

Leser der NA-Webseite wissen seit Monaten, was aktuell die Berichterstattung in den Medien ausmacht

Ausgelöst durch ein Gutachten (Auf unserer Eingangsseite zum Download) des international tätigen Flughafenplaners und Architekten Dieter Faulenbach da Costa geht es nun in der Berichterstattung zum Pfusch- und Pleite-Projekt „Flughafen Berlin Brandenburg“ (BER) hoch her. Weil es nun nicht mehr widerlegbar ist, wird darüber berichtet, dass der BER in seiner Planung und Umsetzung mit seinen Abfertigungskapazitäten noch so eben ausreichend sind.

Die Hilflosigkeit und billige politische Polemik von selbsternannten Experten oder gar dem völlig unglaubwürdigen Noch-Vorsitzenden der Geschäftsführung der FBB, Schwarz, kann an Dummheit nicht übertroffen werden.

Der Gutachter belegt dabei akribisch die Fehlplanung vor dem Hintergrund der Kapazitätsanforderungen, die die Landesregierung von Brandenburg im Planfeststellungsbeschluss genehmigt hat.

Sein Fazit muss als „Krücke“ gewertet werden, um einen Flugbetrieb bis etwa 2030 am weiter auszubauenden BER abwickeln zu können. Dieses hat nur Bestand unter der Voraussetzung, dass die Billigflieger vom BER nach Neuhardenberg und/oder Cottbus verlagert werden. Um unter dieser Voraussetzung bis ca. 2030 weiter machen zu können, ist eine Ergänzungsinvestition in einer Größenordnung von 1,2 bis 2,0 Mrd. Euro erforderlich.

Das Gutachten bestätigt, was „Neue Aktion“ (NA) auf dieser Webseite in verschiedenen Beiträgen seit Juni 2012 veröffentlicht hat. Es war für NA nicht erstaunlich, dass diese auch mit Fakten belegten Beiträge nicht das Licht der Medien erblickt haben. Sicher ist NA aber, dass die Personen, die es angeht, seit den Veröffentlichungen wussten, wie dramatisch der BER mit seinem Pfusch und seiner ungesicherten Finanzierung dasteht. Sicher ist auch, dass sie an Transparenz zum Desaster kein Interesse haben und Verantwortungsfragen weiter verschleiern.

NA will seine Chronistenpflicht erfüllen und erinnert darum an seine Veröffentlichungen der letzten Monate, die hier angeführt sind:

BER - Inbetriebnahmetermin ein Märchen aus dem Berlin-Brandenburger Wunderland erschieden am 20.11.2012

Als der Autor dieser Zeilen aus Anlass einer Podiumsdiskussion des „Luftfahrt-Presse-Clubs“ am 16. November 2012 eine billige Verteidigungsrede des Noch-Geschäftsführers der Flughafengesellschaft (FBB), Schwarz, zum BER-Desaster über sich ergehen lassen musste, ging es ihm im Urteil wie vielen der anwesenden Journalisten: Der Mann hat nichts gelernt, von Verantwortung keine Spur, Folgen des

BER für die Nachbarschaft nicht erwähnenswert. Was gegen den Nachtflug betrieben wird, ist nahezu Hochverrat, so konnte man ihn interpretieren.

Den Unterschriftensammlern gegen den Nachtflug, für ein Nachtflugverbot, schrieb er ins Stammbuch: Sie sollen jetzt endlich Ruhe geben und akzeptieren, dass selbst das höchste Gericht der Regelung zugestimmt hat, die im Planfeststellungsbeschluss endgültig festgeschrieben ist. „Was ist da los, wenn Bürger selbst Entscheidungen des höchsten Gerichts nicht akzeptieren!“ So rief er in die Pressekonferenz. Schwarz hat hier wohl nur bekräftigt, was sein Aufsichtsratsvorsitzender Wowereit (SPD) und dessen Pudel Platzeck (SPD) ihm vorgebetet haben. Offensichtlich ist da schon abgemacht, dass alle Unterschriften nach dem 04. Dezember 2012 „in die Tonne“ kommen. Was zählen Bürgerinitiativen und Nachtruhe, wenn es um einen BER geht, dem spätestens nach Inbetriebnahme eine übergroße Mehrheit der Berliner und Brandenburger zustimmen, so lässt Schwarz verlauten.

Natürlich haben weder er noch der Aufsichtsrat Schuld und Verantwortung an den Terminverschiebungen der Inbetriebnahme und an einer Verdoppelung der Baukosten. Schließlich müsse man zur Kenntnis nehmen, dass mit der fristlosen Kündigung seines vormals über den „grünen Klee“ gelobten Technikvorstandes Körtgen, dem Rausschmiss von 300 vormals gefeierten Planern und Ingenieuren der Planungsfirmen und der vom neuen Techniker Amann vorgenommenen Entlassungen die Schuldigen und Verantwortlichen entfernt worden waren. Ihn, den Geschäftsführer, treffen weder Schuld noch Verantwortung. Der Geschäftsführer und sein Aufsichtsrat haben sich immer intensiv mit den Problemen befasst, und der jeweilige Stand am Bau wurde auch immer transparent gemacht.

Peinlich wurde es dann, als Schwarz verkündete, die immer noch mit Problemen behaftete Brandschutzanlage koste zwischen 200 und 300 Mio. Euro: „Anderswo baut man für dieses Geld einen Terminal“. Wusste Schwarz wirklich nicht genau, wie viel die Brandschutzanlage bisher gekostet hat, wie teuer die Brandschutzanlage am Ende sein wird? Was weiß dieser Schwarz, wenn er noch nicht einmal präzise sagen kann, wie teuer der angebliche Dreh- und Angelpunkt der Baupleite ist? Man kann seine unpräzisen Kostenhinweise auch als den Versuch einer „kodierte Aussage“ werten, die einen Weg zum geordneten Rückzug offenhalten soll.

