

zeitschrift zur kritik der globalen ökonomie

lunapark²¹

extra



Globalisierung. Flugverkehr. Gegenwehr.

HERAUSGEBER: BBI – Bündnis der Bürgerinitiativen Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot von 22 bis 06 Uhr – Frankfurt am Main // Bündnisgo/DIE GRÜNEN Hessen // Sabine Leidig (MdB) und Herbert Behrens (MdB) DIE LINKE

AUTORINNEN UND AUTOREN DIESES HEFTES:

Herbert Behrens • Gitta Düperthal • Helmut Hahn • Rudi Hechler • Heinz Högelsberger • Frank Kaufmann • Ingrid Kopp • Sabine Leidig • Jörg Lüsing • Hermann Schaus • Petra Schmidt • Michael Teske • Dirk Treber • Carl-Friedrich Waßmuth • Wolf Wetzel • Winfried Wolf



Lilienthal-Skulptur, Flughafen Tegel

inhalt

2 Vorworte

Helmut Hahn, Ingrid Kopp · Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen (BBI) „Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot von 22-06 Uhr, Frankfurt/M.
Sabine Leidig (MdB) · **Herbert Behrens** (MdB), Fraktion DIE LINKE im Bundestag
Frank Kaufmann MdL für Bündnis 90/ DIE GRÜNEN HESSEN

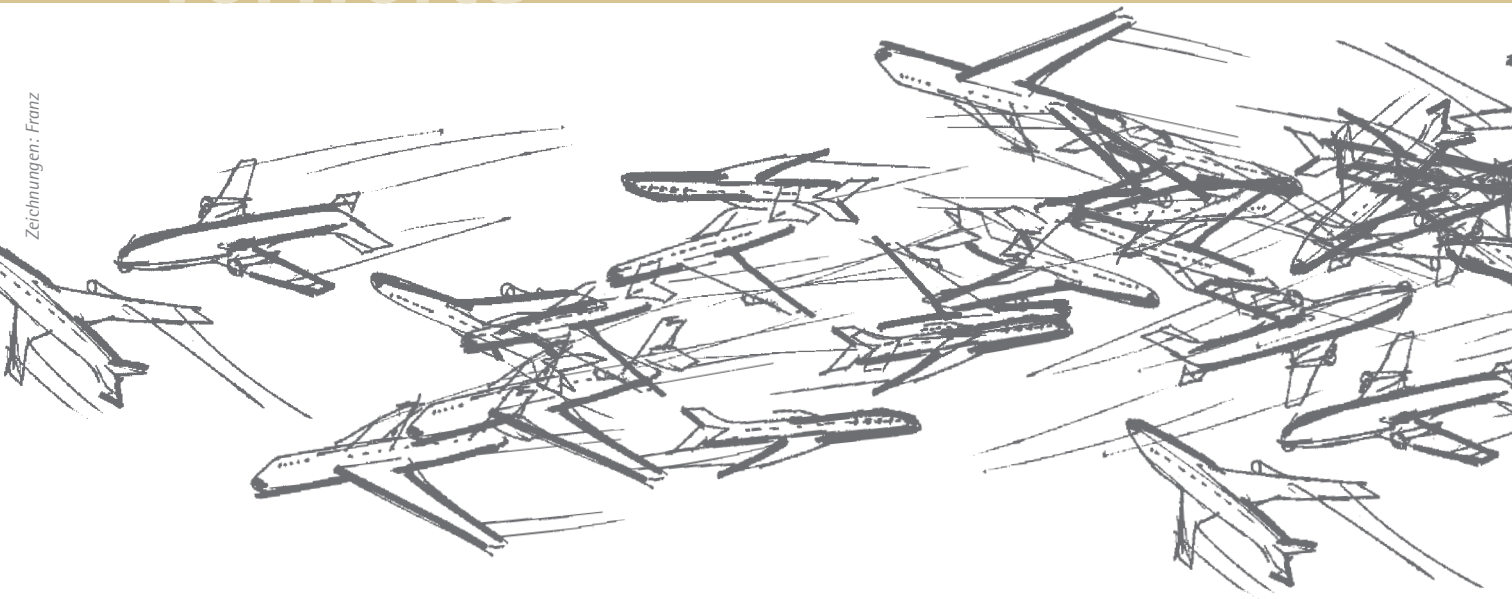


4	Globalisierung, Flugverkehr, Klima Winfried Wolf
22	Nachtflugbeschränkungen sollen fallen Dirk Treber
24	Fluglärmmonitoring & Gesundheitsschutz Frank Kaufmann
26	Der „Jobmotor Flughafen“ stottert Hermann Schaus · Sabine Leidig
28	Flughafenerweiterung Frankfurt Rudi Hechler
32	Lex „Frankfurter Flughafen“ Wolf Wetzel
35	Von Startbahn West zur Airport City Petra Schmidt
36	Flugnomade – Der Neue Mensch Winfried Wolf
41	Der Flughafen Wien-Schwechat Heinz Högelsberger
43	Berlin-Schönefeld: Privatisierung & gewerkschaftlicher Widerstand Carl-Friedrich Waßmuth
45	Mahnwache im Kelsterbacher Wald Jörg Lüsing
47	Solange wir kämpfen... Gespräch mit Michael Teske IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle
48	Dokumentation SPD-BündnisGrüne-Koalition in NRW zum Luftverkehr

editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,
seit 25 Jahren wird die Debatte um die externen Kosten des Verkehrs geführt. Danach enthalten die Kosten, die im Straßenverkehr und im Flugverkehr bezahlt werden, nur einen Teil der Kosten, die real entstehen. Ein erheblicher Teil wird von der Gesellschaft in Form von Gesundheitsschäden, Toten und Verletzten, Umweltschäden und insbesondere der Klimaerwärmung bezahlt (oder der kommenden Generation in Rechnung gestellt). Beim Flugverkehr besteht der größte Teil der externen Kosten aus Lärmkosten und aus Kosten, die aus dem massiven Beitrag zur Klimaerwärmung resultieren. Aus diesem Grund fordern so gut wie alle Experten: Die Kosten im Verkehr müssen steigen, um eine Verkehrsinflation mit untragbaren Folgen zu vermeiden. Und was passiert? Seit rund 25 Jahren sinken insbesondere die realen Preise im Flugverkehr. Bei der Luftfracht und bei den Passagierflügen reduzierten sich die Tarife und Tickets in realen Preisen auf weniger als die Hälfte. Bis heute wurde nicht einmal eine formelle Gleichstellung des Flugverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern erreicht; Kerosin wird nicht – wie Benzin, Diesel oder Strom – besteuert.
Als logische Folge erleben wir einen explosionsartigen Anstieg des Flugverkehrs und einen fortgesetzten Ausbau der Airports. Inzwischen klagen vier Millionen Bundesbürger über „äußerst starke Belästigung“ oder über „starke Störung und Belästigung“ durch Fluglärm, weitere 7,2 Millionen fühlen sich durch Fluglärm „mittelmäßig gestört“. Das Beispiel Nordamerika zeigt, dass sich vor allem der innereuropäische Flugverkehr massiv weiter steigern kann. Die neuen – mit mehr als zehn Milliarden Euro staatlich subventionierten – Flugzeugtypen A380 von Airbus und Dreamliner von Boeing sind so kalkuliert, dass sie sich erst ab einer Verdopplung des globalen Flugverkehrs rechnen.
In diesem Unapark21 Extra03 wird der Flugverkehr auf globaler und europäischer Ebene analysiert. Dokumentiert wird vor allem der Widerstand dort, wo er in Deutschland die längste Tradition hat: in der Region um den Flughafen bei Frankfurt am Main. Viele Beiträge wurden von denen verfasst, die sich vor Ort engagieren – gegen den Flughafenausbau und für Nachtflugverbote. Damit setzen wir eine kleine Tradition fort: Auch die beiden ersten zwei Ausgaben von LP21-Extra dienten vor allem als Plattform für engagierte Menschen und Gruppen vor Ort (siehe innere hintere Umschlagseite).

LP21 Redaktion



2

Bündnis der Bürgerinitiativen

Kein anderes Massenverkehrsmittel besitzt ein so positives Image wie das Flugzeug. Der Begriff des Fliegens wird sofort mit Schnelligkeit, Freiheit und Urlaub assoziiert. Sekundiert wird dies von der Politik, mit dem Argument der Schaffung



Kein Flughafen- ausbau – für ein Nachtflugverbot

einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen. Dagegen mit Lärmbelästigung und möglichen Gesundheitsschäden zu argumentieren, hat bei der wenig bis gar nicht betroffenen Bevölkerung und Politikern keinen Erfolg.

Nahezu unkontrolliert, von Behörden durch Nichtverfolgung von Rechtsverstößen geschützt, massiv finanziell begünstigt, von Gewerkschaftsfunktionären unterstützt und von rücksichtslos unehrli-

chen Politikern gefördert, hat sich ein Machtapparat gebildet, der seinesgleichen sucht. Dessen Hauptakteure sind weder dem Allgemeinwohl verpflichtet, noch der Öffentlichkeit gegenüber verantwortlich. Durch sein Wirken wird der Rechtsstaat in Frage gestellt, die Glaubwürdigkeit der Politik untergraben und das Wesen der Demokratie beschädigt. Selbst die als politisches Korrektiv und vierte Gewalt im Staat bezeichnete Presse hat beim Thema Flughafenausbau das Prädikat "unabhängig" nur sehr eingeschränkt verdient.

Beim Luftverkehr geht es nicht um die Deckung eines vorhandenen Bedarfs, sondern um die Schaffung einer möglichst großen Nachfrage. Dies kann nur durch ungebremste Expansion und Spekulation unter Außerachtlassung volkswirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Standards funktionieren. Flughafenstandorte werden zunehmend zu künstlichen Konglomeraten ausgebaut, in denen der Mensch nur noch die Funktion des Konsumenten zugewiesen bekommt. Hinter dieser exklusiven Fassade stehen diejenigen, die durch solchen Neo-Absolutismus meist anonymer Investoren massiv in ihren Rechten verletzt und in ihrer bürgerlichen Existenz unmittelbar bedroht sind.

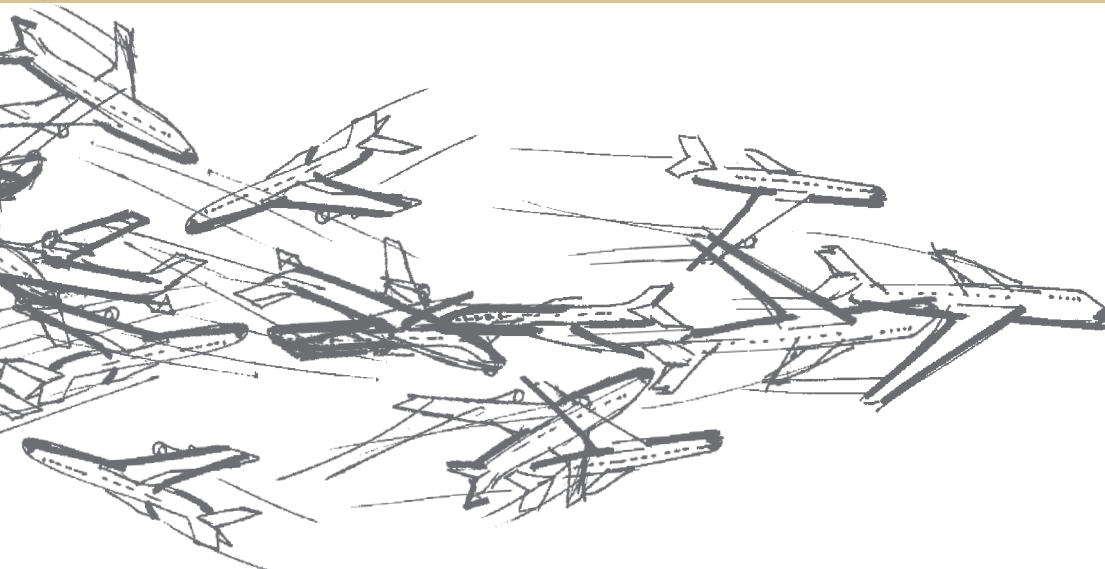
Helmut Hahn, Ingrid Kopp; Sprecher des Bündnisses der Bürgerinitiativen (BBI). Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot von 22-06 Uhr, Frankfurt am Main



Der Traum vom Fliegen und die Solidarität

Die Sehnsucht der Menschen nach Überwindung der Schwerkraft, nach Abheben und Schweben, ist uralte und wird bleiben. Aber der real existierende Flugverkehr hat damit nur wenig zu tun. Der ist ein Geschäft, bei dem es nicht um die kühne Eroberung der Lüfte geht, sondern um Massentourismus; statt Weltbürger pendeln Business-Nomaden zwischen den Städten und Kontinenten und neben eiliger Luftpost transportiert man Südfrüchte in den kaufkräftigen Norden. Die unten werden mit Lärm eingedeckt und was noch schlimmer ist: Die Fliegerei ist ein Treiber des Klimawandels, der vor allem den Menschen im globalen Süden die Lebensgrundlage raubt.

