

BER-Inbetriebnahme auf der Kippe Keine Antworten auf Fragen zum Finanzierungsproblem

Wer die (Nicht)Berichterstattung über die unwirtschaftliche Situation der Flughafengesellschaft (FBB) zur Kenntnis nimmt (oder eben auch nicht), der fasst sich an den Kopf darüber, was Berliner und Brandenburger Steuerzahlern immer schön klammheimlich zugemutet oder verschwiegen wird. Wer beobachtet, wie im Abgeordnetenhaus von Berlin und im Landtag von Brandenburg systematisch vertuscht und verschwiegen wird, wie es um das Finanzdesaster der FBB - verursacht durch das Pleiteprojekt BER - bestellt ist, der kommt nicht umhin, auch die Abgeordneten zu beschuldigen, der Untreue Vorschub zu leisten, der sich der Aufsichtsrat bereits schuldig gemacht hat.

Kosten und Subventionen sind weiterhin intransparent

Seit Jahren werden die Subventionen für die FBB nicht so transparent gemacht, dass die Öffentlichkeit wirklich weiß, wie viel diese Versager den Steuerzahler kosten. Um diese Feststellung zu belegen, reicht es nachzuprüfen, wie die Subventionen an die FBB in zig Haushaltstiteln untergekommen sind. Weder SPD noch CDU haben aufgrund ihrer Interessenlage - entweder in der Koalition mit der SPD oder in Brandenburg als Blockpartei - in der Vergangenheit ihre Kontrollpflichten wahrgenommen.

Ihnen fehlt jedes Interesse an Transparenz darüber, welche Kosten/Steuer Gelder der BER wirklich verschlingt. Wer diese Zumutungen analysiert, der fasst sich auch darüber an den Kopf, wie alle Mechanismen zur Kontrolle der Gesellschafter und der FBB versagen. Vertreten durch die Bundesregierung (26% Gesellschafteranteil), die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg (jeweils 37%) und die überwiegende Mehrheit der Abgeordneten (CDU/CSU, SPD, Linke), machen sie en bloc mit, Subventionen an die FBB unter kuriosen Haushaltstiteln zu verstecken, um jeder parlamentarische Diskussion über den betriebswirtschaftliche Zustand ihrer Gesellschaft - selbst bei Beratungen zu den Haushalten - aus dem Weg zu gehen. Es besteht in dieser „Nationalen Front“ der Versager zur Flughafenpolitik und zum Bau des „Großstadtflughafens“ große Einigkeit darüber, dass Bürger und Steuerzahler auch über das finanzielle Desaster der FBB weder informiert noch sensibilisiert werden dürfen.

Es kann aber auch nicht verschwiegen werden, dass die Bürgerinitiativen kein Interesse daran hatten, die Praxis der Pleitenvertuschung öffentlich zum Gegenstand von Aufklärung und Protesten zu machen. Offensichtlich haben auch sie nicht zur Kenntnis genommen, dass die FBB im Jahr 2012 bereits pleite war und sich nur noch mit einem Kredit von 1,2 Mrd. Euro retten konnte, der in letzter Minute durch die EU genehmigt wurde.

Der Pleitegeier kreist wieder

Weil nun wiederum der Pleitegeier kreist, muss endlich öffentlich diskutiert werden, ob die Ausbeutung des Steuerzahlers - auch mit Billigung schweigender Medien - geduldet wird. Es kann doch in Kenntnis alleine nur der Fakten, die das Licht der Öffentlichkeit erblickt haben, niemand mehr ernsthaft behaupten, dass und wie die BER-Ruine noch bis zur Fertigstellung finanziert werden kann und dass dieser Flughafen wegen seiner abenteuerlichen Investitionskosten und der daraus resultierenden Milliardenschulden der FBB jemals wirtschaftlich arbeiten wird.

Es reicht schon eine nur oberflächliche Betrachtung der aktuellen Finanzierungsprobleme, um zu diesem Ergebnis zu kommen: Es ist nicht nur die Technik, warum es keinen Fortschritt am BER gibt. Es können auch die Finanzierungsprobleme sein, die es Dödel Mehdorn nicht erlauben, die Millionenaufträge auszuschreiben und zu vergeben, die dann dazu führen, dass Bauarbeiter überhaupt tätig werden können.

Dödel bleibt Dödel

Als Ergebnis der letzten „Sondersitzung“ des Aufsichtsrates „sickerte durch“, dass sich „Dödel vom Dienst“ Mehdorn durch die angeforderte Entscheidung in einer Sondersitzung des Aufsichtsrates (AR) 21 Mio. Euro für die (Neu)Installation von Kommunikationstechnik (Datennetz) genehmigen lassen wollte.

