flughafen vorgesehen war. Die gut 400 Millionen Euro aus den Landeskassen Berlins und Brandenburgs sind längst verbraucht. Auch der Kreditrahmen ist, wie wir wissen, so gut wie ausgeschöpft. Die gewaltigen Mehrkosten für jeden Tag der Verzögerung der Inbetriebnahme und die zu erwartenden Schadenersatzansprüche werden die Gesamtkosten bis zur Betriebsfähigkeit des Flughafens wohl auf über 3 Milliarden Euro steigern. Das ist dann rund eine Milliarde mehr, als ursprünglich geplant war.

Zusätzlich konnte man erst gestern im „Spiegel“ lesen, dass scheinbar große Teile der Kreditfinanzierung über Zinswetten abgesichert wurden - wenn man da von „Absichern“ sprechen kann. Dabei hat man sich wohl auch verzockt, wodurch die Kreditlast auf dem Flughafen noch einmal erheblich gesteigert werden konnte oder musste.

Welche Folgen dies für unseren Landeshaushalt haben kann, kann sich jeder an drei Fingern abzählen. Ich kann an dieser Stelle nur sagen: Überlegen Sie sich gut, ob Sie unser Angebot zur Zusammenarbeit ablehnen oder nicht. Ansonsten wünsche ich insbesondere den Kolleginnen und Kollegen von den Linken viel Vergnügen dabei, den Bürgern das zu erklären.

(Beifall CDU)

Die Kredittilgung soll der Flughafen nämlich aus dem laufenden Geschäft heraus bewerkstelligen. Wie soll das angesichts der verschobenen Eröffnung funktionieren? Das ist unklar. Klar ist hingegen, wer bei Zahlungsunfähigkeit des Flughafens einspringt: natürlich durch Beschluss des Landtages dann der Steuerzahler. Wir bürgen für fast 900 Millionen Euro. Wie die notwendige Haushaltskonsolidierung unter diesen Umständen gelingen soll, bleibt fraglich. Wichtige Investitionen in die Zukunft unseres Landes werden wir auf jeden Fall überprüfen müssen. Der Spielraum wird auf keinen Fall größer.

Meine Damen und Herren, so sehr die Kosten auch aus dem Ruder gelaufen sind, es gibt einen Bereich, wo man fleißig gespart hat, nämlich am Lärmschutz der betroffenen Anwohner.

(Beifall CDU)

Anstatt sich an den Planfeststellungsbeschluss zu halten, hat man versucht, die Kriterien aufzuweichen, um möglichst wenig Schallschutz bezahlen zu müssen. Der geschätzte Kollege Dankert sagte dazu wortwörtlich, dass „die Bürger mit Billigschallschutz abgespeist werden“. Da wird am falschen Ende gespart. Die Akzeptanz für den neuen Flughafen ist genauso wichtig wie dessen Wirtschaftlichkeit. Mit der Art und Weise, wie der Lärmschutz bis jetzt umgesetzt wurde, macht man allerdings eine Akzeptanz unmöglich.

Herr Ministerpräsident, Sie sagten einmal:

„... Belastungen wird man nicht durch Transparenz und Bürgerbeteiligung wegorganisieren können.“

Das mag sein; aber nur mit Transparenz und Bürgerbeteiligung kann man die Akzeptanz von Belastung erzeugen oder steigern und darüber hinaus auch die Linderung von Belastungen besser organisieren. Es muss jetzt endlich Schluss sein mit der mangelnden Transparenz um den Flughafenstandort in Berlin-Brandenburg. Es müssen endlich alle Betroffenen am weiteren Vor-

gehen beteiligt werden. Alle Fakten gehören auf den Tisch und besprochen. Nur dann können die richtigen Entscheidungen für einen zukunftsfähigen Flugverkehr organisiert werden.

Wir können Ihnen nicht mehr glauben, dass jetzt alles Notwendige getan wird. Jeder weitere Fehler wird zu 100 % dem Steuerzahler zur Last fallen, und die Prügel werden wir im Übrigen alle abkriegen. Das Parlament muss daher auf einer umfassenden und offenen Analyse der Situation und der kompletten Transparenz der weiteren Entscheidungen bestehen. Wir wollen sofort und umfänglich über jeden weiteren Schritt informiert werden. Wir haben Ihnen mehrfach den Vorschlag unterbreitet, einen runden Tisch einzurichten, an dem alle Beteiligten Platz finden, um gemeinsam das Projekt Flughafen zu begleiten. Bisher haben Sie sich stets geweigert. Warum eigentlich? Sie haben unseren Brief in Ihrer Rede erwähnt; vielen Dank dafür. Zu unserem erneuten Angebot, einen Runden Tisch unter Beteiligung aller einzurichten, haben Sie sich noch nicht geäußert. Ich wiederhole daher hier und jetzt dieses Angebot noch einmal. Denken Sie vor dem Hintergrund des Ausmaßes des Debakels und der auf uns zukommenden Probleme gründlich darüber nach.

(Beifall CDU)

Alle, die selbst Politikerfahrung gemacht haben, die sich über Jahrzehnte in Deutschland mit Politik vertraut gemacht haben, wissen, dass sich solche Dinge einfach weiterentwickeln. Von daher: Schlagen Sie solche Angebote nicht einfach in den Wind! Wir als CDU haben keine Freude daran, wenn Brandenburg in dieser Art und Weise ins Gerede kommt. Es ist auch ein Stück unserer Mitverantwortung, die wir bereit sind zu tragen, aber nicht, indem Sie Bürgerinitiativen, Opposition und andere einfach außen vor lassen.

(Beifall CDU)

Von daher: Dieses Angebot steht, darauf möchte ich hier noch einmal hingewiesen haben. In vier Wochen werden wir als Fraktion entscheiden, wie wir uns in dieser Angelegenheit weiter verhalten werden. Uns ist klar, dass der Ministerpräsident heute nicht alle Zahlen haben kann. Ich weiß, dass man im Aufsichtsrat verabredet hat, die Dinge in den nächsten Tagen und Wochen zu klären. Am 22. Juni wird der Aufsichtsrat noch einmal tagen. Unmittelbar danach, sagen wir als CDU-Fraktion, muss ein Gremium des Landtages - ich meine, der Hauptausschuss - kurzfristig darüber informiert werden, wie die Dinge stehen. Das geht uns wirklich alle an, meine Damen und Herren!

Eines ist heute schon sicher, das sage ich so: Dieser Landtag wird nicht in die Sommerpause gehen, ohne dass die ausstehenden Maßnahmen und die damit verbundenen Kosten geklärt sind.

(Beifall CDU)

Meine Damen und Herren, es muss jetzt transparent entschieden werden, wie den Kapazitätsproblemen am Flughafen begegnet werden soll. Es muss jetzt verbindlich geregelt werden, wie alle Bürger mit ausreichendem Lärmschutz versorgt werden sollen. Es bedarf eines Gesamtkonzepts für den Flugverkehr in der Region Berlin-Brandenburg, eines Gesamtkonzepts, das die heute bekannten Probleme berücksichtigt und ergebnis-

offen nach zukunftsfähigen und brandenburgverträglichen Lösungen sucht.

Meine Damen und Herren, zum Abschluss: Es geht uns als CDU-Fraktion nicht darum, irgendjemanden zu finden, den wir prügeln können. Es geht uns darum, für Brandenburg und für die Bürgerinnen und Bürger die beste Lösung zu bekommen, auch für die Zukunft. Deshalb möchte ich Sie, auch die nachfolgenden Redner, bitten, sich sachlich zu verhalten, um diese Atmosphäre und die Bereitschaft dazu nicht zu stören. - Danke schön.

(Beifall CDU)

Präsident Fritsch:

Vielen Dank, Herr Dombrowski. - Das Wort erhält die SPD-Fraktion. Es spricht der Abgeordnete Holzschuher.

Holzschuher (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In der Tat, die Nachricht vom 8. Mai über die Verschiebung des Eröffnungstermins war eine katastrophale Nachricht für Berlin und Brandenburg. Sie hat uns alle nicht nur überrascht, sondern auch zutiefst getroffen, weil sie natürlich für die Region einen Imageverlust bringt, weil sie natürlich infrage stellt, wie die derzeitige Planung war: Wird es tatsächlich dieses Erfolgsmodell, das wir uns alle für die Region wünschen? Und doch bin ich weiterhin fest überzeugt - bei aller Enttäuschung sollten wir uns hier auch nicht zu sehr in Pessimismus wiegen -: Dieser Flughafen wird das Erfolgsmodell für Berlin-Brandenburg werden, er wird nicht nur das größte Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands, sondern er wird Berlin und Brandenburg wieder, auch was den internationalen Flugverkehr betrifft, in das Zentrum Europas rücken, er wird Berlin und Brandenburg weit voranbringen, und er wird das eben auch tun, wenn er verspätet eröffnet wird.

Aber nochmals: Diese Verzögerung ist ein Rückschlag, ein Rückschlag nicht nur für das Projekt selbst, sondern insgesamt für das Image der Region, unserer Region, für die wir doch alle gemeinsam arbeiten, so wie es auch Herr Dombrowski gesagt hat und wie es im Brief der CDU-Fraktion zum Ausdruck kommt. Der Herr Ministerpräsident hat es bereits zitiert, ich möchte es wiederholen, weil es doch ein so schöner, konstruktiver Satz ist:

„Bei allen politischen Differenzen sollte uns die Absicht gemein sein, einen wirtschaftlich erfolgreichen und akzeptierten Flughafen an den Start zu bringen.“

Natürlich, genau das ist es doch: eine Absicht, die wir alle gemeinsam haben, und das nicht erst seit einiger, seit kurzer Zeit, sondern im Grunde seit zehn Jahren oder länger. Wir haben gemeinsam in diesem Land daran gearbeitet, dass dieser Flughafen ein großer Erfolg wird. Deshalb, Herr Dombrowski, können Sie - sollte ich sagen, im Gegensatz zu Ihnen? - von mir auch eine sehr sachliche und faire Auseinandersetzung erwarten. Natürlich werden wir gemeinsam daran arbeiten müssen, aufzuklären, was dort schiefgegangen ist. Natürlich haben auch wir die Frage zu stellen: Warum ist es erst wenige Wochen vor dem geplanten Eröffnungstermin bekannt geworden, dass dieser Termin nicht zu halten ist? Natürlich haben auch wir die

Frage: Wer ist dafür verantwortlich? Natürlich haben wir auch die Frage: Was kostet das und welche Auswirkungen hat es auf das Projekt? Sie können sicher sein, dass wir das gemeinsam angehen.