Dass dieser Flugverkehr eingedämmt wird und keinesfalls ausgeweitet, ist ein Gebot



der Solidarität und steht im Widerspruch zum Wachstumswahn des fossilen Kapitalismus.

Und die Beschäftigten? Für die geht es um neue Perspektiven. Das kurze fossile Zeitalter, in dem billiges Öl in Hülle und Fülle all die Fahr- und Flugzeugmotoren antreibt, geht zur Neige. Der „Peak Oil“ lässt die Ölpreise künftig weiter kräftig ansteigen – und für Flugzeuge gibt es keine „e-Mobilität“.

Solidarität mit den Beschäftigten heißt: heute Druck machen gegen Bau und Ausbau von Flughäfen und für wirtschaftliche Entwicklung, die mehr auf Nähe setzt. Es wäre mit dem Flug- und Bodenpersonal zu beraten, welche Alternativen möglich sind. Vielleicht kämen neue Bahnen, Elektroschiffslinien oder bessere Segelflieger dabei heraus. Auf jeden Fall weniger gesellschaftlicher Schaden, als wenn der Flugverkehr subventioniert dem Markt überlassen wird, bis der zusammenbricht.

Fliegen müssten wir wie das Rauchen handhaben: Es muss nicht aufhören, aber es darf niemand anders darunter leiden.

Nicht die Fracht braucht die Nacht, um zu fliegen

Wachsender Flugverkehr und fortschreitende Globalisierung sind siamesische Zwillinge, geboren vom Gewinnstreben und gezeugt vom Modernisierungsdrang. Das Paar entwickelt sich – von einigen zwischenzeitlichen Krisen abgesehen – durchaus rasant und zeigt dadurch erkennbare Wirkungen. Beide beeinflussen die Gesellschaft und verursachen Bedarf an staatlichem Handeln.

Mit der Kritik an etlichen Aspekten des Flugverkehrs sollte aber keineswegs ins krasse Gegenteil verfallen werden: Das Fliegen ist gewiss auch nicht der eigentliche Fluch der Menschheit! Wie so oft kommt es auf einen vernünftigen Gebrauch und die Abwehr des Missbrauchs an. Der globale Flugverkehr soll und kann nicht verboten werden, er sollte vielmehr vor allem auch von der Politik vernünftig gestaltet werden. Deshalb sind die speziellen Steuervergünstigungen, die dem Flugverkehr zu Gute kommen, eindeutig eine schädliche Fehlsubvention. Der Verzicht auf die Erhebung der Mineralölsteuer auf Kerosin schafft lediglich Anreize für eher verzichtbare Flugreisen und



ist ein unlauterer Wettbewerbsvorteil für die Luftverkehrsindustrie.

Wer über den Wolken die Freiheit als grenzenlos betrachtet, dem ist das globale Klima egal. Deshalb wollen wir GRÜNE die permanenten Unverschämtheiten der Luftverkehrslobbyisten am Boden in die Schranken weisen:

Nicht der Staat muss den Luftverkehr subventionieren, die Luftfahrt soll ihre volkswirtschaftlichen und ökologischen Kosten endlich selbst begleichen.

Nicht der Fluglärm ist durch Bauverbote zu schützen, sondern der Mensch – statt Siedlungsbeschränkung ist Verkehrsbeschränkung zu fordern.

Nicht die Fracht braucht die Nacht, um zu fliegen; der Mensch und die Natur brauchen die Nacht, um zu schlafen und zu regenerieren.

Hierfür arbeiten wir engagiert und hartnäckig.

Sabine Leidig (MdB) und **Herbert Behrens** (MdB), Fraktion DIE LINKE im Bundestag

Frank Kaufmann, MdL für Bündnis 90/DIE GRÜNEN HESSEN

Winfried Wolf

Globalisierung



Flugverkehr



Klima



Am 28. Mai 2010 sandte Joachim Hunold an Horst Köhler ein in einem rotzigen Ton gehaltenes Fax, in dem er Bezug nahm auf eine wenige Tage zuvor gehaltene Rede des damaligen Bundespräsidenten auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig. Der „Chief Executive Officer“ der Billig-Fluggesellschaft Air Berlin schrieb: „Sie hinterfragen kritisch die Sinnhaftigkeit von Personen- und Güterverkehr und schlagen vor, von unserer mobilen Lebensweise nur noch das zu behalten, was ‘gefällt’ und nicht bloß ‘Zeit und Nerven’ kostet. Ich teile ausdrücklich Ihre Auffassung nicht. (...) Verkehr ist nichts anderes als der Ausdruck unseres auf globalen Handel angelegten Wirtschaftssystems (...) Die von Ihnen vorgeschlagene Einführung der Kerosinsteuer (...) trägt nicht im Sinne von Nachhaltigkeit zu mehr Kostenwahrheit bei, sondern im Gegenteil zu einer noch stärkeren Fehlallokation (von Kosten; W.W.) zu Lasten des Luftverkehrs. Lassen Sie mich zu Ihrer Polemik gegen die Werbung meines Unternehmens für Flüge ab 29 Euro Stellung nehmen. Warum sollten wir unterbinden, dass einer Familie (...) eine von langer Hand geplante Urlaubsreise in das fernere Ausland ermöglicht wird? Das brächte in ökologischer Hinsicht keinerlei Mehrwert. Aber es würde Menschen mit weniger Wohlstand vom Luftverkehr ausschließen.“

1. AUS DEM SCHLOSS BELLEVUE GEFAXT?

Drei Tage nach Eingang des – auch zeitgleich als offener Brief an alle Bundestagsabgeordneten versandten – Fax-Schreibens quittierte Horst Köhler den Job als Bundespräsident.^{1*} Das Hunold-Schreiben dokumentiert anschaulich die Entfremdung, die sich zwischen Horst Köhler als Bundespräsidenten und der „politischen Klasse“ entwickelt hatte. Immerhin war Köhler zuvor Chef des Internationalen Währungsfonds. Er hatte in dieser Funktion die Globalisierung mit ihren Kernbestandteilen Welthandel und weltweite Transporte vorangetrieben. Er wurde in früheren Zeiten insbesondere von konservativen Kreisen ob seiner neo-liberalen Positionen gefeiert. In jüngerer

Zeit allerdings kritisierte er die Finanzmärkte als „Monster“ und präsentierte sich als Bedenkenenträger angesichts der Globalisierung.

Das Fax des Billigairline-Chefs ist jedoch vor allem ein Dokument der Aggressivität, mit der die Luftverkehrslobby ihre rein materiellen Interessen verteidigt und ein Ausdruck des ‚Zynismus‘, mit welchem sie auch in der Zeit nach der Kopenhagener-Klimakonferenz eine kritische Bilanz des Flugverkehrs unter Bezug auf Umwelt und Klima vom Tisch fegt. Tatsächlich blieben der Flugverkehr – und die Seeschifffahrt – bei den Debatten um die Klimaerwärmung bisher weitgehend außen vor. Die Kritik am Straßenverkehr ist – zu Recht – weit verbreitet. Der Flugverkehr jedoch gilt vielfach noch als eine Verkehrsform, die sich einer umfassenden, grundsätzlichen Kritik entzieht. Billigfliegerei wird vielfach mit der „(Reise-) Freiheit der weniger Wohlhabenden“ identifiziert. Auch im vorgeblich fortschrittlichen politischen Lager hielt sich die Kritik an dieser Verkehrsform oft in engen Grenzen. In der Ära der deutschen rot-grünen Bundesregierung (1998 – 2005) wurde ein „Flughafenkonzept“ entwickelt, das von einer weiteren massiven Steigerung des Flugverkehrs ausging und an das die darauf folgende Bundesregierung der Großen Koalition 2009 mit einem weiter konkretisierten Flughafenkonzept und die CDU/CSU-FDP-Regierung im Koalitionsvertrag von Ende 2009 mit der Ankündigung der massiven Auflockerung des Nachtflugverbots nahtlos anknüpfen konnten.² Auf der Kopenhagener Klimakonferenz vom Dezember 2009 blieb das Thema Flugverkehr komplett ausgeklammert – die entscheidende Organisation ICAO (International Civil Aviation Authority) mit 190 Mitgliedsstaaten (repräsentiert 93 Prozent des weltweiten kommerziellen, zivilen Flugverkehrs) verweigerte faktisch eine Zusammenarbeit mit dem Welt-Klimarat. Natürlich gibt es – wie mit dieser Veröffentlichung dokumentiert – seit Jahrzehnten einen massiven Widerstand gegen Flugverkehrsprojekte, insbesondere gegen den Neubau und Ausbau von Flug-

häfen. Dieser ist insbesondere vor Ort – im Umfeld großer und regionaler Flughäfen – verankert. Es gibt auch die Koordination von Widerstand – beispielsweise in Form der Bundesvereinigung gegen Fluglärm.³ Auf der Tagesordnung steht jedoch eine *grundsätzliche Debatte* über Sinn und Unsinn der Fliegerei, eine *umfassende Bilanz des zerstörerischen Potenzials des Flugverkehrs insgesamt*. Nicht, weil wir Menschen die Freude am Urlaub fern der Heimat nicht gönnen würden. Nicht, weil wir Rosen nicht schön finden würden. Nicht, weil wir Papaya-Frucht nicht wertschätzen würden. Kritisch ist allerdings, dass die Klimabelastung eines Urlaubs auf Teneriffa mit Hin- und Rückflug so groß ist wie die Nutzung eines Pkw über ein ganzes Jahr hinweg (mit 14 000 km Jahresleistung). Problematisch ist die Ökobilanz, wenn inzwischen ein großer Teil der Rosen per Luftfracht aus Nairobi oder Bogota, Südfrüchte per Cargo aus Afrika und Lateinamerika eingeflogen werden. Es geht um die belegbare Erkenntnis: Der gegenwärtige Flugverkehr ist Bestandteil eines Mobilitäts- und Konsummodells, das auf Dauer menschliches Leben auf dem Planeten Erde extrem erschweren, wenn nicht zur Hölle machen wird.

2. VON EXKLUSIV ZU MASSENHAFT

Nach den ersten Einsätzen von Flugzeugen im zivilen Verkehr blieben in den USA ein halbes Jahrhundert lang, bis Ende der 1950er Jahre, die Flugverkehrspreise so hoch, dass Fliegen eine luxuriöse Mobilitätsform für eine kleine, gut verdienende Bevölkerungsschicht blieb. In Europa dauerte dies sogar bis in die 1970er Jahre hinein. Ein weiteres Vierteljahrhundert lang blieben in Europa Flugverkehrstarife für Linienflüge auf einem derart hohen Niveau, dass Fliegen bei den *Alltagsverkehren* weiterhin keine größere Rolle spielte. In Nordamerika allerdings gewann der Flugverkehr insbesondere im Urlaubs- und Freizeitverkehr erste größere Marktanteile. Hierzu hatte die weitgehende Zerstörung der Eisenbahnen (mit der Reduktion des US-amerikanischen

* alle Anmerkungen ab Seite 20

Schienennetzes im Personenverkehr von 500 000 auf 50 000 Kilometer Betriebslänge), die bis Anfang der 1960er Jahre vollzogen war, und die Liberalisierung des Flugverkehrs, die Anfang der 1980er Jahre durchgesetzt wurde, in erheblichem Umfang beigetragen. In Westeuropa wurde in den 1980er und 1990er Jahren erstmals der Urlaubs-Charterflug zum Bestandteil des Warenkorbs von Millionen Menschen mit Durchschnittsverdienst. Als Folge der Liberalisierung des europäischen Flugverkehrs entwickelten sich die Billig-Airlines Mitte der 1990er Jahre zunächst in Großbritannien und Ende der 1990er Jahre im übrigen Westeuropa. Nun wurde auch hier Fliegen im Freizeitverkehr und in Form von Kurztrips zu einer Mobilitätsform, die für breite Schichten der Bevölkerung erhebliche Bedeutung hatte.

