

Im künstlichen Nebel: die Schuldfrage zum BER-Desaster

Das Ziel: die Rettung der Aufsichtsräte durch Irreführung der Öffentlichkeit

Seit im September 2011 auch öffentlich bekannt wurde (zunächst durch eine Rede des BVBB-Ehrevorsitzenden Ferdi Breidbach auf der Demo der BIs in Schönefeld), dass der Inbetriebnahmetermin des BER im Juni 2012 wegen abenteuerlichen Baupfusches, Desorganisation auf der Baustelle und Pflichtverletzungen aller Verantwortlichen platzen wird, begann die Aktion „Vertuschen, Abschieben von Verantwortung und Suchen nach Sündenböcken in untergeordneten Hierarchiestufen“. Die gesamte „politische Klasse“ in Berlin und Brandenburg war sich einig: Wir haben keine Schuld. Dabei kann nicht mehr ausgeschlossen werden, dass zumindest der Vorstandsvorsitzende der Flughafengesellschaft Schwarz und sein Aufsichtsratsvorsitzender Wowereit (SPD) seit Spätherbst 2011 wussten, dass die ganze Propaganda über die Inbetriebnahme des „modernsten Flughafens Europas“ und „Kathedrale dieses Jahrhunderts“ eine Verpackung ohne Inhalt war. Bis Ende April 2012 durften sich auch verträumte Aufsichtsräte, die angeblich nie wussten, wie es um das Projekt stand, auf eine gigantisch geplante Eröffnungsfeier freuen, die mit Champus und edlen Häppchen, schönen Reden von der Kanzlerin und anderen Berufenen als Unterhaltungsprogramm garniert werden sollte. Immerhin hatten sie bis dahin schon die Blamage der Verschiebung des eigentlich für Oktober 2011 geplanten Inbetriebnahmetermins verdaut.

BER: spätestens ab diesem Zeitpunkt nur noch ein Unterhaltungsprogramm für Witzemacher und Kabarettisten

Wie sich dann alle Verantwortlichen, die bestellten „Jubelperser“ und die Hofnarren vom Acker machten, als die Fete geplatzt war, war schon peinlich genug. Es war auch ein Ereignis, das an Konsequenzen in seiner Nachhaltigkeit alles übertraf, was man zuvor als Erfolgsfeier gedacht hat. Bei dieser Blamage, die wegen der Folgen bis heute nicht nur Stoff für weltweites Lächerlichmachen von Berlin und seinen politischen Granden ist, war allen klar, dass jetzt Schuldige hermussten. Die Blamage musste abgeschoben und jeder Verdacht auf Fehler dieser Versager in die Dunkelkammer verbannt werden. Sofort wurde darum wieder die Propagandatrommel gerührt, deren Klänge bis heute erschallen. In geübter Taktik wurden jetzt die Schande, die mangelnde, bzw. gänzlich ausgebliebene Kontrollpflicht des Aufsichtsrates, die Fehler beim Baupfusch und die außer Kontrolle geratenen Kosten auf so viele „Schultern“ verteilt, wie sie in der Anzahl der Beteiligten zur Verfügung standen. Wie immer, wenn Politiker als Versager oder Lügner erwischt werden, müssen Schuld und Verantwortung so lange auf so viele Schultern verteilt werden, bis das dumme Volk nicht mehr durchschauen kann, wer denn wegen der breitesten Schultern die Konsequenzen ziehen müsste.

Wer heute den Versuch macht, aus dem, was öffentlich zur Schuldfrage verbreitet und unkommentiert als Information in den Medien abgelassen wurde, als ernsthafte Information darzustellen, der macht sich zum Clown. Dabei ist es ganz einfach, die Schuldigen zu identifizieren, wenn Logik - selbst bei nur wenigen Informationen - und nicht Clownerie die Analyse bestimmt.