Schwarz muss doch schon heute wissen, dass diese Anlage dem Urteil von Prüfengeuren ebenso wenig standhält wie den Abnahmekontrolleuren des zuständigen Bauamtes in Lübben. Die technischen Unzulänglichkeiten, seit 2 Jahren bekannt, sind so groß, dass zu deren Beseitigung nur die eine Frage beantwortet werden muss: Was ist billiger? Die ganze Anlage verschrotten und neu zu beginnen, oder so lange durch Puscherei zu „Verschlimmbessern“, bis es die Gnade der Abnahme gibt. Die Beantwortung dieser Frage wäre dann auch die Aufklärung über die Kosten, zu denen Schwarz jetzt dubiose Aussagen macht. Sicher ist nur, dass diese Brandschutzanlage nicht mehr in einer Zeit in Funktion gebracht werden kann, die einen Inbetriebnahmetermin für Oktober 2013 sichert.

Hier legt sich der Autor fest, auch wegen der verpuschten Brandschutzanlage wird der noch gewunden verkaufte Termin der Inbetriebnahme, Oktober 2013, nicht stattfinden. Wer an den Termin noch glaubt, der glaubt an Wunder.

Als sich das noch niemand wagte, hatte der Autor schon am 10. September 2011 auf der Großdemo der Bürgerinitiativen vor dem Flughafen Schönefeld den Inbetriebnahmetermin für Juni dieses Jahres als ein Märchen bezeichnet. Schon zu diesem Zeitpunkt war für Jedermann, der sich auf der Baustelle auskannte, klar, dass es mit diesem Termin nichts wird.

Die Situation hat sich nicht geändert. Immer noch fehlen zudem offensichtlich Pläne, um eine organisierte Beseitigung des Pfluges in Angriff nehmen zu können. Die von Amann angekündigte volle Aufnahme der Bauleistungen für Mitte November ist nicht in Sicht. Sicher ist auch nicht, ob es gelingt, noch vor Weihnachten und der Jahreswende die Firmen und deren Mitarbeiter „an Bord zu bekommen“, auf die Amann seine Hoffnungen stützt. Da hilft Schwarz' vorbeugende Behauptung vor dem Presse-Club - als eine Art Erklärung für ein eventuelles neues Termindesaster - wenig, nach der man nach dem Rausschmiss der Planungsfirmen erst entdeckt habe, wie desaströs der Zustand der Planung sei. „Hoppla! Herr Schwarz“ kann man da nur fragen: Wo waren denn Ihre Controller, wo waren die Techniker der Flughafengesellschaft, wo waren Sie und der Aufsichtsrat, haben denn alle über Jahre hinweg geipent?

Aber es kommt im Hinblick auf die Fertigstellung des BER und die Schaffung der notwendigen Kapazitäten für Passagierabfertigung und Flugbetrieb noch dicker. Auf die Frage eines Journalisten nach der Zukunftsfunktionalität kam die Antwort: Alles keine Probleme! Der BER ist ausbaufähig bis auf zunächst 30 Mio. Passagiere/Jahr. Er ist eben modular konzipiert. Selbst 40 Mio. Passagiere/Jahr sind kein Problem. Wir bauen dann Satelliten und eine 3. Piste. Wie das alles bezahlt werden soll, wann hier die notwendigen Planungen beginnen, auch dass dieser BER nun zugegebenermaßen schon bei Inbetriebnahme zu klein ist, eine ewige Baustelle bleiben wird, also nicht nur viel zu teuer ist - darüber gibt es keine Aussagen.

Wie mit lediglich 8 Gepäckbändern in den Spitzenstunden das Gepäck von Passagieren aus 42 Flugzeugen auch nur annähernd servicefreundlich für die Kunden „an den Mann/die Frau“ gebracht werden soll, darüber spricht Schwarz nicht. Will er nicht zugeben, dass es bis zu einer Stunde dauern kann, bis die Fluggäste an ihr Gepäck kommen, oder sie auch sehr frühzeitig im Terminal sein müssen, um ihre pünktliche Abfertigung sicherzustellen? Er hält wohl Jedermann für so einfältig und uninformiert, dass keiner weiß, dass jedes Gepäckband pro Stunde, wenn alles gut und reibungslos läuft, maximal das Gepäck von 4 Flugzeugen bewältigen kann. Erfahren durften die Journalisten auch nicht, was so alles im Check-In-Bereich passiert. Hier fehlen gleich bei Inbetriebnahme mit Sicherheit 60 Counter zur Abwicklung eines geordneten Betriebes. Wie es um die Funktionalität des inneren Verkehrs im Terminal, um die Stauräume an der Pass- und Zollkontrolle, sowie bei Ab- und Anflug steht, ist auch noch ein wohlgehütetes Geheimnis. Da kann ein auf die Spitzenstunden der Terminalnutzung abgestellter Probetrieb noch Überraschungen bieten, die aus dem Traum des modernsten Flughafens in Europa - so die Aufschneiderei von Wowereit und Co. - noch manch böses Erwachen bedeuten. Für Berlin und das Ansehen deutscher Architektur- und Ingenieurkunst ist dieser BER schon heute eine international registrierte Blamage. Diese Blamage wird auf ewig mit den Namen Wowereit und Platzeck verbunden sein. Deren Traum vom eigenen Denkmal BER ist im Sumpf von Unfähigkeit versunken.

Ein vorläufiges Fazit kann gezogen werden: eine Pressekonferenz, auf der Journalisten - z. B. des ZDF (Berendt, der die aktuelle Dokumentation produziert hatte), oder auch der Grüne Berliner Abgeordnete Andreas Otto – im Ergebnis dickste Fragezeichen hinter die Schwarzschen Geschichten-Erzählereien setzten und auch als Offenbarung werteten. Klar ist: Die können es nicht! Klar ist: So oder so wird dieser BER eine unglaublich teure Missgeburt.

