

Axel Vogel

Rede zur Regierungserklärung des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und
Aussprache "zu den Verhandlungen über das Volksbegehren zum Nachtflug am Flughafen
Berlin Brandenburg" in der 91. Plenarsitzung am 02.04.2014

- Es gilt das gesprochene Wort! -

Anrede...

jetzt ist die Katze aus dem Sack. Bislang hatte die Landesregierung, hatte der
Ministerpräsident keine klare Aussage dazu getroffen, welche Position sie bei den
Verhandlungen um das Nachtflugverbot am BER vertritt. Sie haben durchgehend mit dem
Begriff „mehr Nachtruhe“ operiert, der alles und nichts bedeuten kann.

Jetzt endlich wissen wir, mit welcher Verhandlungsposition Sie in die
Gesellschafterversammlung der FBB und in die Landesplanungskonferenz gehen wollen.
Besser wäre es allerdings gewesen, Sie hätten geschwiegen, noch besser: Sie hätten sich
solche Überlegungen gleich ganz erspart.

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

Der Trainer, das sind in diesem Fall 106.332 Brandenburgerinnen und Brandenburger, die
Ihnen mit dem am 3.Juni 2012 verkündeten erfolgreichen Volksbegehren einen klaren
Auftrag erteilt haben für ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 zu kämpfen, der Trainer,
das ist aber auch die Mehrheit in diesem Landtag, die sich mit dem Beschluss vom
27.Februar 2013 diese Position zu eigen gemacht hat.

Und bereits damals muss allen Beteiligten klar gewesen sein, dass es um harte
Auseinandersetzungen im Interesse der Gesundheit der Flughafenanrainer gehen wird, die
nicht immer mit Samthandschuhen ausgetragen werden.

Um es vorwegzunehmen: Der aktuelle Vorschlag der Landesregierung, ein freiwilliger und
auf 5 Jahre begrenzter Verzicht auf den Nachtflugverkehr in der Stunde von 5 bis 6 Uhr, ist
die Weigerung überhaupt in den Kampf zu ziehen, er ist eine Bankrotterklärung.

Er bestätigt die Wahrnehmung und alle Befürchtungen der damaligen Initiatoren des
Volksbegehrens:

Die Wahrnehmung, dass der Jubel in den Reihen der Landesregierung sich in diesem Fall über die Ergebnisse der von diesem Landtag eigentlich erwünschten stärkeren Bürgerbeteiligung mittels direktdemokratischer Elemente sich in Grenzen hielt. Unverkennbar war, dass die brandenburgische Bevölkerung hier für etwas votiert hatte, was der Landesregierung offensichtlich nicht in den Kram passte.

Und die Befürchtung, dass sich seit dem positiven Ausgang des Volksbegehrens die Bemühungen der Landesregierung vor allem auf Überlegungen konzentrierten, wie man die Geister, die man mit den Erleichterungen bei Volksbegehren gerufen hatte, wieder einfangen könnte.

Einen abschließenden Volksentscheid wollten Sie damals nicht riskieren. Er hätte eine monatelange Kampagne im Bundestagswahljahr bedeutet, die weder dem Ansehen der Landesregierung noch demjenigen des Flughafenprojekts zuträglich gewesen wäre. Außerdem bestand das Risiko, dass auch der Volksentscheid erfolgreich zu Ende gebracht werden könnte.

In der Außenwirkung hätte man zudem über einen erfolgreichen Volksentscheid noch schlechter hinweggehen können, als über ein erfolgreiches Volksbegehren. Hier geht es aber wohlgemerkt nur um die Außenwirkung. Denn ein angenommenes Volksbegehren ist genauso bindend, wie ein erfolgreicher Volksentscheid.

Nicht nur Sicht der Bürgerinitiativen wurde damals eine Doppelstrategie eingeschlagen:

Zum einen erging durch die Annahme des Volksbegehrens das Signal an die betroffene Bevölkerung: Wir kümmern uns, wir nehmen Euch und Eure Sorgen ernst.