Schuldig ist, wer die Verantwortung für das Gesamtprojekt BER trägt

Im Mittelpunkt der Schuldbetrachtung steht dabei immer vornean der Vorsitzende des Aufsichtsrates - Wowereit, Platzeck oder welcher Name sonst an der Spitze steht. Ihm folgen alle weiteren Aufsichtsratsmitglieder als verantwortliche Kontrolleure der Geschäftsführer und der Geschäftspolitik der FBB als Vertreter der Gesellschafter und Eigentümer, der Bürger. Die Schuld der verantwortlichen Kontrolleure ist völlig unabhängig von persönlicher Schuld, weil sie durch Funktion die Gesamtverantwortung tragen. Ihnen folgt in der Schuldfolge die Geschäftsführung, an der Spitze der Vorsitzende Schwarz bis zu seiner fristlosen Kündigung. Das ist so auch im Recht festgeschrieben und nachlesbar (Aktienrecht, GmbH-Recht u. u.). Also, wo liegt das Problem bei angeblich nicht möglicher Identifikation der Schuldfrage an diesem BER-Desaster?

Bauernopfer mussten her

Schäbig, um den eigenen Kopf zu retten, haben die Hauptverantwortlichen nun Bauernopfer als Ablenkung von ihrer Hauptschuld von ihren Posten entfernt. Das Motto: fangen wir auf der untersten Hierarchiestufe an (Planer, Technikvorstand), dann können wir sehen, ob es reicht, unsere Schuld aus der öffentlichen Diskussion herauszuhalten. Für den Fall, dass solche Bauernopfer nicht ausreichen, was ja so auch eingetreten ist, können wir dann eine Stufe höher steigen und haben dann auch mit Schwarz eine Stufe erreicht, die wir immer vorschieben können, wenn die aufgewachte Öffentlichkeit und Medien mit Mut an unser Fell wollen und weitere Opfer fordern.

Der Aufsichtsrat in der Pilatus-Rolle

Wer ernsthaft wollte, musste sich von dieser billigen Nummer, der Beseitigung von Bauernopfern, nicht beeindrucken lassen. Sie beruhte, so die Propaganda, auf der Behauptung, nach der der Aufsichtsrat nichts wusste, von Schwarz hinters Licht geführt wurde und darum unschuldig ist. Mit dieser Ungeheuerlichkeit, der Unterstellung praktisch krimineller Machenschaften, sind Wowereit und seine Aufsichtsratsgenossen bis heute durchgekommen und haben weiterhin von sich ablenken können. Sie sitzen immer noch auf ihren Posten, nur Platzeck (SPD) hat hingeworfen. Zu diesem Zweck wurden dann nach vorhergehenden lächerlichen gescheiterten Versuchen wieder „weiße Ritter“ mit Ausnahmequalifikation unter Vertrag genommen. Ein neuer „Dödel“ (z. B. Mehdorn) wurde eingestellt, vorab ein neuer Technikvorstand, der wie Dödel sofort wieder als ganz große Nummer, als exzellenter Problemlöser und Retter öffentlich gepriesen wurde. Aber es dauerte kein Jahr, da wussten diese Aufsichtsräte, dass sie mit „Dödel“ Amann schon wieder einen zunächst gefeierten, dann aber als unfähig befundenen Menschen vom Wettbewerbsflughafen Frankfurt (FRAPORT) abgeworben hatten.

Bevor es weitergeht mit diesen dümmlichen Methoden der öffentlichen Verar...e müssen nun endlich die Fragen gestellt werden, die den Weg der Schuldvertuschung zur Wahrheitsfindung endlich freimachen.

Fragen, die gestellt und zwingend beantwortet werden müssen

Wollen die „Wowereits“, gedeckt von den Parlamentariern von SPD, CDU, Linke und FDP, die die Aufsichtsräte auch noch in Amt und Würden gehoben haben, weiterhin bestreiten, dass die gesamte verfälschte Sachdarstellung zum Desaster des Baupfusches und der Quasi-Pleite der Flughafengesellschaft (FBB) nicht nur ein Ziel hat: Ablenken von der eigenen Verantwortung?

