

Über die schöne PR-Welt des BER

Embedded (eingebettete) Medien und dummes Volk

(Teil eins zur Analyse des FBB/BER PR-Konzeptes)

Der größte Betriebsunfall für ein Unternehmen - nach den Folgen von Körperschäden und Todesereignissen - ist für FBB/BER eingetreten. Die Konzepte für die Öffentlichkeitsarbeit (Public Relation - PR) der Flughafengesellschaft (FBB) für Unternehmen und Schlüsselprojekt wurden auf dieser Homepage veröffentlicht (www.ber-na.de). Aufsichtsrat und Vorstand stehen vor den Scherben von zwei Konzepten aus den Jahren 2010 und nun von Februar 2013. Die Tatsache des zweiten Konzeptes ist der Implosion des gesamten Flughafenprojektes geschuldet, für das vier verschobene Termine nur ein typisches Merkmal sind. Diese Implosion hat ein Debakel über Inkompetenz, Fehlplanungen und Baupfusch ans Licht gebracht, das nun das zweite Konzept als Krisenkonzept zwingend machte.

Dem Verantwortlichen - Unternehmenssprecher Kunkel - kann kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass beide Konzepte für das Recht auf Steuerung der Öffentlichkeitsarbeit notwendig waren. Was aber für Arroganz, Naivität, Eitelkeit oder Schlampigkeit steht, ist die Tatsache, dass beide Konzepte nun öffentlich gemacht werden konnten. Jeder auch nur halbwegs professionelle „Öffentlichkeitsarbeiter“ eines Unternehmens weiß, dass solche Konzepte nicht in Farbdruck vertrieben werden oder großkotzig und in Details präsentiert werden können. Sie gehen in ihrem Inhalt, in Aktionen und Zielen nur den Vorsitzenden der Geschäftsführung etwas an, mit dem sie abgestimmt sein müssen - und ansonsten haben sie als Arbeitsunterlage, auch für seine Mitarbeiter, in seiner Schreibtischschublade zu liegen.

Ein professioneller Öffentlichkeitsarbeiter weiß natürlich, dass die Veröffentlichung des Unternehmenskonzeptes oder gar des Krisenmanagementkonzeptes für das Unternehmen ein schwerer Schaden ist. Solche Konzepte haben eine strategische Bedeutung für das Unternehmen. Dabei gilt: Strategien, die öffentlich oder dem Wettbewerber bekannt sind, sind verbrannt und sinnlos. Aber für das Unternehmen auch noch gefährlich ist, wie interne Einschätzungen über Meinungen und Positionen in der Öffentlichkeit und z. B. auch in den Medien und bei Wettbewerbern bekannt werden. Das ist nun bei FBB/BER passiert. Jeder kann jetzt nachlesen, was „man von ihm als FBB hält“. Journalisten bekommen vorgeführt, wie sie im Sinne einer strategischen „Kriegsführung embedded“ (eingebettet) sind in dieses Konzept. Sicher können sie sich nun in Kenntnis insbesondere des Konzeptes „2010“ die Augen reiben, wenn sie anhand der A-Forderungen aus diesem Konzept prüfen würden, wie Kunkel sie manipulieren wollte oder gar hat. Hofberichterstattung war angesagt.

Das gemeine Publikum, auch die Betroffenen, können nachlesen, auf welche Weise sie für dumm verkauft werden sollen. Zum Einen indem man sie

diskreditiert, falls sie protestieren, zum Anderen indem sie über die Folgen aus dem BER-Betrieb getäuscht werden sollten. Dieses sollte - oder ist ja - durch angepasste Berichterstattung und konkrete Lügerei auch hinreichend geschehen.

Schon mit der Darstellung weniger Einzelheiten aus den Konzepten ist das „Innenleben“ der FBB, des Vorstandes und des Aufsichtsrates markiert.

