

Kom BER Finanz240812

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, der Kostensteigerung in Milliardenhöhe oder die ausgegangenen Finanzmittel zur Finanzierung des Pleiten Pech und Pannenprojektes. Schuld am Chaos hat eine nichtfunktionierende Brandschutztechnik und ein unverschämter Lärmschutz der von Gerichtsentscheidungen aufgezwungen ist. 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 herbei führen 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 Brand“ getauft ist.

Wer denken kann weiß, dass der Termin der Inbetriebnahme, gegenüber den Problemen der Finanzierung, 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 sicher stellen. Denn, die mal angegebene Liquidität von 40 Mio, € oder 100 Mio. € (je nachdem wer gerade ins Mikrofon spricht) reichen nicht um Rechnungen von Unternehmen zu begleichen die eben die Inbetriebnahme durch Erledigung sicherstellen müssen.

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

Obwohl angeblich erst nach 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 Gatzler (SPD, (Bundesfinanzministerium) eine Kostensteigerung von 2,4 Mrd. € auf 4,3 Mrd. €. Bis zu 591 Mio. € Mehrkosten seien überraschend dem Lärmschutz zu zuordnen, wissen die Herren. Wie sie alleine auf diese Rechnung kommen 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, dass ihnen nach Urteil des OVG Berlin um die Ohren gehauen wurde. Wie die anderen Kostenpositionen, Baufertigstellung, Schadensersatzverpflichtungen aus Terminverschiebung der Inbetriebnahme oder zur Erlangung der Urheberrechte der Bau – Bauausführungspläne errechnet wurden, liegt im Dunklen.

Gibt es Klarheiten und Wahrheiten?

Klar ist nur es gibt die Finanzierungslücke von angeblichen 1,2 Mrd. €, die nach Expertenmeinung auch bei 2 Mrd. € 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 es auch ein Finanzierungskonzept verabschiedet werden, dass aber schon seit Wochen öffentlich gemacht wird.

So scheint im Aufsichtsrat unstrittig, dass die Gesamtkosten für BER vom Aufsichtsrat auf rund 4,3 Mrd. Euro beziffert werden. Der Bund und 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, 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, nach Zeitungsmeldungen, so gehen: „Der Bund ist mit 26 Prozent an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beteiligt, die Länder halten jeweils 37 Prozent. Entsprechend ihrer Anteile 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 hängen bleiben“ 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. € aufkommen soll, sogar zusätzlich noch Darlehen zurückzahlen muss. 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, die Bewilligung von Haushaltsmitteln, 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.

Gatzer ist nur typisch für kollektives Versagen und Missachtung des Steuerzahlers

Gatzer, der als Aufsichtsrat ebenso versagt hat wie alle anderen Mitglieder, ist so typisch für das auch in seiner Verantwortung angerichtete Chaos. Typisch ist er auch für den verantwortungslosen Umgang mit Steuergeldern. Denn, gleich wie die Finanzierungslücke - mit Genehmigung der EU, gestopft wird, zahlen müssen die Steuerzahler auch für das Totalversagen eines Finanzstaatssekretärs. Fatal, es gibt offensichtlich weder bei Mitgliedern des Aufsichtsrates noch bei Schwarz ein Schuldbewusstsein. Das ihnen kein normaler Bürger mehr glaubt, ist ihnen auch egal.

Zur Erinnerung! Der Leser der Kommentare von NA konnte zur Problematik des Finanzchaosses schon am 17. Juli 2012 folgendes lesen

:

...„Diese Kredite, oder auch Mittel aus den öffentlichen Haushalten, müssen über ein sogenanntes Beihilfeverfahren vom Wettbewerbskommissar der EU genehmigt werden. Da sollte sich Wowerit erinnern, was das bedeutet. Das Genehmigungsverfahren für den laufenden Kredit wurde „mit Ach und Krach“ sechs Monate nach Einreichung genehmigt. Falls dieser neue Kredit, letztlich geht es um mehr als 2 Mrd. €, überhaupt genehmigungsfähig ist, wird es Mitte 2013 bis die FBB über die Mittel verfügen kann. Das setzt aber voraus, dass die Anfrage zur Genehmigung noch bis September 2012 an die EU gestellt wird. Bis wegen der ausbleibenden Genehmigung wäre die FBB Mitte 2013 bankrott, (Der Nürburgring lässt grüßen!).....