Wollen die „Wowereits“ bestreiten, dass sie nicht darüber informiert waren/wurden, welche Folgen für das Projekt, seine Kosten und den ersten Inbetriebnahmeterrnin (31.10.2011) und die Aufhebung des Vergabeverfahrens (2007) an einen Generalunternehmer (GU) hatten?

Hat etwa der Vorsitzende der Geschäftsführung den Aufsichtsrat über die doch von Jedermann erkennbaren Folgen eines BER-Baus ohne Generalunternehmer nicht informiert?

Gab es keine durch Schwarz vermittelten Informationen an den Aufsichtsrat darüber, dass es infolge der schon seit Herbst 2007 erkannten massiven Probleme in der Gesamtumsetzung des Projektes unübersehbare Störungen gab?

War dem Aufsichtsrat nicht bekannt, dass schon diese Probleme zu einer absehbaren Gefährdung von Inbetriebnahmeterrnin und Kostenrahmen führen würden?

War der Aufsichtsrat nicht darüber informiert, dass schon wegen dieser „Störungen“ der Termin der Inbetriebnahme nur haltbar war, wenn die Bauarbeiten spätestens Anfang 2008 beginnen mussten?

Wusste der Aufsichtsrat nicht, was Dauergespräch zwischen sicherlich hundert Beteiligten am Projekt war, dass allein wegen der Verzögerung von Ausschreibungen und Auftragsvergaben schon 2007/2008 sicher war, dass der Inbetriebnahmeterrnin um wenigsten 12, besser noch 18 Monate hätte verschoben werden müssen?

War der Aufsichtsrat wegen angeblich ausgebliebener Informationen so einfältig, dass seine eigenen Denk- und Erfahrungskapazitäten nicht ausreichten, um selber zu ermitteln, welche Folgen für Baupreissteigerungen und Fertigstellung ständige Planänderungen haben/hatten?

Wurde der Aufsichtsrat nie darüber informiert, dass auf eine Planänderung immer schnell die nächste folgt, verbunden mit Nachträgen und natürlich mit weiteren Honorarkosten?

Ist nur für den „normalen“ Menschenverstand, offensichtlich aber nicht für FBB-Aufsichtsräte, erkennbar, welche Folgen selbst solche Planänderungen und Bauausführungen haben, die nach 2007 für jedermann sichtbar waren, auch weil sie den Rohbau des Terminals betrafen?

Haben selbst die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, die schon von „Berufs wegen“ ab und an ihre Kollegen auf der Baustelle besucht hatten, nie erfahren, was praktisch jeder Bauarbeiter wusste?

Bekanntlich sind Praktiker auf Baustellen immer auch Kenner aller aufgelaufenen Probleme. Wussten das etwa die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat auch nicht?

Will der Aufsichtsrat, sein heute noch stellvertretender Vorsitzender Wowereit, weiter so tun, als habe er wegen ausbleibender Informationen nicht gewusst, dass neben den sichtbaren zusätzlichen Arbeiten im/am Terminal auch noch durch die gleichzeitige Bewältigung von Ausschreibungen, Ausführungsplanungen, Bauausführungen und folgenden neuen Bauanträgen ein Durcheinander mit Folgen unausbleiblich war?

Der Aufsichtsrat kann nicht ernsthaft behaupten, dass er die Risiken aus dem Rausschmiss des Projektstewers (2008) nicht erkannt hat. Schließlich war er es ja, der als Überbringer schlechter Nachrichten gehen musste, als er den Eröffnungstermin ebenso in Frage stellte wie die kalkulierten Kosten und darum auch noch Kostensteigerungen ankündigte. Auch ob und mit welchen Baugenehmigungen - nach immer wieder neuen Erkenntnissen zur Beseitigung von Planungspusch - weitergearbeitet wurde, danach hat wohl auch kein Aufsichtsrat gefragt.

War es etwa so, dass Schwarz überhaupt nie die missliche Lage darüber dargestellt hat?

Hat er nicht darüber informiert, dass es Ausschreibungen ohne Baugenehmigung mit falschen Plänen (Hinweise auch von Loge) bei ständigen Planänderungen gab?