Es muss immer wieder gesagt werden – auch wenn viele es nicht mehr hören können und glauben wollen:

Es gibt eben nur eine Lösung, um einen hauptstadtwürdigen Flughafen zu bekommen. Am Standort Schönefeld muss Schluss gemacht werden. Eine Neuplanung muss her. Es geht nicht um richtige Flugrouten oder Nachtflugverbote. Beide ändern nichts an der Tatsache, dass dieser BER an diesem Standort wegen seiner Unverträglichkeit in diesem Raum weder ausbau- noch zukunftsfähig ist. Er bleibt für Generationen von Betroffenen eine krank machende Zumutung. Die Politik wird dazu auch über Generationen wegen der Folgen ihrer Fehlentscheidung verfolgt werden. Darum ist absehbar, dass nach den Landtagswahlen in Brandenburg 2014 für Platzeck und seine SPD eine neue Zeitrechnung beginnt. Sie müssen sich dann entscheiden, ob sie weiterhin 40 oder 50 Mio. Euro/Jahr über Jahrzehnte in einen BER stecken, der dann ausgebaut auch Potsdam und die Havelseen endgültig zur unerträglichen Fluglärmzone machen wird. Man darf gespannt sein, ob vor diesen Aussichten die SPD endlich die rationale Entscheidung treffen wird für einen Zukunftsflughafen in Brandenburg. Da wird ihr sicherlich eine CDU folgen, die immer nur hofft, die Platzecksche Gnade einer Regierungsbeteiligung zu finden. Da lässt Sperenberg dann wieder grüßen, 20 Jahre zu spät, aber noch nicht zu spät! Darum kann man nur empfehlen: befasst Euch - als Vorbereitung, wenn es sein muss, noch heimlich - mit dem Konzept: „Zentralflughafen für Deutschland - Alternative für Berlin Brandenburg International - BBI-BER“ (Link zum Projektvorschlag auf dieser Web)

Ferdi Breidbach (Ehrevorsitzender des BVBB)

KomNARecht270812

„Neue Aktion“ (NA) - Es kam wie es kommen musste

erschieden am 27.8.2012

Alle Versuche, das BER-Desaster schön zu reden oder schön zu schreiben, sind zum Scheitern verurteilt, oder sie haben nur eine mediale Überlebensdauer von Tagen oder Wochen.

Zur Analyse des jeweiligen Status des Desasters und zur Veröffentlichung von Wahrheiten haben NA immer die durchgesickerten Informationen aus dem FBB-Umfeld und dem Aufsichtsrat gereicht. Wer Pressemeldungen der NA gelesen hat

oder die Kommentare auf der Webseite der NA zur Kenntnis nahm, den überraschen die jetzt neuen „Durchstechereien“ zum Zustand der Bauarbeiten, zur katastrophalen Finanzsituation oder zum nun angekündigten Termin der Inbetriebnahme in 2013 nicht. Nachfolgend möchten wir darum unserer Chronistenpflicht genüge leisten.

Den Auftakt zur Veröffentlichung von jeweils aktuellen Wahrheiten zu den Gründen auch der letzten Terminverschiebung zur Eröffnung im Juni 2012, hat NA mit einer Pressemeldung vom 25.06.2012 gemacht:

.....“Vor dem Hintergrund aller ungeklärten Fragen, zu den die nicht ermittelten tatsächlichen Kosten des Projektes gehören und dass die FBB nicht präzise sagen kann, wie viel Geld zur Deckung von Kosten und Forderungen, den Kosten für Schadensersatz als Folge der Unfähigkeit der Projektbewältigung, des ungewissen Inbetriebnahmetermins noch zur Verfügung steht, gibt es nur eine sachgerechte und verantwortliche Entscheidung: Baustopp bis zur restlosen Klärung aller offenen Fragen. Jede Entscheidung, zur Gesichtswahrung weiter zu „wursteln“, ist die Fortsetzung der Schadenszufügung für Brandenburg, Berlin und der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung.

Eine wie von Wowereit beabsichtigte und von Platzeck hingenommene Fortsetzung von Vertuschung und Betrugsabsichten fügt Berlin und Brandenburg schweren Schaden zu. Sie nimmt billigend in Kauf, dass die FBB wegen Zahlungsunfähigkeit entweder in die Insolvenz getrieben wird oder sich durch Manipulation der Konkursverschleppung schuldig macht.“

***Kommentar:** Heute besteht praktisch ein Baustopp, dessen Ursachen NA in einer folgenden Pressemeldung vom 27.06.2012 begründet hat:*

.....“Offensichtlich hat der Aufsichtsrat bei seiner Fehlentscheidung verdrängt, dass er nicht nur seinen Architekten „den Krieg“ erklärt hat, sondern dass die Planungsgesellschaft der Architekten sämtliche Urheberrechte auf die Pläne hat, die sich im Besitz der Planungsgesellschaft befinden. Ohne diese Pläne und das Wissen von Körtgen wird aber Amann nicht in der Lage sein, die an ihn gestellten Anforderungen bewältigen zu können. Um in den Besitz der Pläne zu kommen, hat die FBB nur eine Chance: Sie muss sich mit Gerkan und Marg auf einen Kaufpreis verständigen, der die Planungsgesellschaft veranlassen könnte, diese Pläne in das Eigentum der FBB zu überführen. Zu diesem Preis zählt dann auch der Imageschaden für die Architekten und ihre Funktionsplaner. Es sei daran erinnert, was die FBB auf Grund der gescheiterten Privatisierungsverhandlungen an HOCHTIEF zahlen musste, um deren Baupläne - auch für das Terminal - zu bekommen (50 Mio. DM)“

***Kommentar:** Wer liest, was auch jetzt „durchgestochen“, bzw. zum Teil vom FBB-Technikvorstand angedeutet wird, für den ist es auch nichts Neues, wenn er nun erfährt, dass die Baustelle auch deshalb praktisch still liegt, weil die Pläne fehlen, die die rausgeschmissene Planungsgesellschaft mitgenommen hat. Jetzt darf man gespannt sein, was die FBB zahlen muss um über diese Pläne verfügen zu können.*

Wie dreist auf diese NA Pressemeldung von der FBB „gekungelt“ wurde (gekungelt steht für Täuschung, Lüge, Volksverdummung) zeigt die Reaktion des Kunklers und die Antwort von NA:

...“Auf die Pressemeldung der „Neue Aktion“(NA) vom 27.06.2012 reagiert sie (Kunkel ad personam) mit der Feststellung „Uns liegen alle Pläne vor“. Dass alle Pläne zum Bauablauf, einschließlich der Funktionspläne, der Flughafengesellschaft vorliegen, ist in der Pressemeldung der „Neue Aktion“(NA) nicht bestritten worden. Der Ehrenvorsitzende des BVBB, Ferdi Breidbach, hat richtig erklärt, dass sich diese Pläne nicht im Besitz (kein Eigentum sind) der Flughafengesellschaft befinden. Damit stehen, so die Erklärung der NA, alle Urheberrechte - das geistige Eigentum - nicht zur Verfügung der Flughafengesellschaft. Diese kann nur über die Pläne verfügen und mit ihnen arbeiten, wenn sie den Eigentümern (Gerkan Marg) diese Pläne abkauft und dafür sicher viel Geld bezahlen muss. In diese prekäre Situation hat sich der Aufsichtsrat begeben, weil er mit der Planungsgesellschaft die Falschen zum Bauernopfer gemacht hat und dabei auch noch das Wissen von Körtgen wegekündigte. Richtig wäre es gewesen, die Controller und Flughafenchef Schwarz rauszuschmeißen.....“

Zwischenzeitlich ist nur ein Fakt klar: Wer Wowereit und Platzek noch glaubt, für bare Münze nimmt, was zum BER gekungelt wird, dem ist nicht zu helfen. Was die Mehrheit der Öffentlichkeit noch nicht erreicht hat, ist die Ursache für den zur Lachnummer degradierten BER: die Standortfehlerscheidung! **An diesem Standort wird es nie einen Flughafen geben, der auf Generationen wirtschaftlich betrieben werden kann, zu einer guten Nachbarschaft mit den fluglärmgeplagten Anwohnern findet und die kommenden Kapazitätsprobleme bewältigen kann. Es gibt darum nur die sachgerechte Lösung der Aufgabe des Standortes, einer Neuplanung eines privatfinanzierten und privat betriebenen Großflughafens (siehe das Nachnutzungskonzept - auf unseren Seiten zum download für Sie bereit).**

Redaktion 27.08.2012

KomMängelBER270712

Planungspfus am BER – Folgen und Lösungsmöglichkeiten

erschieden am 27.7.2012

„Tropfenweise“ sickert jetzt von Kennern der BER-Baustelle durch, was spätestens nach Inbetriebnahme auch Fluggäste merken und sehen werden. Der von der Propaganda zum modernsten Flughafen Europas hochgejubelte BER ist in Wahrheit ein Produkt von Fehlplanungen und einer Standortentscheidung, die den BER weder wettbewerbsfähig, wirtschaftlich noch zukunftsfähig macht. Die Fehlplanungen haben dramatische Auswirkungen auf die Funktionalität des Terminals, seiner Check-in- und Ankunftsgebiete und der

Gepäckförderungssysteme.

Alles zu klein, so das Urteil von Fachleuten an der Baustelle, die schon bei dem verunglückten Probetrieb die Augen gerieben haben, als sie in den Zeitungen lesen mussten, wie toll die Ergebnisse des Probetriebs, mit Statisten, ausgefallen sein sollten. Dabei war doch klar, dass ein Terminal mit Funktionen errichtet wurde, das auf eine Inbetriebnahme des BER 2006/7 und nicht auf 2013 geplant war.

Bei geplanter Inbetriebnahme 2006/7 ging die Prognose, auf die sich der Bauantrag gründete, von 16 Mio. Passagieren/Jahr aus. Der Gutachter (INTRAPLAN) der Flughafengesellschaft hatte in seiner Prognose schon festgeschrieben, dass 2014 mit ca. 27 Mio. Passagieren/Jahr und 2020 mit zwischen 33 bis 37 Mio.

Passagieren/Jahr gerechnet werden muss.

Das nach Bauunterlagen geplante Terminal, bei geplanter Inbetriebnahme 2006/7, sollte, Ausbaufähigkeit vorausgesetzt, in den Folgejahren bis nach 2020, in seinen Funktionen, seiner räumlichen Größe bis zu über 20 Mio. Passagiere/Jahr abfertigen können. Das Terminal, das nun 2013 (?) in Betrieb genommen werden soll, ist aber gebaut für eine Inbetriebnahme in 2006/7. Es ist gegen alle Erkenntnisse der sich als richtig herausgestellten Prognose schon bei Inbetriebnahme in wesentlichen Funktionen wegen Überlastung eingeschränkt. Es ist zu klein!

Die Fachleute an der Baustelle schütteln seit Jahren den Kopf, sie haben registriert, dass die Zahl der Check-In-Counter um ca. 100 niedriger ist, als sie zur Zeit auf den beiden Flughäfen (TXL und SFX) dem Berliner Flugbetrieb zur Verfügung stehen. Hier sind zur Abfertigung ca. 190 Counter in Betrieb. Dieser Engpass soll nun durch eine Halle vor dem Terminal („Bierzelt“ aus Aluminium) mit ca. 90 installierten Countern behoben werden. Wie aus dieser Halle der Gepäcktransport zum Gepäckverteiler im Terminal organisiert werden soll, ist noch ein Geheimnis. Eine akzeptable Planung für eine Lösung dieses Planungspflusches gibt es nicht. Soll hier der berühmte Zauberlehrling in der Empfangshalle Platz schaffen?

Wie denn, so Insider: Es fehlen jetzt schon die notwendigen Staulängen bzw. Stauflächen vor Check-In-Countern und vor dem Sicherheitsbereich (Pass- und Gepäckkontrolle). Das sind, wie sich sofort herausstellen wird, die ersten Kapazitäts- und Komforteinschränkungen für die Fluggäste. Dafür gibt es aber großzügigen Platz, wunderbare Laufflächen in der Shopping Mall, die dem Sicherheitsbereich folgt. Hier wird sichtbar, dass es den Gesellschaftern der Flughafengesellschaft, deren Vertretern Wowereit (SPD) Platzeck (SPD) und den diversen Verkehrsministern des Bundes, so die Ironie, gar nicht um den Bau eines Flughafens ging, sondern um eine exklusive Shopping Mall - in einem herausragenden Sicherheitsbereich, mit angeschlossenem Flugbetrieb. Diese Mall bietet ausreichend Platz auch für einen Passagierandrang von 30 Mio./Jahr.