Es kam zu einem gewaltigen Anstieg des Flugverkehrs. Die Zahl der Flugverkehrsreisenden auf deutschem Boden (BRD und DDR) betrug 1975 rund 30 Millionen Personen. Damals entfielen von diesem Flugverkehrsaufkommen noch zwei Drittel auf den Geschäftsreiseverkehr und damit auf Vielflieger, so dass in diesen Jahren nur eine deutliche Minderheit der Bevölkerung jemals in einem Flugzeug saß. 2008 lag das Flugverkehrsaufkommen in Deutschland mit 131 Millionen bei mehr als dem Vierfachen. Inzwischen dominieren im Flugverkehr die Urlaubs-, Freizeit- und Städtereisen; es dürfte heute eine Mehrheit der Deutschen sein, die zumindest einmal im Jahr einen Flug absolviert. Eine vergleichbare Entwicklung gab es in ganz Westeuropa. In Mittel- und Osteuropa zeichnet sich eine ähnli-

che Verallgemeinerung des Fliegens ab. Zwar geht der größte Teil der Flüge weiterhin ins Ausland. Doch in einem relativ großen Land wie Deutschland – und erst recht in Großbritannien – sind auch Inlandsflüge zu einer Massenerscheinung geworden. 1980 wurden in Deutschland 8,7 Millionen Inlandsflüge (mit vier Milliarden Personenkilometern) zurückgelegt. 2008 waren es mit 18,2 Millionen Flügen (und elf Milliarden Personenkilometern) gut doppelt so viel Flüge mit einer fast drei Mal größeren Transportleistung.⁴ Untersucht man die unterschiedlichen Verkehrsarten nach den Mobilitätszwecken über einen Zeitraum von 30 Jahren, dann hat sich deren Struktur vor allem hinsichtlich der *Nutzung des Flugverkehrs* deutlich verändert. 1976 spielte selbst bei den Verkehrsleistungen – bei den im Jahr zurückgelegten Kilometern – das zu Fuß gehen und das Rad fahren eine deutlich größere Rolle als das Fliegen. Bereits im Jahr 2007 ist der Flugverkehr nach dem Auto und kurz hinter dem Eisenbahnverkehr zur dritt wichtigsten Verkehrsart aufgerückt. Er dürfte bald den Schienenverkehr hinter sich lassen.⁵

3. WELTWEIT
EXPLOSIONSARTIGES WACHSTUM

Auf weltweiter Ebene entwickelte sich der Flugverkehr vor allem ab Anfang der 1990er Jahre stürmisch. Tabelle 1 (unten) dokumentiert die Entwicklung für den Zeitraum 1991 bis 2008. Danach hat sich der weltweite Flugverkehr in den vergangenen knapp zwei Jahrzehnten um das Zweieinhalbfache gesteigert. Er wuchs – trotz des erheblichen Einbruchs nach den Attentaten vom

11. September 2001 – allein im Zeitraum 2001 bis 2008 um mehr als die Hälfte (+ 53,4%). Dabei wuchs im letztgenannten Zeitraum der internationale Flugverkehr mit knapp 63 Prozent stärker als der regionale (plus 40,4%). Dennoch fällt auf, dass auch heute noch der Flugverkehr, der in der ICAO-Statistik als „domestic“ bezeichnet wird, weiterhin fast 40 Prozent aller weltweiten Flugverkehrsleistungen auf sich vereint (2008: 38,4%). Gemeint ist damit der Flugverkehr innerhalb Nordamerikas, innerhalb Europas, innerhalb Asiens, Afrikas oder Südamerikas. Darauf wird noch näher in Abschnitt 5 eingegangen.

Während in Nordamerika die Wachstumsraten im Flugverkehr in den vorangegangenen Jahrzehnten besonders hoch waren, liegen sie in den vergangenen zwei Jahrzehnten besonders in Asien und Europa sehr hoch. So haben sich die Leistungen der europäischen Fluggesellschaften zwischen 1975 und 2008 *verfünffacht*.⁷ Auch in Japan wächst der Flugverkehr seit den 1990er Jahren beschleunigt. Interessant ist, dass sich der innerjapanische Flugverkehr seit 1985 oder seit der Privatisierung der Japanischen Staatsbahn JNR deutlich steigerte: 1985 wurden in Japan 45 Millionen Binnenflugverkehr-Gäste gezählt. 1991 waren es bereits 70 Millionen. 2005 wurde die 100-Millionen-Grenze überschritten. Seit geraumer Zeit stagniert in Japan auch der Schienenverkehr auf den Shinkansen-Verbindungen.⁸ Dies lehrt: Erfolgreiche Hochgeschwindigkeits-Systeme sind keine Garantie dafür, dass nicht parallel der Flugverkehr massiv gesteigert wird.

Tabelle 1: Weltweiter Flugverkehr 1991 bis 2008 – Verkehrsleistungen im (bezahlten) Personenverkehr⁶

	1991	1995	1999	2001	2003	2005	2007	2008	Wachstum in vH	
	in Milliarden Personenkilometer								2008/1999	2008/1991
Weltweit	1843	2228	2793	2950	3019	3722	4228	4283	53,8	132,4
International	–	–	1622	1727	1739	2200	2552	2639	62,7	–
Regional	–	–	1171	1223	1280	1522	1676	1644	40,4	–
Anteile internationale bzw. regionale Leistung in vH der Weltleistung										
International	–	–	58 %	58,6 %	57,6 %	59,1 %	60,4 %	61,4 %	–	–
Regional	–	–	42 %	41,4 %	42,4 %	40,9 %	39,6 %	38,4 %	–	–



Landeanflug auf London-Heathrow Foto: Wikipedia

4. VIER JÜNGERE KRISEN IM FLUGVERKEHR

In jüngerer Zeit gab es im weltweiten Luftverkehr vier größere Krisen. Zunächst führten die mit zivilen Flugverkehrsmaschinen durchgeführten Attentate vom 11. September 2001 in New York zu einem drastischen Einbruch des weltweiten Flugverkehrs, besonders in Nordamerika. Nur rund ein Jahr später bewirkte der Ausbruch der – zunächst in Asien aufgetretenen – Lungenkrankheit SARS, deren schnelle Verbreitung mit dem Flugverkehr in Verbindung gebracht wurde, einen neuen Einbruch. In der Folge dieser beiden Vorkommnisse lag der globale Flugverkehr 2003 auf dem Niveau von 2000; erst 2004 begann erneut eine stürmische Aufwärtsentwicklung. Diese wurde 2008/2009 wieder unterbrochen, als die Wirtschaftskrise die größten Einbrüche in der bisherigen Geschichte der Luftfahrt mit sich brachte. Im Personenverkehr sank die Luftverkehrsleistung zwischen dem konjunkturellen Hoch vor der Krise und dem Krisentief um zehn Prozent, bei der Luftfracht (Cargo) sogar um 25 Prozent. Noch im Oktober 2009 schlagzeilte das *Handelsblatt*: „Luftfahrtbranche droht der Absturz – nach den Geschäftsreisenden bleiben aus Furcht vor Arbeitslosigkeit nun auch die Urlauber aus“.⁹ Als dann Anfang 2010 das Schlimmste ausgestanden schien und sich weltweit die Aufschwungstendenzen verstärkten, gab es einigermaßen unerwartet das Phänomen Vulkanasche: In Island brach

im April der Vulkan Eyjafjallajökull aus. Mehr als eine Woche lang mussten ein großer Teil der weltweiten Luftfahrt und fast der gesamte europäische Flugverkehr eingestellt werden. Der Internationale Flugverband IATA sprach von Verlusten der Airlines und Airports in Höhe von mehreren Milliarden US-Dollar. Allein in Deutschland fielen in der ersten Woche nach dem Vulkanausbruch 15 000 Flüge aus; zwei Millionen Passagiere mussten auf Flughäfen nächtigen oder auf den geplanten Flug gleich verzichten. Die gewaltige Masse Kapital, die in Airports und Airlines angelegt ist, führte dazu, dass die Luftverkehrslobby massiven Einfluss auf die politischen Entscheidungsträger nahm, den Luftraum frühzeitig und trotz eines erheblichen Gefährdungspotentials wieder freizugeben. An der Spitze der aggressiven Lobby standen erneut Billigflieger. Der eingangs zitierte Air Berlin-Chef Joachim Hunold bestritt jede Gefahr mit den Worten: „Es ist in Deutschland ja nicht mal ein Wetterballon aufgestiegen, um zu messen, ob und wieviel Vulkanasche sich in der Luft befindet“. Niki Lauda, Chef der österreichischen Billig-Airline NIKI, ließ in eigener Regie Testflüge durchführen, um dann zu behaupten, es bestehe keinerlei Gefährdung (was an die früheren persönlichen Körper-Einsätze französischer Top-Politiker in Atomtestgebieten erinnert). Aber auch eher seriös geltende Vertreter der Branche wie der Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber und der IATA-Präsi-

dent Giovanni Bisagnani intervenierten massiv, damit der Luftraum vorzeitig wieder freigegeben würde.¹⁰ Grundsätzlich verdeutlichten die vier Einbrüche, wie anfällig der Flugverkehr für größere Störungen ist. In jüngerer Zeit gab es Abstürze von großen Flugzeugen, die in einen Zusammenhang mit dem Klimawandel gebracht wurden und die bereits für sich genommen einige Fragezeichen hinsichtlich der Zukunft des weltweiten Flugverkehrs setzten.¹¹ Auch bedroht die Entwicklung des Rohölpreises – und damit letzten Endes des Kerosinpreises – in erheblichem Maß das Geschäft. Mitte 2008, als die Kraftstoffpreise massiv anzogen, gingen binnen weniger Wochen vier US-Fluggesellschaften pleite (Frontier Airlines, Aloha Airlines, ATA und Skybus Airlines). Der Verfall des Rohölpreises, zu dem es 2009/2010 kam, brachte an dieser Front Entwarnung. Andererseits muss ein neuer Ölpreisanstieg als sicher gelten, auch wenn der Zeitpunkt dafür offen ist. Doch die führenden Vertreter der Flugbranche kennen keinerlei Verunsicherung. Typisch dafür ist ein Interview, das der damalige Chef des Frankfurter Airports Anfang 2009, also inmitten der letzten Krise, dem Blatt *Die Zeit* gab. Frage: „Die sonst so reiselustigen Deutschen fliegen weniger. Und Sie bauen eine neue Landebahn?“ Antwort Wilhelm Bender: „Ja, weil sie nötig ist (...) Vor allem zeigen die Erfahrungen der letzten dreißig Jahre, dass der langfristige Wachstumstrend im



Luftverkehr von jährlich rund fünf Prozent ungebrochen ist. Selbst auf die Ölkrisen, den Irakkrieg oder die Anschläge vom 11.9.2011 folgte jedes Mal sehr schnell nicht nur eine Erholung, sondern regelmäßig sogar eine Überkompensierung der vorübergehenden Rückgänge.“¹² Ein Wachstum von fünf Prozent jährlich besagt, dass sich der Flugverkehr nach 13 Jahren verdoppelt und nach 21 Jahren verdreifacht. Eine vergleichbare Entwicklung gab es auch zwischen 1990 und 2010 – mit erheblichen negativen Folgen für Menschen, Umwelt und Klima. Es ist aber schlechterdings unvorstellbar, dass sich eine solche Entwicklung längere Zeit fortsetzen lässt.

5. DIE STRUKTUR DES WELTWEITEN FLUGVERKEHRS

Die Struktur der internationalen Luftfahrt spiegelt auf beeindruckende Weise die Struktur der Weltwirtschaft wieder: mit einem reichen Norden, der für den überwältigenden Teil der Luftfahrtemissionen verantwortlich ist, und mit einem armen Süden, bei dem bisher die materiellen Lebensbedingungen als Bremse für einen massenhaften Flugverkehr wirkten. Wobei die Folgen der Klimaveränderung, für die zunehmend auch der Flugverkehr verantwortlich ist, mit den Überschwemmungen, Unwettern und dem Meeresanstieg

in erster Linie die Länder des Südens, also diejenigen Regionen mit minimalem Flugverkehr und wenig Straßenverkehr, treffen.