Zu den Zielen für einen BER in Betrieb und für seine Zukunft:

BER soll die neue Ost-West-Drehscheibe auf dem europäischen Kontinent werden. Ein Nummer kleiner geht es nicht. (Dass diese Position schon lange erfolgreich an die Flughäfen Wien oder FRAPORT vergeben und uneinholbar ist, kann über die Flugpläne leicht ermittelt werden.)

Planung und Bau des BER sind ein Langstreckenlauf und kein Sprint (das sieht der neue Flughafenchef Mehdorn anders). Er will jetzt die Inbetriebnahme mit Sprint-Programm.

„Die Realisierung des BBI ist ein Zeichen für die Innovationskraft Deutschlands BBI ist ein Innovationsmotor, der BBI wird eine Ost West , State of the Art, hochmodern, funktional, marktfähig, marktgerecht, modular erweiterbar, finanzierbar, kostengünstig, ein guter Nachbar, hohe Sicherheit (erste Flughafenplanung nach den verschärften Sicherheitsbestimmungen nach 9/11).“

Vor dem Hintergrund der Tatsachen, die zum Teil seit Jahren bekannt und öffentlich sind, ist die Aufschneiderei nicht nur die Wiedergabe von Wunschenken und Großmannsucht. Das ist auch nur noch lächerlich und zeigt, mit welcher Verantwortungslosigkeit vor Problemen die Öffentlichkeit und die Medien, auch mit deren Hilfe, eine „Fata morgana“ zur Realität hochgeschrieben oder hochgejubelt werden sollte. Darum zur Realität:

Der BBI, heute als BER getauft, war nie **ein Zeichen für deutsche Innovationskraft**, hatte nie **eine Chance zur Ost-West-Drehscheibe**, zu einem Flughafen **der Marke „State of the Art“**, von Anbeginn der Planung war klar, dass das BER-Gebilde nicht hochmodern wird/ist, sondern Provinz. Die Behauptung, er **sei marktgerecht, kostengünstig, ein guter Nachbar**, ausgestattet mit **hoher Sicherheit**, das sind Lügengeschichten. Wer darauf durch Propaganda jahrelang hereingefallen ist, müsste heute wissen, vor welchen Karren er gespannt wurde. Er trägt das Firmenschild: PR-Mist für Dumme.

Unabhängig von den vorhergehend aufgezählten Superlativen lohnt es sich, sich mit einigen besonders dummen Versuchen, sich schön zu reden und schreiben zu lassen, auseinanderzusetzen. Man kann lesen:

*Der BBI ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll: Die Konzentration des Luftverkehrs an einem Standort ermöglicht Hubfunktion, senkt Betriebskosten, erhöht die Produktivität, entlastet Hunderttausende Bürger dauerhaft vom Fluglärm
Wir akquirieren heute die Airlines für den BBI: Das Produkt BBI wird heute, nicht erst zur Eröffnung, am Markt eingeführt*

Der BBI ist auf eine Kapazität von bis zu 45 Millionen Passagieren ausgelegt. Die Startkapazität beträgt 27 Millionen Passagiere.

In schönster Offenheit, „nur für den internen Gebrauch“, kann man lesen, dass es das unverbrüchliche Ziel ist, diesen Provinzflughafen am falschen Standort auf ein Wachstum von 45 Mio. Passagieren/Jahr und zu einem Flughafen mit Hub-Funktion zu entwickeln. Dass es zur Sicherstellung dieser Funktion einer dritten Start- und Landebahn bedarf, wird auch intern nicht kommuniziert. Dies sicherlich deshalb, weil der selbsternannte „Flughafenexperte“, heute Vorsitzender des Aufsichtsrates, Platzeck (SPD), landauf-landab verkündet, dass seine Phantasie für den Bau einer dritten Piste nicht ausreicht. Bei dieser Entwicklung sollen dann, so kann man lesen, hunderttausende Bürger dauerhaft vom Fluglärm entlastet werden. Daran sollen von den Folgen Betroffene und auch Nichtbetroffene glauben, weil so die schöne BER-Welt als Wunschkonzert herbeigeschwätzt und -geschrieben werden soll.

