

Gesundbeten heißt die Devise – jetzt macht Hartmut alles gut!

Ob Hartmut Mehdorn, Ex-AirBerlin-Chef, am Mittwoch letzter Woche gestrahlt hat, als er die Anfrage um die Nachfolge des geschassten Flughafenchefs Schwarz bekam, ist nicht verbürgt, aber anzunehmen. Die Aussicht, nun wieder von Haus und Hof wegzukommen, wieder den großen Chef im großen Dienstwagen mimen zu dürfen, das hat ihn mit Sicherheit gereizt. Schließlich, so wird hinter den Kulissen geflüstert, wäre ihm Rudolf Scharping (SPD) - in Ungnade gefallener Bundesverteidigungsminister und Präsident des skandalumwitterten Bundes Deutscher Radfahrer - noch als Konkurrent auf die Pelle gerückt.

Wenn er über die Anfrage gestrahlt hat, dann sicherlich auch, weil er sich nun auf der anderen Seite mit den Schadensersatzforderungen auseinandersetzen darf, die er gegen diejenige Gesellschaft gerichtsanhängig gemacht hat, deren Chef er nun wird. Um diesen offensichtlichen Konflikt zu Lasten der FBB zu vertuschen, wird nach außen so getan, als würde sich Mehdorn aus den Auseinandersetzungen um Schadensersatzforderungen heraushalten. **Nur: Das ist Untreue!**

Mehdorn muss auf Grundlage der Rechtsposition seiner Aufgabe diese - seine eigene - Schadensersatzforderung nun aktiv bekämpfen und alles dafür tun, damit sie nicht das Geschäftsergebnis der FBB belastet. Sich heraushalten, weil er die Seiten gewechselt hat, das geht nicht! Jetzt, als neuer Flughafenchef kann er dann Air Berlin, die seine Pension sichert, geben, was der Air Berlin gehört. Mehr noch: Jetzt kann er den Flughafen zu dem machen, was er als Air Berlin Chef vollmundig gefordert hat: Einen Großflughafen mit Drehkreuzfunktion für Air Berlin und seine Partner - mit Nachtflug bis wenigstens 0:00 Uhr. Jede Flugbeschränkung geißelte er in seiner Funktion bei Air Berlin als des Teufels für den Flughafen und die Airlines.

Das ist natürlich und praktisch das Gegenteil von dem, was Platzeck will und der Landtag beschlossen hat. Platzeck will kein Drehkreuz und kein Wachstum, das zwangsläufig eine dritte Start- und Landebahn bedeutet. Platzeck will nur, wie er sagt, eine Nachtflugregelung, die gesellschaftlich akzeptiert wird. Platzeck will auch alle Schadensersatzforderungen abwehren und dafür auch vor Gericht ziehen. Wie allein diese gegenläufigen Interessen unter einen Hut gebracht werden sollen, ist ein Geheimnis, das auf seine Lüftung wartet. Wahrscheinlich ist Platzeck dieser Antagonismus auch egal. Seine politische Existenz ist von der Lösung der Gegensätze ebenso unabhängig wie ein Totalverlust seiner Glaubwürdigkeit. Er weiß, sein wahrer Feind ist nicht Mehdorn. Sein Feind sitzt unter ihm, nämlich als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender. Der muss zittern um jeden Erfolg, den Platzeck haben könnte. Jeder Platzeck-Erfolg wäre ein Beweis dafür, dass Platzeck das könnte, woran er, Wowereit, gescheitert ist. Wowereit hat bekanntlich im

Umgang mit Mehdorn spezielle Erfahrungen. Darum kann er sich genussvoll vorstellen, was Platzeck nun erwartet.

Das darf man von Mehdorn erwarten

Absehbar ist, was Mehdorn machen wird. In Erfüllung seiner bisher größten Mission, an der er auch gescheitert ist - der Privatisierung der DB -, hat er vorgemacht, wie er vorgeht. Dem Ziel Privatisierung hat er alles untergeordnet. Da wurden Ersatzinvestitionen, die einen reibungslosen Betrieb hätten sicher stellen müssen, nicht getätigt. Auf dem Personalsektor wurde gekürzt, wo immer es ging. Entscheidend war nur, was die DB für die potentiellen Aktionäre „aufhübschte“ - Profit! Nachdem die Privatisierung gescheitert war, konnte dann am Beispiel der marode-gesparten Berliner S-Bahn der Managererfolg des Hartmut Mehdorn studiert werden. Bei Air Berlin ging Mehdorn ähnlich simpel vor. Es wurde gestrichen, was zu streichen war. Alles wurde nur dem einen Ziel untergeordnet: Was kann einem neuen Investor oder Partner gefallen. Ohne die Probleme der Air Berlin (dann mit einem Partner aus Nah Ost) gelöst zu haben, wurde Mehdorn alsbald verabschiedet: der Aktienkurs tief im Keller, die Verlustprobleme nicht gelöst, die Gefahr eines billigen Aufkaufs nicht beseitigt!

Das Muster für den BER heißt nun: gleichgültig, wie der BER zu seiner Inbetriebnahme aussieht; gleichgültig, was es kostet; gleichgültig, woher das Geld kommt; gleichgültig, was Herr Amann denkt oder will: Jetzt wird nur gemacht, was von den Zulassungsbehörden in Lübben verlangt wird, um eine Betriebsabnahme zu sichern. Was interessieren mich 20 000 von Amann festgestellte Mängel und Schadensersatzforderungen....

Um bei der EU schönes Wetter für weitere Kreditzulassungen zu bekommen, kann Mehdorn ja ein Privatisierungskonzept für die FBB/BER anbieten. Das wäre dann seine „hohe Schule“, weil er dann auch noch als „Sanierungsspezialist“ auftreten könnte.

Das könnte so aufgehen. Mit der Inbetriebnahme wäre Platzeck gerettet und Wowereit der Trottel - und Mehdorn würde sich unter Zurücklassung von Problemen und Mängeln verabschieden, wobei das Grundproblem, die unweigerlich anstehenden Folgen, nicht gelöst sein wird. Von Mehdorn zu erwarten, dass er das Denken über die Zukunft des BER mit in die Problemlösungen einbezieht, hieße, den Mann zu überfordern. So wie sein Platzeck es will, wird auch er seine Aufgabe nicht darin sehen, die Standortfehlerscheidung zu korrigieren, sondern - koste es, was es wolle - einen BER in Betrieb zu nehmen, der für die Region, die dort lebenden Menschen und den Steuerzahler eine Katastrophe sein wird.

Die Redaktion der Neuen Aktion (NA)