In Tabelle 1 wurde dokumentiert, dass rund 40 Prozent aller Flugverkehre auf regionale Verkehre entfallen. Eine weitere Konkretisierung der Struktur des weltweiten Flugverkehrs ergibt das folgende Bild: 2008 entfielen rund 22 Prozent der weltweiten Flugverkehrsleistungen im Personenverkehr auf Flüge *innerhalb Nordamerikas*. Einschließlich der europäischen Binnenverkehre sind es bereits ein knappes Drittel aller Flugverkehrsleistungen, die auf diese zwei reichen Regionen entfallen. Rechnet man den von Nordamerika und von Europa ausgehenden internationalen Flugverkehr hinzu, dann sind diese zwei Regionen für fast 40 Prozent der weltweit vom Flugverkehr ausgehenden Schadstoffemissionen verantwortlich. Einschließlich des Flugverkehrs innerhalb Japans und des von Japan ausgehenden Flugverkehrs ist mehr als die Hälfte der auf der Welt zurückgelegten Flugleistungen auf Regionen konzentriert, in denen weniger als 20 Prozent der Weltbevölkerung lebt.¹³

Dem entspricht die Struktur der internationalen Großflughäfen: Unter den 30 größten Airports der Welt lagen 2002 achtzehn in den USA, sechs in Europa,

zwei in Japan und weitere vier in anderen Regionen Asiens, wobei London und Tokio jeweils mit zwei Airports gelistet sind. Russland, die GUS-Staaten und der afrikanische Kontinent sind in dieser Liga gar nicht vertreten. Selbst der zweitgrößte deutsche Airport, München, zählte zu diesem Zeitpunkt nicht zu den Top 30.¹⁴ Ähnlich sieht es bei den Airlines aus. Unter den zehn größten Airlines der Welt befinden sich vier US-Gesellschaften, mit Air France, Lufthansa und Ryanair drei europäische Unternehmen, zwei japanische und gerade einmal eine chinesische Gesellschaft.¹⁵

Die extrem ungleiche Nutzung des Flugverkehrs lässt sich am deutlichsten mit Pro-Kopf-Zahlen darstellen. Die jährliche Flugleistung eines Menschen in Somalia oder in einem anderen schwarzafrikanischen Land liegt unter fünf Kilometern im Jahr, die eines Menschen in Bangladesch bei 38 Kilometern, die eines Chinesen oder einer Chinesin bei 170 Kilometern. Ein Japaner oder eine Japanerin legen jährlich im Durchschnitt bereits 1196 Kilometer zurück. Ein deutscher Bürger oder eine deutsche Bürgerin 2207 Kilometer. Und ein Mensch mit US-amerikanischem Pass realisiert 4173 Flug-Kilometer im Jahr.¹⁶

6. UNTERSCHIEDLICHES REGIONALES WACHSTUM

Die großen Hersteller von Flugzeugen, also Boeing (USA), EADS (EU), Bombardier (Kanada) und Embraer (Brasilien), und die Eigentümer der internationalen Flughäfen gehen von einer weiteren Verdoppelung des Flugverkehrs bis 2020 und einer Verdreifachung bis Mitte oder Ende der 2020er Jahre aus. Für ein solches fortgesetztes Wachstum werden auch die Kapazitäten gebaut. Weltweit sind derzeit 18 800 größere Flugzeuge im Einsatz. Bis 2028 soll sich deren Zahl verdoppelt und die Zahl der angebotenen Sitzplätze knapp verdreifacht haben. Dafür wurden die neuen großen Flugzeuge vom Typ A380 (Airbus/EADS) und Dreamliner (Boeing) entwickelt. Dafür werden aktuell die Airport-Kapazitäten betoniert.¹⁷ Kommt es zu dem prognostizierten wei-

teren Wachstum des weltweiten Flugverkehrs, dann werden sich die beschriebenen ungleichen regionalen Strukturen nivellieren. Wie beim Autoverkehr gelten China und Indien als die entscheidenden Wachstumsmärkte. Bis 2020 soll der innerchinesische Flugverkehr jährlich um gut acht Prozent wachsen. Hierfür werden vor Ort die Infrastrukturkapazitäten ausgebaut; hierfür wurden bereits Hunderte neue Flugzeuge bestellt. Ein Teil von ihnen soll vor Ort in einem neuen Airbus-Werk gebaut werden. In China befanden sich 2007 bereits 50 neue Flughäfen im Planungsstadium. In Indien gab es zum gleichen Zeitpunkt 35 in Planung befindliche Airports. Airbus/EADS erwartet, dass bis 2025 allein China 3000 neue Großflugzeuge bestellen wird; in Indien sollen es knapp 1000 sein. Damit sollen fast 20 Prozent aller Flugzeuge, die in den nächsten Jahren verkauft werden, in diese beiden Länder geliefert werden – oder in dieser Region in neuen Werken gefertigt werden.

In einer aktuellen Analyse der Deutschen Bank über den erstaunlichen Aufschwung des globalen Flugverkehrs nach den Krisenjahren 2008/2009 schreibt Eric Heymann: „Treiber für das Wachstum sind vor allem die aufstrebenden Volkswirtschaften in Asien, Lateinamerika und auch Afrika. (...) Viele Menschen in den Emerging Markets werden in den nächsten Jahren ihre erste Flugreise überhaupt unternehmen.“¹⁸ Längst gibt es auch in China und Indien Billig-Fluglinien, die dem Flugverkehr auch in diesen Regionen eine Massenbasis verschaffen können. Die chinesische Billig-Airline Spring will die

Kosten je Ticket um zusätzliche 20 Prozent reduzieren – indem Flugzeuge mit Stehplätzen eingesetzt werden.¹⁹ Insgesamt soll sich die Flugverkehrsleistung bis zum genannten Jahr 2025 in Asien fast vervierfachen. In Europa wird er sich nach diesen Planungen knapp verdreifachen. Und in Nordamerika soll er sich „nur“ noch verdoppeln.²⁰ Im IATA-Sprech heißt es sogar, dass Nordamerika einen „weitgehend gesättigten Markt“ darstellen würde. Doch auch bei solch niedrigen Wachstumsraten für eine Region, die fast ein Drittel der weltweiten Flugverkehrsleistungen auf sich vereint²¹, bleibt Nordamerika der größte Markt für neue Flugzeuge. Airbus geht davon aus, dass in Nordamerika bis 2025 rund 6000 neue Großflugzeuge abgesetzt werden können (wobei hier der Ersatzbedarf, der Austausch der bestehenden Flotte, besonders groß ist).²²

7. MODELL USA – DÜSTERE ZUKUNFT EUROPAS

Das Wachstum des innereuropäischen Flugverkehrs wird mit jährlich sechs Prozent überdurchschnittlich hoch eingestuft. Offensichtlich handelt es sich um eine Prognose, die auf die Dynamik des EU-Binnenmarktes setzt und bei der auch ein weiterer Niedergang der Eisenbahnen als Folge von Liberalisierungen und Privatisierungen unterstellt wird. Tatsächlich gibt es gute Gründe dafür, dass sich in Europa ein Mobilitäts- und Transportmodell wie in Nordamerika herausbildet – mit dramatische Folgen vor allem auf den Gebieten Straßen- und Luftverkehr. Das demonstriert ein Ver-

gleich der Verkehrsstrukturen in beiden Regionen (siehe Tabelle 2). In den USA liegt die gesamte Verkehrsleistung im Personenverkehr deutlich höher als in der EU – obgleich die Bevölkerungszahl in den USA mit rund 300 Millionen wesentlich kleiner als diejenige in der Europäischen Union mit 27 Mitgliedsstaaten und 500 Millionen Menschen ist. Die Struktur im Detail zeigt: Die Leistung im Pkw-Verkehr und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegen in den USA deutlich über den EU-Werten. Hier kann also „aufgeholt“ werden – insbesondere in Mittel- und Osteuropa und in südlichen EU-Ländern. Schließlich liegt der Anteil des Pkw-Verkehrs in Deutschland, aber auch in Italien und Frankreich, deutlich über dem EU-27-Durchschnitt. Das zweitgrößte „Entwicklungspotential“ bietet der Flugverkehr. Im rein inländischen Flugverkehr der USA liegt die Leistung um 70 Prozent über derjenigen innerhalb Europas. Wenn als regionaler Vergleichsverkehr derjenige innerhalb Nordamerikas – USA und Kanada – gewählt wird, dann ist das Ergebnis noch dramatischer.

Den entscheidenden Schub hin zum Straßen- und zum Luftverkehr gab es in Nordamerika in den 1960er und 1970er Jahren – als Ergebnis des weitgehenden Abbaus des Eisenbahnverkehrs bei der Personenbeförderung – bei gleichzeitiger Konzentration der Schiene auf den Güterverkehr.²⁴ Der Schienenpersonenverkehr spielt in den USA mit einem Marktanteil von 0,2 Prozent faktisch keine Rolle mehr. Erklärte Absicht der EU-Kommission ist es, im europäischen Schienennetz

Tabelle 2: Marktstrukturen im Verkehrssektor der EU und der USA 2006²³
Leistungen im Personenverkehr in Mrd. Personenkilometern und als Anteile der gesamten jeweiligen regionalen Verkehrsleistung

	EU-27		USA		Differenzen USA/EU	
	Mrd. Pkm	Anteile in %	Mrd. Pkm	Anteile in %	in Mrd. Pkm	in Prozentpunkten
PKW	4602	74,5%	7236	85,7%	2634	11,2
Bus/Reisebus	523	8,5%	227	0,3%	(296)	(8,2)
Eisenbahnen	384	6,2%	23	0,2%	(361)	(6,0)
Tram/Metro	84	1,4%	18	0,2%	(66)	(1,2)
Schiffsverkehr	40	0,6%	0,6	–	(39)	(0,6)
Luftverkehr (Inland)	547	8,8%	934	11,1%	387	2,3
Gesamt	6176	100	8444	100	2268	–

den Schienengüterverkehr zu bevorzugen. Dabei nimmt die EU-Kommission unter anderem im Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2001 ausdrücklich Bezug auf das „Vorbild USA“.²⁵

8. LUFTFRACHT – EINE BESONDERS PROBLEMATISCHE ERSCHEINUNGSFORM DER KAPITALISTISCHEN GLOBALISIERUNG

In der im globalen Maßstab arbeitsteilig organisierten Wirtschaft spielt die Luftfracht – international meist als Cargo bezeichnet – inzwischen eine Schlüsselrolle. Es handelt sich um einen gewaltigen Markt: 2006 wurden im weltweiten Air-cargo-Verkehr 55 Milliarden US-Dollar umgesetzt; 2008 waren es bereits 65 Milliarden US-Dollar. Die zweitgrößte Airline der Welt, FedEx, ist ein reines Luftfrachtunternehmen.²⁶ Inzwischen wird im internationalen Handel eine Warenmenge, deren Wert rund 40 Prozent des Werts aller gehandelten Waren entspricht, per Luftfracht transportiert. Diese Waren repräsentieren allerdings nur ein Prozent der Tonnage der Welt-Fracht-Transporte. Es sind hochwertige Güter aus den Branchen Elektronik, Mode; aber auch Spielwaren und Autozulieferteile.

1991 lag die weltweite Transportleistung in der Luftfracht bei 60 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern (F-TKO).²⁷ Bis 2008 war die Leistung auf 160 Milliarden F-TKO angestiegen – sie wurde um das Zweieinhalbfache gesteigert. In der Krise 2008/2009 gab es den in der bisherigen Geschichte der Luftfracht größten Einbruch – um rund ein Drittel reduzierte sich die Cargo-Transportleistung. Ende 2009 lag das Niveau nicht höher als 2003. Seit Ende 2009 steigen die Luftfrachttransporte wieder massiv an. 2010 dürfte die weltweite Luftfracht im zweistelligen Bereich wachsen, sodass 2011 das 2008er Ergebnis wieder erreicht und überholt werden könnte.

Auch im Cargo-Bereich gibt es enorme strukturelle Unterschiede. So beträgt der Luftfracht-Verkehr *innerhalb* der USA den fünffachen Umfang des Verkehrs in Europa. In den USA haben sich mit UPS und Fedex auch die zwei weltweit füh-

renden Cargo-Konzerne herausgebildet, die über eigene Flotten mit reinen Fracht-Jets verfügen.²⁸ Auch hier spricht viel dafür, dass die innere Logik von Markt und Kapital dazu führen wird, dass auch in Europa (und hier im *Binnen*-Verkehr) die Luftfracht einen Stellenwert wie in Nordamerika erhält. Das allerdings würde heißen: Die EU-interne Luftfracht wird sich vervielfachen.

Gemeinhin wird argumentiert, es seien die neuen Produkte (wie Handys, PC) und die Schnelllebigkeit von Geschmack und Mode in den heutigen Zeiten, die es erforderlich machten, dass Waren innerhalb eines Tages weltweit zur Verfügung gestellt werden könnten. Cargo sei demnach eine *Reaktion* auf diese spezifische Ausformung der Globalisierung. In Wirklichkeit verhält es sich umgekehrt. Durch massive Subventionierungen – siehe unten Abschnitt 10 – wurde mit der Luftfracht die Möglichkeit der globalen Allgegenwart von Waren und damit erst die *Voraussetzung* geschaffen, dass sich Welt-Moden im Halbjahresrhythmus ändern, dass die durchschnittliche Lebensdauer eines Handys bei eineinhalb Jahren, diejenige eines PCs bei zwei Jahren liegt und dass in allen Jahreszeiten fast alle Arten von Obst und Gemüse global verfügbar sind. Wenn die deutsche Airline Lufthansa – wie Ende der 1990er Jahre erfolgt – für die Modebranche dann auch noch eine spezialisierte Servicekette zwischen den Produktionsstätten in Asien und den Märkten in den USA und Europa aufbaut, so ist dies wiederum die Grundlage dafür, dass sich die Hungerlöhne und die extremen Ausbeutungsbedingungen in den asiatischen Sweatshops in klingende Münze für Modekonzerne wie KiK, H&M oder in Tschibo-Schnäppchenpreise niederschlagen. Denn die Transportkosten fallen kaum mehr ins Gewicht – auch nicht bei der scheinbar so exklusiven Luftfracht. So sank die Frachtrate für eine Sendung unter 45 Kilogramm von Frankfurt/M. nach New York von 7,70 Euro je Kilo im Jahr 1985 auf drei Euro im Jahr 1999. In den Krisenjahren 2008/009 wurden nochmals niedrigere Frachtraten erzielt.²⁹

Die *Struktur* der weltweiten Luftfracht und der regionalen („domestic“) Cargo-Verkehre bringt die spezifische weltweite Arbeitsteilung insbesondere in den Bereichen Elektronik, Mode, Spielwaren und teilweise bereits Autoteile zum Ausdruck. Die Grafik auf der folgenden Seite dokumentiert diese Struktur.

