

Die Flughafengesellschaft ist pleite, bevor der BER in Betrieb geht

Eine Bundestagsanfrage zeigt die dramatischen Folgen der FBB-Kredite

So häufig in der Vergangenheit geschrieben wurde, dass die Flughafengesellschaft (FBB) pleite ist, wenn der Steuerzahler den Flughafenchef, aktuell H. Mehdorn, nicht davor rettet, mit dem Zylinder auf dem Kopf das Amtsgericht aufzusuchen, um den Konkurs anzumelden, so richtig ist die Aussage auch heute noch.

Zuletzt wurde den Steuerzahlern und der Öffentlichkeit noch klar gemacht: Wenn der Wettbewerbskommissar der EU einen Kredit von 1,2 Mrd. nicht genehmigt, dann ist es im Januar so weit - dann muss der geschasste Mehdorn-Vorgänger Schwarz diesen Gang antreten. Aber in letzter Minute genehmigte die EU, und Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD) - im Gefolge alle BER-Jubelperser - atmeten erleichtert auf.

Was die BER-Protagonisten verdrängten, das sind die Folgen aller Kredite, die die FBB schon in den Büchern hat, und die sie bedienen muss. Diese Folgen machen die Flughafengesellschaft zu einem Pleiteunternehmen, das Jahr für Jahr mit Steuergeldern gerettet werden muss. Diese Tatsache verdankt der Steuerzahler einer 2001 gescheiterten Privatisierung, die ihre Ursache ausschließlich in der Standortentscheidung „Schönefeld“ hat. Kein Investor war mehr bereit, auch nur eine einzige DM, einen einzigen Euro für einen privatfinanzierten und privat zu betreibenden BER auszugeben. Diese Privatisierung war aber das Ziel der politischen Versager, mit dem der Steuerzahler von den Risiken freigestellt werden sollte.

Jan Mücke als Aufklärer

Jetzt ist die ganze Katastrophe aus den Folgen der BER-Standortfehlerscheidung weder zu verhindern noch zu vertuschen. Alle Versuche, Steuerzahler und Öffentlichkeit hinter die Fichte zu führen, die Dauerpleite in einer Schweigespirale zu verstecken, scheitern, weil die Wahrheit Zug um Zug ans Tageslicht kommt – kommen muss!

Wie? Da gibt es einen Bundestagsabgeordneten aus Sachsen, Klaus Brähmig (CDU, Vorsitzender des Bundestagsausschusses für Tourismus), der hat den

Verkehrsminister Ramsauer (CSU) ganz simpel gefragt, wie hoch die Zinszahlungen „bezüglich der für das BER-Projekt in Anspruch genommenen Kredite sind“?

Ganz simpel hat der parlamentarische Staatssekretär von Ramsauer, Jan Mücke (FDP) seinem CDU-Kollegen geantwortet: „Die Zinszahlungen für die Langfristfinanzierung des BER-Projektes belaufen sich gegenwärtig auf jährlich ca. 100 Mio. Euro.“

Diese Antwort ist in mehrfacher Hinsicht interessant: Mücke schreibt von „gegenwärtig(en)“ Zinszahlungen. Er beantwortet so nicht, auf welche Kreditsumme sich die Zahlungen beziehen - insbesondere nicht, ob der letzte, im Dezember von der EU genehmigte 1,2 Mrd.-Euro-Kredit schon in diese Zahlungen von 100 Mio. Euro eingerechnet ist. Keine Aussage gibt es auch zu den Kosten der Tilgung der Kredite und deren Laufzeiten. Eine Aussage über die Finanzierungskosten, auch ihrer Größenordnung von kurzfristigen Krediten, ist in der Antwort ebenfalls nicht zu finden.

Es mag sein, dass die simple Frage des Abgeordneten K. Brähmig den „Insider“ Jan Mücke nicht locken konnte, die ganze peinliche Wahrheit zur Überschuldung der FBB öffentlich zu machen. Das sollte jedoch - bei Interesse an der Wahrnehmung der Kontrollfunktionen - jetzt aber Anreiz sein, Minister Ramsauer einmal konkreter zu befragen, um die Wahrheit ans Tageslicht zu bringen. Immerhin ist es erstaunlich, dass - zumindest an der Viertelwahrheit - ein Abgeordneter aus Sachsen, aber kein Abgeordneter aus Berlin und Brandenburg ein Interesse hat. Denn, was dann herauskäme, wäre nicht nur peinlich, ja skandalös, sondern Anlass, mit dem „BER-Fass-ohne-Boden“ sofort Schluss zu machen.