Bei der Ankunft am BER beginnen dann die Probleme auch schon mit den Betriebsflächen der Passagiere, die aus dem Schengenraum gelandet sind. Auch diese Flächen haben die Kapazitätsbegrenzung, sie sind zu klein. Auch hier ist eine Erweiterung durch Ausbau praktisch unmöglich.

An den Gepäckbändern setzt sich dann die Flächenbeschränkung fort. Anstatt der üblichen Abstände von 12 m zwischen zwei Gepäckbändern gibt es nur Abstände von 8 m. Warum sich die Planer nicht vorstellen konnten, dass dieser Engpass eine Einschränkung des Komforts, der Beweglichkeit bei der Gepäckabholung von den Bändern ist, dafür haben selbst Bauarbeiter an der Baustelle kein Verständnis.

Dass der - propagandistisch - als modernster Flughafen Europas angepriesene Bau schon unmittelbar nach Inbetriebnahme den Realitäten, sprich Kapazitäten angepasst werden muss, ist kein Geheimnis mehr. Selbst Wowereit ist darum klar geworden: es muss sofort nach Inbetriebnahme mit dem Ausbau begonnen werden.

Die in den nächsten 10 - 15 Jahren prognostizierten Passagier- und Flugbewegungszahlen als Ergebnis auch einer gewollten Expansion lassen keine andere Wahl. Schon triumphieren die BER-Protagonisten: Es geht darum, dem Erfolg zu dienen. In Wahrheit ist der Erfolg eine Prognose, die mit Erfolgen einer Flughafenpolitik nichts zu tun hat. Der nun geforderte Ausbau ist die logische Folge der Fehlplanung des zu kleinen Terminals, die auch Wowereit und Platzeck zu verantworten haben. Wowereit weist darauf hin, dass diese Ausbaufähigkeit, zwar nicht am Terminal, aber durch den Bau von zwei Satelliten in einer Entfernung von 360 bis 500 m vom Terminal, schon eingeplant ist. Erschließung und funktionale Verbindung zu den Satelliten sind ebenso ungeklärt wie die Kosten für diesen Ausbau. Um die Vorfelder, die Betriebsfläche für den rollenden Flugverkehr nicht massiv zu beeinträchtigen, müsste die Verbindung für Passagiere und Gepäck vom Hauptterminal durch einen Tunnel erfolgen. Diese Lösung kostet Hunderte Millionen Euro. Die billigere Alternative, die Verbindung über das Vorfeld, bedeutet eine Einschränkung der Kapazitäten des Flugbetriebes, weil die Verbindungswege die Mobilität des Flugverkehrs am Boden beeinträchtigen.

Nach konservativen Abschätzungen würde die dem Planungspfus schuldete Erweiterung, ohne Investment in eine 3. Piste, bis zu 2 Mrd. Euro kosten. Damit steht fest, dass der BER nicht - wie immer wieder behauptet wurde - 2,4 Mrd. Euro aktuell 3,6 Mrd. Euro und, wegen offener Schadensersatzforderungen auch mehr, sondern sicherlich 5 Mrd. Euro (plus X) kosten wird. Der notwendige Ausbau ist dann der Gipfel eines wirtschaftlichen k.o.- Kriteriums. Durch organisierte politische Verantwortungslosigkeit ist der BER ein Fass ohne Boden, das den Steuerzahler über Jahrzehnte jährlich Hunderte Millionen Euro kosten wird.

Gibt es eine Lösung, um die Fortsetzung von Planungspfus und Fehlentscheidungen zu beenden?

Ja, es muss sofort der Unfug von Ausbauplanungen beendet werden. Es muss Schluss gemacht werden mit einem Hauptstadtflughafen, der einer Hauptstadt unwürdig ist. BER ist in seiner Struktur, mit einem Passagieranteil von 60% Billigflieger und 95% Kurz- und Mittelstreckenverkehr ein Billigflieger-Flughafen mit Zubringerfunktionen zu den Drehkreuzen in Deutschland und Europa. Allerdings machen die Billigflieger-Fluggesellschaften, im Gegensatz zur Flughafengesellschaft (FBB), Gewinne, die sie nach London oder Dublin transferieren.

Es kann darum, wie „Neue Aktion“ (NA) als Zwischenlösung, bis zum Neubau eines Zentralflughafens für Deutschland, auf dieser Webseite ([NNK im Downloadbereich](#)) öffentlich gemacht hat, nur eine sachgerechte Entscheidung zur Vermeidung von weiteren 2-3 Mrd. Euro unsinniger Investitionskosten geben, wenn die Billigflieger ihren angemessenen Standort auf dem ehemaligen Regierungsflughafen der ehemaligen DDR, in Neu Hardenberg, bekommen. Dieser Standort kann durch private Investoren für weniger als 200 Mio. Euro ertüchtigt werden. Für die Billigflieger gäbe es an diesem Standort eine unvergleichlich günstige Kostenstruktur die ihrem Geschäftsmodell in nahezu idealer Weise entgegen kommt. Der BER hätte dann eine Struktur, die mit Düsseldorf vergleichbar wäre.

Für den BER-Standort, dann entlastet von weit über 100 000 Flugbewegungen/Jahr und sicher 10 Mio. Passagieren ist, bedeutet das eine massive Einschränkung des Fluglärms. Zudem ist es eine Perspektive für die ganze Region, die in 15 Jahren

ohne Fluglärm wäre, wenn der neue Großflughafen, privat investiert und betrieben z.B. in Sperenberg, seinen Betrieb aufnehmen würde.