Danach bestehen die intensivsten Luftfracht-Beziehungen zwischen dem Asien-Pazifik-Raum und Nordamerika (mit 28,4 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern von Asien-Pazifik nach Nordamerika). Auf Rang zwei folgen die Luftfrachtbeziehungen innerhalb Nordamerikas selbst (mit 23,5 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern). Auf Rang drei rangieren die Cargo-Verbindungen Europa – Asien/Pazifik mit 14,2 und 12,4 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern. Alle anderen Relationen, auch der Luftfrachtverkehr innerhalb Europas mit den mageren 1,3 Milliarden F-TKT, sind unter „ferner liefen“ zu verbuchen. Die Luftfracht ist die Gütertransportform mit den größten Umwelt- und Klimabelastungen. Bereits 1995 forderte der Umweltverband BUND den Verzicht auf den Verzehr von Erdbeeren außerhalb der Saison. Die überzeugende Argumentation lautete: „Pro Kilo Erdbeeren, das beispielsweise von Israel nach Deutschland reist, wird ein Liter Flugzeugtreibstoff Kerosin verbrannt, was erheblich zum Treibhauseffekt beiträgt.“ Das war wohlge-merkt vor 15 Jahren.³¹ Seither haben sich die Luftfracht-Transporte von Obst, Gemüse und Blumen aus dem Süden nach Nordamerika und Europa mehr als vervierfacht. In einem Strauß Rosen mit 500 Gramm Gewicht aus Kolumbien stecken 1,4 Liter an Kerosinverbrauch, in einem drei Kilogramm schweren Viktoriabarsch aus Nairobi stecken bereits 5,7 Liter Kerosin. Für ein Kilo – Leckeres! – frisches Lammfleisch aus Wellington, Neuseeland, werden 6,1 Liter Treibstoff verfeuert, bevor es auf unsere Teller gelangt.³²

9. GESCHÄFTSFLIEGER & PRIVATJETZ

Ganz oben in der Flieger-Hierarchie thront die Gruppe der Privatflieger. In den USA gibt es 9000 private und Busi-

ness Jets; in Europa 1200. In Asien sind es bereits 650. Und im Rest der Welt tummeln sich noch ein paar weitere hundert. Für diese Gruppe im Flugverkehr gelten besondere Regeln. Die privaten Jets und die Business Jets dürfen über den oft verstopften Flugkorridoren der Fluggesellschaften fliegen, womit sie eine Art Überholspur für sich haben. Sie können – neben den großen – die vielen kleinen Flughäfen ansteuern, um möglichst nah an dem Ort ihres Geschäftstermins oder ihres Häuschen im Grünen zu gelangen. In der Regel bleiben den „oberen Zehntausend Jet-Benutzern“ auch die zeitaufwendigen Sicherheitschecks erspart; sie werden „durchgeschleust“. Die großen Airports der Mega-Cities mögen noch so verstopft sein – für die Privatsphäre gibt es spezielle Airports. So gilt London City Airport als ein Geheimtipp. Der Flughafen ist mit 2,9 Millionen Reisenden zwar klein und in keiner Liste der Top-Airports aufgeführt. Doch er wird von den Top-Verdienern der Welt bevorzugt – liegt er doch nur eine Viertelstunde Bahnfahrt – oder eine halbe Stunde Pkw-Fahrt mit Chauffeur – vom Geschäftszentrum Canary Wharf entfernt.³³ Es existieren auch bereits Pläne zum Einsatz von „Lufttaxis“. Sie sind die Antwort der Superreichen auf die logischen Fol-

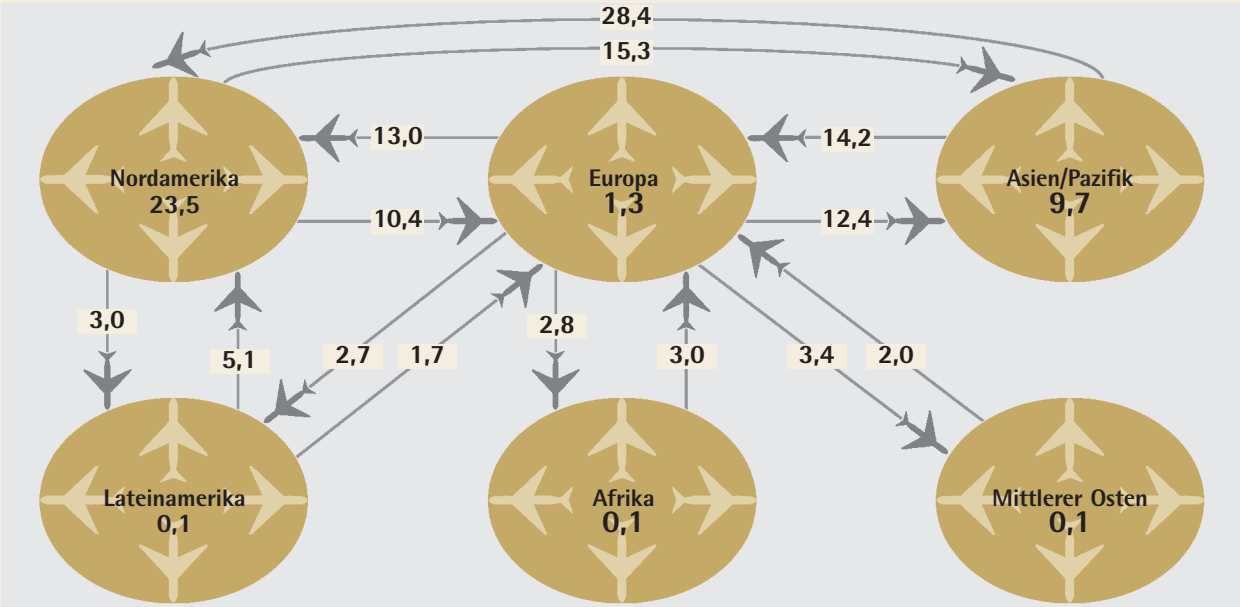
gen der modernen Mobilität mit Autos und Flugzeugen – auf den Dauerstau. Lufttaxen mit bis zu vier Plätzen für Fahrgäste sollen einer kleinen Minderheit eine enorme Mobilität gewähren, indem für diese Klientel systematisch kleine Airports, gegebenenfalls auch Starts und Landungen auf dem Wasser, ermöglicht werden.³⁴ Die führenden Hersteller von Geschäftsflugzeugen – allen voran das kanadische Unternehmen Bombardier Aviation und der brasilianische Rüstungs- und Flugzeugkonzern Embraer erwarten, dass im Zeitraum 2010 bis 2020 neue Businessjets im Wert von 190 Milliarden US-Dollar verkauft werden. Erneut soll das größte Wachstum in Asien stattfinden. Bombardier-Manager David Dixon: „Wir erwarten, dass in Asien bis 2018 rund 1030 Geschäftsflugzeuge verkauft werden. 300 Maschinen sollten nach China gehen, 250 nach Indien.“³⁵ Es liegt auf der Hand, dass die private Fliegerei je Personenkilometer deutlich mehr Schadstoffe emittiert als im Fall des klassischen Flugverkehrs, da das Totgewicht je Beförderten bei einem Vielfachen dessen liegt, was in der gewerblichen Massenluftfahrt die Regel ist. Damit aber liegen bei der Privatfliegerei der Energieaufwand und die Schadstoffemis-

sionen je Personenkilometer bei einem Vielfachen der entsprechenden Werte aus der gewerblichen Massenfliegerei. In absoluten Werten mag das dennoch nicht massiv ins Gewicht fallen. Doch die Art und Weise, wie engagiert, leidenschaftlich-exzessiv und aufwendig die private Exklusiv-Fliegerei betrieben wird, bringt noch etwas ganz anderes zum Ausdruck: Führende Vertreter der „politischen Klasse“ sind eng mit dem spezifischen Mobilitätsmodell des Flugverkehrs verbunden. Sie setzen sich entsprechend für diese Mobilitäts-Form ein und bilden eine wichtige Lobby für den Flugverkehr. Gleichzeitig können sie sich den negativen Folgen der Fliegerei als Massenverkehrsform weitgehend entziehen.

10. DIE LUFTFAHRT ALS MILLIARDEN-EURO-SUBVENTIONSMASCHINE

Die gegenwärtige Form eines großen Flugverkehrsaufkommens und fortgesetzt hoher Wachstumsraten in der Luftfahrt gäbe es nicht, wenn die für diese Mobilitätsform zu bezahlenden Kosten nicht gezielt – und auf Kosten der Gesellschaft – heruntersubventioniert werden würden. Diese flächendeckende Subventionierung des Flugverkehrs lässt sich auf acht Ebenen konkretisieren.

Grafik 1: Transportleistung in der Luftfracht zwischen Liefergebieten in Milliarden Fracht-Tonnenkilometern³⁰



1) Bau und Unterhalt der Flughäfen und der Airport-Infrastruktur werden zu einem erheblichen Teil von der öffentlichen Hand finanziert.

Die Airports wurden fast überall zunächst mit öffentlichen Mitteln aufgebaut. Sie wurden oder werden erst dann privatisiert, wenn sich dies rechnet, wobei das Grundinvestment in der Regel nicht oder nur zu einem Teil in die Bilanz des dann privatisierten Unternehmens eingeht. Diese ursprünglichen – strategischen – Investitionen müssen damit auch nicht oder nur zu einem kleineren Teil abgeschrieben werden, was einerseits die Gewinne steigert und andererseits die Transportpreise niedrig hält. Das heißt auch, dass keine Rücklagen gebildet werden, um nach fünfundzwanzig oder fünfzig Jahren die grundlegende Großinvestition in die bestehende Infrastruktur (zur umfassenden Modernisierung) zu tätigen oder gar eine völlig neue Infrastruktur aufzubauen. Wenn dergleichen ansteht, werden es erneut die Steuerzahlenden sein, die dies zu finanzieren haben. In Europa befindet sich die große Mehrheit der Airports noch in öffentlichem Eigentum. In der so genannten Dritten Welt und in den Schwellenländern ist das ohnehin der Fall. In Deutschland sind alle Flughäfen mehrheitlich öffentliches Eigentum; nur bei den Airports in Frankfurt/M., Hamburg und Düsseldorf gibt es private Miteigentümer. Aber auch hier liegen die Mehrheiten eindeutig bei den öffentlichen Eigentümern.³⁶ Ebenfalls in öffentlichem Eigentum befindet sich die gesamte Infrastruktur der Airport-Erschließung durch Straßen oder Schienen. Auch die Flugsicherheit ist vielfach noch in staatlicher Hand, womit die Airlines und die Airports teilweise finanziell entlastet werden. Versteht man den Flugverkehr als Einheit von Verkehrsmitteln (Flugzeugen) und Verkehrswegen (Airports, Flugsicherheit), dann ist der weitestgehend größte Teil des gesamten Kapitals in der Infrastruktur gebunden. Bezöge man die Gewinne der Airlines auf das gesamte in den Verkehrsmitteln (Flugzeugen) und in der Infrastruktur angelegte Kapital, dann ist die Kapitalrendite seit dem Ab-

heben des ersten Jets negativ. In den Jahren 2002 bis 2006 hätte das vorgestellte Unternehmen Weltluftfahrt den Konkurs anmelden müssen, da selbst die von vielen Kosten befreiten Airlines vier Jahre lang einen Nettoverlust verbuchten.³⁷ Der Prozess des Einsatzes öffentlicher Mittel, um Flughäfen zu bauen, diese zu erschließen oder ihren Anschluss ans Straßen- oder Schienennetz zu verbessern, ist im übrigen keineswegs abgeschlossen. Jahr für Jahr werden in Deutschland Hunderte Millionen Euro an Steuergelder für diese Zwecke ausgegeben, womit der laufende Flugverkehr fortlaufend subventioniert wird. Allein der neue Großflughafen Berlin-Schönefeld wird die öffentliche Hand offiziell zwei Milliarden Euro kosten. Zuvor wurden bereits einige hundert Millionen Euro Steuergelder im Rahmen des 15-jährigen Findungsprozesses versenkt. Bereits die Anbindung dieses neuen Großflughafens mit der Bezeichnung BBI Berlin Brandenburg International an das Schienennetz soll eine halbe Milliarde Euro kosten – Steuergelder natürlich.³⁸ Auch das Billigfliegen, worauf weiter unten im Detail eingegangen wird, wird mit massiven staatlichen Subventionen für Infrastruktur gefördert. Bundesweit gibt es hunderte aufgelassene Bahnstrecken, bei denen sich Initiativen vor Ort für deren Reaktivierung engagieren. Meist geht es um Mittel in Höhe einiger Hunderttausend Euro oder einiger Millionen. Doch die Engagements werden von Bahn, Ländern und Bund in aller Regel abgeblockt. Wenn es jedoch um den größten deutschen Billig-Airline-Airport geht, dann ist alles das möglich, was anderswo unmöglich ist. Das Land Rheinland-Pfalz, die Deutsche Bahn AG und der Bund beschließen, dass der Flughafen Hahn im Hunsrück bis 2012 an das Schienennetz angeschlossen wird. Hahn war ehemals ein US-Militärstandort und ist inzwischen vor allem ein wichtiger Standort für die irische Billigairline Ryanair. „Die Bahn zum Hahn kommt“, weiß die Tageszeitung *Trierischer Volksfreund* zu berichten. Das aber heißt: Zur Reaktivierung der Hunsrückbahn, einer seit 20 Jahren nicht

mehr betriebenen 62 Kilometer langen Bahntrasse, sollen 85 Millionen Euro (oder pro Kilometer 1,4 Millionen Euro) investiert werden – nein, nicht durch den Hauptprofiteur Ryanair, sondern durch Land, Bahn und Bund, die dafür das Geld der Allgemeinheit einsetzen. Die Menschen vor Ort, nicht zuletzt Steuerzahler, sind dann wieder in besonderem Maß von ansteigendem Fluglärm, Emissionen und Umweltzerstörung betroffen.³⁹ Der Vollständigkeit halber sei erwähnt: Zuvor wurde die B 50 zum Flughafen Hahn ausgebaut – vierspurig, versteht sich.