Zu dieser Genehmigung stellen sich Fragen, die beim Zwang zur Beantwortung auf Anforderung der Kontrolleure (Abgeordneten, AR-Mitglieder) einen tieferen Einblick in das FBB/BER-Desaster möglich machen würden. Die erste Frage lautete: Welcher Flughafen sollte da schon vor zwei Jahren in Betrieb genommen werden, wenn das Datennetz nicht funktionierte und nun für 21 Mio. Euro betriebsbereit gemacht werden soll? Jeder der will, kann sich doch daran erinnern, mit welcher Propaganda und welchen Lügen die Öffentlichkeit über ein angeblich funktionierendes Datennetz - zuletzt aus Anlass des „Probetriebs“ mit Tausenden von Komparsen - vor nicht einmal zwei Jahren hinters Licht geführt wurde.

Da war doch angeblich alles in bester Ordnung, vom „Check in“ über die Sicherheitskontrollen bis hin zur Gepäckabfertigung. So gab es ein Kunkel großsprecherisch zum Besten, und die Medien berichteten im Gleichklang. Gesungen wurde das Lied vom modernsten Flughafen Europas, der nun schnell in Betrieb gehen kann. Die zweite Frage lautet: Wie muss „Dödel vom Dienst“, der große Zampano Mehdorn, an die Kette gelegt worden sein, wenn für die Freigabe von 21 Millionen Euro (Projektkosten Terminal/im Zaun bisher über 4 Mrd. Euro) der Aufsichtsrat in einer Sondersitzung entscheiden muss, um dann „bescheidene“ 10 Mio. Euro zu genehmigen? D. h.: „Dödel“ hat eine Summe beantragt, die wir, der große AR, aus nicht genannten Gründen nur zu weniger als 50% genehmigen.

Woher er den Rest holt, das ist egal. Schließlich kann er sich ja in der „großen Kasse“ des erwarteten Jahresumsatzes der FBB (280 Mio.?) mal umsehen. Das wird „Dödel“ mit Sicherheit schon getan haben, bevor er die 21 Millionen beantragte. Dabei hat er dann vielleicht schon festgestellt, dass das Geld nicht da ist, es sei denn, er hole es sich auf anderem Weg von den Gesellschaftern zurück. Denn, so würde „Dödel“ richtig kalkulieren: Bevor ich wegen Pleite den Zylinder aufsetzen muss, um beim Amtsgericht den Konkurs der FBB zu beantragen, weil auch die 11 Mio. Euro fehlen, die ich vom inkompetenten AR nicht bekommen habe, mache ich

die 11 Mio. zum Teil des negativen Betriebsergebnisses. Dann erhöhen eben - wie Jahr für Jahr praktiziert, aber von der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen - die Gesellschafter mit Steuergeld ihre Eigenkapitalanteile einschließlich der 11 Millionen Euro, die sie mir jetzt für die „Datenautobahn“ verweigert haben. Das ist doch in der Praxis „linke Tasche - rechte Tasche“ bereits so vorgesehen.

Das Geld des Steuerzahlers zählt nicht

„Dödel“ und sein Aufsichtsrat, die verantwortungslosen und von Abgeordneten geduldeten Versager, wissen doch seit Jahren, dass es nicht darauf ankommt, wie viel Milliarden der Steuerzahler im Laufe der nächsten 30 Jahre für die gigantische BER-Fehlentscheidung zahlen muss. Hauptsache ist doch, dass dieses Unikum BER irgendwann in Betrieb geht! Darum müssen nun weitere Milliarden für dessen Fertigstellung, ferner für den sofort erforderlichen Ausbau und für Schadensersatzansprüche herbeigeschafft werden. Dazu kam dann wiederum eine Genehmigung der EU, die intern schon bedeutet hat, dass die 1,2 Mrd. Subvention - aus der die FBB jetzt schöpft, um den Pfusch zu beseitigen - das letzte Wort waren.

Die nächsten nun noch notwendigen 1,5 bis 2 Mrd. Euro werden die Gesellschafter gegenüber der EU nicht mehr damit rechtfertigen können, dass es keine unzulässige Subvention sei. Begründung: die FBB kann die Rückzahlung ihrer Milliardenschulden und der anfallenden Zinsen aus den Gewinnen, die die FBB mit dem Betrieb des BER machen würde, nicht mehr finanzieren.