Diese Fakten dürften der Wahrheit über das Pleiteunternehmen nahe kommen

Wenn zur schon bestehenden Zinslast für die langfristigen Kredite noch die Zinsen (ca. 5%) für den neuen 1,2 Mrd.-Euro-Kredit hinzugerechnet werden, liegt die Zinsbelastung alleine für die langfristigen Kredite schon bei 160 Mio. Euro/Jahr. Rechnen wir 2% Tilgung hinzu, dann sind wir bei ca. 184 Mio. Euro/Jahr. Die Tilgung der „Altkredite“ dürfte nochmals etwa 50-60 Mio. Euro ausmachen. Zins- und Tilgungsbelastung würden dann bei mind. 230 Mio. Euro/Jahr liegen. Die ganze Dramatik dieser Zinsverpflichtung zeigt sich aber im Verhältnis zum möglichen Jahresumsatz der FBB von „erwarteten bis zu 300 Mio. Euro Umsatz“. Das heißt: Es werden wie bei vergleichbaren Flughäfen etwa 12% des Umsatzes, wenn alles gut läuft, zu diesen Zahlungsverpflichtungen herangezogen werden können. Der Rest wird für den normalen Betrieb draufgehen. Wie will der Aufsichtsratsvorsitzende Platzeck (SPD) der Öffentlichkeit - dem Steuerzahler - weismachen, dass die FBB damit die Finanzierungskosten bezahlen und wirtschaftlich arbeiten kann. Er kann es

nicht! Darum wird er nicht nur dem Steuerzahler in Brandenburg klar machen müssen, dass sein Land mit seinem Gesellschafteranteil von 37% Jahr für Jahr, und das über einen Zeitraum von 15 oder 20 Jahren, den BER mit zweistelligen Millionensummen aus dem Haushalt retten muss. Wowereit darf sich dann in gleicher Größenordnung daran beteiligen, und Ramsauer muss den Rest beisteuern. Dazu kommt dann das Risiko, dass der Pleite-BER schon in den nächsten Jahren weitere Kredite im dreistelligen Millionenbereich benötigt - für Kapazitätsausbau, Ertüchtigung der Nord-Piste, Neubau einer dritten Piste usw..

Dies sind Subventionen, die wiederum die Gnade der EU zur Genehmigung finden müssen. Ob sich die EU weiter dazu herablässt, solchen Pfuscher mit Genehmigungen zu unterstützen, muss sich noch herausstellen. Wenn nicht, dann gehen sowieso am BER die Lichter aus - vorausgesetzt natürlich, man findet dann einen Schalter, den es bekanntlich jetzt noch nicht gibt.

Fazit

Offensichtlich gibt es über die wirtschaftliche Situation des Unternehmens FBB keinen ausgeprägten Informations- und Aufklärungsbedarf in Berlin und Brandenburg. Es interessiert nicht, was alles geopfert werden muss, um den BER vor der ständigen Pleite zu retten. Die Frage danach, was alles mit zig Millionen Euro im Jahr nicht für Schulen, Kitas, Wissenschaft und für Instandsetzung von Straßen aus den Haushalten finanziert werden kann, diese die Allgemeinheit brennend interessierende Frage wird weder in der öffentlichen Diskussion gestellt, noch von Medien als Beitrag zur Aufklärung erkannt. Das liegt wohl auch an der Mentalität, aufgrund der es eine Solidarität gibt, die vor allem von Bayern, Baden Württemberg und Hessen praktiziert wird.

Auf jeden Fall aber - und da sind sich die Akteure einig - kann und soll das Geld vom kleinen Mann erarbeitet werden, das dann hier und für andere Projekte von großkotzigen und unfähigen Politikern schamlos verbraten wird.