Es bleibt auch, wenn der BER wirklich in Betrieb geht wird er ein Fass ohne Boden. Wie dieser BER mit einem Umsatz von 350 Mio. € im Jahr Kredite in einer Größenordnung von weit über 3 Milliarden bedienen soll ist eine biblische Herausforderung. Da fällt einem nur das Wunder der wunderbaren Brotvermehrung ein. Immerhin, so die Bibel, hat Jesus Hunderte seiner Zuhörer mit einem Stück Brot und einem Fisch gesättigt. Das wird Wowerit und Platzeck selbst dann nicht gelingen, wenn schlafende oder senile Abgeordnete diesen Damen und Herren ein solches Wunder zu trauen....

Vielleicht kommt ja, im Sinne des Vorschlags der „Neuen Aktion“, (siehe www.ber-na.de) die Erleuchtung! Die Billigflieger nach Neu Hardenberg, auf den teuren Ausbau des BER verzichten, mit der Neuplanung eine „Zentralflughafens“, bei Nachnutzung des Schönefeld Investments (siehe Konzept des BVBB) zu beginnen. Dieses Konzept wird private Investoren finden und den Steuerzahler nichts kosten, weil es vom Fass ohne Boden, dem total fehlgeplanten und auf alle Zeiten unwirtschaftlichen BER, verschont würde“

Es gibt also Grundlagen zur Beseitigung des Finanzchaosses, die verhindern, dass der BER zu Lasten von notwendigen Ausgaben für Schule und Bildung, Arbeit und

Soziales, Straßenbau und Verbesserung der Infrastruktur, ein Fass ohne Boden wird. Nur, der Glaube daran, dass aus verantwortungsloser Politik und Versagern noch etwas werden kann, was zu neuem Denken und handeln führt, ist begrenzt. Schließlich sind Einsicht und Umkehr zu neuen Erkenntnissen Charakterfragen.

Ferdi Breidbach (Ehrenvorsitzender BVBB)

Rösler lehnt Finanzspritze für BER-Flughafen ab

Berlin - In der Bundesregierung ist ein Streit über künftige Hilfen an den Berliner Großflughafen BER entbrannt. Wie die "Bild-Zeitung" meldet, lehnt FDP-Chef und Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler eine Finanzspritze des Bundes an die Flughafengesellschaft ab. Es dürfe in dieser Angelegenheit keine einsame Entscheidung geben, habe Rösler dem zuständigen Staatssekretär im Bundesfinanzministerium, Werner Gatzler (SPD), am Freitag telefonisch ausrichten lassen.

Rösler reagierte damit auf bekannt gewordene Pläne Gatzers, der Flughafengesellschaft mit einem Betrag von rund 200 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt unter die Arme zu greifen. Allerdings sind die Chancen auf Verhinderung der Finanzspritze gering, schreibt die "Bild-Zeitung" weiter. Das Finanzministerium könne die Hilfen als so genannte überplanmäßige Leistung (ÜPL) problemlos aus dem laufenden Haushalt an die Gesellschaft überweisen. Andere Ministerien oder der Bundestag müssten nicht befragt werden.

Finanzspritze bedeute Kürzungen in anderen Bereichen

Der FDP-Haushaltsexperte hegt jedoch auch ganz grundsätzliche Zweifel an weiteren Ausgaben für den Flughafen: "Man muss mir mal erklären, wo denn das Geld herkommen soll. Eine Finanzspritze würde ja auch Kürzungen im Verkehrsetat an anderer Stelle nach sich ziehen." Die FDP wolle auf der Haushaltsklausur am Mittwoch Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) zu einer Senkung der Neuverschuldung bewegen.

