

Wir können diesen ganzen Schwindel nicht mehr ertragen

Nur alte Hüte zur BER-Finanzierung und zum Status der Inbetriebnahme

Staatssekretär Bretschneider, der SPD-Notstopfen im Aufsichtsrat, hat sich nach einer Sitzung der BER-Sonderausschusses (04.11.13) des brandenburgischen Landtags zum Zustand des BER geäußert. Wer das gehört hat, den wundert nicht, dass SPD-Insider den ganzen BER am liebsten in Luft auflösen möchten.

Im Gefolge von „Dödel vom Dienst“ Mehdorn („Die Zeit“ vom 08.09.2013 nach Selbstbekenntnis) und einem überforderten Markov, seines Zeichens Linker Finanzminister, erklärt der Notstopfen, dass für den BER noch genügend Geld da sei und somit die Liquidität in 2014 gesichert ist. Der Grund: 2013 wurde wegen Baustillstands kein Geld ausgegeben. Die Ursache: Für den geplanten Weiterbau stand ein Milliardenkredit zur Verfügung, der dem Steuerzahler anhängt und der verplant ist, weil dafür noch gebaut werden muss. Was dann in 2015 passiert, das wissen diese „politischen Tatsachen-Verpackungskünstler“ ebenso wenig wie über die noch anfallenden Kosten, für die weitere Kredite aufgenommen werden müssen. Was Markov und Bretschneider aber wissen: angeblich wurde in Tegel und Schönefeld viel Geld verdient. Was sie verschweigen: dieses viele Geld wird weder heute noch zukünftig ausreichen, um den dann unwirtschaftlich werkenden BER vor dem Konkurs zu retten.

Verschwiegen und vertuscht wird wieder einmal, was sich seit dem geplatzten 3. Inbetriebnahmetermin (nicht) geändert hat.

Eine wahre Geschichte

„Neue Aktion“ will sich nichts darauf einbilden, dass alles so eingetreten ist, wie es auf dieser Webseite veröffentlicht wurde. Alles entsprach der Wahrheit und war als Analyse auch immer beweiskräftig. Das sollte zumindest nachdenklich machen. Allerdings gehört es auch zur Chronistenpflicht, daran zu erinnern, welche geschriebenen Fakten zu welchen Ergebnissen geführt haben.

In Erinnerung an den Kommentar von Ende August 2012 (Finanzen BER / KomBERFinanz240812) wollen wir darum darauf aufmerksam machen, dass seit diesem Zeitpunkt - bis heute - weiter gelogen und vertuscht wird und die Öffentlichkeit nur „im Nachgang“ über Fakten und Machenschaften informiert wird. Alles das, worüber aktuell über Bauzustand, Kosten und Finanzierung geschwätzt und geschrieben wird, ist ein „alter Hut“. Diese Schwätzerei zeigt aber unwiderlegbar, dass weder der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft (FBB) noch die Geschäftsführung dieser der öffentlichen Lächerlichkeit preisgegebenen Gesellschaft bis heute nicht in der Lage ist, einen Ausweg aus dem Desaster zu finden, das durch Versagen auf der ganzen Linie herbeigeführt wurde.

Wir durften mit ansehen, wie sich der letzte Kurzzeit-Aufsichtsratsvorsitzende, Platzeck (SPD), „vom Acker“ gemacht hat. Die Brandenburger SPD schickte als ihren Vertreter im Aufsichtsrat nur noch einen alterseitlen, aus dem Ruhestand beorderten und dann zum Staatssekretär beförderten Bretschneider (SPD), um größtmögliche Distanz zum BER zu schaffen. Damit kommt der neue Ministerpräsident, Woidke (SPD), nicht mehr in die direkte Schusslinie zum BER-Desaster. Wer das miterlebt hat, der wundert sich über gar nichts mehr. Dass der brandenburgische SPD-Wurmfortsatz, die Linke, die u.a. mit einem Finanzminister vertreten ist, der ebenso wenig in der Lage ist, die finanzielle Situation der FBB und ihres ersten Kostenträgers - den BER - zu durchleuchten und zu steuern wie der große SPD-Staatssekretär aus dem Bundesfinanzministerium, BER-Aufsichtsrat Gatzer, ist keine Märchengeschichte. Wenn überhaupt jemand das Knowhow zur Ermittlung einer Bilanz, eines Finanzstatus oder einer Kostenplanung für die Kreditbeschaffung zur Verfügung hat, dann sind es die beiden Finanzministerien, die durch Gatzer und Markov im Aufsichtsrat vertreten sind. Die dort tätigen tüchtigen Beamten halten sich doch den Bauch vor Lachen, wenn sie hören, was ihre Minister als Aufsichtsräte da verzapfen. Da ist es dann aber schon fast glaubwürdig, dass die Geschäftsführung der FBB - an der Spitze „Dödel“ und seine neuen Finanzchefin - unfähig sind oder noch Monate brauchen, um den kommenden Kreditbedarf zu ermitteln. Wenn durch die Medien diese Lüge, verbunden mit der Hilflosigkeit der Akteure, vermittelt wird, dann verursachen solche Behauptungen allen Studenten der Betriebswirtschaft im dritten Semester körperliche Schmerzen.