Will der Aufsichtsrat glauben machen, dass alle ihm vierteljährlich vorgelegten Berichte über den Projektstatus so gefälscht waren, dass er nicht erkennen konnte, dass das Projekt auf den Abgrund zulief?

Wenn dies so gewesen sein sollte und selbst Wowereit nicht ins Vertrauen über das laufende Chaos gezogen wurde, dann war die Informationsverweigerung von Schwarz mehr als eine Pflichtverletzung. Sie war dann schlicht kriminell, auch den Tatbestand der Untreue erfüllend. Dass der Aufsichtsrat Jahre gebraucht hätte, um festzustellen, wie er von Schwarz hinters Licht geführt worden sein wollte, spricht für Schwarz wegen praktizierter Dummheit des Aufsichtsrates.

Selbst aus Zeitungsinformationen wurden die falschen Schlüsse gezogen

Man darf wohl nicht unterstellen, dass die Aufsichtsräte keine Zeitungen lesen, selbst wenn diese spärlich bis nicht über das Chaos im Projekt berichtet hatten. Nur, als

2010 herauskam, dass wegen angeblich neuer, tatsächlich aber schon seit 2008 bekannter EU-Sicherheitsvorschriften für Gepäckscanner ein größerer Flächenbedarf erforderlich war, da hätten doch im Aufsichtsrat mit Sicherheit die Alarmglocken schrillen müssen. Man konnte doch in den Zeitungen lesen, dass nun Klarheit darüber herrschte, dass die Kapazitäten im ganzen Sicherheitsbereich (nicht nur „check in“ oder Gepäcktransport) unterdimensioniert waren und durch zwei Pavillons erweitert werden mussten, um die erkannte Kapazitätssenge in den Griff zu bekommen. Selbst für den Laien war aufgrund dieser Veröffentlichungen erkennbar, dass alleine die Beseitigung dieses Planungs- und Baupfusches zu Zeitverzögerungen führen musste und neue Entwurfsplanung, Ausschreibungen und Bauantrag zur Folge hatte. Vielleicht war es aber so - und das wäre dann eine schöne Ausrede für die Aufsichtsräte - dass sie alles gewusst haben, aber dahingehend informiert wurden, dass dies alles keine Folgen hätte - weder für Kosten- noch für Zeitplanung. Selbst wenn es so gewesen wäre, dass Schwarz auch in diesem Fall nicht ausreichend oder nur verlogen informiert hätte, muss man fragen, wie blöde und in der Sache blauäugig der Aufsichtsrat war, dass er spätestens jetzt nicht erkannte, dass das ganze Projekt vor die Wand fuhr.

Baustellenbegehungen hätten zur Erleuchtung führen können

Wer den Schuldvertuschern Glauben schenkt, akzeptiert, dass es nicht zur Aufgabe eines Aufsichtsrates gehören würde, sich auf der Baustelle des Projektes zumindest sporadisch umzusehen. Ein Aufsichtsrat, der darauf verzichtet, der beraubt sich freiwillig der Möglichkeit, sich auch durch Augenschein zu informieren und zu sensibilisieren. Sicherlich hätte er dort sehen können, welche Umbaumaßnahmen alleine notwendig waren, um z.B. eine Lösung für eine reibungslose Abfertigung der Auslandspassagiere zu bewerkstelligen. Diese Pflichtverletzung durch Verzicht auf Information mittels Begehung des Objektes muss aber allen Aufsichtsräten angehängt werden, nicht nur den Arbeitnehmervertretern.