FDP-Fraktionschef Rainer Brüderle sagte dem Tagesspiegel: "Wenn man Kosten und Zeitpläne nicht einhält, kann man nicht beliebig andere in die Verantwortung nehmen. Es ist dem deutschen Steuerzahler nicht vermittelbar, wenn Berlin beim Flughafen Unfähigkeit demonstriert, dass er mithaften soll".

Der Bund ist mit 26 Prozent an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH beteiligt, die Länder halten jeweils 37 Prozent. Entsprechend ihrer Anteile sollen sich die Gesellschafter aus Sicht des Staatssekretärs im Bundesfinanzministerium, Werner Gatzer, 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.

Die Mehrkosten beim Lärmschutz resultieren auch aus einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg. Für Schallschutzfenster und Anwohner-Entschädigungen verordnete es strengere Grenzwerte als der Flughafen zuvor angesetzt hatte – was Mehrkosten von bis zu 591 Millionen Euro zur Folge hätte. Der Flughafen will dem Gericht jedoch nicht vollständig folgen, eine neue Summe nannte er bislang nicht. Schätzungen bewegen sich zwischen 400 und 450 Millionen Euro. Gatzer plädierte dafür, dass die Eigentümer das Eigenkapital der Flughafengesellschaft entsprechend aufstocken. Das Brandenburger Finanzministerium zeigte sich am Freitag zurückhaltend über den Vorstoß. Ein Ministeriumssprecher verwies auf die nächste Sitzung des Flughafen-Aufsichtsrates am 14. Septembe

Die Liberalen sind vor allem über das Vorpreschen von Werner Gatzer verärgert. Der Staatssekretär im Bundesfinanzministerium ist Mitglied im BER-Aufsichtsrat und hat der Frankfurter Allgemeinen Zeitung erklärt, dass sich der Bund auf jeden Fall an einer Finanzspritze für den Flughafen beteiligen werde. Insgesamt, so heißt es, wollen die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und der Bund dem Flughafen mit einer Kapitalerhöhung von rund einer halben Milliarde Euro sowie einem Gesellschafterdarlehen noch größeren Umfangs helfen. Gatzer sagte der Zeitung, dass gegenteilige Äußerungen aus den Regierungsfractionen wenig fundiert seien. Neben Brüderle hatten auch andere Liberale sich schon vor Wochen gegen weitere Finanzhilfen vom Bund für den Flughafen ausgesprochen. Gatzer sagte auch, dass man von Seiten des Bundes am umstrittenen Flughafenchef Rainer Schwarz festhalten wolle.

Die Liberalen sind über das Vorgehen von Gatzer verärgert. Schwarz werde damit ein "Blankoscheck" ausgestellt. Bei den Liberalen heißt es jetzt, solange noch kein Finanzierungskonzept der Flughafengesellschaft vorliege, werde es auch keine

Zusage geben. In dem Konzept müssten die Mehrkosten, der neue Eröffnungstermin und weitere Details der Planung genau beschrieben sein. Allerdings gibt es bei den Liberalen auch Stimmen, die sagen, dass der Bund durchaus seiner Verantwortung nachkommen müsse als Gesellschafter - aber eben nicht bedingungslos. Ein schlichtes "Weiter so..." dürfe es nicht geben.