Wenn aber Sie, Herr Dombrowski, dann sagen: Das haben wir im Grunde schon immer - zumindest seit dem Jahreswechsel - gewusst, frage ich mich, warum Sie nicht wenigstens Ihre Parteifreunde in Berlin bzw. in der Bundesregierung - wenn schon nicht uns - gewarnt haben und denen die Frage stellten - auch wenn Ihnen Herr Bomba schnuppe ist, wie wir gerade hören mussten -: Was macht ihr dort, ihr seid doch blauäugig? - Uns ist Herr Bomba nicht schnuppe; denn er ist einer der Vertreter der Gesellschafter in diesem Aufsichtsrat, der gemeinsam mit der Bundesregierung, dem Land Berlin und dem Land Brandenburg an diesem Projekt arbeitet. Insofern kann uns niemand schnuppe sein, der in diesem Aufsichtsrat vertreten ist.

(Frau Lehmann [SPD]: Richtig!)

Wir wissen, die Aufsichtsratsmitglieder leisten dort gute Arbeit und leisteten dies auch stets in der Vergangenheit nach menschlichem Ermessen, übrigens auch zu der Zeit, als noch CDU-Vertreter des Landes Brandenburg in diesem Aufsichtsrat vertreten waren. Wir alle wissen aus dieser Zeit, dass die dort anfallende Arbeit nicht einfach ist. Sie alle wissen es. Auch Sie, Herr Dombrowski, sollten aus dieser Zeit noch wissen, dass die Arbeit für den Aufsichtsrat nicht einfach ist.

Insofern sollte man an dieser Stelle auch nicht wieder eine Grundsatzdiskussion - das habe ich Ihrer Rede, Herr Dombrowski, entnommen - über den Standort aufmachen. Über diese Frage waren wir doch bereits hinaus. Der Standort ist dort, wo er ist. Das, worüber wir heute debattieren, ist nun wirklich nichts, was mit dem Standort zu tun hat. Eine derartige Verzögerung hätte ebenso in Tegel, Tempelhof, Schönefeld oder gar in Sperenberg eintreten können. Die Frage ist lediglich: Warum ist es passiert?

Sie selbst sagten: Wir wollen die Frage nach dem Warum gemeinsam aufklären. Jedoch haben die Fragen, die Sie anschließend aufwarfen, wenig mit dem zu tun, was wir gegenwärtig zu klären haben.

(Dombrowski [CDU]: Das ist Ihr Problem!)

- Das ist nicht unser Problem, Herr Dombrowski,

(Dombrowski [CDU]: Doch!)

sondern das ist unser gemeinsames Problem; denn Sie haben doch eben an die Gemeinsamkeit appelliert, die in der Vergangenheit bei diesem Projekt stets gegeben war.

Das, was mich zutiefst enttäuscht, ist, dass diese Gemeinsamkeit heute von Ihnen vielleicht in einem Einleitungssatz immer noch im Munde geführt, aber von Ihnen nicht gelebt wird, und zwar das gemeinsame Bekenntnis zu dem Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg. Gerade das müsste man doch insbesondere von Ihrer Partei erwarten können. Sie stellen jedoch faktisch den Standort

(Senftleben [CDU]: Sie haben nicht zugehört! - Frau Kaiser [DIE LINKE]: Nein, wir lesen!)

und den Erfolg dieses Flughafens infrage. Dafür gibt es heute aber nun wirklich keinen Anlass. Das, was geschehen ist, ist zutiefst ärgerlich und muss aufgeklärt werden, hat aber - nochmals - aus meiner Sicht langfristig keine negativen Wirkungen, wenn der Flughafen erst einmal in Betrieb ist.

(Senfleben [CDU]: Überhaupt nicht, gar keine Probleme!)

Bis dahin müssen wir uns jedoch die Frage stellen: Was ist dort passiert? Welche Fehler sind unterlaufen? - In diesem Zusammenhang möchte ich auf zwei Argumente eingehen, die immer wieder angeführt werden, wenn es um die Frage geht: Was ist dort fehlgeschlagen?

(Senfleben [CDU]: Gar nichts!)

Zunächst die Mär von der organisierten Selbstkontrolle auf der Baustelle: Nach den Schwierigkeiten, die im Jahr 2010 auftraten, hat die Geschäftsführung - übrigens gebilligt vom Aufsichtsrat - die von Planung und Bauüberwachung getrennte Kontrolle weiter verstärkt. Die Geschäftsführung hat es weiter verstärkt! Es gab also diverse intensive Kontrollmechanismen. Insofern kann man nicht sagen, dass die Kontrolle als solche fehlgeschlagen ist.

Das, was möglicherweise nicht ausreichend funktioniert hat, ist die Kritikfähigkeit untereinander, und zwar zwischen der Geschäftsführung und den ausführenden Firmen, der Geschäftsführung und den Mitarbeitern der Flughafengesellschaft, den Controllern und den Bauüberwachern. Wenn man nicht in der Lage ist, auch einmal offen unangenehme Dinge auszusprechen, ohne Angst haben zu müssen, dass einem gleich etwas widerfährt, dann mag es sein, dass sich alle in die Tasche lügen.

Vielleicht war das eines der Probleme, die bei der Bauausführung auftraten. Zumindest schien die Geschäftsführung darüber überrascht zu sein, dass der Termin für die Eröffnung nicht zu halten war. Das gilt jedoch nicht für das Verhältnis zum Aufsichtsrat; denn nach allem, was wir wissen - darauf verlasse ich mich -, haben die 15 Aufsichtsratsmitglieder nicht nur intensiv nachgefragt, sondern wurden auch von verschiedenen Parteien und Funktionen delegiert. In der Zwischenzeit haben sich auch alle zu dem Vorfall äußern können und bestätigen: Wir haben uns sehr intensiv bemüht, und uns gegenüber hat die Geschäftsführung immer ganz eindeutig gesagt, wie die Situation aus ihrer Sicht ist, nämlich: Es bestehen Schwierigkeiten und Probleme, es wird einige Provisorien geben, aber der Termin steht.

Ein Geschäftsführer, der sehr gut qualifiziert und übrigens sehr gut bezahlt einem Aufsichtsrat gegenübersteht, braucht keine Angst zu haben. Er darf keine Angst haben, sondern muss offen reden. Wenn dieser sich dann selbst auch in die Tasche gelogen hat, dann ist das nicht dem Aufsichtsrat vorzuwerfen. Wir werden aufklären, warum niemand den Mut hatte, eher die Reißleine zu ziehen. Das ist in der Tat eine sehr entscheidende Frage, aber eine, die sich im Bereich zwischen Geschäftsführung, Gesellschaft und Controllern abspielt, aber nicht im Bereich des Aufsichtsrats.

(Zuruf des Abgeordneten Jungclaus [GRÜNE/B90])

Eine weitere Sache, die Sie aufgeworfen haben und die in dem Zusammenhang in der Öffentlichkeit diskutiert wurde, ist die

Frage: Zeigt das nicht, dass es insgesamt nicht funktioniert, wenn die öffentliche Hand solche Projekte durchführt? Hätte man nicht einen Generalauftragnehmer damit betrauen müssen? - Dies war zu Beginn sogar gewollt. Vielleicht erinnern sich noch einige daran, dass es diesbezüglich erhebliche Schwierigkeiten gab.

Der Generalauftragnehmer übrigens, der damals für dieses Projekt im Gespräch war, ist wohl auch in Hamburg nicht wirklich weitergekommen. Das dortige Projekt „Elbphilharmonie“ sollte bereits seit Jahren fertig sein, wird aber nicht fertig und sollte viel weniger kosten als das, was es bereits jetzt an Kosten verursacht hat. Die Mehrkosten sind in exorbitante Höhen gestiegen, ohne dass absehbar ist, wann dort Kultur stattfinden kann. So ist es, wenn man Privatauftragnehmer arbeiten lässt.

(Zuruf des Abgeordneten Senfleben [CDU])

Insofern ist das kein Kriterium dafür, dass es mit einem Generalauftragnehmer besser gelaufen wäre. Zudem wäre mit einem Generalauftragnehmer nicht erreicht worden, dass zwei Drittel der Aufträge - so verhält es sich aktuell - vor Ort ausgelöst werden. Die heimische Wirtschaft und die Bauwirtschaft, aber auch andere - zum Beispiel Planungsbüros und Zulieferer - profitieren entscheidend von diesem Projekt. Das hätten wir nicht erreicht, wenn ein Generalauftragnehmer bestellt worden wäre, der die Arbeiten weitgehend von ausländischen Firmen hätte durchführen lassen wollen.

Meine Damen und Herren, es wurde bereits mehrfach - nicht zuletzt durch Matthias Platzeck - darauf hingewiesen, was die Funktion eines Aufsichtsrats ist. Er kontrolliert die Geschäftsführung. Kontrollieren heißt jedoch nicht, dass er jeden einzelnen Schritt hinterfragen muss. Das kann er nicht bewerkstelligen und dafür ist er auch nicht vorgesehen. Schließlich muss er sich auch ein wenig darauf verlassen können, dass das, was die Geschäftsführung präsentiert, korrekt und umfassend ist. Nur bei ernsthaften Zweifeln müsste nachgehakt werden. Anlass für solche Zweifel hinsichtlich des anberaumten Eröffnungstermins haben für den Aufsichtsrat jedoch - davon bin ich überzeugt - bis vor zwei Wochen nicht bestanden.