Die Wahrheit, die hinter allen faulen Ausreden und immer wieder neuen Zeitangaben steckt, lautet ganz einfach: Auch Gatzler und Markov wissen nicht, wie tief der BER in den märkischen Sand gesunken ist. Wenn sie, wonach intern gesucht wird, einen Weg aufzeigen könnten, wie man den ganzen BER beerdigen könnte, dann wären sie die wahren Helden. So müssen sie sich vorhalten lassen, dass NA schon vor 16 Monaten gewusst hat, was auch mit ihrer Hilfe vertuscht und weggelogen wurde.

Dass dies so ist, kann der verehrte Leser im Kommentar vom August 2012 auf dieser Webseite und hier (in Auszügen) nachlesen:

„BER-Aufsichtsrat eine unglaubliche Chaostruppe - Gatzler ein verantwortungsloser Staatssekretär

Kein Tag vergeht mit neuen, sich widersprechenden Botschaften über das größte Problem des BER Desasters. Eine Botschaft ist immer die Gleiche: Wir haben keine Verantwortung, keine Schuld, weder für das Chaos auf der Baustelle, die Terminverschiebungen zur Inbetriebnahme, die Kostensteigerung in Milliardenhöhe oder die ausgegangenen Finanzmittel zur Finanzierung des Pleiten-, Pech- und Pannenprojektes. Schuld am Chaos sind eine nichtfunktionierende Brandschutztechnik und ein unverschämter Lärmschutz, der durch Gerichtsentscheidungen aufgezwungen wurde. Schuld haben Planer, Controller und beteiligte Unternehmen, die unfähig sind. Schuld am Chaos haben aber auch alle Kritiker, deren Kritik nicht patriotisch ist (nach Platzeck, SPD) und zudem noch eine Insolvenz herbeiführen kann. Wir haben nichts gewusst, nichts gesehen, nichts gehört, wir waren eben die berühmten „chinesischen Affen“.

Es wird geschwätzt und geredet - das wirkliche Problem wird verschleiert

Ganz im Widerspruch zu diesen Versuchen der Unschuldsbeteuerung stehen die permanenten Schwätzereien und Redereien über die Konzepte der Mittelbeschaffung zur Verhinderung der Insolvenz der FBB und zur Finanzierung der ausstehenden Arbeiten zur Fertigstellung der „Kathedrale für Billigflieger“, die auch als „BER Willi Brandt“ getauft ist.

Wer denken kann, der weiß, dass der Termin der Inbetriebnahme - gegenüber den Problemen der Finanzierung und der behaupteten Wirtschaftlichkeit - der Deckmantel für das ungelöste Problem von Finanzierung und Wirtschaftlichkeit ist. Das wird mit der „Brandschutzanlage“ ebenso vertuscht wie mit den nun entdeckten Kosten des Lärmschutzes. Es ist mehr als sicher, dass die

Bauarbeiten nicht final fortgesetzt werden können, bis die Finanzierung sichergestellt ist. Offensichtlich müssen die Finanzmittel, die der FBB noch zur Verfügung stehen, die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs sicherstellen. Denn, die mal angegebene Liquidität von 40 Mio. Euro oder 100 Mio. Euro (je nachdem, wer gerade ins Mikrofon spricht) reichen nicht, um Rechnungen von Unternehmen zu begleichen, die eben diese Inbetriebnahme durch Erledigung sicherstellen müssen.

Was muss denn noch finanziert werden - wo liegen die Probleme?

Obwohl angeblich erst nach dem Termin der Fertigstellung des BER, so die Erkenntnis des neuen Technikchefs Amann, der Gesamtumfang zur Beseitigung des Baupfusches und damit der noch anstehenden Kosten - ohne fällige Endabrechnung - ermittelt werden, verkünden Wowereit (SPD), Platzeck (SPD), der brandenburgischen Finanzminister Markov (Linke) bis hin zum Aufsichtsratsmitglied Staatssekretär Gatzer (SPD, Bundesfinanzministerium) eine Kostensteigerung von 2,4 Mrd. auf 4,3 Mrd. Euro. Bis zu 591 Mio. Euro Mehrkosten seien überraschend dem Lärmschutz zuzuordnen, wissen die Herren. Wie sie alleine auf diese Rechnung kommen, das ist ein Geheimnis! Dabei verschweigen sie, dass diese Kosten - ohne Betrugsversuche durch Vertuschung der Festlegungen zum Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss aus 2004 - nicht überraschend sein können. Offensichtlich kannte man diese Kosten seit 2004. Weil sie zu hoch waren, wurde ein Lärmschutzkonzept durchgepeitscht, das ihnen nach Urteil des OVG Berlin um die Ohren gehauen wurde. Wie die anderen Kostenpositionen wie Baufertigstellung, Schadensersatzverpflichtungen aus Terminverschiebung der Inbetriebnahme oder zur Erlangung der Urheberrechte der Bau- und Bauausführungspläne errechnet wurden, das liegt im Dunklen.

