

Der BER ist eine vorsätzliche Fehlplanung mit dem Ergebnis der Untreue gegen den Eigentümer Steuerzahler.

Vorbemerkung

Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft (FBB) und Geschäftsführung haben mit einer gezielten Fehlplanung einen Schaden in Milliardenhöhe angerichtet, der bei jedem privaten Unternehmen den strafrechtlichen Tatbestand der Untreue, zivilrechtliche Ansprüche und die Ablösung der verantwortlichen Fehlplaner direkt zur Folge gehabt hätte. Im Falle FBB/BER muss auch juristisch erörtert werden, ob sich der Aufsichtsrat, vertreten durch den Vorsitzenden Wowereit (SPD) und der Geschäftsführer, Schwarz, hinter einer Rechtskonstruktion verstecken können, die mit einer angeblichen Sonderstellung der FBB begründet werden kann. In dieser Konstruktion berufen sich die Vertreter der Eigentümer/Steuerzahler, die Gesellschaftervertreter, auf eine nicht vorhandene Strafwürdigkeit gegenüber von Untreuetatbeständen bei Veruntreuung von Geldern des Steuerzahlers, die Bestandteil der öffentlichen Haushalte ist.

Offensichtlich sieht die EU bei Ihren Prüfungen auf Wettbewerbsneutralität auch die FBB im Falle von Beihilfeprüfungen anders. Sie beurteilt beabsichtigte Subventionen, auch der FBB, nach dem Kriterium einer normalen privaten Gesellschaft, deren Eigentümer das Gesellschafterkapital privat und freiwillig aufgebracht haben. Schon aus diesem Grund ist nicht einsichtig, warum im Falle des Untreueverdachts eine Gesellschaft, ein Aufsichtsrat oder eine Geschäftsführung mit Zwangseigentümern (Steuerzahler) in der Beurteilung des Tatbestandes der Untreue anders beurteilt wird.

Die Untreue gegenüber den Eigentümern/Steuerzahlern war systematisch geplant.

Seit Einreichung des Planfeststellungsantrages (Bauantrag, 2004) bei der Planfeststellungsbehörde des MIL des Landes Brandenburg musste dem Aufsichtsrat bekannt sein, dass der geplante Flughafen (BER) eine Fehlplanung ist. Die erforderlichen Kapazitäten des Terminals (landseitig) und der Vorfeldflächen (luftseitig) entsprachen in der Planung nicht den Anforderungen, die durch die Prognosen (Passagiernutzung/Flugbewegungen) vorgegeben waren. Den Gesellschaftern (Berlin, Brandenburg, Bund), dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft (FBB), der Geschäftsführung der FBB und den Planern war diese Tatsache durch eigene Ermittlungen bekannt. **Die Ergebnisse wurden aus nie bekannt gemachten Gründen ignoriert. Es gab nur eine logische Begründung: Die tatsächlichen Kosten für eine sachgerechte Kapazität sollten verschwiegen werden. Die absehbar erforderlichen Kosten zur nachträglichen Behebung der unsachgerechten Kapazitätsbeschränkung sollten, so die**

Planung, durch Druck auf die Eigentümer/Steuerzahler nach Inbetriebnahme des zu kleinen BER, abgepresst werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung des Bauantrages die Frage der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit der Planung nachweislich nie geprüft. Hinweise der Anhörungsbehörde auf die Notwendigkeit dieser Prüfung wurden ignoriert.

Die kapazitive Fehlplanung hat aber Folgen für die Wirtschaftlichkeit des BER. So fehlt bis heute eine belastbare **Wirtschaftlichkeitsberechnung**, die nachweisbar macht, dass der BER in den nächsten 15 Jahren neben den fixen Kosten für die Geschäftstätigkeit auch Zins und Tilgung erwirtschaften kann. Offensichtlich wurde ein geheimgehaltener Businessplan jeglicher Kontrolle auch der letztlich verantwortlichen Parlamente entzogen. So ist auch nicht nachgewiesen, wie weitere Investitionskosten zur Sicherstellung ausreichender Kapazitäten aus einem wirtschaftlichen Erfolg finanziert werden können.

Absehbar ist aber eine langjährige Belastung der Eigentümer/Steuerzahler, die sich nach verschiedenen Berechnungen auf eine jährliche Subvention zu Lasten der Eigentümer/Steuerzahler von zwischen 140 Mio. und über 200 Mio. /Jahr belaufen würde (abhängig von Einnahmen aus Start und Landegebühren, Non Aviation Geschäft).

Der aktuelle Umsatz der FBB liegt bei ca. 265 Mio. /Jahr. Die Betriebskosten/Jahr dürften bei ca. 210 Mio. (ca. 5-7% der Investitionskosten) liegen. Hinzu kommen Kapitalkosten für Altschulden, Kreditfinanzierung, Darlehen (aktuell ca. 4 Mrd.) in nicht bekannter Größenordnung (Schätzungen belaufen sich auf 200 250 Mio.