Auch in der CDU gibt es Unmut über die Äußerungen Gatzers, aus den Regierungsfractionen habe es "wenig fundierte" Äußerungen gegeben. "Ein beamteter Staatssekretär ist nicht der Zensor der Regierungsfractionen", sagte der verkehrspolitische Sprecher der Unionsfraction, Dirk Fischer. Von Seiten der CDU habe es keine Äußerungen gegeben, die eine Beteiligung des Bundes an den BER-Mehrkosten ausgeschlossen hatten. Allerdings teilt Fischer die Einschätzungen Gatzers bezüglich der Kostenbeteiligung. "Der Bund kommt aus den Verpflichtungen gar nicht raus", sagte er. Auch teile er die Auffassung, dass es keinen Sinn mache, Flughafenchef Schwarz jetzt vor die Tür zu setzen. "Das würde die Kosten weiter erhöhen und den Eröffnungstermin in noch weitere Ferne rücken lassen. Trotzdem ist natürlich klar, dass er die Gesamtverantwortung trägt." Allerdings sei es keine politische Entscheidung, ob Schwarz dabei bleibt oder nicht, sondern das müsse der Aufsichtsrat entscheiden.

Die Opposition sieht eine bedingungslose Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten ebenfalls kritisch. "Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Für die Mehrkosten durch das Missmanagement soll der Steuerzahler aufkommen. Woher das Geld kommen soll, ist völlig unklar. Das Vertrauen in Geschäftsführung und Aufsichtsrat, das Projekt erfolgreich zu Ende zu führen, geht gegen Null. Im Gegenteil: Monatelang haben Aufsichtsrat und Eigentümer hilflos dabei zugeschaut, wie der Flughafenbau im organisatorischen und finanziellen Chaos versinkt. Kein neues Geld für diese Chaostruppe, ohne personellen Neuanfang", sagte Grünen-Fraktionschefin Renate Künast. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Stephan Kühn, fordert zudem einen BER-Untersuchungsausschuss im Bundestag. Die Grünen hatten mittel diverser "Kleiner Anfragen" die Verantwortung des Bundes herausfinden wollen. "Aber die Antworten sind zum Teil absolut nichtssagend und ausweichend", erklärte Kühn. Vor allem würde klar, dass der Bund versäumt habe, kritisch nachzufragen und Dokumente und Unterlagen zu bewerten. Um Transparenz herzustellen müsse es jetzt auch im Bund einen Untersuchungsausschuss geben.

Die Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft soll am 14. September weitere Aufklärung bringen. Derzeit geht man von rund 1,2 Milliarden Euro Mehrkosten aus. Allein die Kosten für den Schallschutz, die durch ein Gerichtsurteil entstanden sind, belaufen sich auf rund 500 Millionen Euro. Dem Gerichtsbeschluss zufolge wären es sogar 590 Millionen Euro, allerdings einigte sich der Aufsichtsrat auf seiner vergangenen Sitzung auf eine etwas kleinere Form des Schallschutzes, für den die beschriebenen rund 500 Millionen kalkuliert werden.

Haftung nicht vermittelbar

In der Regierungskoalition wehrt sich aber die FDP gegen eine Beteiligung des Bundes. FDP-Fraktionschef Rainer Brüderle sagte dem "Tagesspiegel": "Es ist dem deutschen Steuerzahler nicht vermittelbar, wenn Berlin beim Flughafen Unfähigkeit demonstriert, dass er mithaften soll." Gatzler sagte: "Die Gesellschafter wollen, dass der Flughafen so bald wie möglich in Betrieb geht. Alle müssen dazu einen Beitrag leisten, auch die Flughafengesellschaft."

Die Mehrkosten beim Lärmschutz resultieren aus einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg. Für Schallschutzfenster und Anwohner-Entschädigungen verordnete es strengere Grenzwerte als der Flughafen zuvor angesetzt hatte - was Mehrkosten von bis zu 591 Mio. Euro zur Folge hätte. Der Flughafen will dem Gericht jedoch nicht vollständig folgen, eine neue Summe nannte er bislang nicht. Schätzungen bewegen sich zwischen 400 und 450 Mio. Euro.