In diesem Zusammenhang muss auch noch einmal verdeutlicht werden, dass es dabei nicht darauf ankommt, wer im Aufsichtsrat vertreten ist; denn oft wird gesagt, Politiker dürften nicht im Aufsichtsrat sein. Als wäre ein Banker oder ein Jurist - für Juristen kann ich gut sprechen - besser in der Lage, zu überprüfen, ob eine Brandschutzeinrichtung korrekt abgewickelt wird oder ob eine Bauleitplanung funktioniert. Das können sie genauso wenig bzw. genauso gut. Dies ist aber auch nicht die Aufgabe des Aufsichtsrats, sondern seine Aufgabe ist es - nochmals -, zu kontrollieren, ob die Geschäftsführung funktioniert.

Der Aufsichtsrat hat - zumindest hinsichtlich des Ministerpräsidenten - noch eine weitere Funktion. Zu Recht kann man die Frage stellen: Warum ist der Ministerpräsident im Aufsichtsrat vertreten?

(Genilke [CDU]: Gute Frage!)

Für die lächerlich geringe Aufwandsentschädigung, die er bekommt, sicherlich nicht. Seine Zeit kann er auch anderweitig nutzen. Der Ministerpräsident ist Mitglied im Aufsichtsrat, weil er Verantwortung übernommen hat, und zwar nicht nur für die

ses große Projekt, sondern auch für das Land Brandenburg und dessen Bürgerinnen und Bürger; denn dort kann er am besten auf Augenhöhe mit den anderen Gesellschaftern - nochmals: das sind die Bundesregierung und das Land Berlin - korrespondieren und ihnen gegenüber die Interessen des Landes vertreten.

Das hat er vor kurzem sehr erfolgreich getan. Es wurde nämlich erreicht, dass gegen den Widerstand mindestens eines der anderen Gesellschafter die Lärmschutzaufwendungen deutlich erhöht wurden. Das ist die Aufgabe eines Ministerpräsidenten im Aufsichtsrat dieser Gesellschaft. Die hat er aus meiner Sicht sehr gut erfüllt.

(Beifall SPD)

Hinsichtlich der anderen Aufgaben, die er gemeinsam mit allen anderen Aufsichtsratsmitgliedern wahrnimmt, habe ich keine Zweifel, dass der Aufsichtsrat nach bestem Wissen und korrekt gehandelt, nachgefragt und geprüft hat. Aber - ich sage es noch einmal - wir lassen uns das alles natürlich noch einmal berichten. Darüber, in welchen Gremien das stattfindet, müssen wir uns noch verständigen.

Nun vielleicht der Hinweis, dass wir uns selbst keinen Gefallen tun, wenn wir die Politik - insbesondere wir in diesem Raum sollten kein Interesse daran haben - stets als die Verantwortliche für alles sehen. Offenbar ist es so, dass wir gelegentlich an die Grenzen des technisch Machbaren stoßen, und vor allem in diesen Bereichen ist es nun einmal so, dass dort, wo die Technik immer komplizierter und die Abläufe immer komplexer werden, auch die Politik darauf angewiesen ist, dass die hoch gebildeten, sehr gut ausgebildeten und auch hoch bezahlten Experten Lösungen für auftretende Probleme finden.

Zudem ist es eine Frage des Vertrauens. Politik muss nach gründlicher Prüfung und Abwägung Vertrauen in das investieren, was dort erfolgt, und anschließend - diesbezüglich haben Sie natürlich Recht - kontrollieren. Vertrauen ist jedoch zunächst die einzige Basis; denn kein Politiker - übrigens auch kein Banker und auch kein sonstiger Vertreter der Wirtschaft - kann in einem Aufsichtsrat anstelle der Verantwortlichen planen und durchführen, was an Aufgaben zu erledigen ist.

Uns ist sehr wohl bewusst, dass die Verzögerung dieses Projekts Mehrkosten verursacht und dass dadurch auch Schäden eingetreten sind. Das ist unbestreitbar. In der Tat wurden Verträge geschlossen, die nun nicht oder nur verspätet umgesetzt werden können. Das kostet Geld. Deshalb wird man fragen müssen: Wer ist dafür verantwortlich? - Auch die Verschiebung des Termins insgesamt verursacht einen Mehraufwand. Realistischerweise wird man dazu aber in den nächsten Wochen und Monaten nichts Konkretes sagen können.

Herr Dombrowski, wenn Sie und Ihre Fraktion das mit der gemeinsamen Aufklärung ernst meinen, dann warten Sie ein wenig ab, bis sich das etwas mehr konkretisiert; denn im Augenblick ist es so, dass viele Leute aufschreien und sagen: Wir haben einen Schaden erlitten. Was aber letztlich tatsächlich an Schaden entstanden ist - abgewogen gegen entstandene Minderkosten -, muss in Ruhe geprüft werden. Das werden wir jedoch nicht in den Gremien des Landtags tun können und auch nicht in den nächsten Monaten. Das verhält sich nun einmal so mit solchen Forderungen. Wir tun gut daran, uns nicht vor den

Karren spannen zu lassen von einigen, die in dieser Situation etwas herauszuholen versuchen. Ich will das niemandem unterstellen, rate dennoch dazu, mit solchen Forderungen vorsichtig zu sein.

Wer letztlich die berechtigten Forderungen erfüllen muss, steht in der Tat noch nicht fest und wird in einigen Monaten auch noch nicht feststehen; denn das ist eine Frage der Verantwortlichkeit. Ob für alles, was dort an Schaden aufgetreten ist, die Gesellschaft, eine der bauausführenden Firmen oder handelnde Personen verantwortlich sind, wird sich klären lassen, jedoch nicht in den nächsten Wochen. Darüber muss vielmehr in Ruhe diskutiert werden.

Mich wundert es, dass einige Personen, die in der Vergangenheit selbst Verantwortung für Projekte getragen haben, jetzt besonders laut kritisieren. Wenn wir nach Berlin schauen, sehen wir den Hauptbahnhof als mehrjährig verzögertes Projekt, in verkürzter Form gebaut und mit einer S-Bahn, die gelegentlich fährt, aber manchmal auch nicht. Wenn man die Frage stellt, wer dort verantwortlich war, fallen einem Namen ein, die hier in anderer Funktion auch wieder verantwortlich sind und die nun meinen, die Entscheidung der Flughafengesellschaft, erst im kommenden Jahr den Betrieb aufzunehmen, besonders laut kritisieren zu müssen. Das ist eigenartig. Vielmehr sollten sich nämlich einige Kritiker selbst fragen, ob sie nicht Erfahrungen damit haben, warum Großprojekte manchmal anders laufen, als ursprünglich gedacht, und welche Fehler dabei unterlaufen können.

Wenn wir jetzt aber sehen, was die Verzögerung verursacht, sollten wir uns einen Aspekt in Erinnerung rufen, zu dem wir in der Tat in der Vergangenheit auch hier im Landtag bereits Kritik geäußert haben. Das ist die sehr schleppende Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen. Wenn jedes Negative auch etwas Positives hat, dann jedenfalls dieser Aspekt: Durch die verzögerte Inbetriebnahme wird es der Flughafengesellschaft möglich sein, alle erforderlichen Maßnahmen zeitgerecht bis zur Eröffnung durchzuführen und umzusetzen. Darüber kann man sich zwar nicht freuen, weil die Verzögerung selber das große Problem bleibt; aber das ist ein positiver Nebeneffekt.

Insgesamt bin ich überzeugt: Wenn wir in einem Jahr zusammensitzen und über die Eröffnung des Flughafens debattieren - ich bin sicher, es wird im Rahmen einer Aktuellen Stunde Gelegenheit dazu sein -, werden wir froh und zufrieden sein, dass Berlin und Brandenburg dieses Projekt in ihren Grenzen haben,

(Herr Dombrowski [CDU]: Wir werden uns in den Armen liegen!)

und wir werden stolz darauf sein, dass unsere Region zum Motor in Mitteleuropa wird, was den Luftverkehr und die wirtschaftliche Entwicklung angeht.

(Zuruf von der FDP: Halleluja!)

Manche Krisen relativieren sich dann - davon bin ich überzeugt -, wenn wir es gemeinsam schaffen, diesen Standort nicht zu zerreden. Deswegen bitte ich Sie, Herr Dombrowski, Ihre hoffentlich nicht nur scheinbar versöhnlichen Worte zum Schluss Ihrer Rede ernst zu nehmen. Wir sind immer zu einem Dialog

(Herr Senftleben [CDU]: Das sollten Sie einmal ernst nehmen!)

über die Probleme und Chancen dieses Standortes in Sachlichkeit und zum Wohle unseres Landes bereit. - Vielen Dank.

(Beifall SPD)

Präsident Fritsch:

Vielen Dank. - Das Wort erhält der Abgeordnete Büttner. Er spricht für die FDP-Fraktion.

Büttner (FDP):

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte deutschlandweit. Für die Region Berlin-Brandenburg ist er das wichtigste Infrastrukturprojekt und eine große Chance für die gesamte Region und die hier lebenden Menschen.

