

## ***Platzecks „Körbe“ und nun der B(I)ender***

Nach der Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft FBB, dem Bauherrn des international anerkannten Pleiten-Pech- und Pannenprojektes „BER“ werden die Botschaften nach jeder Sitzung immer grotesker. Jetzt, nach der Sitzung vom 13. Febr. 2013, muss der neue Vorsitzende des Aufsichtsrates, MP Platzeck (SPD), weitere Botschaften von Hilfslosigkeit, Ungewissheiten sowie ungeklärten und zweifelhaften Personalfragen öffentlich machen. Ob es um die dringendst zu besetzende Position des Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft, einen ebenso dringendst benötigten Finanzvorstand oder neue Mitglieder für den Aufsichtsrat geht: immer nur Fehlanzeigen, „Körbe“ eben.

Schon alleine diese Tatsache, dass es Platzeck eben nicht gelingt, einen erkennbaren Beitrag zur Problemlösung zu bringen - weil er offensichtlich Teil des Problems ist - identifizieren ihn als ungeeignet für den Aufsichtsratsvorsitz.

### **Was hat Platzeck schon alles versiebt...**

Man kann es kaum glauben, sechs Körbe für den Vorstandsvorsitz hat sich Platzeck schon eingehandelt - jetzt kommen potentielle Mitglieder für den Aufsichtsrat dran, auch hier Körbe. Nach Wochen vergeblichen Werbens soll nun ein Headhunter mit internationalen Beziehungen bis März/April Kandidaten vorschlagen. Nur: solche, aus dem deutschsprachigen Raum (Wien, Zürich), die sich naturgemäß anbieten, haben schon abgewinkt. Vielleicht findet der Haedhunter ja nun einen (wie immer für Berlin und Brandenburg nur exzellenten) Experten aus dem reichhaltigen Angebot russischer, chinesischer, arabischer oder türkischer Flughafenexperten. Die haben mit großem Erfolg Flughäfen geplant und gebaut, gegen deren Größe der BER nur ein Dorfflughafen ist. Wunder gibt es immer wieder, vielleicht auch für die Führungsetage der FBB aus diesen Regionen.

### **Die „Interimslösung“ heißt B(I)ender**

Eilig hat es Platzeck aber nicht. Für das führungslose, schlingernde und sich in tiefer Krise befindende Flughafenprojekt bietet Platzeck - mit üblichem

Brimborium, das er exzellent beherrscht - eine Interimslösung an. Der Parteigenosse Bender, tatsächlich der vormals für Insider umstrittene FRAPORT-Chef, soll sich zu seiner üppigen Pension für eine „beratende Tätigkeit“, als Vorstandersatz, ein Zubrot am BER verdienen.

Mein Gott, in wie großer Not muss sich Platzeck befinden, wenn er in Bender eine Lösung sieht! Bender, der ihm vorab auch schon einen Korb verpasste, als Platzeck ihn zum neuen Vorsitzenden des FBB-Vorstandes machen wollte. Hätte er, bevor er Bender anpreist und ihn verpflichtet, nur einmal in Geschäftsberichten der FRAPORT gelesen, dann hätte er gewusst, wie der „Schein das Sein“ eintrübt. Gerade für die Aufgabe, die Bender erfüllen soll, nämlich die Behebung des Baudebakels und des Chaos im Unternehmen, ist er nicht als Fachmann, sondern als Versager ausgewiesen.

### **Der gescheiterte Experte**

Zu den Ausbau- und Zukunftsplänen von FRAPORT ist auf Seite 36 des Geschäftsberichtes der FRAPORT folgendes zu lesen:

Für das Jahr 2006 wird die Inbetriebnahme der neuen Bahn angestrebt, für 2007 die des ersten Terminalmoduls; die Module zwei und drei des neuen Terminals sollen 2009 bzw. 2013 folgen. Im Jahr 2013 soll das gesamte Ausbauprojekt abgeschlossen sein.

Im GF-Bericht 2002 wird der Termin für die Inbetriebnahme bestätigt. Auf den Seiten 41, 43, 44 und 72 wird der Termin für die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest für Ende 2006 angegeben.

Im Geschäftsbericht 2003 wird auf Seite 4 festgehalten, dass bei gemeinsamen Anstrengungen von Politik, Wirtschaft und

Gesellschaft der angestrebte Termin gehalten werden könne.

Im Geschäftsbericht 2004 schreibt auf Seite 5 der Vorstandsvorsitzende Bender, dass die Landebahn 2009 in Betrieb gehen könne. Die Baukosten werden auf Seite 17 mit 3,4 Mrd. Euro (auf dem Preisniveau des Jahres 2000, S. 92) angegeben.

Im Geschäftsbericht 2006, S. 7, wird empfohlen, Fracht und Ferienflieger nach Frankfurt-Hahn und Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern.