Gatzler plädierte dafür, dass die Eigentümer das Eigenkapital der Flughafengesellschaft entsprechend aufstocken. "Diese Mehrausgaben sind durch ein Gerichtsurteil entstanden, man kann sie der Flughafengesellschaft nicht anlasten", begründete er den Vorstoß. Das Gericht hatte jedoch entschieden, dass der Flughafen die Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss systematisch verfehlt habe.

Die übrigen Zusatzbelastungen resultieren laut Flughafen aus Mehrkosten beim Bau (276 Mio. Euro), Risikovorsorge (195 Mio. Euro), den längeren Betrieb der alten Flughäfen in Tegel und Schönefeld (110 Mio. Euro bis zum März 2013) und Vertragsstrafen (5 Mio. Euro). "Hierfür bietet sich ein Gesellschafterdarlehen an, das Bund, Berlin und Brandenburg bereitstellen", sagte Gatzler. Spätestens in fünf bis sieben Jahren müsse der Flughafen beginnen, das Darlehen zurückzuzahlen.

Die Gesamtkosten für den Flughafen hat der Aufsichtsrat auf rund 4,3 Mrd. Euro beziffert. Der Bund und die beiden Länder hatten in der Vergangenheit schon 430 Mio. Euro in den Flughafen gesteckt. Sie bürgen außerdem für Kredite in Höhe von 2,4 Mrd. Euro. 531 Mio. Euro haben die Betreiber selbst erwirtschaftet.

Schwarz hat kein Schuldbewusstsein. Warum soll er sich Sorgen um die Finanzierung machen? Seine Haltung dazu hat er 2011 vor einem Hearing des Verkehrsausschusses des Landtags zu Besten gegeben. Auf die Frage, was

passiert, wenn die Finanzierung nicht ausreicht: Kam seine Antwort: darüber mache er sich keine Gedanken. Schließlich sei dies Sache der Bürger, Brandenburg, Berlin und Bund. Spätestens nach dieser Aussage war Schwarz reif für einen Ablösung. Ein Manager den es nicht interessiert ob seine Gesellschaft profitabel arbeite weil dumme Eigentümer immer als Bürger einspringen, zeigt sein tiefe Missachtung vor den Eigentümern der FBB, den Steuerezahlern,

Flughafen BER: Neue Kapitalerhöhung soll Finanzloch stopfen

21:55 Uhr am 23. August 2012 By Tobias Leave a Comment

«Der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg wollen den Bau des neuen Flughafen BER mit einer Kapitalerhöhung und einem neuen Darlehen finanziell unterstützen. Der Flughafen soll demnach eine Finanzspritze von rund einer halben Milliarde Euro erhalten. Die Gesellschafter möchten, dass der Flughafen so schnell wie möglich in Betrieb genommen wird. Aus diesem Grund sind die Gesellschafter bereit noch deutlich höhere Darlehen von bis zu 1,77 Milliarden Euro zu gewähren. Die Eigentümer sind bereit die kompletten Mehrkosten in Höhe von 1,77 Milliarden Euro zu tragen, hieß es heute.

Die EU-Kommission muss der Finanzspritze aber zunächst noch zustimmen. Sobald das Finanzierungskonzept steht wird der Beihilfeantrag gestellt. Mit einem Ergebnis ist aber erst im Frühjahr 2013 zu rechnen. Eine Übergangsfinanzierung wird gerade überprüft. Ohne diese müsste die Flughafengesellschaft aufgrund ihrer Liquiditätsprobleme zum Jahresende Insolvenz anmelden.

Ein genaues Finanzierungskonzept wird am 14. September im Aufsichtsrat beschlossen. Dann wird auch bekannt werden, ob der Flughafen am 17. März 2013 wie geplant eröffnen kann.

Einige Oppositionspolitiker werfen dem Flughafenchef Schwarz Missmanagement vor und fordern die Entlassung. Der Bund teilte mit, dass Rainer Schwarz nicht entlassen wird, weil der Flughafen dann auch nicht schneller fertig wird.»

