



# Mit „Schönefeld“ endültig in die Pleite!

Die Finanzierungsrisiken für den geplanten Großflughafen sind nicht kalkulierbar

Der bestehende Flughafen Schönefeld soll zum Großflughafen gebaut werden. Geplant sind für die erste Ausbaustufe bis 2020 Abfertigungskapazitäten für 20 Millionen Passagiere pro Jahr. Nach 2020 erfolgt ein Ausbau für weitere 10 Millionen Passagiere und in einer dritten Ausbaustufe soll eine Abfertigungskapazität von bis zu 45 Millionen Passagieren zur Verfügung stehen. So steht es im Angebot der Berlin Brandenburger Flughafengesellschaft BBF und in den Angebotsunterlagen der Bietergesellschaft des Konsortiums, bestehend aus der RWE-Baugesellschaft HOCHTIEF AG und dem Immobilienmulti IVG. Das bedeutet: Berlin, Brandenburg und der Bund wollen in Schönefeld letztlich einen Flughafen bauen, der den heutigen Kapazitäten des Flughafens Frankfurt/Main entspricht.

## Öffentliche Irreführung und Lügen

Es sei dahingestellt, ob ein Flughafen dieser Größenordnung in der Region eine Chance hat. Dies hängt von der Entwick-

**Ökostrom billiger als Bewag!**

**Ökostrom: 14,95 Cent  
Bewag: 17,19 Cent**

Fordern Sie gratis den Testbericht an.

(030) 818 94 099

[www.UMWELTSICHER.de](http://www.UMWELTSICHER.de)

Stiftung Warentest

Besonders

test Empfehlenswert

lung des Weltluftverkehrs, der Attraktivität der Region und der Tüchtigkeit des zukünftigen Flughafenbetreibers ab.

Diese gewollte Entwicklung wird von Ministerpräsident Manfred Stolpe und anderen in ihren öffentlichen Äußerungen gezeugnet und heruntergespielt. Sie wissen, dass sich die Zahl der durch Lärmeinwirkung, Katastrophengefahr und Eigentumsvernichtung betroffenen Menschen von jetzt 130.000 auf über 200.000 erhöht. Verschweigen wollen sie auch, dass mit der letzten geplanten Ausbaustufe nach 2035 annähernd 400 Quadratmeter bester Erholungsflächen im Südosten und Süden von Berlin geopfert würden. Um dies zu vertuschen muß die Verwirrungssprache erhalten. Es wird die Lüge verbreitet, nach der Schönefeld „nur“ ein Singleairport, kein Großflughafen, kein Luftdrehkreuz werden soll.

## Wer soll das bezahlen

Mit dieser Taktik der öffentlichen Irreführung über die wahren Absichten sollen gleichzeitig die unübersehbaren Kosten und

die nicht kalkulierbaren Risiken von Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Projektes vernebelt werden. Mehrere Milliarden Euro sind und werden in die Kosten der Infrastruktur, den Kauf von Grundstücken, die Entschuldung der Jahr für Jahr vor der Pleite stehenden Flughafengesellschaft und den Bau des Flughafens fließen. Auch diese Tatsache soll durch eine angebliche Privatisierung der BBF, des Baus des Flughafens und der Betreuung des Objekts vertuscht werden.

Hierzu die Fakten:

- für die mit 350 Mio. Euro verschuldete BBF (ohne die unwiderruflich verbrannten Darlehen aus den Haushalten von Brandenburg, Berlin und Bund von ca. 90 Mio. Euro) werden die öffentlichen Haushalte von der Privatisierungsgesellschaft keinen Cent bekommen,
- für die lächerlich niedrig gerechneten Kosten für Lärmschutz und Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von ca. 90 Mio Euro werden von der HOCHTIEF/IVG nur Bruchteile bezahlt.
- für die noch niedriger kalkulierten Altlastensanierungskosten in Höhe von 30 Mio. Euro wollen HOCHTIEF/IVG 6 Mio. EURO aufbringen,
- für die Umsiedlung von Diepensee, ca. 160 Mio Euro wollen HOCHTIEF/IVG 40 Mio Euro zahlen wobei die erforderlichen Grundstücke wieder vom Steuerzahler berappt werden sollen,
- alle Kosten für die Verkehrsanbindung, in anzunehmender Höhe von bis zu 1,5 Mrd Euro sollen aus öffentlichen Kassen aufgebracht werden,
- der Bau des Flughafens mit kalkulierten Kosten von ca 1,7 Mrd. Euro, in der ersten Ausbaustufe soll, beginnend mit dem Kauf der Grundstücke, ca 660 ha, über eine Flughafengebühr von ca. 5,50 Euro bis zu 10 Euro je Passagier für die nächsten 35 Jahre den Einstieg in die Finanzierung sichern, Kredite mit staatlicher Bürgschaft bei einem durch Staatsgarantie abgesicherten Gewinn von 13,5% auf das von HOCHTIEF/IVG eingesetzte Kapital sichern dann Gewinne unabhängig von der Wirtschaftlichkeit des Flughafens.

## Es kommt noch dicker:

- alle noch nicht genau definierten Risiken der Finanzierung, der Kapazitätsauslastung, der Folgen von zu später und nicht ausreichender Verkehrsanbindung und möglicher Gesetzesänderungen sollen auf den Steuerzahler abgewälzt werden.
- die bis heute aufgelaufenen Kosten für das nutzlose Baufeld Ost, ein Grundstücksspekulationsprojekt des Landes Brandenburg, in Höhe von 350 Millionen Euro werden beim Steuerzahler hängen bleiben.