Um die Folgen dieser wahren Absichten, wie hier beschrieben, nicht ins Bewusstsein zu rufen, enthält das PR-Konzept noch die Anweisung, Begriffe und Worte, die die Wahrheit charakterisieren, nicht zu nutzen und tunlichst zu vermeiden. Diese Anweisung soll - so die Absicht - von allen BER- Protagonisten und wo immer möglich auch von Medienvertretern für Veröffentlichungen berücksichtigt werden. Da soll dann laut Konzept nicht geschrieben und gesagt werden:

BER: *Ein Großflughafen* (obwohl er einer werden soll), ***ein Drehkreuzflughafen*** (den man aber ausdrücklich („Hub-Funktion“) haben will), ***ein Gold Plated Glamour Airport*** (der es aber unter Hinweis auf die Architektur und einmalige Einkaufsmeile sein soll), ***ein LowCost-Flughafen*** (der aber mit seinem Billigfliegeranteil und spezieller Abfertigung ein LowCost-Airport ist), ***ein Moloch*** (der sich aber allein durch seine Terminalgröße mit 360 000m² so darstellt), ***eine Luftnummer*** (die der BER doch so lange ist, wie von ihm kein Flugzeug fliegt), ***ein Pleiten-Pech-und-Pannen-Projekt*** (dem kann doch nur widersprechen, wer blind und taub gleichermaßen ist), ***unseriös*** (das ist doch schon alleine in der Tatsache begründet, wie die Baukosten gestiegen sind und die Wirtschaftlichkeit nie kommen wird), ***rücksichtslos*** (da muss man sich nur mit den Folgen für Mensch und Umwelt befassen, dann kennt man die Rücksichtslosigkeit, mit der der BER am falschen Standort Hunderttausende verlärmte, um die Nachtruhe bringt, ihre Immobilien entwertet und dazu noch Menschen zukünftiger Generationen krank macht).

So wie die Täuschungsmaschine der FBB/BER konstruiert ist, wundert es nicht, zu erfahren, was ansonsten alles nicht als Charakteristikum an Worten und Begriffen auftauchen soll. Hier nur zur Vervollständig die Aufzählung, die jeder, der das liest, aus seiner Erfahrung selbst kommentieren kann. Da soll nicht gesagt werden:

BER: eine staatliche Flughafenbehörde, ein Monopolist, ein rücksichtsloses Unternehmen, ein steuerfinanzierter Zuschussbetrieb

SXF: ein Urlauberflughafen, der am schnellsten wachsende deutsche Flughafen, das Sorgenkind, alter DDR-Charme

TXL: schmutzig, muffig, provinziell, Charme der 70er Jahre, hoffnungslos überfüllt und chaotisch.

Auch in Kenntnis dieser Aufzählung muss man fragen: Für wie dumm wird die Öffentlichkeit, werden die Medien gehalten, dass die FBB hofft und wünscht, dass keine Wahrheiten verbreitet oder festgestellt werden.

Das Konzept ist entlarvend. Es geht nicht um Wahrheiten und Information zu den Fakten. Es geht um Täuschung durch Lügen. Aber es geht auch darum, folgsamen Medien und ihren Vertretern zu zeigen - sie auch daraufhin zu kontrollieren - ob man ihnen wegen ihrer Hofberichterstattung Ansehen bei Hofe attestieren kann. Dabei ist klar, dass die „Könige des Hofes“ Wowereit und Platzeck heißen.

Im zweiten Teil, dem Konzept von Februar 2013, wird dann auch die Maske über die Einschätzung von Menschen und Medien brutal heruntergelassen. Was man in diesem Konzept über „*Eigensinn und Egoismus von Wutbürgern*“ lesen kann, wie *Medien* charakterisiert werden, weil sie voneinander „*abschreiben und Köpfe rollen lassen*“ wollen und dass es eine wohl ausgemachte „*Kakophonie der Experten*“ gibt, das verdient auch kommentiert zu werden.

Die Fortsetzung folgt in einem 2. Teil

Redaktion neue Aktion (NA)