170712

Diese Kredite, oder auch Mittel aus den öffentlichen Haushalten, müssen über ein sogenanntes Beihilfeverfahren vom Wettbewerbskommissar der EU genehmigt werden. Da sollte sich Wowereit erinnern, was das bedeutet. Das Genehmigungsverfahren für den laufenden Kredit wurde „mit Ach und Krach“ sechs Monate nach Einreichung genehmigt. Falls dieser neue Kredit, letztlich geht es um mehr als 2 Mrd. €, überhaupt genehmigungsfähig ist, wird es Mitte 2013 bis die FBB über die Mittel verfügen kann. Das setzt aber voraus, das die Anfrage zur Genehmigung noch bis September 2012 an die Eu gestellt wird. Bleibt die Genehmigung aus, wäre die FBB Mitte 2013 bankrott, (Der Nürburgring lässt grüßen!).

Sicher wird nun der Versuch gestartet auf anderem Wege einen Zwischen- Überbrückungskredit zur Aufrechterhaltung der FBB - Geschäftstätigkeit von Banken zu bekommen. Dafür werden dann aber auch wieder Bürgschaften zu Lasten der Steuerzahler fällig. Dabei ist klar, ein solcher Kredit kostet viel Zinsen und wieder die von Berlin,

Brandenburg und dem Bund, konkreter vom Steuerzahler, aufgebracht werden müssen.

Der andere Weg, durch Zuweisung aus den Haushalten Erhöhung des Eigenkapitals, Berlins, Brandenburg und des Bundes, die gewaltige Finanzlücke zu stopfen, ist solange versperrt wie die EU „das Spiel“ nicht mit macht, wenn überhaupt.

Was bleibt? Es bleibt die Hoffnung, dass nicht kurzfristig Unternehmen mit offenen Forderungen an die FBB diese Forderungen eintreiben. Es bleibt auch die Hoffnung, dass die EU dem „Beihilfersuchen“ statt gibt. Es bleibt keine Hoffnung für den Steuerzahler, der gleich wie die Finanzierungsprobleme gelöst wird, oder auch nicht, für das Versagen von Wowereit und Platzeck, der mangelnden Kontrolle der Abgeordneten von SPD, Linke und CDU in Berlin, die Zeche bezahlt. Was dies für notwendige Ausgaben für Bildung, Wissenschaft, Schulen oder Straßenbau bedeutet wird bald erkennbar.

Es bleibt auch, wenn der BER wirklich in Betrieb geht wird er ein Fass ohne Boden. Wie dieser BER mit einem Umsatz von 350 Mio. € im Jahr Kredite in einer Größenordnung von weit über 3 Milliarden bedienen soll ist eine biblische Herausforderung. Da fällt einem nur das Wunder der wunderbaren Brotvermehrung ein. Immerhin, so die Bibel, hat Jesus Hunderte seiner Zuhörer mit einem Stück Brot und einem Fisch gesättigt. Das wird Wowereit und Platzeck selbst dann nicht gelingen, wenn schlafende oder senile Abgeordnete diesen Damen und Herren ein solches Wunder zu trauen.

Vor diesem Hintergrund ist es nur natürlich den Rücktritt von Wowereit, Platzeck und Schwarz zu fordern. Zynisch kann man aber sagen: Bitte nicht, diese Erlösung sei ihnen nicht gegönnt. Das Geschäft sollte besser ein Liquidator betreiben der auch noch die Möglichkeit hätte eine strafrechtliche Verantwortung zu prüfen oder gar Verfahren zu beantragen.

Vielleicht kommt ja, im Sinne des Vorschlags der „Neuen Aktion“, (siehe www.ber-na.de) die Erleuchtung! Die Billigflieger nach Neu Hardenberg, auf den teuren Ausbau des BER verzichten, mit der Neuplanung eine „Zentralflughafens“, bei Nachnutzung des Schönfeld Investments (siehe Konzept des BVBB) zu beginnen. Dieses Konzept wird private Investoren finden und den Steuerzahler nichts kosten, weil es vom Fass ohne Boden, dem total fehlgeplanten und auf alle Zeiten unwirtschaftlichen BER, verschont würde.