Der zu bauende Zentralflughafen, an einem Standort der gesellschaftlich akzeptabel ist, einen 24Stundenbetrieb möglich macht, an das internationale IC-Bahnnetz angeschlossen ist, löst praktisch alle Probleme des Flugverkehrs der Zukunft. Denn weder Frankfurt/Main, noch München, Düsseldorf oder BER-Schönefeld können im Sinne der Forderungen der Flugbetriebswirtschaft ausgebaut werden. Diese Standorte haben ein Konfliktpotential mit Anwohnern und Gemeinden heraufbeschworen, das mit welchen politischen Entscheidungen auch immer, eine gute Nachbarschaft nicht mehr sicherstellt.

Die Redaktion (NA)

KomSchuldBER050912

Die Schuldfrage des BER-Desasters ist klar – wegen der Konsequenzen wird mit Nebelgranaten geworfen.

erschienen am 5.9.2012

Bei Urteil über Schuld oder Unschuld gilt immer: Wer die Verantwortung trägt, ist schuldig, selbst wenn er an einzelnen Zuständen seines Verantwortungsbereiches schuldlos ist. „Aus dem Ruder gelaufene Zustände“ sind immer darauf zurückzuführen, dass der Verantwortliche seinen Verantwortungsbereich nicht im Griff hat. Dieses Grundprinzip von Führung und Verantwortung wird im Zusammenhang mit dem Flughafenbau seit Jahren ausgesetzt. Propagiert wurde zwar, dass das Investment Chefsache des Regierenden Bürgermeisters von Berlin in seiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender ist, nur Wowereit (SPD) versteht nachweislich nichts von der Sache und maßt sich trotzdem an, „Chef“ zu sein. Wowereit ist eine Mogelpackung der Gesellschafter der Flughafengesellschaft (FBB), Bund, Berlin und Brandenburg, die ihm diese Mogelei angedient haben. Diese Gesellschafter legten für den Aufsichtsrat Gesellschaftervertreter fest, die zwar bekannt sind für politische Ränkespiele, denen aber Sachverstand und Verantwortungsethos ebenso abgehen wie dem „Chef“. Um der Wahrheit die Ehre zu geben: Die Kontrolleure dieser Gesellschaftervertreter, die Abgeordneten in den Parlamenten (Bund, Berlin und Brandenburg) haben ganz offensichtlich ihre Vertreter im Aufsichtsrat der FBB auch nicht kontrolliert. Sie waren die willigen Dukatenesel, die Milliarden an Steuergeldern in das Projekt „BER“ gepumpt haben - ohne zu hinterfragen ob ihre Vertreter im Aufsichtsrat in der Lage waren, diese Milliarden sachgerecht zu verwenden.

Das in Wahrheit letzte Glied der Verantwortungskette ist die Geschäftsführung, sind die Vorstände der FBB. Sie sind Opfer und Ausführende von Beschlüssen der Gesellschafter und des Aufsichtsrates. Sie haben die Ausführungsverantwortung für die Entscheidungen von Aufsichtsrat und Gesellschafter. Im Zweifel müssen sie jedes dumme Zeug umsetzen, was ihnen von diesen Gremien serviert wird – oder Konsequenzen ziehen und den Hut nehmen.

Der BER ist das klassische Beispiel für eine Struktur, in der die Folgen von Fehlentscheidungen der eigentlich Verantwortlichen auf das letzte Glied in der Verantwortungskette abgewälzt werden. Im Fall BER ist es die Geschäftsführung der

FBB. Die Geschäftsführung der FBB ist damit auch die „Opferkette“, die benötigt wird, um den unfähigen Aufsichtsrat zu schützen.

Schuldig durch Fehlentscheidungen und Ignoranz vor Fakten und Warnungen

1. Es ist bekannt, dass sich eine Aufsichtsratsmehrheit - auf dringende Empfehlung seines Vorstandes - massiv, mit Vorlage von Gutachten, bis 1994, gegen einen Flughafenstandort „Schönefeld“ ausgesprochen hat und die Gesellschafter, namhaft mit Bundesverkehrsminister a. D. Wissmann (CDU), Reg. BM von Berlin Diepgen (CDU) und Ministerpräsident Stolpe (SPD), unter Hinweis auf eine kommende Fehlplanung warnten. Die Verursacher aller Folgen dieser Fehlentscheidung sind darum die Gesellschafter, auch die in Nachfolge (diverse Bundesverkehrsminister aus CDU und SPD, Reg. BM Wowereit (SPD) und Ministerpräsident Platzeck (SPD)).
2. Die Abgeordneten von Bund, Berlin, Brandenburg, die mit jeweiliger Regierungsmehrheit die Verpflichtung zur Kontrolle der Gesellschafter der staatseigenen Flughafengesellschaft hatten, haben in ihren Kontrollpflichten gegenüber ihren Gesellschaftervertretern im Aufsichtsrat der Gesellschaft versagt. Sie haben sämtliche Entscheidungen seit 1994 von den Eigentümerversprechern im Aufsichtsrat durch zustimmende Kenntnisnahme gebilligt. Die Arbeitnehmervertreter, entsandt von den Gewerkschaften oder von der Belegschaft delegiert, trifft der gleiche Vorwurf.
3. Jeweils vom Aufsichtsrat vorgeschlagen und berufen wurden alle Vorstände/Geschäftsführer der Flughafengesellschaft bis hin zu den nun tätigen Schwarz (Vorsitz) und Amann (Technik). Verantworten muss der Aufsichtsrat auch die zahlreichen Vertragskündigungen von Vorständen in den vergangenen 20 Jahren.
4. Mit Zustimmung des Aufsichtsrates hat die von ihm eingesetzte Geschäftsführung die Flughafengesellschaft geführt und den Bau des BER betrieben.
5. Mit Zustimmung des Aufsichtsrates wurden Architekten, Planer, ausführende Unternehmen beauftragt den BER zu bauen.
6. Mit Zustimmung und auf Anweisung des Aufsichtsrates wurden die Dimension des zu bauenden Flughafens, seine Funktion und seine Struktur festgelegt.
7. Mit Zustimmung des Aufsichtsrates wurden die jeweiligen Kosten des Flughafens genehmigt und das Finanzierungskonzept verabschiedet.
8. Mit Zustimmung bzw. durch Entscheidung wurden die jeweiligen Baufortschritte, die sich entwickelnden Kosten und die Termine der Inbetriebnahme festgelegt.