2) So gut wie alle internationalen Fluggesellschaften befanden sich ursprünglich in öffentlichem Eigentum; ein größerer Teil von ihnen wird noch von öffentlichen Eigentümern kontrolliert. So gut wie alle Basisinvestitionen wurden mit Steuergeldern getätigt.

Bei den Fluggesellschaften verhält es sich in der Regel wie bei den Flughäfen: Erst nachdem jahrzehntelang die öffentliche Hand diese mit Milliarden-Beträgen aufbaute und die jahrzehntelange Subventionierung die Airlines rentabel machte, wurde ein Teil von ihnen in privates Eigentum überführt. Inzwischen ist die Mehrheit der Airlines auch in Europa privatisiert; viele Gesellschaften sind auf dem Weg in die Privatisierung. Es gibt dennoch weiterhin eine größere Zahl wichtiger Airlines in Staatseigentum, über die jährlich einige Milliarden US-Dollar Subventionen in das System Flugverkehr fließen (so bei IAL, Alitalia, Iberia, Olympic Airways, aber auch bei der äußerst dynamischen, staatseigenen Gesellschaft Emirates). In der Dritten Welt und in den Schwellenländern sind die Fluggesellschaften weiterhin überwiegend staatliche Unternehmen.

3) Drei der vier führenden US-Airlines, zugleich drei Fluggesellschaften aus der Weltliga der Top 5, haben unter dem Deckmantel Gläubigerschutz Kosten in Höhe Dutzender Milliarden Dollar vergesellschaftet.

Die Airlines Delta, United und NorthWest flüchteten sich in den letzten Jahren je-



weils für mehrere Jahre unter den Schutz von Chapter 11 des US-amerikanischen Konkursrechtes. Auf diese Weise konnten diese Unternehmen die Lohnkosten um rund ein Drittel reduzieren, aufgehäufte Kredite stark verringern und Pensionsverpflichtungen in Höhe einiger Dutzend Milliarden US-Dollar auf staatliche und halbstaatliche Institutionen übertragen.⁴⁰ Bei einem normalen marktwirtschaftlichen Gang der Dinge wären diese Gesellschaften in Konkurs gegangen. Das heißt, es hätte eine Marktberingung und Kapazitätsvernichtung gegeben, worauf die Preise in der Luftfahrt angezogen hätten. Beim vorliegenden Fall trat das Gegenteil ein: Die Kapazitäten blieben weitgehend dieselben, die Kosten wurden durch eine erpresserische Politik gegenüber den verbliebenen Beschäftigten massiv reduziert. Die Situation bei den angeschlagenen Gesellschaften strahlt auf das gesamte Gewerbe aus, so dass es weltweit zu einem deutlichen Rückgang bei Löhnen und Gehältern, vor allem zu verschlechterten Arbeitsbedingungen des Personals am Boden und in der Luft kam (siehe den Beitrag von Carl-Friedrich Waßmuth in diesem Heft). Weltweit wurden bei den IATA-Belegschaften bereits vor der jüngsten Krise 400 000 Arbeitsplätze abgebaut.

4) Die – staatlichen und privaten – Airlines erhalten immer wieder direkte staatliche Subventionen in Höhe vieler Hunderter Millionen US-Dollar. Das ist

insbesondere in Krisenzeiten der Fall.

Allein in den USA erhielten die US-Fluggesellschaften in den Jahren 2001 bis 2003 direkte staatliche Subventionen in Höhe von 20 Milliarden US-Dollar. Die gewaltigen Sonder-Subventionen führten dazu, dass Überkapazitäten erhalten blieben – und diese für eine neue Offensive genutzt wurden. Die EU benutzte die US-Subventionen als Argument, ihrerseits die europäischen Airlines und den Flugzeugbauer EADS/Airbus Luftfahrt finanziell zu unterstützen.

5) Die Billigflieger profitieren von den meisten der hier geschilderten Subventionsformen. Sie erhalten darüber hinaus noch zusätzliche staatliche Unterstützungen.

Lowcost-Airlines wie Ryanair, Easy Jet und Air Berlin orientieren vor allem auf die Überkapazitäten bei den kleineren und bei den regionalen Airports. Letztere sind in Deutschland oft Ergebnis der Wendejahre 1989/90, als eine größere Zahl ehemaliger Militärflughäfen aufgegeben wurde und zumeist in kommunales Eigentum übergingen. In Deutschland gibt es 39 größere regionale Airports. Keiner von ihnen erreicht zwei Millionen Fluggäste im Jahr, was als kritische Größe gilt, um grundlegende Kosten abzudecken. 34 dieser Regionalairports hatten im Jahr 2004 sogar weniger als 500 000 Fluggastzahlen, so dass nicht einmal die Betriebskosten abgedeckt werden.⁴¹

Diese Struktur macht dennoch Sinn – aus Sicht der gesamten Flugbranche: Die Regionalairports betreiben ein fortgesetztes Dumping bei den von den Airports bei den Airlines erhobenen Fluggebühren. Diese Airports und oft die damit verbundenen Kommunen und Länder müssen alles tun, um einzelne Billigairlines anzulocken. So kommen so exotische Verbindungen wie Heringsdorf – Mönchengladbach, Neubrandenburg – Antalya oder Paderborn – Manchester zustande. Die addierten Verluste der Regionalairports belaufen sich auf einige Hundert Millionen Euro pro Jahr.

Billigairlines schießen auch in der sogenannten Dritten Welt förmlich aus dem Boden. Oft werden sie von den staatlichen Airlines als Billig-Töchter ausgegründet. 2006 gab es allein im Raum Asien-Pazifik 50 neue Billigairlines. Ihre Konzepte ähneln denen in Europa. Der Chef von Tiger Airways, einer vietnamesischen Low-cost-Flugline, die von drei vietnamesischen Städten aus operiert, argumentierte 2006: „Mit 83 Millionen Vietnamesen ist das Potential gewaltig. Die Leute wollen doch alle mal von Saigon nach Singapur fliegen, um zum ersten Mal in ihrem Leben bei McDonalds essen zu gehen.“⁴²

Billig-Flieger verkehren zunehmend auf Strecken, die in Konkurrenz zum Schienenverkehr stehen, beispielsweise Köln/Bonn – Berlin oder München – Berlin, Stuttgart – Berlin oder Hamburg – Düs-

seldorf. Der Chef der australischen Billig-Fluggesellschaft Virgin Blue Airlines, Brett Godfrey, erklärte: „Wir holen die Menschen aus den Zügen. Jetzt vergrößern wir den Kuchen, an dem sich alle laben.“⁴³

6) Die – in der Regel noch staatlichen – Eisenbahnen fungieren zunehmend als Zubringer zum Flugverkehr und subventionieren damit den Flugverkehr. Die allerorten vorgetragene (und so in der Flughafen-Konzeption der Bundesregierung aus dem Jahren 2000 und 2009 enthaltene) Forderung nach einer „Anbindung der Flughäfen an die Schiene“ wirkt auf den ersten Blick sinnvoll. Sie wird auch immer mit Verweisen auf Umwelt- und Klimaschutz untersetzt. Tatsächlich aber agiert die Schiene in diesen Anbindungsmodellen immer mehr als preiswerter Zubringer zum Flugverkehr und keineswegs als ein Verkehrsmittel, das Flugverkehr auf die Schiene bringt. Bahntarife wie das Ride & Fly-Ticket sind für die Bahn nicht kostendeckend. Während bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken große Städte mit Hunderttausenden Einwohnern mit dem Argument umfahren werden, es gelte, hohe Reisegeschwindigkeiten zu erzielen, legt die Bahn Stopps bei Flughäfen wie Frankfurt/M. ein, begründet neue zerstörerische Großprojekte wie „Stuttgart 21“ damit, dass der Flughafen in Stuttgart-Echterdingen in den ICE-Verkehr integriert

werden müsste und lässt einen komplett neuen ICE-Bahnhof für den zukünftigen Airport Berlin Brandenburg International (BBI) bauen.⁴⁴ Mit solchen ICE-Airport-Halten nur wenige Kilometer vor den eigentlichen ICE-Halten im Zentrum der nächstgelegenen Metropole, wird jedoch die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit deutlich reduziert. Der ICE übernimmt dann zwischen Airport und Stadtzentrum die Funktion einer S-Bahn. Diese Bahnpolitik zugunsten des Flugverkehrs hat auch eine personelle Seite: Der frühere, langjährige Bahnchef Hartmut Mehdorn war jahrzehntelang Top-Manager in der Flugzeugindustrie, zuletzt bei Airbus. Der aktuelle Bahnchef Rüdiger Grube war bis Anfang 2009 Verwaltungsratschef von EADS. Der Top-Bahnmanager Christoph Franz, der bei der Deutschen Bahn AG 2001/2002 für das katastrophal gescheiterte neue Bahnpreissystem PEP, das sich explizit an den Preissystemen des Flugverkehrs orientierte, verantwortlich war, kam von der Lufthansa. Nach seinem Weggang bei der Bahn Mitte 2002 wurde er Chef der Schweizer Airline Swiss, die später von der Lufthansa übernommen wurde. Inzwischen ist Franz designierter Nachfolger von Wolfgang Mayrhuber als Lufthansa-Chef.

7) Die beiden einzigen Hersteller großer ziviler Flugzeuge werden massiv direkt staatlich subventioniert. Das gilt vor allem für die Entwicklung neuer Flug-

zeugmodelle. Darüberhinaus haben beide die Doppelstruktur, Hersteller ziviler Flugzeuge und Rüstungskonzerne zu sein.

Bei der Herstellung großer ziviler Jets regiert das Duopol Boeing (in Seattle, USA) und Airbus (in Toulouse, EU). In den 1980er und 1990er Jahren wurden verbliebene andere Anbieter (wie Fokker in den Niederlanden und Dornier in Deutschland) aufgekauft und zerstört oder, wie im Fall von McDonald-Douglas, in den Boeing-Konzern integriert. Boeing ist der größte Rüstungskonzern der Welt – und der führende Hersteller ziviler Flugzeuge. Airbus ist eine Tochter des Rüstungs-, Weltraum- und Flugzeugbaukonzerns EADS; EADS ist der größte Rüstungskonzern auf dem europäischen Kontinent. Der größte gesamteuropäische Rüstungskonzern, BAe (früher ausgesprochen als British Aerospace) hielt bis Anfang 2007 25 Prozent an der EADS-Tochter Airbus. Inzwischen kontrolliert EADS allein Airbus.