Zeitgleich mit der Annahme des Volksbegehrens am 27.2.2013 stand aber auch schon die Vermeidungsstrategie im Raum: Die Strategie, sich auf den Verhandlungsauftrag, den das Volksbegehren erteilt, zurückzuziehen.

Und über Monate hinweg gab es keinerlei Anzeichen für irgendwelche Aktivitäten, die einer Durchsetzung des Nachtflugverbots jenseits der zaghaften Erfüllung des reinen Verhandlungsauftrags Vorschub geleistet hätten.

Über all die Monate war nichts anderes zu hören als: Wir wollen ja verhandeln, aber Berlin und der Bund wollen eben nicht.

Dann nach fast 10 Monaten kam der Hinweis auf die Einberufung der Landesplanungskonferenz, jetzt folgte die Ankündigung eines Antrags auf der nächsten Gesellschafterversammlung. Von seit einem Jahr stattfindenden harten Verhandlungen, von denen der Ministerpräsident im RBB redete, und die er heute mit dem Hinweis auf eine

Vielzahl von Gesprächen skizzierte, hatten wir jedenfalls noch nichts bemerkt. Denn im Sonderausschuss Flughafen wurde bei diesem TOP mal um mal Fehlanzeige vermeldet.

Soweit es überhaupt Verhandlungen mit Berlin gab, wie es der Text des Volksbegehrens fordert, blieben diese bis heute tatsächlich völlig ergebnislos. Und der Grund ist offenkundig, so wie Sie ja auch heute wieder ausgeführt haben:

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

Nicht nur das Berlin diese Sicht von Anfang an sehr deutlich gemacht hatte. Mit der Sprachregelung von einem vor dem BVerwG erreichten Kompromiss übernehmen Sie jetzt auch noch die Berliner Sichtweise. Es handelte sich um keinen Kompromiss, sondern um die bloße Bestätigung des BVerwG, dass die damals festgelegte Nachtflugregelung abwägungsfehlerfrei möglich war. Es wurde damit allerdings über alternative und weitergehende Nachtflugbeschränkungen keine Aussage getroffen. Das Beispiel Frankfurt/Main zeigt, dass hier auch ein weitergehender Auslegungsspielraum für Beschränkungen bestanden hätte.

Aber zurück zur Verhandlungsverweigerung des regierenden Bürgermeisters. Dies allein ist ein Skandal ersten Ranges. Denn bei zwei gleichberechtigten Verhandlungspartnern geht man davon aus, dass sich beide aufeinander zubewegen. Ist dies nicht der Fall, lässt dies nur den Schluss zu, dass die Partner eben doch nicht gleichberechtigt sind. Dies muss man allerdings nicht hinnehmen.

Wenn es sich um eine ungleiche Partnerschaft handelt, muss Brandenburg etwas dagegen setzen, dann biete sich zum Beispiel Änderungen in der gemeinsamen Landesplanung in die Wege zu leiten, zum einen um nicht auch noch bei anderen Gelegenheiten über den Tisch gezogen zu werden, zum anderen um ein Druckinstrument in die Hand zu bekommen. Denn wie es Ortwin Baier, der Bürgermeister von Blankenfelde-Mahlow sagt: „Es stimmt nicht, dass nur Brandenburg ein Interesse an der Fortführung der gemeinsamen Landesplanung hat. Schließlich hat das Abgeordnetenhaus (...) nicht aus reiner Nächstenliebe zu Brandenburg zugestimmt.“

Aber auch jenseits des Verhandlungsauftrags geht die Art und Weise, wie die Landesregierung agiert, total an der Sache vorbei. Der Verhandlungsauftrag lässt sich nicht vom eigentlichen Anliegen des Volksbegehrens, einem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, trennen.

Zwei willkürlich gewählte Beispiele sind symptomatisch dafür, wie hier mit dem Volksbegehren umgegangen wird:

In der 10. Sitzung des Sonderausschusses BER am 24.2.2014, mehr als ein Jahr nach der Annahme des Volksbegehrens, erklärte Frau Gregor-Ness an die Initiatoren des Volksbegehrens gewandt: Sie wisse gar nicht, was der immer mit seinem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr hätte. Das stehe doch im Text des Volksbegehrens gar nicht drin. - Ja, das stand zwar auf den Plakaten, aber es steht so wirklich nicht drin, die offizielle Formulierung lautet: Es solle kein regulärer Nachtflugbetrieb stattfinden. Dass dies aber gleichbedeutend mit einem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ist, wissen alle, die sich ernsthaft mit dem eigentlichen Anliegen des Volksbegehrens befasst haben.