**Diese Ankündigungspolitik von Bender unterscheidet sich im Prinzip nicht von der Praxis, die Platzeck und Wowereit seit Jahren betreiben, wenn es um Angeberei zum größten, schönsten und modernsten Flughafen BER in ganz Europa geht.**

**Was ist denn bei Benders FRAPORT und seinem nun in Berlin/Brandenburg gefeierten „Experten“ herausgekommen?**

- Die Inbetriebnahme der neuen (4. Piste) mit einer Zeitverzögerung von fast 7 Jahren in 2012.
- Neues Terminalmodul angekündigt für 2007, bis heute Fehlanzeige.
- Zwei weitere Terminalmodule in Fertigstellung, angekündigt für 2009 und 2013, Baustand: Fehlanzeige.
- Abschluss aller Baumaßnahmen 2013. Ergebnis: die vierte Piste ist in Betrieb.
- Die mit 3,4 Mrd. Euro angegebenen Baukosten sind nicht zu verifizieren, weil es die Terminalbauten nicht gibt.

Mit dieser Entlarvung von „Erfolgsergebnissen“ des Experten Bender ist es aber noch nicht genug:

- **Zu den Ergebnissen Benderscher Verantwortung für Missmanagement bei FRAPORT gehören auch noch zwei hinreichend bekannte Tatsachen. Bei einem Beratungsauftrag für einen Airport in Manila hat FRAPORT unter direkter Verantwortung von Bender 400 Mio. Euro „in den Sand gesetzt“. Durch die Fehlplanung der 4. Piste - in trauter Eintracht: Bender und Amann - wurden 670 Mio. Euro für den Abriss des Chemieproduzenten TICONA gezahlt.**
- **Dann gibt es zusätzlich die recht aktuelle Diskussion über Folgen, die auch auf seinem Missmanagement beruhen. Es geht um die unverschämten Lohn- und Gehaltskürzungen, die den Mitarbeitern des Flughafenvorfeldes aufgezwungen wurden. Um die Gewinnerwartungen sicherzustellen, wurden ihre Löhne derartig gekürzt, dass sie zu „Aufstockern“ wurden. Wie man in Zeitungen nachlesen konnte, reichte danach ihr Gehalt nicht mehr, um das Leben zu finanzieren. Darum musste der Staat her, der damit auch wiederum FRAPORT subventionierte.**

Auf die Funktion einer Personalie, nämlich der seines „Sonderbevollmächtigten“ Staatssekretär Bretschneider hat Platzeck nach der Benennung von Bender zum neuen Chefberater noch keine Auskunft gegeben. Nach öffentlich gemachtem Eigenlob habe Bretschneider „Prokura“. Was das heißen soll, wie weit die Prokura geht, darüber schweigt nun Platzecks Höflichkeit. Nur muss Bender wissen, was diese Prokura bedeutet. Bretschneider ist in Wahrheit sein Oberkontrolleur. So einen braucht Platzeck immer. Das hilft über den schmerzhaften Verlust von Speer hinweg, der über Jahre hinweg für ihn die politische Drecksarbeit gemacht hatte. Dabei kann Platzeck ahnen, wie sich die Bürgerinitiativen über die neue Funktion von Bretschneider „freuen“. Schließlich

wissen sie seit Jahren, wozu Bretschneider fähig und sich gut ist.

## **Fazit**

„...Am Flughafen Berlin scheint die Erkenntnis vom eigenen Niedergang noch nicht angekommen zu sein.“ So schreibt das Handelsblatt (13.02.2013) in treffender Analyse.

Grund ist nach Auffassung von NA vor allem die Unfähigkeit, in Krisensituationen mehrdimensional zu denken und Alternativen als Chance zu prüfen. Klar ist: So, wie der BER geplant wurde und so, wie durch Fehlentscheidung mit dem Standort Schönefeld gegen die Notwendigkeit der Prüfung von Raumverträglichkeit und gesellschaftlicher Akzeptanz verstoßen wurde, so sicher kann man sagen: An diesem Standort lassen sich die selbsterbeigeführten Problem weder für die Flughafengesellschaft noch für die Flughafennachbarn lösen. Zu dieser Erkenntnis kommt jeder Kandidat sofort, der etwas von Flughafenplanung und Flughafenbetrieb versteht. Darum wird er, der Verantwortliche, wenn er Erfolg haben will, darauf bestehen müssen, auch Standortalternativen bei Nachnutzung und Übergangsbetrieb des BER prüfen zu können. Wird ihm diese Dimension einer Zukunftsplanung verweigert, dann weiß man, der Mann will eine höhere Vergütung als Schmerzensgeld. An mehr ist er nicht interessiert.

Ferdi Breidbach

Neue Aktion ( NA )