Gibt es Klarheiten und Wahrheiten?

Klar ist nur: Es gibt die Finanzierungslücke von angeblichen 1,2 Mrd. Euro, die nach Expertenmeinung auch bei 2 Mrd. Euro liegen kann.

Endgültige Klarheit soll es nach Aussagen aus dem Kreis der Aufsichtsratsmitglieder und des Vorsitzenden Wowereit nach der nächsten Aufsichtsratssitzung am 14. September 2012 geben. Dann soll auch ein Finanzierungskonzept verabschiedet werden, das aber schon seit Wochen öffentlich gemacht wird. Danach scheint es im Aufsichtsrat unstrittig zu sein, dass die Gesamtkosten für den BER vom Aufsichtsrat auf rund 4,3 Mrd. Euro beziffert werden. Der Bund, Berlin und Brandenburg hatten in der Vergangenheit

schon 430 Mio. Euro in das Pleiten-, Pech- und Pannenprojekt gesteckt. Alle drei Körperschaften bürgen außerdem für Kredite in Höhe von 2,4 Mrd. Euro. 531 Mio. Euro soll die Flughafengesellschaft (FBB) erwirtschaftet haben - ob aus originärem Betriebsergebnis oder durch versteckte Subventionen der Gesellschafter, das wäre zu prüfen.

Ein Versager meldet sich lauthals

Der bisher als Finanzfachmann im Aufsichtsrat der FBB nicht aufgefallene Finanzstaatssekretär Gatzer (SPD) hat nun einen dreisten Plan verkündet, mit dem die Finanzierungslücke, ohne genaue Kenntnis der tatsächlichen Größe der Lücke, geschlossen werden soll. **Nach Gatzer soll es, gemäß Zeitungsmeldungen, so gehen: „Der Bund ist mit 26 Prozent an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beteiligt, die Länder halten jeweils 37 Prozent. Entsprechend ihren Anteilen sollen sich die Gesellschafter aus Sicht des Staatssekretärs auch die Finanzspritze teilen. Als staatliche Beihilfe geht das nicht ohne die Genehmigung der EU-Kommission. Bis diese vorliegt soll der Flughafen Überbrückungskredite aufnehmen. Gatzer sagte, alle Gesellschafter müssten einen Beitrag zur Finanzierung leisten, es dürften nicht sämtliche Mehrkosten am Steuerzahler hängenbleiben.“**

Weiter nach Gatzer-Plan: Die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund sollen der FBB mit einer Kapitalerhöhung von rund einer halben Milliarde Euro sowie einem Gesellschafterdarlehen noch größeren Umfangs helfen. Wie die FBB vor dem Hintergrund der Verpflichtungen für Zins und Tilgung für Kredite von weit über 3 Mrd. Euro aufkommen soll und dabei sogar zusätzlich noch Darlehen zurückzahlen muss, das verschweigt Gatzer. Schon dadurch beweist er seine Unfähigkeit, einfachste Finanzierungsfragen eines Unternehmens zu überblicken. Gleichzeitig bezeichnete Gatzer jede Kritik zu seinem Plan als „wenig fundiert“. Kritik aus den Reihen der Abgeordneten von FDP und CDU ist also nach Meinung eines beamteten Staatssekretärs ohne fundierte Grundlage. Damit akzeptiert dieser Beamte nicht das Königsrecht des Parlamentes, das für die Bewilligung von Haushaltsmitteln zuständig ist, und sein Minister Schäuble (CDU) sagt kein Wort zu dieser Frechheit. Ja, er setzt noch eins drauf! Auf Forderungen aus Reihen der Abgeordneten nach Ablösung des mehr als umstrittenen Flughafenchefs Schwarz antwortete er frech: „An Schwarz wird festgehalten.“

Wer das bisher gelesen hat, denkt dann auch daran, dass Aufsichtsräte der FBB, so auch Gatzer und Markov, jeden Unsinn, selbst eine Demonstration eigener Unfähigkeit, öffentlich machen können. Woran sicherlich aber nicht

gedacht wird: an die wahren Schuldigen des ganzen BER-Desasters. Das sind die Abgeordneten im Berliner Abgeordnetenhaus, im Landtag von Brandenburg und im Bundestag, seien sie Rot, Dunkelrot, Schwarz oder auch bedingt Grün - ausgenommen die Berliner Piraten. Sie - die Parteien SPD, CDU und Linke - veräppeln die Bürger und Steuerzahler und verletzen ihre Kontrollpflichten in schönster Eintracht, wenn es darum geht, Posten zu ergattern und Macht über brave Bürger auszuüben. Der BER mit seinem Desaster ist das traurige Beispiel einer verkommenen Politik.

NA