Der Flughafen gilt als der Wirtschafts- und Jobmotor für unsere Region, von dem eine nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes zu erwarten ist. Allein der prognostizierte Zuwachs von 32 400 Arbeitsplätzen zeigt, welche wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Dimension dieser Flughafen für unsere Region hat. Die prognostizierte gesamtgesellschaftliche Wertschöpfung für die Region wird in der Antwort auf die Kleine Anfrage des Kollegen Raimund Tomczak zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des BER auf 1,4 Milliarden Euro beziffert. Dies ist nur der Einmaleffekt durch den Bau. Gerade deshalb ist es notwendig, die Leistungsfähigkeit dieses Flughafens zu gewährleisten. Gerade deshalb wäre eine Eröffnung am 3. Juni dieses Jahres so notwendig gewesen.

Dies alles wird nun nicht stattfinden. Es gilt herauszufinden: Wo liegen die Verantwortlichkeiten? Es gilt herauszufinden, welcher Schaden für die Region durch die Verschiebung der Eröffnung eingetreten ist und eintritt.

Herr Ministerpräsident, damit wollen wir dieses Projekt nicht schlechtreden, sondern wir wollen die notwendigen Konsequenzen aus diesem Debakel ziehen. Vor allem wollen wir, dass dieses Projekt doch noch ein Erfolg für die gesamte Region wird.

(Beifall FDP sowie vereinzelt SPD)

Meine Damen und Herren, viele dieser Fakten sind hier im Landtag bereits oft besprochen worden. Der Flughafen war in den vergangenen Plenarsitzungen ein Dauerbrenner. Viele schwierige Themen wurden hier intensiv und teilweise heftig diskutiert, sei es das Schallschutzprogramm, seien es die Flugrouten oder sei es das Nachtflugverbot - alles Themen, mit denen man, wenn man ehrlich ist und sich andere Flughäfen anschaut, zu rechnen hatte. Aber mit dem heutigen Thema haben wir nicht gerechnet. Wir haben nicht damit gerechnet, dass der BER eine Geschäftsführung hat, die offensichtlich über Wochen hinweg die Bevölkerung und die Unternehmen im Unklaren gelassen hat. Wir haben auch nicht damit gerechnet, dass der Aufsichtsrat nach allem, was wir heute leider vermuten müssen, davon noch nicht einmal etwas mitbekommt.

(Beifall FDP)

Geschäftsführung und Aufsichtsrat gemeinsam sind verantwortlich für das Debakel BER und für den Imageverlust dieser Region.

(Beifall FDP, CDU und GRÜNE/B90)

Deshalb müssen wir heute über dieses Thema diskutieren. Deshalb war es notwendig, dass sich auch der Ministerpräsident dieses Landes erklärt. Herr Ministerpräsident, wir haben positiv zur Kenntnis genommen, dass Sie sich für Fehler, die passiert sind, entschuldigt haben. Aber es sind eben nicht nur die Fehler der Geschäftsführung, sondern auch des Aufsichtsrates und damit auch Ihre Fehler.

(Beifall FDP, CDU und GRÜNE/B90)

Meine Damen und Herren, die Geschichte dieses Flughafens ist über die gesamte Zeit hinweg holprig gewesen wie eine veraltete Landebahn. Kurz nach dem Fall der innerdeutschen Grenze gab es die Idee eines neuen Flughafens. Anfang der 90er-Jahre hat man sich dann auf die Suche nach einem Standort gemacht und sich 1996 für Schönefeld entschieden. Die Frage des Standortes ist in der Tat keine Frage, die heute neu bewertet werden muss. Es ist ein Fakt, dass der Flughafen dort steht, wo er steht. Das wird auch nach dieser Debatte in Zukunft so sein.

Bei der Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung wurde als Eröffnungstermin für den neuen Flughafen das Jahr 2008 angegeben. 2006 erfolgte der erste Spatenstich, und 2009 gab es den Planergänzungsbeschluss zur Nachtflugregelung.

Bereits im Juni 2010 wurde die für November 2011 vorgesehene Eröffnung wegen der Pleite einer Beratungsfirma und verschärfter Sicherheitsbestimmung auf den 3. Juni 2012 verschoben. Sie, Herr Ministerpräsident, sagen in der Öffentlichkeit, dass die Pleite dieser Firma dazu beigetragen habe, dass der Eröffnungstermin Juni 2012 nicht gehalten werden könne. Aber dann müssen Sie das doch schon vorher erkannt haben. Das wäre doch Ihre persönliche Verantwortung als Aufsichtsratsmitglied gewesen, Herr Ministerpräsident!

Die erneute Verschiebung auf den März 2013 ist ein Desaster für die gesamte Region. Schauen wir uns nur an, welchen Imageverlust die Region davonträgt. Die Tageszeitungen spotten mit Schlagzeilen wie: „Problembär, bereit für eine Bruchlandung“, „Berlin kriegt keinen hoch“, „Immer schön am Boden bleiben“, „Willy-Brandt- Schutz-Flughafen“ und vieles mehr.

(Zuruf von der CDU: Bruchpiloten!)

Dass Bauprojekte eines solchen Ausmaßes häufig später als geplant und meist auch teurer als geplant fertiggestellt werden, ist leider nicht unüblich. Was aber unüblich ist, ist die desaströse Informationspolitik in dieser Angelegenheit. Herr Ministerpräsident, Sie haben uns jetzt dargelegt, dass die Geschäftsführung Sie in dem Glauben gelassen habe, dass bis zur Eröffnung alles schwierig werde, aber dennoch irgendwie zu schaffen sei. Sie haben auch noch einmal darauf hingewiesen, dass der Aufsichtsrat keine Bauleitung ist. Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung, aber er führt die Geschäfte nicht selbst. Da geben wir Ihnen Recht. Es hat auch keiner verlangt, dass der Aufsichtsrat die Geschäfte selbst führt. Das ist doch selbstverständlich.

Aber Ihre Aufgabe war es, die Geschäftsführung zu überwachen. Nach unserer Auffassung hat der Aufsichtsrat die Aufgabe nicht erfüllt - als wäre dem Aufsichtsrat nicht bewusst gewesen, welche Verantwortung die Mitglieder auf diesen Posten tragen. Es kann doch keiner ernsthaft glauben, dass der Aufsichtsrat bis zum 8. Mai nicht mitbekommen hat, dass es Probleme mit der Fertigstellung gab.

(Beifall FDP, CDU und GRÜNE/B90 - Zuruf von der CDU: Richtig!)

Gemäß dem Aktiengesetz, welches anlog Anwendung findet, ist die Aufgabe des Aufsichtsrates, die Geschäftsführung zu überwachen. Herr Kollege Holzschuher, ich empfehle Ihnen - die Bemerkung sei mir erlaubt -, diese Stelle des Aktiengesetzes zu lesen und Ihre Aussage hinsichtlich der Aufgaben von Aufsichtsräten zu überdenken.

(Zuruf von der CDU: Er muss vieles überdenken!)

Wir möchten wissen: Wie sind Sie dieser Verantwortung nachgekommen? Es reicht eben nicht aus, dass sich der Aufsichtsrat alle paar Monate trifft und sich von der Geschäftsführung erzählen lässt, wie toll alles läuft und dass man Termine einhält. Man muss doch hellhörig werden, wenn die Geschäftsführung sagt, dass für eine Übergangszeit Brandschutztüren von Menschenhand geöffnet werden, weil das System nicht funktioniert. Unter anderem diese mangelnde Erfüllung der Aufgaben der Aufsichtsratsmitglieder - damit meine ich aller Aufsichtsratsmitglieder, da braucht sich keiner wegzuducken - wird die Länder Brandenburg und Berlin sowie den Bund teuer zu stehen kommen.

Wir hören Zahlen von etwa 15 Millionen Euro monatlich - und das ohne Schadenersatzforderungen. Die Airlines haben alle ihre Infrastrukturmaßnahmen und Flugpläne am 3. Juni am BER ausgerichtet. Auf die Airlines kommen durch die Umplanung gewaltige logistische Probleme zu, ebenso erhebliche, noch nicht kalkulierbare Mehrkosten für Air Berlin, da Air Berlin eine Drehkreuzfunktion auf die Bedingungen am BER zugeschnitten hat. Neue Ziele können gegebenenfalls eben nicht bedient werden. Die Verschiebung des Termins greift tief in die Geschäftsfähigkeit des Unternehmens ein. Natürlich muss man hier auch mit Schadenersatzforderungen rechnen.

In Tegel reichen die Slots für die neuen Flugziele nicht aus. Es muss also dringend darüber nachgedacht werden, wie Tegel und Schönefeld die neuen Strecken bedienen können und ob sie überhaupt in der Lage sind, ausreichend Ausweichkapazitäten zu schaffen. Da wird auch - das richtet sich an die Berliner - gegebenenfalls über Nachtflugverbotszeiten in Tegel neu zu diskutieren sein.

Die Züge der Deutschen Bahn, der S-Bahn, die Busse der BVG - alle sind bestellt, aber sie fahren nicht. Wohin auch? Auch hier ist mit Schadenersatzforderungen zu rechnen.

Aber die am meisten Geprügelten sind die kleinen und mittelständischen Unternehmen, diejenigen, die sich auf diesen Termin vorbereitet haben, die ihre Kreditlinien verhandelt, Investitionen getätigt und Mitarbeiter eingestellt haben. Was sollen die eigentlich machen? Wer kümmert sich um diese Unternehmen? Die Kredite müssen bedient werden. Hier ist durch eine verfehlte Geschäftsführung und eine nicht wahrgenommene

Aufsichtsratsfunktion eine Existenzbedrohung für viele dieser KMU eingetreten.

Bereits 20 % der 150 Dienstleister haben sich an die Bundesagentur für Arbeit gewandt und um Hilfe gebeten. Laut der Potsdamer Arbeitsagentur sind bereits jetzt 360 Mitarbeiter betroffen. Es ist ein menschliches Desaster, das sich hier abspielt. Überall drohen uns Schadenersatzforderungen, die keiner beziffern kann.