Fragen verlangen Antworten zur Rolle von Schwarz und Wowereit

Die hier gestellten Fragen ließen sich fortsetzen. Immerhin wurden sie gestellt, um deutlich zu machen, dass die nun in Umlauf gebrachten Behauptungen zur Vertuschung der Verantwortung des Aufsichtsrates samt seinem Vorsitzenden ein Märchen sein müssen. Wer bei Verstand ist, kann doch den „Wowereits“ nicht

abnehmen, dass ihr bis Anfang 2013 hochgelobter Schwarz, dessen Vertrag wegen seiner behaupteten Qualitäten 2012 auf weitere fünf Jahre verlängert wurde, so dumm war, dass er nicht zumindest den großen Vorsitzenden Wowereit über die Jahre so des- oder falschinformierte, um sich nicht selber durch Informationsverweigerung in Gefahr zu bringen. Hätte Schwarz Wowereit und dem Aufsichtsrat Informationen verweigert, wissend, dass diese Personen ein Anrecht darauf hatten, dann war er auch ein vom Aufsichtsrat nicht erkannter Idiot. Mit Sicherheit hatte Schwarz schon auf vorangegangenen Posten, z.B. am Flughafen Düsseldorf gelernt, wohin es führt, wenn sich ein Vorstand in Selbstherrlichkeit übt. Die Frage, warum dort nach 4 Jahren Tätigkeit sein Vertrag nicht für weitere fünf Jahre verlängert wurde, hat der Aufsichtsrat auch nicht gestellt. Eine Antwort auf diese Frage hätte mehr über die Qualitäten von Schwarz gesagt als alle Propaganda, mit der er hier installiert wurde. Nun kann ja herauskommen, ob Schwarz seine Informationspflichten gegenüber dem Aufsichtsrat fahrlässig, grob fahrlässig oder in betrügerischer Absicht verletzt hat. Jetzt wird man sehen, wie ernst es dieser Aufsichtsrat mit der Verweigerung der Gehaltszahlungen und den Schadensersatzklagen meinte, als er Schwarz den Stuhl fristlos vor die Türe gesetzt hat. Mal sehen, ob es der Aufsichtsrat auf eine Zivilklage ankommen lässt, mit der Schwarz seine Gehaltsforderungen in Höhe von über 3 Jahresgehältern (wenigstens 1,7 Mrd. Euro) einklagt. Den Anfang hat er ja schon gemacht, weil er sicherlich Tatsachen nachweisen wird und dann die Lügengeschichten öffentlich bekanntwerden, mit denen der Aufsichtsrat seine Hände in Unschuld badet, um Schwarz als letztem der ihm untergeordneten Hierarchiestufen die Schuld in die Schuhe zu schieben. Das werden die mündlichen Verhandlungstage vor der Zivilkammer zeigen. Anzunehmen ist, dass die dann von Schwarz zu erwartenden Aussagen insbesondere für Wowereit an Peinlichkeit nicht mehr zu überbieten sein werden. Dies, weil sicher ist, dass Wowereit von Schwarz immer mehr wusste als dem Aufsichtsrat kommuniziert wurde. Wowereit wird darum jetzt hinter den Kulissen - aus Gründen der Vertuschung seiner Verantwortung - mit Schwarz an einer außergerichtlichen Einigung, sprich der Auszahlung von drei Jahresgehältern, basteln. Obwohl es wegen der Fehler und möglicher Versäumnisse in der Informationsvermittlung naheliegt, wird es gegen ihn auch keine Klage auf Schadensersatz geben. Dieser kommende Deal zwischen Schwarz und Wowereit ist dann im Ergebnis die „letzte Rache“ von Schwarz dafür, dass ihm die Gesamtschuld für das Desaster angehängt werden soll. Nach diesem Deal steht nämlich Wowereit als Hauptschuldiger da, weil der Deal Schwarz entlastet so wie er Wowereit belastet.

Es kommt, was kommen muss - das dicke Ende

Den Versagern, die nur noch darum ringen, den politischen Kopf zu behalten, muss endlich der Stuhl vor die Tür gesetzt werden. Die vielen kleinen schuldhaften Sünder tragen nicht die Gesamtverantwortung für eine internationale Blamage der deutschen Ingenieurkunst und gescheiterter Architektenbemühungen. Sie tragen auch keine Verantwortung für einen Imageschaden, der selbst mit einer Milliarden-Werbekampagne nicht mehr geschönt werden kann. Es gibt nur eine Lösung, um den Schaden für einen professionell orientierten Neuanfang zu sichern: Die „Oberkontrolleure“, die bisher als BER-Hofschranzen fungierten, müssen nun selbst die Verantwortung übernehmen. Sie haben die Pflicht, im Interesse des Zahlers und Eigentümers, also des Bürgers, die Reißleine zu ziehen. Sie müssen den Aufsichtsrat in toto ablösen, einen neuen einsetzen und die Fertigstellung des BER mithilfe dann hoffentlich qualifizierter Aufsichtsräte und FBB-Vorstände als Übergangsflygfeld absichern.