## Die Risiken sind nicht kalkulierbar

Die Zusammenfassung zur sogenannten Privatisierung in Kennziffern ergibt folgendes Bild:

- die generellen Risiken verbleiben zu 80% beim Steuerzahler,
- die sogenannten regulativen Risiken (z.B. nicht mögliche Durchsetzung der Passagiergebühr) zu 100% beim Steuerzahler,
- die Projektentwicklungsrisiken (z.B. die Risiken aus dem Planfeststellungsverfahren) zu 100% beim Steuerzahler,
- die Risiken in der Bauphase (zum Beispiel Verzögerungen aus der Verkehrsanbindung) zu 100% beim Steuerzahler,
- die Betriebsrisiken (z.B. Abweichungen von der Verkehrsprognose) zum größten Teil beim Steuerzahler,
- die Finanzierungsrisiken (alle, vom Zinsänderungsrisiko bis zu ausgefallenen Bürgschaften) zu 100% beim Steuerzahler,
- die sonstigen Risiken (von Lärmschutzmaßnahmen bis zur Entwicklung des Baufeldes Ost) praktisch zu 100% beim Steuerzahler.

## Die Politik ist unbelehrbar

Auf alle diese Risiken haben der Landesrechnungshof von Brandenburg, der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages, Experten von Wirtschaftswissenschaftlichen Instituten, Gutachter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Arthur Anderson und der BVBB die Landesregierungen von Brandenburg und Berlin und die Bundesregierung eindringlich hingewiesen.

Die Flughafengesellschaft als Verhandlungsführer für die Gesellschafter Brandenburg, Berlin und Bund hat leichtfertig und ignorant diese Risiken bei Eintritt in die Verhandlungen, mit Unterstützung eines zur Bewertung unfähigen Aufsichtsrates, als hinnehmbar gewertet. Damit ist sie ein weiteres unkalkulierbares Risiko eingegangen. Bei Abbruch der Verhandlungen drohen nun unübersehbare Schadenersatzforderungen durch HOCHTIEF und IVG. Diese Forderungen betreffen nicht nur für das Konsortium entstandene Kosten, sondern auch theoretisch nachweisbar entgangene Gewinne.

Alle Kalkulationen beruhen darüber hinaus auf der abenteuerlichen Annahme, daß die kalkulierten Kosten für Bau und Infrastruktur im vorgegeben Rahmen bleiben. Es wird von Stolpe und Co. verschwiegen, dass praktisch bei allen Projekten dieser Größenordnung, insbesondere wenn die Öffentliche Hand direkt oder indirekt beteiligt ist, in der Endabrechnung eine Überziehung von 30% bis 130% die Regel ist.

## Für den Bürger gibt es keinen Schutz vor den Folgen politischer Unfähigkeit

Berlin und Brandenburg haben in der Vergangenheit ausreichend bewiesen, dass ihre Politiker und Regierungen von Finanzierungen, Kalkulation und wirtschaftlicher Betrachtung nichts verstehen. Man kann darum mit Sicherheit vorhersagen, dass auch die geplante Privatisierung des Großflughafenbaus Bankenpleite und LEG -Pleite ergänzt. Die Fortsetzung die-

ser dilettantischen Politik bei der Durchsetzung des Vorhabens bedeutet darum das endgültige Aus für die Berliner und Brandenburger Haushalte. Stolpe und Wowerit sowie ihre unfähigen Hilfstruppen in den Parlamenten werden dann spätestens begreifen, dass sie mit ihrer sachfremden Standortentscheidung „Schönefeld“ beide Länder so in die Pleite gewirtschaftet haben wie viele Projekte, für die sie die politische Verantwortung haben.

## Das Fazit

Stolpe, Wowerit, Bodewig und ihre Vorgänger Dieppen, Wissman und Müntefering haben es fertiggebracht, bis heute für das Phantom „Großflughafen Schönefeld“ eine Milliarde Euro Steuergelder in den Märkischen Sand zu setzen. Das ist so viel, wie der Flughafen Leipzig mit einer Abfertigungskapazität von 15 Millionen Passagieren pro Jahr bis zu seiner Fertigstellung gekostet hat.

Es ist sicher, dass wenn der Flughafen gebaut würde, dass die angebliche Privatisierung ein Produkt des monopolistischen Kapitalismus ist. Das einzige, was bei diesem Projekt privatisiert wird, sind die garantierten Gewinne der Kapitalverzinsung in Höhe von 13,5% (nach Steuern) für die RWE Gesellschaft HOCHTIEF und die IVG. Alle anderen Kosten, die sich auf wenigstens 5 Milliarden Euro in der ersten Ausbaustufe belaufen, tragen die Bürger als Steuerzahler oder Nutzer des Flughafens. Das ist die Wahrheit der sogenannten Privatisierung.

Die Wirtschaftlichkeit des Flughafenprojekts Schönefeld ist nicht nachgewiesen. Die Finanzierbarkeit ist nicht nachvollziehbar.

## Der angebotene Kaufpreis beweist die Unfinanzierbarkeit der Privatisierung

Vor diesem Hintergrund ist der von HOCHTIEF/IVG angebotene Kaufpreis von 20 Mio Euro, nicht wie fälschlicherweise öffentlich verkündet 120 Mio, aus der Sicht dieser Gesellschaften logisch. Unerträglich ist die Täuschung des öffentlich propagierten Kaufpreises von 120 Mio Euro bei geflissentlichem Herunterspielen der Bedingung: Die 120 Mio werden nur bezahlt, wenn die EU den Kaufpreis mit 100 Mio EURO subventioniert.

Ferdi Breidbach,  
Vorsitzender Bürgerverein  
Brandenburg Berlin - BVBB

WURZELWERKE.V.  
Verbrauchergemeinschaft

**Naturkost**  
zu Selbstkostenpreisen

Oderstraße 10 in Friedrichshain  
Telefon/Fax 294 12 16  
täglich geöffnet ab 10 Uhr (außer So)