Kommen wir zur ohnehin schon stattfindenden Kostenexplosion. Nach Aussagen der letzten Tage kostet der Flughafen bereits 2,995 Milliarden Euro. Die Kosten explodieren aufgrund des Fluggastterminals - Sie haben das erwähnt, Herr Ministerpräsident -, und dann kann noch nicht einmal eröffnet werden, was auch öffentliche Gelder verschlingen wird. Wie will man der Öffentlichkeit, dem Steuerzahler eigentlich noch erklären, was hier passiert? Wir haben in der Region doch sowieso schon ein Akzeptanzproblem, da die Flughafengesellschaft und das zuständige Ministerium in Sachen Flugrouten und Lärmschutz wenig transparent gehandelt haben.

Ein Prestigeprojekt, eine Chance für die Region Berlin-Brandenburg? - Ja. Jedoch haben sich die Verantwortlichen bisher in keiner Weise dementsprechend verhalten. Jetzt gilt es, die Zeit bis zum März 2013 zu nutzen und das Schallschutzprogramm umzusetzen. Nutzen Sie diese Zeit und halten Sie Ihre eigenen Versprechen, damit nicht noch mehr Akzeptanz verloren geht. Das ist auch Ihre Aufgabe als Ministerpräsident dieses Landes.

Meine Damen und Herren, es ist gut, dass der bisherige Geschäftsführer und technische Chefplaner Dr. Körtgen seinen Posten räumen muss.

(Zuruf von der CDU: Warum?)

Ebenso begrüßen wir, dass das Vertragsverhältnis mit der BBI beendet wird. Es ist richtig, dass Chefplaner und Planungsgruppe für ihr Versagen die Konsequenzen tragen müssen. Herr Dr. Körtgen hat bereits in der Sitzung des Infrastrukturausschusses erkennen lassen, dass er langfristig davon ausgegangen ist, dass der Termin für die Eröffnung nicht gehalten werden könne. Er sagte dort, man gehe bis zur Nichterteilung der Betriebsgenehmigung des Landkreises Dahme-Spreewald davon aus, dass man es schaffen könnte. Das zeigt, dass Herr Körtgen wohl schon länger davon überzeugt war, den Termin nicht zu halten. Aber das Gegenteil wurde immer mitgeteilt: Es wird knapp, aber wir schaffen es. - Ja, es war knapp, und Sie haben es nicht geschafft. Da war wohl eher der Wunsch Vater des Gedankens als tatsächliche, nachvollziehbare Fakten.

Warum wartet man eigentlich bis zur letzten Minute, bevor die Reißleine gezogen wird? Warum verschickt man die Einladungen zur Eröffnungsfeier? Warum sagt man den wirtschaftlich vom BER abhängigen Unternehmen immer, das sei kein Problem? Das versteht doch keiner. Das ist unverantwortlich und letztlich auch peinlich, meine Damen und Herren.

(Beifall FDP und CDU)

Kommen wir noch einmal zum Aufsichtsrat. Eigentlich sollte man von Aufsichtsräten erwarten, dass sie es erkennen, wenn Terminpläne nicht eingehalten werden können. Alles andere macht die Funktion eines Aufsichtsrates nun wirklich obsolet.

Seine Aufgabe war und ist es, der Geschäftsführung auf die Finger zu schauen. Aber das hat dieser Aufsichtsrat nicht geleistet. Er hat sich im besten Fall von schönen PowerPoint-Präsentationen blenden lassen. Mit Aufsicht hat dieser Aufsichtsrat wenig zu tun.

Da haben alle Aufsichtsratsmitglieder versagt, angefangen beim Regierenden Bürgermeister von Berlin über den brandenburgischen Ministerpräsidenten, den brandenburgischen Wirtschaftsminister, den brandenburgischen Finanzminister, aber auch den Innensenator von Berlin, den Staatssekretär im Bundesinnenministerium bis hin zu den zahlreichen Vertretern der Gewerkschaften im Aufsichtsrat. Deswegen braucht sich keiner wegzuducken und so zu tun, als habe er mit der ganzen Angelegenheit überhaupt nichts und niemals etwas zu tun gehabt. Diese Angelegenheit zeigt deutlich: Die Arbeit und die Zusammensetzung des Aufsichtsrates hat offenkundig Defizite. Deswegen gibt es nur eine logische Konsequenz, Herr Kollege Holzschuher: Aufsichtsräte sollten mit Fachleuten besetzt werden, die wissen, was sie tun und sich nicht von der Geschäftsführung blenden lassen. Natürlich kann aufgrund der politischen Bedeutung eines Projekts auch gern ein Politiker im Aufsichtsrat vertreten sein. Wäre der Aufsichtsrat mit wirklichen Fachleuten besetzt worden, hätten wir ein solches Desaster vermutlich nicht auszubaden. Herr Ministerpräsident, Sie sagten es, im Aufsichtsrat sitzen 15 Personen aus den unterschiedlichen Bereichen der Wirtschaft und der Gesellschaft, einschließlich Arbeitnehmervertreter. Aber Fachleute in Bereichen wie Bauleitung und Ähnliches sind nicht vertreten. Deswegen fordern wir Fachleute in die Aufsichtsräte. An dieser Stelle brauchen wir dringend mehr Ehrlichkeit, meine Damen und Herren.

Der nun festgelegte Eröffnungstermin, 17. März 2013, muss ohne Wenn und Aber eingehalten werden. Mit der Festlegung des neuen Eröffnungstermins muss es nun wieder Planungssicherheit geben. Ich kann nur ernsthaft davor warnen, diesen Termin nicht einzuhalten. Das wäre nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch der größte anzunehmende Unfall. Er würde mit der amtierenden Regierung verbunden sein. Alle Beteiligten müssen gemeinsam gewährleisten, dass es zur planmäßigen Eröffnung des Flughafens kommt. Den Medien war gestern zu entnehmen, dass unter Experten bereits Zweifel am neuen Zeitplan für die Inbetriebnahme des BER laut werden. Der Zeitplan sei bei dem Chaos, das da herrsche, unrealistisch. Zum einen wurde als Grund die Ablösung Dr. Körtgens genannt, denn ein neuer Geschäftsführer muss sich erst einarbeiten. Zum anderen reiche die eingeplante Zeit für den Probebetrieb nicht aus. Auf diese Bedenken erwarten wir dringend Antworten. Eine erneute Verschiebung darf nicht passieren, Herr Ministerpräsident. Das Vertrauen der Unternehmen, deren Existenz von einer schnellstmöglichen Eröffnung abhängt, muss wiedergewonnen werden. Auch die Bürgerinnen und Bürger müssen den Flughafen wieder als große Chance und nicht als Bruchlandung wahrnehmen.

Meine Damen und Herren, wir benötigen auch dringend mehr Transparenz in finanzieller Hinsicht. Der Ministerpräsident hat schon darauf hingewiesen: Niemand weiß heute, wenige Tage nach der Entscheidung über die Verschiebung, ob der Finanzierungsrahmen ausreicht. Wir brauchen hier schnellstmögliche Klärung. Herr Minister Markov, das geht an Sie: Die Kosten für den Flughafen sind auch ohne Verschiebung des Eröffnungstermins stark gestiegen. Der Aufsichtsrat hat am 9. Dezember 2011 ein Budget in Höhe von 2,9 Milliarden Euro ge-

billigt. Mit der Verschiebung werden wir die 3-Milliarden-Euro-Grenze durchbrechen. Sie, Herr Markov, sagen mal so nebenbei in der Presse, die Kreditlinie sei nicht erschöpft, das Geld reiche aus. Wir wollen schnellstmöglich von Ihnen wissen, Herr Minister: Wann ist denn die Kreditlinie erschöpft? Wenn tatsächlich 3,3 Milliarden Euro liquide bereitstehen, möchten wir wissen, ob diese ausreichen werden. Wie wollen Sie die Liquidität der Gesellschaft in den ersten Monaten nach der Eröffnung sicherstellen, wenn die Kreditlinie vorher ausgeschöpft ist? Welche Schadenersatzforderungen können auf die Flughafengesellschaft und damit auf die Eigentümer zukommen? Wie wollen Sie den zusätzlichen Kapitalbedarf realisieren? Inwieweit können durch Zins- und Tilgungsvereinbarungen Probleme entstehen? Droht wirklich ein geringer Schuldendeckungsgrad für die Jahre 2014 bis 2018? All diese Fragen müssen Sie beantworten, Herr Minister Markov, denn dieser Landtag muss die Risiken für den Landeshaushalt beurteilen können. Deswegen erwarten wir von Ihnen, der Sie ja auch Aufsichtsratsmitglied sind, umfassende Informationen zu dieser Situation.

(Beifall FDP und CDU)

Meine Damen und Herren! Es bleibt festzuhalten: Wir haben ein Versagen auf ganzer Linie erlebt. Dieses Versagen wird aufzuarbeiten sein. Die Verantwortlichkeit aller muss festgestellt werden. So richtig es ist, die Bestellung von Dr. Körtgen zu widerrufen, so richtig ist auch, dass dies nicht die einzige Konsequenz sein kann und darf. Herr Ministerpräsident, Sie wollten dafür sorgen, dass die begangenen Fehler erneut auf die Tagesordnung kommen und aufgearbeitet werden. Dabei sollten Sie und die anderen Mitglieder des Aufsichtsrates selbstkritisch mit Ihrer Arbeit umgehen: Wie konnte es sein, dass der Aufsichtsrat dermaßen geblendet wurde?

Jetzt gilt es aber zunächst, alle Ressourcen darauf zu konzentrieren, diesen Flughafen zu eröffnen, damit diese Region und die hier lebenden Menschen wirtschaftlich prosperieren können und der Imageverlust, den wir erlebt haben, behoben wird. Das ist die Aufgabe dieser Landesregierung. Ich räume ausdrücklich ein, Herr Ministerpräsident, es ist natürlich auch die Aufgabe aller hier im Landtag vertretenen Fraktionen und Abgeordneten, doch zuallererst die Aufgabe der Landesregierung. Das erwarten wir von Ihnen. Tun Sie das! - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und FDP)

Präsident Fritsch:

Das Wort erhält die Linksfraktion. Die Abgeordnete Kaiser spricht.