Die Bereiche Rüstung und ziviler Flugzeugbau sind bei Boeing und EADS eng verflochten. Dadurch gibt es einen ständigen Transfer von staatlichen Rüstungsaufträgen, mit denen der zivile Flugzeugbau quersubventioniert und verbilligt wird. So erklärte 2002 der damalige Airbus-Top-Manager Bischoff, der Bau des neuen Militärtransporters A400M sei erforderlich, damit der A380 gebaut werden könne.⁴⁵ Neu auf dem Markt auftre-



tende Flugzeugbauer, wie das russische Unternehmen Suchoj und der japanische Konzern Mitsubishi Heavy Industries, die 2006 und 2007 beide den Bau eines eigenen Regionaljets ankündigten, sind ebenfalls Teil des militärisch-industriellen Komplexes ihres Landes.⁴⁶

Mitte 2010 spitzte sich der Dauerstreit zwischen Boeing und EADS/Airbus zum Thema Subventionierung zu. Nach sechsjährigen Untersuchungen durch die Welt handelsorganisation WTO wurde Anfang Juli das erste Urteil in der Klage der USA gegen die EU-Kommission über die Zulässigkeit von Finanzhilfen für den Flugzeughersteller Airbus veröffentlicht. Die WTO kommt zu dem Ergebnis, dass Airbus eine rechtswidrige Anschubfinanzierung in Höhe von rund vier Milliarden US-Dollar für den Megaliner A380 erhalten habe. Eine vergleichbare Klage von EADS/Airbus gegen Boeing ist bei der WTO noch nicht entschieden.

Die Dimensionen, um die es geht, sind gewaltig. Die US-Regierung postuliert, Airbus habe in den vergangenen 25 Jahren illegale Subventionen in Höhe von 205 Milliarden US-Dollar erhalten. Auf vergleichbarer Höhe soll die Subventionierung von Boeing liegen – so der Vorwurf von EU und Airbus gegenüber Boeing.⁴⁷

Erfahrungsgemäß gehen Klagen dieser Art und in dieser Branche wie das Hornberger Schießen aus; am Ende dürfte es faktisch einen Vergleich geben. Damit

aber wird die Subventionitis auf beiden Seiten des Atlantiks fortgesetzt.

8) Der größte Umfang der Luftfahrt-Subventionierung erfolgt durch die steuerliche Bevorzugung der Luftfahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Der gesamte in der Luftfahrt verbrauchte Treibstoff (überwiegend Kerosin) ist von keiner Steuer belastet. Während der Lkw-Verkehr, der Pkw-Verkehr und die Schiene beim Treibstoff bzw. beim Strom, den ihre Verkehrsmittel verbrauchen, Mineralölsteuer, Stromsteuer und Ökosteuern zu zahlen haben, genießt die Luftfahrt weltweit beim Treibstoffverbrauch absolute Steuerfreiheit. Diese Bevorzugung geht auf das Abkommen von Chicago aus dem Jahr 1944 zurück, mit dem am Ende des Zweiten Weltkriegs der damals eher unbedeutende internationale Flugverkehr gefördert und insbesondere die Rüstungsindustrie der USA in zivile Fertigung und Dienstleistung konvertiert werden sollte. In Westdeutschland wurde die Steuerbefreiung für Flugbenzin und Kerosin als Maßnahme zur Förderung des Luftverkehrs 1953 festgeschrieben. Inzwischen geht auch die deutsche Bundesregierung – so im Subventionsbericht – davon aus, dass diese Maßnahme „nicht mehr gerechtfertigt“ ist, zumal es sich inzwischen um ein Dauergeschenk an meist privatisierte Airlines handelt. Dennoch scheiterten bisher alle Bemühungen, die Steuerfreiheit des Treibstoffs im Flugver-

kehr ganz oder in Teilen aufzuheben.

Das hat fatale Konsequenzen. Die Luftfahrt benötigt je Personenkilometer und je Tonnenkilometer im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern am meisten Energie; eine Besteuerung nach den Standards der anderen Verkehrsträger würde also die in Flugzeugen zurückgelegten Personenkilometer besonders stark belasten. Umgekehrt gilt: Da der Treibstoff in der Luftfahrt keiner Besteuerung unterliegt, wird der spezifische Nachteil dieser Transportform, ihr hoher Energieaufwand, neutralisiert. Die anderen Vorteile der Luftfahrt – wie Schnelligkeit, wenige „Staus“ in der Luft – werden dadurch hervorgehoben.

In Deutschland ist der Flugverkehr bei internationalen Tickets auch von der Mehrwertsteuer befreit. Allein die Befreiung von der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer entsprechen einer Dauersubventionierung des von Deutschland ausgehenden Flugverkehrs in Höhe 5 Milliarden Euro im Jahr oder 50 Milliarden Euro in einem Jahrzehnt.

11. DIE WAHREN KOSTEN DES FLIEGENS

Der Flugverkehr ist mit enormen externen Kosten verbunden, also mit Kosten, die nicht von den eigentlichen Transportkosten gedeckt werden. Dies betrifft vor allem gesundheitliche Schädigungen durch Lärm und dabei in besonderem Maß die Folgen von Lärmbelastungen durch

Nachtflüge. (Siehe die Beiträge von Dirk Treber und von Frank Kaufmann in dieser Broschüre). Der Flugverkehr ist verantwortlich für massive Umweltschäden in Form von großflächigen Rodungen, Versiegelung großer Flächen und Verlärmung großer Gebiete für Mensch und Tier. (Siehe die Beiträge von Rudi Hechler, Petra Schmidt und Wolf Wetzel). Vor allem trägt der Flugverkehr in enormem Maß zur Klimaveränderung bei. Wenn dieser letztgenannte Aspekt in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wird, so liegt dies nicht daran, dass dieser Zusammenhang nicht längst erforscht wäre. Eine Studie des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt und Energie kam bereits 1995 – also vor eineinhalb Jahrzehnten – zu dem Ergebnis, dass „im Jahr 1987 der Luftverkehrsanteil an der gesamten verkehrsbedingten Klimabelastung bei 24,3 Prozent“ lag. Das ist ein fünf bis sieben Mal größerer Wert als auch heute gemeinhin angegeben wird. Unter anderem rechneten die Verfasser vor, dass die bisherige statistische Erfassung des Flugverkehrs dessen realen Umfang systematisch zu niedrig angibt. Für 1987 nannte die offizielle deutsche Verkehrsstatistik („Verkehr in Zahlen“) einen Luftverkehrsanteil am gesamten motorisierten Verkehr in Höhe von 2,7 Prozent. In Wirklichkeit lag der Anteil deutlich höher.⁴⁸ Es ist die eingangs beschriebene gut funktionierende Flugverkehrslobby, die erfolgreich darauf

hinwirkt, dass die Bedeutung des Flugverkehrs bei den Debatten über Umweltzerstörung, Gesundheitsschäden und Klimaveränderung marginalisiert, dass die Flugverkehrsstatistik offensichtlich bereits in der Systematik irreführend ist und dass teilweise der Flugverkehr in den Klimadebatten – so bei der Weltklimakonferenz in Kopenhagen im Dezember 2009 – erst gar nicht auftaucht.

In Wirklichkeit kann man insbesondere in der Klimadebatte die Bedeutung des Flugverkehrs kaum unterschätzen. Der Flugverkehr entwickelt sich zunehmend zum Klimakiller Nummer eins. So konnten in der EU im Zeitraum 1990 bis 2005 die Gesamtemissionen der Treibhausgase bei Ausklammerung des Transportsektors weitgehend stabil gehalten werden (was absolut unzureichend ist; erforderlich und möglich wäre eine deutliche Reduktion). Deutlich angestiegen sind im gleichen Zeitraum jedoch die Emissionen im Verkehrssektor. Damit überkompensieren die steigenden Emissionen im Verkehrssektor die Einsparungen in anderen Bereichen; insgesamt steigen selbst in Europa die Kohlendioxidemissionen an, primär als Folge der Entwicklung im Verkehrssektor.

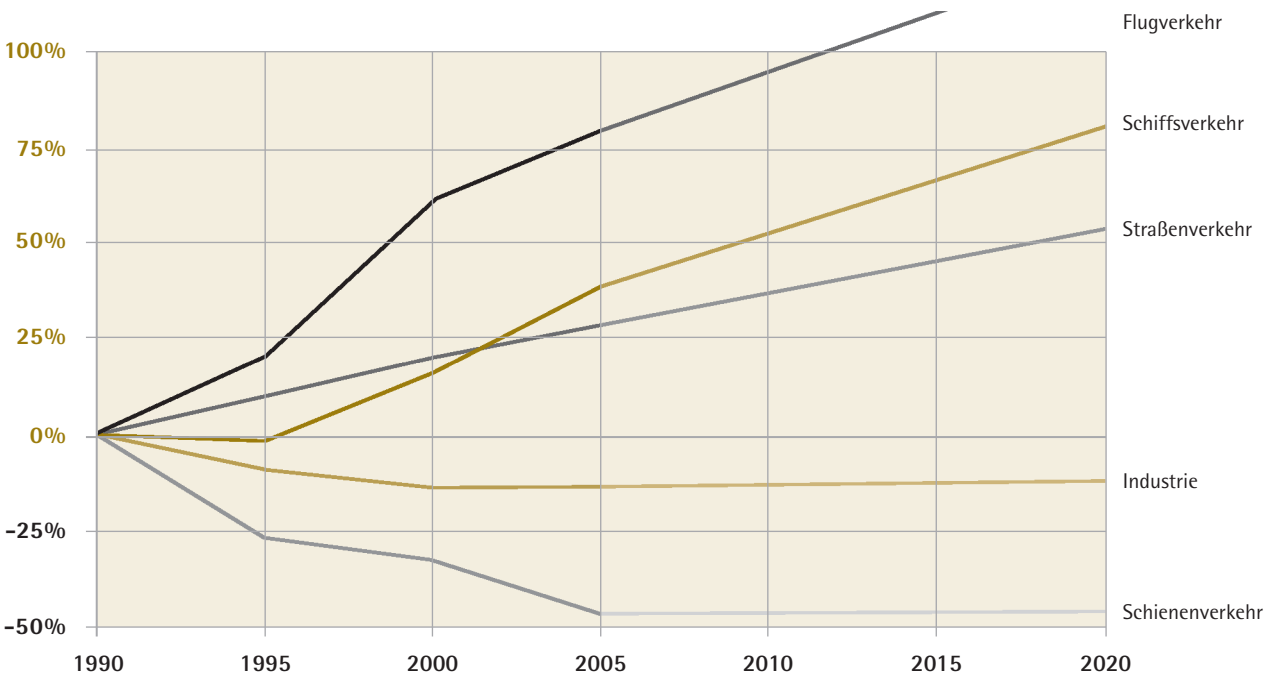
Meist enden vergleichbare Betrachtungen mit solchen allgemeinen Hinweisen auf „den Verkehr“. Interessant ist jedoch ein Blick auf die *Struktur der unterschiedlichen Verkehrsträger und deren Beiträge*

bei den Emissionen. Grafik 2 dokumentiert diese Entwicklung für den genannten Zeitraum. Danach konnte die Schiene als einziger Verkehrsträger seine Schadstoffemissionen drastisch reduzieren. Bei weitgehend gleichbleibenden Leistungen auf EU-Ebene kam es zu einer Halbierung der Treibhausgase. Der Straßenverkehr und die Schifffahrt steigerten die Schadstoffemissionen um 30 beziehungsweise 40 Prozent. Auch in diesem Sinne abgehoben hat dann der Flugverkehr: Im genannten Zeitraum 1990-2005 kam es zu einer Steigerung der das Klima schädigenden Emissionen um 80 Prozent. Die in der Grafik 2 bis zum Jahr 2005 dokumentierte Entwicklung wird sich bei den bisherigen Vorgaben insbesondere im Flugverkehr fortsetzen. In der Grafik wird dies bis zum Jahr 2020 dargestellt. Dabei ist bereits unterstellt, dass es, wie die Flugzeugindustrie verspricht, zu einer deutlichen Verbesserung der Energieeffizienz (einer Reduktion des Energieeinsatzes je Personenkilometer) kommt. Im übrigen werden die bescheidenen Effizienzgewinne, die sich hieraus ergeben, mehr als kompensiert durch die fortgesetzt größeren Reichweiten der einzelnen Flüge (was, wie dargelegt, die offizielle Statistik nicht abbildet).