/Jahr). Die dramatischen Folgen für das Betriebsergebnis sind durch nur eine Eckzahl zu beweisen: Aktuell erzielt die FBB bei ca. 240 000 Flugbewegungen/Jahr ein Ergebnis von ca. 11,00 /Passagier. Notwendig zur Kostendeckung der Verpflichtungen aus Betriebskosten und Kapitaldienst wären aber mindestens 20,00 /Passagier (Umsatzsteigerung von ca. 260 Mio. auf ca. 500 Mio. /Jahr), selbst bei Steigerung der Passagierzahlen ist dies Illusion. Es ist schon jetzt absehbar, dass die FBB eine Entgeltordnung, die eine solche Steigerung ermöglicht (/Passagier/Flugbewegung) aus Zahlungen der Fluggesellschaften nicht durchsetzen kann. Unüberhörbar haben die Fluggesellschaften schon erklärt, dass sie durch weitere Belastungen durch Start - Landeentgelte nicht bereit sind, für die Kosten der Fehlplanung einzustehen.

Wer darum, wie die Verantwortlichen für FBB/BER, seine Kapitalgeber/Eigentümer wissentlich über die tatsächlichen Kosten eines Investments oder der wirtschaftlichen Tätigkeit der FBB vorsätzlich im Unklaren lässt, der erfüllt den Tatbestand der Untreue.

Gründe für die Fehlplanung

Weltweit werden neue Flughäfen mit einer Kapazitätsreserve errichtet. Dort ist kein zusätzliches Investment/Ausbau für ein Kapazitätswachstum der nächsten 10 bis 15 Jahre erforderlich (Deutschland: Beispiel München).

Im Gegensatz zu dieser Praxis wird der BER schon mit Inbetriebnahme den

Anforderungen an einen modernen, service und kundenfreundlichen Flughafen nicht gerecht. Er ist schon mit Eröffnung in allen Funktionen für eine reibungslose Abwicklung seiner Aufgaben zu klein. Dies haben Aufsichtsrat und Geschäftsführung seit wenigstens 2004 gewusst und vertuscht.

1. Alle Prognosen, selbst die Prognose der FBB (Planfeststellung im Ordner M1), haben Kapazitätsanforderungen prognostiziert, die weit über die Kapazitätsplanung/Bau hinausgehen. Prognostiziert wurden für das Planungsbezugsjahr 2023 33 Mio. Passagiere/Jahr und 370 000 Flugbewegungen. Die Masterplanprognose / Intraplan ermittelte für 2020 xxx ca. 38 Mio. Passagiere/Jahr. Gebaut wurde ein BER für maximal 27 Mio. Passagiere/Jahr bei ca. 270 000 Flugbewegungen/Jahr. Unmittelbar nach Inbetriebnahme (2013???) sind nicht nur in Spitzenzeiten die Kapazitäten erschöpft. Es gibt keinen Spielraum für Wachstum - nach eigenen Prognosen und propagierten Zielen.
2. **Infolge der unterdimensionierten Planung/Bau der gebäudlichen Einrichtungen (Terminalkapazität) sind auch die Funktionseinrichtungen (Abfertigungs- und Ankunftsanlagen, Sicherheitskontrollen, Gepäckabfertigung) unterdimensioniert. Selbst zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme (2013???) erfüllen sie nicht die Anforderungen, die an einen reibungslosen Standard gestellt werden müssen.** Dabei ist bekannt, dass sich diese Anforderungen an den jeweiligen Spitzenzeiten des Flugbetriebs orientieren müssen. D. h.: bei einer notwendigen Abfertigung von 27 Mio. Passagieren (Paxe) belaufen sich die Abfertigungszahlen (27.000.000 : 365) auf ca. durchschnittlich 6.350 Paxe/Stunde bei einer Betriebszeit von 14 Stunden/Tag. Nach Standard sind hier ca. 160 Check-in-Counter erforderlich. Tatsächlich sind vorhanden ca. 95 Counter. Bei einer Abfertigung von 33 Mio. Paxen wären ca. 190 Counter erforderlich, es bleibt aber bei 95. Bei 38 Mio. Paxen (2020xx) müssen ca. 215 Counter zur Verfügung stehen. Das gleiche Problem der Unterdimensionierung gibt es bei den Aufgabebändern für ankommendes und abgegebenes Gepäck. Je nach abzufertigender oder ankommender Passagierzahl liegt diese Unterdimensionierung bei bis zu 50% der Anforderungen. Es fehlen zwischen 7 und 24 Gepäckbänder. Bedingt durch das zu kleine Bauvolumen des Terminals sind die notwendigen Funktionen ohne massive Erweiterungsinvestitionen, auch im Terminal, nicht möglich.
3. **Offensichtlich sind auch die Vorfelder für den Flugbetrieb entsprechend den Anforderungen nach Eröffnung des BER, bzw. der Prognosen, unterdimensioniert. Dies gilt insbesondere für die Abstellpositionen, die der Planung entnommen werden können.** Ausgehend vom täglichen Spitzenbedarf an Flugzeugabstellpositionen sind aus der Planung nur ca. 90 Positionen ermittelbar. Je nach Prognose (280.000, 380.000 oder 420.000 Flugbewegungen) wären aber zwischen ca. 150 und 230 Abstellpositionen erforderlich. (Berechnung nach Zahl der Flugbewegungen : 365 = xxx am Tag).
4. **Ein BER, der die Anforderungen nach Prognose erfüllen kann, ist nur durch Ausbau des Terminals, der Funktionsanlagen und dem Bau einer 3. Start- und Landebahn möglich,** die den Flugbetrieb von über 360 000 Flugbewegungen/Jahr sicherstellen. Aufsichtsrat und Geschäftsführung der