Ferdi Breidbach
Ehrenvorsitzender des BVBB e.V.

Eine neue Partei gegen den Lärm

Sie sind politikerfahren, im Protest geübt und haben eines gemeinsam: Klaus Zimmer und Heinz Schmitt fühlen sich massiv durch den Fluglärm gestört. Jetzt wollen sie mit anderen eine Partei gründen. Klaus Zimmer hat die Nase gestrichen voll: Vom Fluglärm, von den Parteien, von den Versprechungen der Politiker und von dem Glauben, dass Wachstum alles ist. Doch der ehemalige Ministerialbeamte ist kein Weltverbesserer, kein Schwärmer, kein Grüner, und ein Linker schon gar nicht. Im Gegenteil. Der 64-Jährige war ab Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts eine Legislaturperiode lang CDU-Stadtverordneter im Wiesbadener Stadtparlament.

Damals hatte der spätere Bundesinnenminister in der Kohl-Ära, Manfred Kanther (CDU), das Sagen in der Fraktion. Eine Situation, die Klaus Zimmer damals als jungem, idealistischem Menschen überhaupt nicht schmeckte. "Es war unmöglich, sich mit seinen eigenen Ideen einzubringen. Manfred Kanther hat alles dominiert." In den 90er Jahren folgte dann der Parteiaustritt von Klaus Zimmer aus der CDU.

Dass es im Rhein-Main-Gebiet in der Zwischenzeit Tausende von CDU-Wählern oder auch -Mitgliedern gibt, die wegen des Flughafenausbaus der Partei den Rücken gekehrt haben, gilt als sicher.

Diesen politisch Heimatlosen sowie denjenigen, die aus Protest die großen Parteien schon seit geraumer Zeit nicht mehr wählen und eigentlich auf eine Teilnahme bei den Wahlen verzichten, möchte Klaus Zimmer sowie sein Mitstreiter Heinz Schmitt eine Alternative bieten. Sie wollen die derzeitige Stimmungslage nutzen, um eine Partei auf die Beine zu stellen, die bei der nächsten Landtagswahl in Hessen antritt. Doch nicht als Mono-Thema-Interessenlobby möchten Heinz Schmitt, Klaus Zimmer sowie ihre Mitstreiter die künftige Partei verstanden wissen.

Eine einfache Erklärung

Klaus Zimmer hat dafür eine einfache, aber einprägsame Erklärung: "Wir haben mehr zu bieten. Es geht um den Fluglärm, es geht um die Gesundheit der vom Lärm Betroffenen, und es geht um die Zukunft unserer Kinder und Kindeskinde." Die Grünen seien keine Protestpartei mehr. Im Gegenteil. Die einstigen Bekämpfer des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Establishments seien "stromlinienförmig" geworden. Es gehe außerdem darum, dass die Bürger ihre Verantwortung endlich mal wieder selbst in die Hände nehmen sollten, meint Zimmer. Im Grundgesetz sei ausdrücklich festgelegt, dass alle Macht vom Volke ausgehe. Doch wenn bei Abstimmungen nur noch 50 oder weniger Prozent der Berechtigten zur Wahlurne gingen, könne keine der Parteien darauf pochen, dass sie die Bevölkerung vertreten würden.

Der 66 Jahre alte Heinz Schmitt, einst als Location-Manager für IBM aktiv, hat gemeinsam mit Klaus Zimmer schon einmal, nämlich Mitte der achtziger Jahre, erfolgreich gezeigt, wie effektiv eine Bürgerinitiative arbeiten kann. "Damals haben wir die Osttangente, die als Umgehungsstraße in der Nähe unserer Häuser durch die Feldgemarkung führen sollte, verhindert.