Auf der Pressekonferenz von Ministerpräsident Woidke zum Volksbegehren am Montag dieser Woche erklärte Staatssekretär Bretschneider erneut, dass ein Alleingang Brandenburgs zur Durchsetzung des Nachtflugverbots nicht möglich wäre. Er zitierte dazu aus einem Rechtsgutachten, das die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in Auftrag gegeben hatte.

Das ist armselig. Armselig deshalb, weil hier immer nur gesagt wird, was nicht geht. Es ist aber auch völlig daneben, weil der Bürgermeister genau dieser Gemeinde in einem der Landesregierung vorliegenden Rechtsgutachten vom 21. Januar 2014, alternative Wege um zu einem Nachtflugverbot zu kommen aufgezeigt hat. So schlugen die Gutachter eine Änderungskündigung des gemeinsamen Landesplanungsvertrages vor, um in der Folge über eine Gewichtungsvorgabe im Landesentwicklungsprogramm eine Ausweitung der Nachtruhe zu erreichen.

Wir erwarten und verlangen, dass die Landesregierung selbst rechtliche Wege eruiert, um das Anliegen des Volksbegehrens durchzusetzen und nicht nur nach Argumenten sucht, die das Anliegen konterkarieren. Nichts dergleichen ist bislang passiert.

Jetzt aber passiert ein weiteres Mal, was den Flughafenanwohnern bereits zu oft widerfahren ist: Sie werden hinters Licht geführt. So war es bei der Wahl des Flughafenstandorts, bei der die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens über Bord geworfen wurden. So war es bei den falschen Flugrouten, die den Anwohnern 11 Jahre lang vorgegaukelt wurden.

So war es beim Einbau von Billig-Schallschutz. So war es, und das betrifft alle Brandenburgerinnen und Brandenburger auch bei den Kosten und den Eröffnungsterminen.

Jetzt wird allerdings, als wäre das nicht schon genug, auch gleich noch das erste erfolgreiche Volksbegehren Brandenburgs mit voller Wucht gegen die Wand gefahren.

Nach über einem Jahr mit der öffentlich verkündeten Bitte um einen 5 Jahre währenden, freiwilligen Verzicht der FBB auf die Stunde von 5 bis 6 Uhr in die Verhandlungen mit Berlin und dem Bund zu ziehen, kann nicht mehr als Blauäugigkeit abgetan werden, es ist die völlig unnötige Kapitulationserklärung dieser Regierung in punkto Nachtruhe am BER.

Dies gilt umso mehr, als vergangene Woche der Sachverständigenrat für Umweltfragen die Forderung des Volksbegehrens vollumfänglich untermauert hat. Der Sachverständigenrat setzt sich aus unabhängigen Experten zusammen, die die Bundesregierung in Umweltfragen beraten.

In einem Sondergutachten zur Planung von Flughäfen und Flugrouten empfehlen die Fachleute dem Gesetzgeber, ein generelles Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr zu gewähren. Der Staat hätte eine Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit, heißt es dort als Begründung.

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

Kommen wir zu dem von Ihnen angesprochenen Punkt 3: Wirtschaftlichkeit

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

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

Die bislang einzige Grundlage zu der Beurteilung dieser Frage ist ein von der Flughafengesellschaft bei der Universität Köln in Auftrag gegebenes Gutachten vom 20. Juni 2007. Die Gutachter gingen davon aus, dass in einem aus ihrer Sicht als Worst-Case bezeichneten Szenario im Jahr 2023 statt wie bei unbeschränktem Flugbetrieb geplant 30 Mio Passagiere 2023 nur 25 Mio PAXe zu verzeichnen wären und errechneten daraus regionalwirtschaftliche Effekte von Minus 30 Mio Euro. 30 Millionen Euro minus pro Jahr, das sind immer noch rund 5 Millionen Euro weniger als die verschobene Inbetriebnahme von BER an Kosten und Einnahmeausfällen pro Monat für die FBB produziert.