Frau Kaiser (DIE LINKE):*

Herr Präsident! Herr Ministerpräsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In weniger als zwei Wochen hätten die ersten Flieger vom neuen Flughafen starten sollen. Vor knapp zwei Wochen kam vom Tower das Signal - sehr überraschend für alle hier im Land -: Start abgebrochen - für das Großprojekt BER selbst.

(Schulze [fraktionslos]: Vom Tower kam es nicht!)

Dabei war man keine drei Wochen vorher noch überzeugt: Es wird schon alles gut gehen ... - So viele Menschen und Firmen

setzten große Hoffnungen in den BER, das Land Brandenburg ebenso, zumal wir politisch und finanziell mit in Verantwortung stehen. Ja, na klar, hinterher ist man immer klüger.

Unabhängig davon, wer in Berlin, in Brandenburg oder beim Bund das Projekt seit fast zwei Jahrzehnten betrieben oder eher kritisch begleitet hat, Fakt ist: Der BER ist Realität. Politikerinnen und Politiker aller hier vertretenen Parteien hatten oder haben sehr direkt dafür Verantwortung getragen und tragen sie weiter. Deshalb, verehrte Kollegen Fraktionsvorsitzende, ja, Selbstkritik müssen alle üben. Von unserer Seite wird es daran nicht mangeln, Herr Büttner.

Alle Parteien und Regierungen treffen nun auf Enttäuschung, Wut, Ärger, Gelächter - je nachdem. Ob bei Planern und Firmen am Bau, Vermietern oder Mietern, Firmeninhabern am zukünftigen Flughafen - vom Imbissstand- bis zum Parkplatzbetreiber -, bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die bei den bisherigen Flugplätzen und/oder des neuen Flugplatzes bereits unter Vertrag stehen, und auch bei Anwohnern gibt es Fragen, Probleme und Befürchtungen, bei Menschen, deren Arbeitsplatz der Flughafen ist, Existenzängste. Die Vielfalt der Probleme ist schlichtweg nicht schönzureden. Insbesondere für Menschen, die dort ihre Arbeit gesucht haben, brauchen wir schnell eine Antwort.

Wir kommen aus dem Staunen nicht heraus. Veränderungen in Planungen und Anforderungen, kleine und große Versäumnisse, Kompromisse, Fehler, erklärbare Veränderungen, aber auch Intransparenz, Pfusch oder vielleicht auch einfach der Wunsch, doch alles noch zu schaffen, das alles wurde in der Summe zu einem unauflösbaren Knäuel, das nun Verantwortungslosigkeit genannt wird. Absolut richtig ist: Dieses Knäuel muss Faden um Faden, Stück für Stück entwirrt werden. Aber, Herr Büttner, wer wann wo genau versagt hat, das ist heute, denke ich, nicht abschließend zu klären.

Enttäuschung und Wut allein sind ein schlechter Ratgeber, das gilt nicht nur für die Politik. Aber hier sind sie deshalb so groß, weil nicht allein private Bauherren ihre Gewinne sichern wollten. Sondern zwei Länder und der Bund als Bauherren signalisierten - und hoffentlich zu Recht -, dass mit öffentlichen Geldern verantwortungsbewusst umgegangen und nicht gegen die Interessen von Bürgern, Beteiligten und Betroffenen gehandelt wird. Das wissen wir durch die verschiedenen Protestbewegungen über all die Jahre hinweg gegen und um den BER.

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mir persönlich fällt es schwer, tatsächlich noch Vertrauen in die Beherrschbarkeit solcher Großprojekte zu haben. Die Beispiele sind genannt worden: Hamburger Philharmonie, Flughafen München oder Frankfurt am Main. Überall gab es extreme Probleme und Fragen. Daraus ergibt sich ganz konsequent: Wollen wir Vertrauen wiedergewinnen, kann und wird es nicht allein mit Entschuldigungen oder Bauernopfern getan sein. So habe ich den Ministerpräsidenten auch verstanden. Das heißt, ganz offensiv und konsequent muss von der Gesellschaft Transparenz hergestellt werden. Wir stecken in der tiefsten Krise des größten Infrastrukturprojekts Ostdeutschlands. Das ist bitter, und das wird auch teuer. Zu klären ist allerdings noch, für wen im Einzelfall. Für meine Fraktion sage ich ganz klar: nicht automatisch nur für die Steuerzahler, Herr Dombrowski. Verträge sind im Detail zu prüfen, Regressregelungen müssen dann in Forderungen münden. Wir haben eine Menge aufzuarbeiten, Verantwortung fest-

zustellen, zu benennen und aus Fehlern zu lernen. Aber genaue Zahlen lassen sich heute noch nicht benennen. Ich habe noch keine wirklich überzeugenden Argumente dafür gehört, einen anderen Weg als den der Fertigstellung des Projekts zu gehen.

Herr Kollege Dombrowski, Sie haben die drohenden Mehrkosten beklagt, und ich teile die Befürchtungen. Allerdings haben Sie die Verantwortung dafür, diese vor Ort zu erklären, nun ausgerechnet meiner Fraktion DIE LINKE zugewiesen. Warum eigentlich uns? Wir haben das Projekt - damals - mit den Argumenten „zu groß“, „zu teuer“, „zu laut“ und „am falschen Standort“ abgelehnt. Wir werden diese Mehrkosten erklären müssen, daran wollen wir uns auch gar nicht vorbeischarmeln, aber verraten Sie mir: Wie bitte erklären Sie, eine weitere Start- und Landebahn ohne Mehrkosten bauen zu wollen? Ich bin gespannt.

(Beifall DIE LINKE und vereinzelt SPD)

Die bekundete „Bereitschaft der CDU zur Mitwirkung“ und die Ansage, dass es nicht nur um „Fehler der Vergangenheit“ und die „dafür verantwortlichen Entscheidungsträger“ gehen solle, wird von Ihrem eigenen anschließenden Fragenkatalog gleich wieder infrage gestellt. Aber ich muss Sie ja nicht beraten. Sie wissen selbst: Verantwortung nur nach Parteibuch zuzuweisen ist einfach zu billig, Herr Dombrowski.

(Beifall DIE LINKE)

In der heutigen Debatte geht es uns um andere Fragen. Die richten sich an verschiedene politische Adressen. Keineswegs bereiten uns heute Kapazitätsengpässe in zwei Jahren und die von Ihnen geplante dritte Landebahn Kopfschmerzen.

(Dombrowski [CDU]: Das glaube ich!)

Für uns kommt sie nicht infrage.

Über die Kompetenz von Politikern in Aufsichtsräten und die Fähigkeit, Berichte zu lesen bzw. zu verstehen, muss man sicherlich reden. Aber das, was bisher geübte Praxis war, muss ja nicht infrage gestellt werden, weil hier etwas schiefgegangen ist. Ich meine: Lassen Sie uns genau untersuchen: Wer wurde wann informiert? Wie gesagt, kaum jemand kann sich vorstellen, dass eine Entscheidung erst Anfang Mai herangereift war. Auch ich kann mir das nicht vorstellen. Nur das kauft denjenigen, die als Experten für die Planung Verantwortung getragen haben, erst recht niemand ab.

Wenn Sie das alles schon seit Monaten gewusst und den Ministerpräsidenten darauf nicht hingewiesen haben, frage ich mich: Haben Sie es denn wenigstens Ihrem Berliner Parteifreund und Senator Henkel gesagt? Er sitzt ja auch im Aufsichtsrat, übrigens pikanterweise auch noch verantwortlich für den Brand- und Katastrophenschutz. Ich frage mich, warum Sie mit Ihrem Wissen das Desaster nicht verhindert haben. Ich vermute, Herr Henkel ist wie die anderen Aufsichtsratsmitglieder auch im Unklaren gelassen worden, und damit hat sich der Fragekreislauf wieder geschlossen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es liegt auf der Hand: Drei Monate früher wäre ein Teil der erheblichen Folgekosten noch vermeidbar gewesen. Es geht aber um noch viel mehr, nämlich um die Grundsatzfrage, warum in einem Management niemand

so viel Rückgrat hat, die Dinge zu benennen oder aus den Dingen energisch Konsequenzen zu ziehen. Das wäre meines Erachtens die Pflicht der Manager gewesen. Also: Nun nur die Aufsichtsratsmitglieder zu kritisieren geht fehl. Die Aufarbeitung ist noch nicht abgeschlossen, und es werden nach völliger Klarheit sicherlich noch weitere Schlussfolgerungen zu ziehen sein. Ich denke, dass Geschäftsführer Schwarz im Amt belassen wurde, heißt nicht, dass er uneingeschränkt Vertrauen genießt, sondern dass er in besonderer Verantwortung steht, nun auch Konsequenzen zu ziehen und seine Arbeitsweise infrage zu stellen.

Im Augenblick werden uns beinahe stündlich neue Probleme präsentiert und Ratschläge gegeben. Nicht alle sind hilfreich. Ich bin für Versachlichung. Wenn Herr Homeyer die Idee hatte, das Land solle alle Passagiere, die eine Reise gebucht haben, darüber informieren, dass der Termin verschoben wurde, dann kann ich dazu nur sagen: Man schmeißt in dieser Region ja gern mit Lehm. Das ist der Berliner-Umland-Text. Sie kennen ja sicher den Text des Liedes „Wer schmeißt denn da mit Lehm ...“. Zu hoffen, dass allein die Brandenburger Landesregierung angeschmiert wird, wird dem Problem nicht gerecht.