Die letzte Chance - auch ob es die Bls hören wollen oder nicht

Es geht nun um Planung und Umsetzung eines neuen Großflughafens bei sinnvoller Nachnutzung, die in einen Flughafenneubau integriert wird (Siehe NNK – Zentralflughafen). Es geht um ein privat zu finanzierendes und privat zu betreibendes Flughafenprojekt und nicht um einen BER, der in seinem Betrieb weitere Milliarden an Steuergeldern schluckt und eine Schande für die Exportnation Deutschland ist.

Es geht nicht um „richtige Flugrouten“ oder eine „richtige Nachtflugregelung“. Beides wird es nie geben, wenn die Politik sich durchsetzt und diesen BER auch noch weiter ausbaut. Es geht um einen Beitrag durch Neubau eines Großflughafens für Hauptstadt und Region, für eine national abgestimmte Flughafenpolitik, die mit dem Unsinn flughafenpolitischer Kleinstaaterei ebenso Schluss macht, wie mit immer weiteren Investitionen in deutsche Flughafenstandorte, die wegen ihrer Raumunverträglichkeit hunderttausende Menschen durch Fluglärm stören und krank machen. Es geht darum, dass sich Politiker von Flughafenlobbyisten nicht weiter auf der Nase herumtanzen lassen. Die Schwätzerei - auch in den Reihen der Bürgerinitiativen - darüber, was alles rechtlich/gesetzgeberisch angeblich nicht möglich ist, um Alternativen umzusetzen, muss aufhören. Wenn es politischer Mehrheitswille ist, gibt es neue Landesplanungen, neue Standortentscheidungen und neue Entscheidungen zum Bau eines Flughafens. Diese Tatsache wird in Frage gestellt entweder von Dummköpfen und Unwissenden oder von Politikern, die sich an Fehlentscheidungen klammern, um ihr Gesicht zu wahren.

Alles ist möglich, wenn die Politik nur will

Kein Abgeordneter, keine Regierung, kein Gericht kann bestreiten, dass alle Rechtsnormen, die auch die Luftfahrt, hier das Planungsrecht für Flughäfen, betreffen, keinen „Ewigkeitswert“ haben. Dieser herbeigeschwätzte Ewigkeitswert ist eine dämliche Schutzbehauptung, die immer von den Interessenten ins Feld geführt wird, wenn sie ihre Lobbyinteressen durchsetzen wollen. Selbst wenn sie damit Grundrechte der körperliche Unversehrtheit oder des Schutzes privaten Eigentums missachten, bleiben sie bei dieser Interessenpropaganda. Vielleicht wird ja auch mehr und mehr Bürgerbewegten klar, dass die Lösung ihrer Probleme nicht in richtigen Flugrouten oder richtigen Nachtflugregelungen besteht. Die Problemlösung heißt ausschließlich: Flughafen an richtigem Standort, einem Standort der nicht durch dichte Besiedelung seine Qualität in der Menschenverachtung zugunsten wirtschaftlicher Interessen hat. Dafür muss politisch gekämpft werden - und nicht, wie die versagende Politik zu eigenem Nutzen will, auf „Nebenkriegsschauplätzen“.

Voraussetzung für neues Denken ist: Diejenigen, die das Pleiten-, Pech- und Pannenprojekt BER, das sie auch noch rücksichtslos am falschen Standort durchsetzen wollen, vor die Wand gefahren haben, haben nun die Pflicht abzdanken.

Redaktion

Neue Aktion (NA)