Anders ausgedrückt: Allein mit den bislang aus der Verschiebung des BER absehbaren Mehrkosten könnte man über fünfzig Jahre lang die errechneten regionalwirtschaftlichen Effekte kompensieren.

Im letzten Jahr verzeichneten die Berliner Flughäfen bei minimalem Nachtflugbetrieb übrigens bereits 26,3 Mio Passagiere und die aktuelle Diskussion dreht sich um die Frage, ob der BER nicht bereits bei der Eröffnung viel zu klein ist.

Immer drängender werden auch die anderen Fragen, die der Flughafen BER aufwirft. Sie haben ein Ausmaß erreicht, angesichts dessen die Zweifel daran wachsen, ob die Probleme überhaupt noch zu bewältigen sind. Ich spreche hier zuerst einmal von den gestrigen Zeitungsmeldungen, die wohl leider nicht als harmloser Aprilscherz abgetan werden können. Es ist hier von einer weiteren exorbitanten Kostensteigerung die Rede, von totalem Planungschaos und von einer Eröffnung des BER als Baustelle, von der Hilflosigkeit von Experten, die einer möglichen Entkernung oder gar einem Abriss des Terminals das Wort reden.

Was auch immer von diesen Meldungen zu halten ist: Einiges spricht dafür, dass sie zumindest nicht ganz aus der Luft gegriffen sind. Was anderes als Probleme unfassbaren Ausmaßes kann dazu führen, dass die Flughafengesellschaft auch zur nächsten Aufsichtsratsitzung, fast zwei Jahre nach der letzten Absage des Eröffnungstermins im Mai 2012, weder in der Lage ist, einen Terminplan, noch einen Finanzplan oder einen schlüssigen Businessplan vorzulegen. Bei der Blutspur, die Mehdorn gerade in den Reihen seiner Führungskräfte zieht, die sich kritisch mit seiner Ankündigungspolitik auseinandersetzen, stellt sich die Frage, wie lange die Landesregierung hier noch zuzusehen gedenkt.

Auch an dieser Stelle blockieren die Landesregierung und die Flughafengesellschaft den Informationsfluss in Tateinheit. So ist es dem Sonderausschuss BER beispielsweise am 17. März trotz mehrfacher konkreter Nachfrage nicht gelungen eine Antwort auf folgende Frage zu erhalten: Wann kann die Firma Siemens mit den 18 Monate dauernden Arbeiten an der Entrauchungsanlage beginnen, hat die 18-Monatsfrist bereits begonnen, und wie weit sind die notwendigen umfassenden Vorarbeiten durch andere Firmen gediehen?

Unsere Geduld nun zu Ende. Es kann nicht sein, dass der wahre Sachverhalt aus politischer Rücksichtnahme oder zur Imagepflege des Flughafens zurückgehalten wird. Dafür ist die Sache zu ernst und kostet, nicht nur die Brandenburger, zu viel Geld. Auch hier sind Sie es den Leuten schuldig, endlich reinen Wein einzuschenken. Die entscheidenden Fragen müssen endlich schonungslos beantwortet werden. Anders sind auch keine sachgerechten Entscheidungen zu treffen. Ich möchte in aller Eindringlichkeit davor warnen, die

Bekanntgabe unangenehmer Nachrichten, ich denke hier vor allem an Mehrkosten und weitere Bauverzögerungen, auf die Zeit nach der Landtagswahl zu verschieben.

Herr Ministerpräsident,

das Beste was man über diese Regierungserklärung sagen kann, ist, dass sie gehalten wurde. Das wollen wir auch durchaus anerkennen. Im Ergebnis haben Sie aber nur leere Hände präsentiert. Das war zu wenig. Das war zu wenig für uns, das war aber insbesondere zu wenig für all die Menschen im Flughafenumfeld, die auf Sie gesetzt haben und die Sie heute bitter enttäuscht haben. Ich denke, dies wird Nachwirkungen über den Tag hinaus haben.