(Beifall DIE LINKE und vereinzelt SPD)

Mich überrascht, in welchem Umfang seriöse Fachleute - jedenfalls wie Sie sie sehen - bereit waren, Lücken und Provisorien zur Eröffnung zu akzeptieren. Die sind jetzt ebenso vom Tisch wie alle Wunschvorstellungen. Planungen sind seriös zu überprüfen - ohne Aktionismus, ohne ungedeckte Schecks.

Auch die Fraktion DIE LINKE hält den Grundsatz „Keine Provisorien an den entscheidenden Stellen!“, für richtig und deshalb den im März kommenden Jahres als Eröffnungstermin genannten Tag für realistisch. Zu unserem großen Glück reden wir hier über die Verschiebung der Eröffnung, liebe Kolleginnen und Kollegen, und müssen nicht über die Folgen oder gar Opfer einer Katastrophe reden wie in Düsseldorf 1996. Das halte ich wirklich für ein großes Glück.

(Beifall DIE LINKE)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, was den Schaden angeht, dürfen wir vor allem die Anwohner im unmittelbaren Umfeld des BER nun nicht noch schlechterstellen, als sie es mit der Eröffnung des BER am 3. Juni gewesen wären. Das heißt konkret: Verzicht auf den Nachtflugbetrieb, wie er derzeit in Schönefeld möglich ist. Der Nachtflugbetrieb in Schönefeld hat sich bisher praktisch in Grenzen gehalten, aber theoretisch kann am jetzigen Flughafen uneingeschränkt nachts geflogen werden. Unsere Befürchtung ist ganz klar, dass nun auch praktisch davon Gebrauch gemacht wird. Dies wollen wir verhindern. Es darf aus Sicht der Fraktion DIE LINKE nur so viel Nachtflugbetrieb erlaubt werden wie am neuen Flughafen - auch für die Anwohnerinnen und Anwohner von Tegel.

Darüber hinaus gilt es jetzt für uns, das Schallschutzprogramm konsequent, zügig und großzügig umzusetzen, ohne Wenn und Aber. Wenn man so will, bietet das neue Zeitfenster ja auch die Chance, sehr viel weiter voranzukommen. Der Ministerpräsident hat das hier benannt. Mir ist wichtig, noch einmal zu betonen: Schallschutz gibt es nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses ohne finanziellen Deckel und ohne Aufweichung beim Tagesschutzziel, das heißt, keine Überschreitung des Ni-

veaus von 55 Dezibel. Den von der FBB beantragten Billigschallschutz lehnen wir ab. - Nur, damit das noch einmal gesagt ist.

(Beifall DIE LINKE und der Abgeordneten Melior [SPD])

Auch über die Themen Lüfter und Härtefälle, beispielsweise bei Umsiedlungen, müssen nach wie vor Gespräche geführt werden. Diese Fragen sind für uns nicht vom Tisch. Die Beschlüsse des Landtages gelten in diesen Punkten. Ich hoffe ganz einfach, dass auch der gesamte Landtag dahintersteht.

(Homeyer [CDU]: Deshalb machen wir eine Sondersitzung, genau!)

Keinesfalls ist der Schutz der Anwohner der Posten, bei dem die nun entstehenden Mehrkosten zum Teil kompensiert werden könnten. Einen anderen Einsparvorschlag haben wir bereits im Februar gemacht. Die Bundesregierung sollte sich endlich dazu durchringen, auf dem neuen Flughafen BER auf das sogenannte Flughafenverfahren im Sinne des § 18a Asylverfahrensgesetz zu verzichten und damit den Bau eines teuren Gebäudes, gemeinhin als Flughafenknast bekannt, zu erübrigen.

(Beifall DIE LINKE und der Abgeordneten Melior und Lehmann [SPD])

Das führt mich zur dritten Frage: Welche Mehrkosten entstehen und wer soll oder muss sie tragen? Ich denke, derzeit ist der wirtschaftliche und finanzielle Schaden noch nicht in vollem Umfang abzuschätzen. Das muss jetzt nüchtern bilanziert werden. Herr Kollege Vogel, ich habe Ihnen in den letzten Tagen zugehört und Ihre Statements zur Kenntnis genommen, auch heute Morgen. Sie können ja dann darauf reagieren. Ich denke, dass es seitens des Finanzministers und der Regierung insgesamt keine Salomitaktik ist, was wir hier erleben, sondern es ist das Gegenteil davon. Nur halb geprüfte Aussagen und nur halb erstellte Rechnungsposten führen uns am Ende nicht zu einem seriösen Ergebnis. Selbstverständlich, die Ehrlichkeit gebietet es, sich auch auf Konsequenzen für den Landeshaushalt einzustellen. Das folgt ja schon aus der Prämisse, die ich genannt habe: keine falschen Kompromisse, keine Abstriche beim Schallschutz.

Wenn wir den Flughafen insgesamt im Blick behalten, hilft es nicht, in Dimensionen von ein oder zwei Jahren zu denken, auch finanzpolitisch nicht. Der BBI/BER ist bei allen politischen Fehlern, die ihn von Beginn an begleitet haben, zunächst eine Zukunftsinvestition, und dazu stehen wir hier alle, denke ich, mit den Chancen, die sich damit verbinden. Dabei sind alle Gesellschafter, Berlin, Brandenburg und der Bund, mit im Boot. Wenigstens hier sollte die Bundesregierung sich nicht wegducken und mit dem Finger auf andere zeigen, wie sie es immer tut, wenn es schwierig wird. Ich sage nur: einheitliches Nachtflugverbot auf allen Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland. Kein Stück davon wird umgesetzt, wenn der Lärmschutz als Bibel hochgehalten wird. Wenn es ernst wird, hat man sich bisher weggeduckt. Da hoffe ich auf Ihre politische Unterstützung, verehrte Kolleginnen und Kollegen von der CDU, und den entsprechenden Einfluss auf die Bundesregierung.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen von der CDU-Fraktion, Sie sind ja hier neuerdings als Lautsprecher für die lärmbeeinträchtigten

nen Anwohner unterwegs. Aber gestatten Sie mir bitte wenigstens noch, die Frage zu stellen: Wenn Sie denn schon eine dritte Start- und Landebahn in die Debatte bringen, wie soll die am Ende ohne mehr Lärm funktionieren? Die Frage müssen Sie mir auch noch beantworten. Dann hilft es nicht, laut den Lärmschutz einzuklagen.

(Beifall DIE LINKE)

Noch mehr Flugverkehr verträgt diese Region nicht, und sie braucht ihn nach unserer Überzeugung auch nicht.

(Genilke [CDU]: Wer hätte denn das gedacht!)

Auch diese Debatte werden wir trotz der akuten Krise nicht beiseite legen können.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Menschen in Brandenburg und in der Region haben in den letzten Jahren viel zu verdauen und zu verkraften gehabt, wenn es um den neuen Flughafen ging und geht. An eine uneingeschränkte Erfolgsgeschichte haben nicht nur die Mitglieder meiner Partei, sondern viele Leute im Land schon angesichts des Fehlstarts mit dem Standort Schönefeld nicht glauben können. Und die Spitznamen, die dieses Projekt inzwischen bekommen hat - das sehe ich wie Herr Büttner -, die tun weh, die belegen einfach auch, wie das Projekt wahrgenommen wird, leider.

Bis zuletzt hat uns die Flughafengesellschaft mit ihrer Sturheit und Trickserei auch beim Schallschutz verärgert und bereits auf dieser Strecke des Weges Vertrauen verspielt. Vertrauen war heute ein oft gebrauchtes Wort. Vertrauen gilt es also zurückzugewinnen, Vertrauen in die Politik. Das geht nur langsam, Schritt für Schritt über die Aufarbeitung der aktuellen Probleme. Was wir erwarten - ich hoffe, das eint diesen Landtag -, ist ein grundsätzlich anderes Herangehen der Flughafengesellschaft, geprägt von klarer Offenheit, von Kommunikation und Ehrlichkeit. Es bleibt die Hoffnung, und es bleibt unsere Aufgabe, genau hinzusehen, damit bis zur Eröffnung alle Mängel abgearbeitet sind. - Vielen Dank.

(Beifall DIE LINKE und vereinzelt SPD)

Präsident Fritsch:

Vielen Dank, Frau Kaiser. - Jetzt erhält der Abgeordnete Vogel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Vogel (GRÜNE/B90):

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 heruntergetrickt, 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 Flughafenbau 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 entgegenreten 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 Woweireit, 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? Wel-

che 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 Inbetriebnahme-phase, 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, schimmelfällige 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 Marktvereinbarung 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 abgeschlossen 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 Bespruchs 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 „interimweisen 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 Wowerit 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 Wowerit 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 pibello 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 Wowerit 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 Geheimniskrämerie 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 Körctgen und pg bbi 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 Be-

trieb 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.

(Beifall GRÜNE/B90 und FDP)

Präsident Fritsch:

Vielen Dank, Herr Vogel. - Zum Schluss der Rednerliste erhält für fünf Minuten der fraktionslose Abgeordnete Schulze das Wort.

Schulze (fraktionslos):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Man könnte jetzt mit dem guten alten Spruch von Cato kommen: „Ceterum censeo Carthaginem delendam esse“. Das möchte ich aber nicht.

Vielmehr möchte ich an dieser Stelle erklären, dass mich die Regierungserklärung des Ministerpräsidenten nicht überzeugt hat. Ich habe einiges vermisst. Aber die Diskussion läuft ja auch ganz gut für den Ministerpräsidenten.

Frau Kaiser hat „Versachlichung“ eingefordert. Ich finde, sachlicher als so, wie die Debatte heute verlaufen ist, geht es doch gar nicht. Und warum? Weil im Wesentlichen alle bis zum Hals mit drinstecken. Ich finde es schade, dass man es nicht schafft, sich davon zu distanzieren: von den eigenen Problemen, die man selbst erzeugt hat.