Die Schuldfrage ist klar – nur Schuldige darf es nicht geben

Alle Entscheidungen, die das Desaster verursacht, die Folgen für 200000 Betroffene heraufbeschworen haben, sind durch Duldung der Parlamente, Entscheidungen von Gesellschaftern und Aufsichtsrat zu verantworten. Sie haben die Primärverantwortung! Sie geht aus von der Standortfehlentscheidung und einer Durchsetzungswut, die rational nicht erklärbar ist, weil sie Ergebnis irrationaler Politiker ist.

Sekundär sind unfähige Vorstände der Gesellschaft und andere an Planung und Controlling am Bau Beteiligte zu benennen.

Was sich nun bei den Versuchen, die Schuldfrage zu vernebeln, abspielt, sich vor der Feststellung der Schuldfrage durch Einsetzung von Untersuchungsausschüssen aus der Verantwortung zu stehlen, ist verkommene Politik. Die auch persönliche Schuld mit billigen Entschuldigungen klein zu machen, dafür aber „Bauernopfer“ aus der Reihe der Sekundärschuldigen vorzuführen, grenzt schon an Charakterlosigkeit. Beides, die Vertuschung der Schuld und die Ignoranz, Konsequenzen aus der Schuld zu ziehen, passen in das Bild unglaublicher Politiker mit unglaublicher Politik.

Nicht auf Einsichten warten- sie kommen nicht, weil den Schuldigen das Format zur Einsicht fehlt.

Es ist zu bezweifeln, ob Lehren gezogen werden. Dies, weil es nur eine Konsequenz gibt, den Schaden aus der falschen Standortentscheidung zu korrigieren. Hunderttausende auch künftiger Generationen sollen nicht vor den Opfern dieser Fehlentscheidung bewahrt werden. Für die sachgerechte Entscheidung, den Standort aufzugeben, sinnvoll nachzunutzen, schnellstens die Neuplanung für einen Großflughafen - privat finanziert und privat betrieben - einzuleiten, fehlt den Primärschuldigen das Format.

Diese Einsicht zur einzig sachgerechten Entscheidung muss der Hauptgeschädigte, der Wähler, herbeiführen. Er hat es in der Hand, die von der Verantwortung abzulösen, die die Schuld negieren, vertuschen und ihm und dem Land Schaden zufügen. Den Bürgerinitiativen kommt hier eine besondere Verantwortung zu. Sie müssen mit ihrer Arbeit den Wähler für das Ziel sensibilisieren, mit einer Politik Schluss zu machen, die das wichtigste Infrastrukturprojekt von Berlin und Brandenburg vor die Wand gefahren hat. Es gilt über die Grenzen des kommenden Lärmteppichs den Wählern klar zu machen, dass alle Bürger in Berlin und Brandenburg betroffen sind, weil in den BER auch im Laufe seiner Betriebszeit Milliarden Euro fließen, die für andere wichtige Aufgabe dann nicht mehr zur Verfügung stehen.

Die NA Redaktion

KomSchwarzBau131112

Der SchwarzBau
erschieden am 13.11.2012

Jetzt hat der BER eine neue Dimension einer in Beton gegossenen Unfähigkeit erreicht! Der BER ist ein SchwarzBau!

Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD) wollten mit Segen von Ramsauer (CSU) einen Architekturtempel errichten. Heraus kam bis jetzt ein SchwarzBau, der als Pleiten-, Pech- und Pannenflughafen weltweit seinesgleichen sucht. Was interessieren die Bruchpiloten Baugenehmigungen, wenn es doch um einen Großflughafen geht, der mit seinen Superlativen nur Glanz auf drei Politiker abstrahlen lassen sollte.

Ob zur Zeit des ersten Spatenstiches, der bombastisch gefeierten Grundsteinlegung oder bei zahlreichen Umplanungen: nie ging es den SchwarzBau-Protagonisten darum, nach Recht, Gesetz und Genehmigung zu bauen. Wie nun öffentlich geworden ist, haben die Baubehörden des zuständigen Landkreises Dahme-Spree vor dem Hintergrund der Baukraftmeierei nur eine Nebenrolle spielen sollen. Da herrschte die Denke vor: Platzeck als Oberaufsicht der Landkreisbaubehörde wird schon dafür sorgen, dass immer das auch nachträglich genehmigt wird, was den Architekten, den Planern oder Wowereit und Platzeck so einfiel.

Aufgescheucht durch nicht übersehbare Probleme, die an der Brandschutztechnik festgemacht wurden, spielte die Bauaufsicht nicht mehr mit. Weder der Landrat Loge (SPD) noch sein Bauamtsleiter Klinkmüller (CDU) verspürten Lust, für drei durchgeknallte Bauherren die Haftung zu übernehmen. Ob hier Platzeck versagt hat, weil der als deren „Dienstherr“ oder oberster Parteifritze die Baubehörde nicht „im Griff hatte“ oder die Ursache in bewussten Unterlassungen von Informationen an die Baubehörden lag, ist nicht ausgemacht. Man kennt nur das Ergebnis. Mutig hat die Baubehörde des LK Dahme-Spree das Spiel nicht so gespielt, wie es sich die arroganten Wowereit und Platzeck ausgemalt hatten. Der dritte Termin der Inbetriebnahme, er platzte auch. Die für die wiederum geplante Einweihungsfeier schon bestellten Sektflaschen wurden ebenso ausgeladen wie Hunderte von Gästen, die es sich nicht entgehen lassen wollten, für den SchwarzBau und die SchwarzBauer als Kulisse zu dienen.