Soll etwa die Pleite privatisiert werden

Aber möglich ist auch, dass die Politik in Berlin und Brandenburg auf EU-Auflagen spekuliert, die vorschreiben, die FBB zu privatisieren. Immerhin kann ja spekuliert werden darüber, ob es einen dummen Investor gibt, der für einen Euro den ganzen Unfug übernimmt. Dann hätte man eben nur die Milliardenschulden abzuschreiben, die man selbst verantworten muss und wäre den ganzen Unsinn BER los. Selbst der dümmste EU-Beamte weiß, dass ein Business-Plan, in dem geschrieben stünde, dass die FBB mit BER schon Zinsen und Tilgung der Kredite verdienen würde, die dümmste Lüge wäre, die unfähigen Flughafenbetreibern und der Bundesregierung, die den Genehmigungsantrag bei der EU stellen muss, so eingefallen ist.

Keine Transparenz über Kosten und Schulden - wie viel ist noch in der „Kasse“?

Es hat noch nie über die finanzielle Situation für die Öffentlichkeit die nötige Transparenz gegeben, die über dieses verantwortungslose Desaster aufklärt. Selbst zum Status der Mittelverwendung aus dem letzten Kredit von 1,2 Mrd. Euro ist nur schwer zu ermitteln, wie viel noch übrig ist.

Da muss zunächst zusammengezählt werden, was zwar öffentlich bekannt wurde, aber nie auch öffentlich zusammengezählt wurde. Was ist vom Finanzierungsrahmen, dem EU-genehmigten Kredit, noch da? Da sind: 240 Mio. Euro für die „BER-Realisierung“ aus dem Sachstandsbericht der FBB von August, dann: schon Anfang des Jahres 2013 abgerufene Mittel (wofür?) in Höhe von annähernd 200 Mio. Euro.

Hinzu kommen: Betriebskosten für den nicht genutzten BER von monatlich 40 Mio. Euro, also insgesamt seit Juli 2012 = 560 Mio., dazu Kreditzinsen, die nach jetzt bekannten Finanzierungskosten schon sicherlich 50 Mio. Euro ohne Tilgung ausmachen. Diese Beträge summieren sich schon auf über 1 Mrd. Euro von dem zur Verfügung stehenden Finanzierungsrahmen von 1,2 Mrd. Euro.

Hinzu kommen die Kosten, die nach jetzigem Stand schon anfallen - ohne Bauaktivitäten zur Erweiterung der Terminalkapazitäten zur Abfertigung von 30 Mio. Passagieren/Jahr. Hier sind: weiterhin Betriebskosten von monatlich 40 Mio. Euro bis zur Inbetriebnahme - angenommen im 1. Quartal (wenn überhaupt noch) in 2016 - von insgesamt 760 Mio. Euro. Obendrauf auf die Rechnung kommen die angekündigten Kosten für Lärmschutz in Höhe von 700 Mio. Euro. Völlig unbekannt sind noch die Risiken, die in den Schadensersatzforderungen schlummern.

Gleiches gilt für die weiteren Baukosten, um die Inbetriebnahme sicherzustellen. Nachgerechnet - schon bekannt - ist eine Finanzierungslücke von ca. 1,5 Mrd. Euro, und eben hierzu weitere Risikokosten, die sich aus den Schadensersatzansprüchen und den weiteren Bau- und Regiekosten zur Sicherstellung der Inbetriebnahme errechnen lassen - wenn man denn über die Zahlen verfügt, denn auch über diese Kosten/Risiken wird dem Steuerzahler die Antwort verweigert.

Die gesamte „Nationale Front“ - von den Abgeordneten bis zur FBB-Geschäftsführung - tut alles, um diese Risiken nicht öffentlich machen zu müssen. Bis zum Beweis des Gegenteils dürften es wenigstens 3 Mrd. Euro sein, die fast zwangsläufig anfallen, um die Chance realisieren zu können, den BER doch noch in Betrieb zu nehmen.

Wer glaubt, wird selig

Die Bundesregierung (Verkehrsminister Ramsauer, CSU) hat vor dem Hintergrund auch anderer Skandalprojekte eine „Expertenkommission“ berufen, die Problemen bei öffentlich finanzierten Großprojekten auf den Grund gehen soll. Zur Aufgabe soll es auch gehören, die Öffentlichkeit in regelmäßigen Berichten über Planungs- und Baufortschritt, Kosten und Termine zu informieren. Der Bund der Steuerzahler fordert hierzu eine Ausweitung des Auftrages. Die öffentlichen Auftraggeber von Großprojekten sollen auch Auskunft darüber erteilen, wie sich die Betriebskosten dieser Projekte entwickeln.

In Kenntnis dieser Ziele der Expertenkommission müssen nun die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg, die bisher versagenden Abgeordneten in den Parlamenten, keine ruhige Nacht mehr haben. Wenn sie im Sinne der Ziele dieser Regierungs-Expertenkommission die geforderten Auskünfte zum BER geben müssen, dann ist ihr Totalversagen dokumentiert.