Die spannende Frage ist doch: War das Projekt Schönefeld schicksalhaft diesem Ergebnis ausgeliefert? Wenn man diese Frage mit Ja beantwortet, dann hätte man ohnehin schon vor Jahren etwas tun müssen. Wenn man dagegen sagt, schicksalhaft sei das nicht, dann muss man fragen, wer denn für dieses Schicksal gesorgt hat. Auf diese Frage habe ich heute noch nicht einmal ansatzweise eine Antwort gehört, übrigens auch nicht auf viele Fragen der Kolleginnen und Kollegen.

Ich möchte hier nicht den großen Knüppel herausholen und dreinschlagen. Es geht mir an dieser Stelle darum, noch einmal bestimmte Dinge einzufordern. Wir wissen alle noch nicht, was das Ganze kosten wird, werden aber nicht daran vorbeikommen, es zu bezahlen. Ich erinnere aber daran, dass es zahlreiche Menschen gibt, die - nach bisherigem Stand - „abgespeist“ werden sollen. Hier ist mehrfach von „Schallschutz“ gesprochen worden; einige Leute haben sich hier gebrüstet, wie toll man doch sei.

Wenn Sie die Zuschriften an den Landtag aufmerksam verfolgen - 50 dürften es mittlerweile sein; mehr werden es werden -,

wissen Sie, dass Ihnen die Bürger darin haarklein aufschreiben, wie es wirklich läuft. Daher sage ich: Von dieser Debatte muss angesichts der neuen Situation ein Signal ausgehen. Es darf nicht nur Geld dafür da sein, um die Löcher, die das Missmanagement gerissen hat, zu stopfen, sondern es muss auch ausreichend Geld vorhanden sein für die Bürgerinnen und Bürger, die das aushalten müssen, was viele als Standort-Fehlentscheidung bezeichnen, die man aber - vielleicht - nicht mehr rückgängig machen kann. Wie dem auch sei: Die Diskussion um den Standort findet letztlich verspätet statt; sie war am 16. März 2006 abgeschlossen.

Die spannende Frage lautet: Was ist seitdem passiert? Zugesagt waren 150 Millionen Euro an Schallschuttmitteln. Davon sind ganze 6 Millionen Euro abgeflossen, wie Sie den Antworten auf verschiedene Kleine Anfragen entnehmen können - wenn Sie sie denn lesen. Ich wiederhole: Von 150 Millionen Euro, davon sind 6 Millionen Euro abgeflossen. Wenn man das Ganze hochrechnet, fragt man sich: Wie sollen 150 Millionen Euro reichen? Ich sage: Wenn Geld da ist, um all die anderen Probleme auszubügeln - das heißt, zu bezahlen, was an Kosten durch Missmanagement produziert worden ist -, dann muss auch ausreichend Geld da sein, um den Menschen, die das Ganze dann aushalten müssen, Pflaster auf die Wunden zu kleben. Die haben vielleicht noch eine Galgenfrist bis zum nächsten Jahr. Aber das ist letztlich egal; denn dann geht es voll los.

Daraus resultiert meine Bitte an Sie, mein Plädoyer, aus dieser Situation heraus einen Neuanfang zu wagen und zu erkennen: Okay, wir haben einen Fehler gemacht, nicht nur im Aufsichtsrat, was die Kontrolle betrifft - darüber könnte man lang und breit reden -, sondern auch im Umgang mit den Bürgerinnen und Bürgern. Ich glaube, Herr Dombrowski war es, der als Einziger den Aspekt der Akzeptanz angesprochen hat. Es geht darum, die Menschen mitzunehmen.

Damit bin ich beim nächsten großen Problem, das Ihnen, meine Herren, droht: Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger haben alle Rechte dieser Welt. Vom Bundesverfassungsgericht ist erst im vergangenen Jahr festgestellt worden, dass man auch im Flughafengebäude demonstrieren darf. Wenn man dem Flughafen für die Zeit nach der Eröffnung und die weitere Zukunft nicht weitere Probleme ins Bett legen will, dann muss man jetzt anfangen, mit den Menschen zu reden. Das ist bisher nicht der Fall gewesen. Ich weiß nicht, in welcher Welt derjenige lebt, der hier etwas anderes sagt; vor Ort war er ganz bestimmt nicht.

Wir wissen, dass die Geschichte des Flughafens BER gepflastert ist mit Bagatellisierungen, Vertuschungen und auch mit „Schwierigkeiten mit der Wahrheit“. Einige Punkte sind heute angesprochen worden. Wir sollten uns den Fragen stellen und auch selbst kritisch nachfragen.

Ein Grundproblem liegt darin, dass die Leute, die in der Vergangenheit Kritik geübt oder auch nur Fragen gestellt haben, immer gleich in eine Ecke gestellt worden sind: „Du bist ja sowieso dagegen“, „Nestbeschmutzer“, „Ewiggestriger“. Auch das ist Teil des Problems. Es geht auch um die Frage: Wie organisiert man Kontrolle?

Herr Holzschuher, über Ihren Redebeitrag konnte ich wirklich nur schmunzeln.

(Beifall CDU und GRÜNE/B90)

Der war von Optimismus und Fröhlichkeit geprägt; die soll man ja auch haben. Aber zu behaupten, der Aufsichtsrat könne nichts tun, er müsse zwanghaft dem glauben, was die Geschäftsführung ihm erzähle, ist einfach nicht wahr. Jeder Aufsichtsrat hat das Recht, Sondergutachten anzufordern, die unabhängig von denjenigen sind, die einem gerade irgendwelche Berichte liefern. Das ist auch das Wesen von Kontrolle: Wem glaube ich etwas? Wem stelle ich Fragen? Wie sind die Fragen beantwortet worden? Stimmt das mit der Realität überein?

Ich frage mich schon, warum nach der Verschiebung am 30. Oktober - als Begründung wurden sicherheitsrelevante Probleme genannt - nicht die Alarmglocke geläutet hat. Wie konnte man den Berichten weiterhin glauben? Ich frage mich auch, ob all die anderen beteiligten Aufsichtsbehörden nicht entsprechend Bericht erstattet haben.

Die Landesregierung steckt in allen Facetten dieser Problematik tief mit drin. Ist von den Genehmigungsbehörden nichts bis zum Ministerpräsidenten bzw. bis zum Aufsichtsrat durchgedrungen? Wenn dem so sein sollte, spricht das keine gute Sprache.

Last, but not least meine Bitte: Nutzen wir die Sache - nicht, um uns gegenseitig die Köpfe einzuschlagen, sondern dazu, in wesentlichen Punkten Kurskorrekturen vorzunehmen. - Vielen Dank.

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

Präsident Fritsch:

Meine Damen und Herren! Nach diesem Beitrag sind wir am Ende der Rednerliste angelangt. Ich schließe die Aussprache. Sie haben die Regierungserklärung hiermit zur Kenntnis genommen.

Gleichzeitig schließe ich die Sondersitzung des Landtages Brandenburg am heutigen Tag. Ich wünsche Ihnen noch einen erfolgreichen Abend.

Ende der Sitzung: 15.06 Uhr

Anlage**Anwesenheitsliste**

Frau Alter (SPD)
Herr Baaske (SPD)
Herr Baer (SPD)
Herr Dr. Bernig (DIE LINKE)
Herr Beyer (FDP)
Herr Bischoff (SPD)
Frau Blechinger (CDU)
Herr Bommert (CDU)
Herr Bretz (CDU)
Herr Büchel (DIE LINKE)
Herr Büttner (FDP)
Herr Christoffers (DIE LINKE)
Herr Dombrowski (CDU)
Herr Domres (DIE LINKE)
Herr Eichelbaum (CDU)
Herr Folgart (SPD)
Frau Fortunato (DIE LINKE)
Herr Genilke (CDU)
Herr Görke (DIE LINKE)
Herr Goetz (FDP)
Frau Gregor-Ness (SPD)
Herr Groß (DIE LINKE)
Frau Große (DIE LINKE)
Herr Günther (SPD)
Frau Hackenschmidt (SPD)
Frau von Halem (GRÜNE/B90)
Frau Heinrich (CDU)
Herr Henschke (DIE LINKE)
Frau Prof. Dr. Heppener (SPD)
Herr Dr. Hoffmann (fraktionslos)
Herr Holzschuher (SPD)
Herr Jürgens (DIE LINKE)
Herr Jungclaus (GRÜNE/B90)
Frau Kaiser (DIE LINKE)
Frau Kircheis (SPD)
Herr Krause (DIE LINKE)
Herr Kuhnert (SPD)
Herr Lakenmacher (CDU)
Frau Lehmann (SPD)
Frau Lieske (SPD)
Herr Dr. Luthardt (DIE LINKE)
Frau Mächtig (DIE LINKE)
Herr Maresch (DIE LINKE)
Frau Meier (DIE LINKE)
Frau Melior (SPD)
Frau Dr. Münch (SPD)
Frau Muhß (SPD)
Herr Ness (SPD)
Frau Niels (GRÜNE/B90)
Herr Petke (CDU)
Herr Pohl (SPD)
Frau Richstein (CDU)
Herr Rupprecht (SPD)
Frau Schier (CDU)
Herr Prof. Dr. Schierack (CDU)
Frau Schulz-Höpfner (CDU)
Herr Schulze (SPD)
Herr Senftleben (CDU)
Frau Steinmetzer-Mann (DIE LINKE)
Frau Tack (DIE LINKE)
Frau Teuteberg (FDP)
Frau Theiss (SPD)
Herr Tomczak (FDP)
Frau Vogdt (FDP)
Herr Vogel (GRÜNE/B90)
Frau Wehlan (DIE LINKE)
Frau Wöllert (DIE LINKE)
Herr Ziel (SPD)