Jetzt wurde so getan, dass nun ein neuer Termin der Inbetriebnahme (Okt. 2013), frei nach Wowereit, eine Feier wird, die die Erfolgsgeschichte BER-SchwarzBau doch noch krönen soll. „Denkste Puppe“ schallt es aus den tiefen Gründen von berufenen und unberufenen Bauexperten! Da stellen sich wieder neue Fragen! Ob z.B. Informationen über die Abläufe von Ansprüchen zur Logistik in und um das Terminal und die Passagierabfertigung/Ankunft mit allen beteiligten Behörden sachgerecht abgestimmt wurde? Ergebnis noch unbekannt! Bekannt ist, dass, neben der Abfertigung an den Countern, die Passkontrolle, die Sicherheitskontrollen von Passagieren und Gepäck und die Zollkontrolle die Abläufe - den inneren Verkehr - im Terminal bestimmen. Auch hier wird sich erst im Probetrieb herausstellen, ob die Abläufe nach den Anforderungen, die diese Behörden als notwendig erachten, organisiert sind.

Man darf darum schon heute darauf gespannt sein, welche Ergebnisse ein realistischer Probetrieb bringt.

Dass schon gleich zu Anfang der Inbetriebnahme in den Spitzenstunden zu wenig Counter, zu wenig Sicherheits- und Passkontrollleinrichtungen als auch zu wenig Gepäckbänder und Stauräume zur Verfügung stehen, wird nicht mehr bestritten. Dass die Ursache dieses Planungspfusches wiederum Wowereit, dem Aufsichtsratsvorsitzenden, angerechnet werden muss, ist unstrittig. Er hat nach Vorliegen der Architekturpläne entschieden, das Terminal kleiner zu bauen als von den Architekten gewünscht war. Diese Entscheidung - gebilligt vom Aufsichtsrat - hatte mit Sachgerechtigkeit nichts zu tun. Es ging ausschließlich darum, dem Steuerzahler Sand in die Augen zu streuen und so zu tun, dass man mit zunächst 1,8 Mrd., dann 2,1 Mrd., zuletzt dann 2,4 Mrd. Euro die Kosten für den SchwarzBau im Griff habe. Später, so die übliche Betrugspraxis gegenüber dem Steuerzahler,

kann man dann der Wahrheit durch Nachforderung von Steuergeldern für die große Lösung näher kommen.

Es stellt sich nun auch die Frage, warum es für Ankunft und Abfertigung - zur Vermeidung von „Kreuzungsverkehr“ - keine drei Ebenen im Terminal gibt. Immerhin fordert dies die EU seit dem Jahr 2000. In Frankfurt/Main (FRAPORT) z.B. gibt es schon seit Jahren drei Ebenen in zwei Terminals. Da kann doch nun der neue Technikchef, wenn er als gelernter Tiefbauer die ausreichenden Kenntnisse zu funktionalen Abläufen im Terminal hätte, sofort auf Grund seiner Erfahrungen in Frankfurt wieder einen Baupfusch registrieren. Dann darf er entscheiden, ob der Baupfusch vor Inbetriebnahme bereinigt werden muss. Dabei wird dann die Erkenntnis reifen, dass auch in dieser Maßnahme ein weiterer Grund liegt, um die Inbetriebnahme - Oktober 2013 - auf ein oder zwei Jahre später zu verschieben. Zumindest hat diese von der EU geforderte nun fehlende dritte Ebene nichts mit dem Propagandaanspruch zu tun, nach dem der BER angeblich der modernste Flughafen Europas wird.

Man darf gespannt sein, ob insbesondere nach dem Probetrieb die Erkenntnis um sich greift, dass notwendige massive Umbaumaßnahmen für weitere Counter und weitere Gepäckbänder, sowie die Vergrößerung von Stauräumen vor Passkontrollen und Gepäckbändern usw. ein Muss sind, um einen flüssigen inneren Verkehr für Passagiere und die an der Abfertigung beteiligten Behörden sicher zu stellen.

Ob die bekannten Probleme der Fluchtwege - auch der im Zusammenhang mit dem Flughafenbahnhof - geklärt sind, ist auch nicht bekannt. Auch hier wird der Probetrieb die Wahrheit zu Tage fördern.

Nicht nur Technikchef Amann wird feststellen, dass der BER mit Inbetriebnahme, wann auch immer - je später umso dramatischer - zu klein ist. Um bis zum Ende des Jahrzehnts, bei dann 30 Mio. oder mehr Passagieren, einen funktionsfähigen Flughafen zu haben, müssen sofort Erweiterungskapazitäten sowohl boden- als auch luftseitig geschaffen werden. Amann wird sofort eine Ausbauplanung einleiten müssen, wenn die Flughafenkunden nicht mit einer nur mittleren Serviceleistung bedient werden sollen. Was da neben abzureißenden Parkhäusern, technischer Auslegung des Brandschutzes und zu schaffendem Platz für Gepäckbänder und Counter noch alles bewältigt werden muss, ist noch nicht im Einzelnen analysiert. Was aber greifbar ist, sind die vorläufigen Kosten für die notwendigen kurzfristig vorzunehmenden Kapazitätserweiterungen. Weil dieser Ausbau nur bei vollem Betrieb möglich ist, wird sich herausstellen, dass darum weitere 1,5 bis 2 Mrd. Euro an Kosten anfallen werden. Das ist die Folge der Entscheidung, den BER bewusst zu klein zu bauen, die Prognosen zu ignorieren. Bei sachgerechten Kapazitäten entsprechend den Prognosen (360 000 Flugbewegungen/Jahr; ca. 40 Mio. Passagiere/Jahr) hätten diese Kapazitäten dann allerdings nur Mehrkosten von ca. 300 Mio. Euro ausgemacht.

Es ist ein Stück aus dem Berlin-Brandenburger politischen Tollhaus, dass bei dieser Schwarzbau-Affäre, diesem Betrug am Steuerzahler, die Schwarzbauer nach nur einem Bauernopfer als Aufsichtsräte noch im Amt sind. Dafür kann es nur einen Grund geben: Da sitzt immer noch ein Schwarz, der so viel weiß, dass es von ihm abhängt, wo alle Schwarzbauer enden.

Ferdi Breidbach
Ehrenvorsitzender des BVBB