Sie müssten dann z. B. endlich öffentlich machen:

In welchen Haushaltstiteln der Haushalte von Berlin, Brandenburg und Bund sind seit 1990 alle Gelder versteckt, die in Planung und Bau des Großflughafens BER geflossen sind?

In welcher Höhe/Größenordnung sind bisher Gelder aus den Haushalten in die Planung und den Bau des BER geflossen?

Was haben gekostet: Grundstücke, Infrastruktur/Anbindung? Was wurde ausgegeben für Beratung und Gutachten/Gutachter?

Wie viel musste aufgebracht werden für rechtliche Auseinandersetzungen und wie hoch waren Kosten des gescheiterten Privatisierungsverfahrens?

Was kosteten Planfeststellung, Anhörungsverfahren?

Wie hoch sind die bisherigen Baukosten für alle Baumaßnahmen im „Zaun“ (Terminal, Start- und Landebahnen, Zuwege, Betankungseinrichtungen usw.) Was hat die Straßenanbindung des Flughafens gekostet?

Welche Kosten entstehen voraussichtlich noch und wofür, um die Inbetriebnahme sicherzustellen?

In welcher Größenordnung bestehen Forderungen aus Schadensersatz und offenen Rechnungen für erbrachte Leistungen?

Welche Kosten, einschließlich Schuldendienst, sind für den Betrieb des BER kalkuliert?

Was ist nach Business-Plan an Umsatz kalkuliert?

Welche noch erforderlichen Kredite müssen in welcher Höhe bei der EU beantragt werden, um das benötigte Kreditvolumen sicherzustellen, und was ist aktuell beantragt?

Wetten abschließen

Zunächst steht aber die Frage im Raum, warum solche Fragen bisher konkret nicht gestellt wurden und ob es überhaupt in den Parlamenten oder bei den Medien ein Interesse gibt, die konkrete Beantwortung einzufordern und durchzusetzen. Man darf Wetten darauf abschließen, dass die Landesregierungen in Berlin und Brandenburg, selbst die Bundesregierung, nichts tun wird, um diese Fragen zu beantworten.

Ob sie parlamentarisch gestellt werden, kann man dem Prinzip Hoffnung zuordnen. Sicher ist aber, dass die Verantwortlichen in Regierungen und Aufsichtsräten mit allen Mitteln verhindern werden, diese Fragen beantworten zu müssen, um eine Antwort über das wahre Desaster um das „Fass ohne Boden BER“ nicht öffentlich vorführen zu müssen. Herauskommen würde, dass hier ein Pleiten-, Pech- und Pannenprojekt zu Lasten des Steuerzahlers gebaut wird, das sich im Kapazitätsvergleich als der teuerste Flughafen, der weltweit jemals gebaut wurde, darstellen würde.

Diese Tatsache ist in der Unfähigkeit der Verantwortlichen begründet, die einst mit Superlativen angekündigt hatten, dass sie in kurzer Bauzeit (nicht wie in München),

den modernsten Flughafen Europas bauen wollten, der auch noch zu einer Job- und Geldmaschine wird.

Fazit

Nach Prüfung aller Fakten - nicht nur aus den Folgen eines möglichen Flugbetriebs, sondern auch der Kosten vor dem Hintergrund der angekündigten Wirtschaftlichkeit - hat NA nur dieses Urteil: Verantwortungsloser und dilettantischer, als es die Politik in Berlin und Brandenburg demonstriert hat, kann man keinen Flughafen bauen.

Ob dieser BER in Umsetzung der propagierten Ziele je in Betrieb gehen wird, ist vor dem Hintergrund des Baupfusches und der nicht gesicherten Finanzierung noch kommender Kosten mehr als fraglich. So verstärkt sich der Verdacht, dass die Bauprobleme ein willkommener Anlass sind, um die Finanzierungsprobleme nicht öffentlich zu machen.

Es ist darum realistisch, dass unter Experten die Wetten darüber, ob dieser BER überhaupt noch „ans Netz geht“, bei 50 zu 50 stehen. Angesagt ist nun: abwarten wie sich Gesellschafter, Aufsichtsrat und schlafende Parlamente aus der Affäre ziehen, weil sie auch bisher keine Antwort auf die offenen Fragen haben, deren Beantwortung Voraussetzung für entweder die Inbetriebnahme oder aber ein „neues Denken“ ist. Klar ist, wenn nicht heute, dann morgen: Es muss ein Konzept her, das - wie im Konzept „[Zentralflughafen für Deutschland](#)“ - Zukunft hat und auch durch Nachnutzung der jetzigen BER-Investition wirklich zu einem Investment führt, das den Namen „hauptstadtwürdiger Flughafen“ verdient und zum Gesicht der Exportnation Deutschland passt.

Redaktion
Neue Aktion (NA)