FBB haben sich im Planfeststellungsbeschluss diese Kapazität genehmigen lassen, mit Aussicht auf 440.000 Flugbewegungen/Jahr, und es bewusst unterlassen, den Bau zur Bewältigung der Kapazität sicher zustellen.

Fazit:

Aufsichtsrat und Geschäftsführung der FBB ist seit Jahren bekannt, dass praktisch alle Funktionsansprüche an den Bau des BER, insbesondere im Sinne einer Wachstumsplanung und der genehmigten Kapazität nach eigenen Prognosen, nicht erfüllt sind.

Es wurde bewusst, mit Vorsatz, ein zu kleiner und trotzdem zu teurer BER gebaut. Dahinter verbirgt sich die Absicht, den Eigentümern/Steuerzahlern die tatsächlichen Kosten eines funktionstüchtigen BER vorzuenthalten.

Der BER wird nicht wirtschaftlich betrieben. Weit über ein Jahrzehnt muss der Eigentümer/Steuerzahler Millionen/Jahr nachschießen, um die Gesellschaft vor dem Konkurs zu bewahren. Auch diese Tatsache war Aufsichtsrat und Geschäftsführung spätestens seit den gescheiterten Privatisierungsverhandlungen (2001/2002) bekannt. Diese Tatsache wurde den Eigentümern/Steuerzahlern verschwiegen und vertuscht.

Es gibt einen weiteren Grund, die Wahrheit über die bewusste Fehlplanung zu verschweigen. Dieser Grund liegt in den Folgen des gewollten Wachstums, nämlich für die betroffene Bevölkerung und die Kommunen in der Nachbarschaft des BER - Standortes. **Unabhängig davon, dass der sich von Jahr zu Jahr steigende Fluglärm die betroffenen Menschen krank macht, die Nachtruhe gestört wird, wird deren Eigentum an Immobilienbesitz bis zur Enteignung entwertet. Auch hier liegt Untreue vor. Die Kosten dieser Entwertung werden zu Lasten der Betroffenen in die Milliarden gehen.**

Die Kosten für einen passiven Lärmschutz, Kosten für die Behandlung von Folgen aus Fluglärmkrankungen sind nicht bezifferbar, betreffen aber Generationen, die die Folgen (er)tragen müssen.

Um das gewollte Wachstum sicherzustellen, muss es unmittelbar nach Inbetriebnahme zu Erweiterungsplanungen kommen, deren Kosten (weitere Milliarden) durch die Eigentümer/Steuerzahler aufgebracht werden müssen.

Jeder weitere Ausbau ist die Fortsetzung der Fehlplanung, die ihre Ursache in der anerkannten Standortfehlentscheidung hat. Er ist auch Fortsetzung der Untreue gegenüber den Eigentümern/Steuerzahlern, die nur weiter belangt werden sollen, weil sie sich in Geiselhaf unverantwortlicher Vertreter der Politik befinden. In jedem Unternehmen, in dem die Eigentümer über den Einsatz ihres Kapitals entscheiden können, gäbe es weder eine Geschäftsführung noch einen Aufsichtsrat, die so handeln könnten, wie Gesellschaftervertreter und Aufsichtsrat der FBB handeln. Sie wären von den Eigentümern in die Wüste geschickt worden und unzweifelhaft Fälle für den Staatsanwalt. Im Fall FBB/BER muss die Staatsanwaltschaft auch einschreiten, weil Vorsatz zur Untreue vorliegt, für die seit 2004 Aufsichtsräte und Geschäftsführung die alleinige Verantwortung tragen.

Die Redaktion