Grundsätzlich wirken die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs wie diejenigen in anderen Sektoren als Beitrag zum Treibhauseffekt. Beim Verbrennen von Kerosin ent-



Grafik 2: Treibhausgas-Emissionen auf dem Gebiet der EU-27 1990-2020 nach Sektoren (Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente)⁴⁹



stehen klimaschädigende Abgase, die überwiegend aus Kohlendioxid, Stickoxiden und Wasserdampf bestehen. Vor allem Kohlendioxid trägt zur Klimaerwärmung bei. Im Luftverkehr existieren jedoch Bedingungen, die eine zusätzliche, das Klima schädigende Wirkung haben. Die genannten Stoffe wirken sich in großer Höhe rund drei Mal stärker aus als am Boden. Damit wird der Treibhauseffekt deutlich verstärkt. Darüber hinaus entstehen aus den Kondensstreifen und Aerosolen des Luftverkehrs (z. B. Ruß) so-

genannte Cirruswolken. Diese vermindern die Wärme-Rückstrahlung vom Erdboden in den Weltraum und tragen zur Aufheizung unserer Atmosphäre bei.⁵⁰ Aufgrund dieser Sondereffekte gehen Klimaforscher davon aus, dass der Anteil des Flugverkehrs am menschengemachten Treibhauseffekt deutlich größer ist als sein Anteil am Weltenergieverbrauch – die Rede ist von einem notwendigen Multiplikator, der zwischen 1,5 und drei liegt. Die exakte Größe des Multiplikators ist in der aktuellen Debatte nicht ernt-

scheidend. Unbestreitbar ist, dass Fliegen massiv und je geleisteten Personenkilometer mehr als bei Nutzung anderer motorisierter Verkehrsträger zum Treibhauseffekt beiträgt und dass dieser Beitrag schnell ansteigt. Das wird auch von einigen Vertretern der Tourismusbranche so gesehen. So erklärte Willi Verhuvén, Inhaber von alltours, dem viertgrößten Reiseveranstalter in Deutschland: „Es ist fünf vor zwölf. Wir alle betreiben mit unseren Fliegern Umweltverschmutzung erster Klasse. Die Lockvogelangebote der Billig-



Foto: Rudi Hechler

fluglinien sind umweltpolitisch absolut verantwortungslos und obendrein kaufmännisch unseriös.“⁵¹

12. IT'S THE ECONOMY, STUPID! ODER: EINE ANDERE MOBILITÄT IST MÖGLICH

Mit Slogans wie „Zum Taxitarif nach Bologna“ oder „Für 35 Euro zum Shoppen nach London“ und „Für 29 Euro Cevapcici-Essen in Ljubljana – Flug ab Berlin inklusive“ wird dem Publikum suggeriert, dass Fliegen für lau zu haben ist. Die Welt wird als Schnäppchen angeboten. Weit weg ist oft billig, nah kommt eher teuer zu stehen. Oder, wie dies im Juli 2007 der CDU-Verkehrspolitiker, das Mitglied des Europaparlaments, Peter Liese, formulierte: „Ein Kegelclub spart heute Geld, wenn er zum Jahresausflug nach Mallorca jettet, statt mit der Bahn ins Sauerland zu fahren.“⁵² Das Argument, die Fliegerei reagiere nur auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ist hanebüchen. Geflogen wird in erster Linie, weil die Angebote unverantwortlich verlockend sind. Umfragen unter Billigfliegern ergaben: Ohne Billigangebot hätten mehr als 70 Prozent die Reise gar nicht angetreten.⁵³ Die allgemein sinkenden Preise (und hohen Subventionen) steigern den Flugverkehr im allgemeinen. Die Billigflieger befeuern in besonderem Maß den Mobilitätswahn.

Auch hier gilt: It's the economy, stupid! Es sind nicht in erster Linie menschliche Bedürfnisse, die mit der Fliegerei befriedigt werden. Es ist die Ökonomie der Fliegerei, die den Verkehr erzeugt. Es sind die Bedürfnisse privater Kapitalanleger nach Profitmaximierung, gepaart mit der beschriebenen massiven Subventionierung von Airlines, Airports und Flugzeugindustrie, die diese Mobilitätsbedürfnisse künstlich schaffen.

Es sind schließlich absurde, zerstörerische und erneut staatlich geförderte Großinvestitionen im Flugverkehrssektor, die sich „rechnen müssen“ – und die sich nur rechnen, wenn zusätzliche Verkehrsbedürfnisse erzeugt werden. Zwei Beispiele mögen dies illustrieren.

(1) Der neue Megajet A380 ist so konzi-

piert, dass er sich erst nach dem Verkauf von rund 750 Flugzeugen rechnet. Diese Zahl wiederum kann – bei gegebenen Verhältnissen (also wenn Boeing parallel einen angemessenen Anteil des eigenen neuen Produkts Dreamliner absetzt) nur in den Markt gedrückt werden, wenn sich der weltweite Flugverkehr *ein weiteres Mal verdoppelt*. Trotz des zu diesem Zeitpunkt scheinbar breit angelegten Aufschwungs erklärte der EADS-Chef Louis Gallois Ende Mai 2010: „Ich gehe davon aus, dass Airbus es schafft, den A380 binnen fünf Jahren aus der Verlustzone zu bekommen. Das hängt allerdings auch vom Dollar-Kurs ab.“⁵⁴ Im Klartext: Seit gut einem Jahrzehnt werden bei Airbus/EADS gewaltige Summen in das Projekt A380 gesteckt. Mitte 2010, nach Auslieferung von rund einem Dutzend des Riesenvogels, geht die EADS-Führung davon aus, dass man weitere fünf Jahre – und somit insgesamt mehr als 15 Jahre lang Verluste schreiben würde. Gleichzeitig weiß Gallois, dass Unwägbarkeiten wie Dollarkurs und Weltkonjunktur auch das Ziel von Gewinnen ab 2015 in Frage stellen können. Kein rein privater Unternehmer könnte sich auf ein solches Projekt einlassen. Das auch betriebswirtschaftlich gesehen unverantwortlich hohe Risiko wird nur eingegangen, weil klar ist: Am Ende gibt es den Staat, die EU oder erneut die Steuerzahlenden, die für ein mögliches Desaster gerade stehen werden. Gleichzeitig gilt: Staat, EU und Flugzeugindustrie werden alles tun, damit sich der A380 rechnet – und damit alles unternehmen, *dass sich der Flugverkehr verdoppelt*.

(2) In Dubai wurde vor rund einem Jahrzehnt und inmitten der vorletzten Wirtschaftskrise beschlossen, mit Dubai World den größten Flughafen der Welt zu bauen. Eigentümer und Bauherr ist die Dubai International Capital, eine Staatsholding, die vom Herrscher des Emirats, Scheich Mohammed bin Rashid Al Maktoum, kontrolliert wird. Der Airport hat praktischerweise den Namen des Herrschers (Dubai World Central Al Maktoum International Airport). In der amtlichen Spra-

che des Scheichtums handelt es sich um ein neues Projekt der Superlative; es lässt sich auch sagen, das Projekt ist Größenwahn pur. In der Endstufe – um das Jahr 2015 herum – soll der Flughafenkomplex 140 Quadratkilometer groß sein und mit 150 Millionen Fluggpassagieren pro Jahr eine Kapazität wie London-Heathrow und Frankfurt-Rhein-Main Airport zusammen haben. Der Airport, der bereits 2010 den Teilbetrieb aufnahm, soll sich erst ab dem Jahr 2025 rechnen.

Erneut wird bei diesem Großprojekt mehr als eine Verdopplung des Weltflugverkehrs unterstellt. Zum Zeitpunkt des Erreichens der Profitabilität 2025 werden die Ölvorkommen in der Nordsee versiegt sein und auch in Dubai wird es dann keine Ölförderung mehr geben. Vieles spricht dafür, dass der Ölpreis dann auf einem Niveau liegen wird, das große Teile der gegenwärtig praktizierten motorisierten Mobilität zu einer Luxusangelegenheit für Wenige macht; ein massenhafter Flugverkehr könnte dann völlig in Frage gestellt sein. Darüber hinaus ist Dubai World als weltgrößtes Drehkreuz in einer Region mit wenig Einwohnern so konzipiert, dass in riesigem Maß Umwegverkehre produziert werden. Bei den internationalen Verbindungen machen diese Umwegverkehre bis zu 30 Prozent und im innerkontinentalen Frachtverkehr – etwa dem innerhalb Nordamerikas – bis zu 50 Prozent aus. Die Hub-and-Spoke- (Nabe-Speichen-) Struktur, nach der auch die Containerschifffahrt organisiert ist, bestimmt heute den gesamten weltweiten Flugverkehr. Es gibt einige wenige große internationale Airports mit Drehkreuz-Funktion, die von den großen Flugzeugen für alle Ziele in einzelnen Ländern oder sogar für alle Ziele in ganzen Weltregionen angesteuert werden. Und es gibt eine wachsende Zahl von Feeder-Verbindungen, Zubringer- und Verteiler-Flügen.⁵⁵ Der seit Ende der 1960er Jahre eingesetzte Jumbo von Boeing trug erheblich dazu bei, diese Struktur durchzusetzen. Airbus wird diese unproduktive Struktur der internationalen Flugverbindungen mit dem A380 verstärken.⁵⁶ (Siehe den Beitrag von Petra Schmidt in dieser Broschüre).

Damit verzahnen sich die beiden Großprojekte A380 und Dubai World auf fatale Weise. Im Juli 2007 teilte der Staatsfonds Dubai International Capital (DIC) mit, bei EADS für 616 Millionen Euro einen Anteil von gut drei Prozent gekauft zu haben. Der Staatsfonds DIC ist zugleich Eigentümer von Emirates, der dynamischsten Airline der Welt. Emirates wiederum ist der mit Abstand größte Abnehmer von Airbus-Jets: Bereits im November 2008 hatte Emirates bei Airbus elf A380 und 70 Großraumflieger A350 im Gesamtwert von 30 Milliarden US-Dollar bestellt; im Juni 2010 legte Emirates mit einer Order für 32 Superjumbos A380 im Wert von 11,5 Milliarden US-Dollar nach.

Seit Sommer 2009 befindet sich das Scheichtum Dubai in einer Finanzkrise. Der Nachbarstaat Abu Dhabi musste bereits mit einer 10 Milliarden Finanzspritze beispringen. Trotz weltweiter Aufschwungstendenzen warnte die Ratingagentur Moody's im Juni 2010 vor einer umfassenden Pleite in Dubai mit massiven Auswirkungen auf die gesamten Vereinigten Arabischen Emirate.⁵⁷

Als der Eyjafjallajökull sich öffnete und Vulkanasche Kilometer hoch pustete, öffneten sich für Heinz Högelsberger, den langjährigen Umweltaktivisten und aktuellen Referenten für Wirtschaft bei der österreichischen Gewerkschaft vda, die Spalten der Tageszeitung *Standard*. Das Blatt gibt sich in Österreich gelegentlich offen und liberal; es befindet sich allerdings fest im Eigentum des rechten Springer-Verlags in Berlin. Högelsberger, der auch in dieser Veröffentlichung mit einem Beitrag vertreten ist (siehe Seite 39), schrieb: „Der Vulkan auf Island hat mehr Flugzeuge auf den Boden gezwungen als Nine-Eleven (...) In Paris gibt es mittlerweile auf Tage hinaus keine Eisenbahntickets mehr. Alle sitzen fest. Nichts geht mehr. (...) Die jetzige Situation ist eine gute Gelegenheit für eine Rückbesinnung. Es ist ja ein Skandal, dass man nur mit Umsteigen und langen Wartezeiten von Österreich in die EU-Hauptstadt ge-

langen kann. Der Bedarf wäre vorhanden, wie die zahlreichen Flugverbindungen Wien-Brüssel zeigen. Vor Jahren wurden alle Direktzüge Wien-Brüssel eingestellt, ebenso jene nach Amsterdam, Paris usw. Es ist Ministern, Beamten und Europaparlamentariern durchaus zuzumuten, per Schlafwagen nach Brüssel zu reisen. Dann würde auch so manche Sitzung nicht abgesagt werden müssen.“⁵⁸

Inzwischen ist Eyjafjallajökull nur noch in Island ein Thema. Die Flugbranche hebt erneut ab. Doch die nächste Krise und neue Einbrüche im Flugverkehr werden kommen. Eine neue Konzeption von Mobilität steht auf der Tagesordnung. Sie kann gestalterisch-demokratisch durchgeführt werden. Das erfordert jedoch, dass an ihrer Umsetzung noch vor einer neuen Krise und vor einem neuen explosionsartigen Anstieg der Ölpreise gearbeitet wird. Mit Blick auf den Flugverkehr ist vorzuschlagen:

- Beendigung der Befreiung von der Mineralölsteuer im Flugverkehr
- Einführung einer europaweiten, streckenbezogenen Emissionsabgabe
- Volle Mehrwertsteuerpflicht bei internationalen Flugtickets
- Beendigung jeder Subventionierung des Flugverkehrs, der Flugzeugindustrie und der Flughäfen
- Stufenweise Erhöhung der Flugpreise u.a. durch einen Mix von Emissionsabgabe, Start- und Landegeühren usw. mit dem Ziel von Flugpreisen, die die tatsächlichen (auch externen) Kosten dieser Verkehrsform abdecken.
- Umfassendes Nachtflugverbot bei allen Flughäfen im Zeitraum 22 bis 6 Uhr
- Komplette Verlagerung des Kurzstrecken-Flugverkehrs (bis zu 500 km) auf die Bahn
- Deutliche Reduktion der Nutzungshäufigkeit von Mittelstrecken-Flugverkehr durch eine schrittweise Integration der realen Kosten in die Flugpreise und den Ausbau der Schiene (Verkehre bis zu 700 km Distanz entsprechen bei einem gut ausgebauten Bahnsystem rund 4,5 bis 5 Stunden Bahnfahrt. Diese Verkehre sind mittelfristig verlagerungsfähig oder komplett ersetzbar.

- Paralleler Wiederaufbau und Ausbau eines europaweiten Netzes mit Nachtzugverbindungen
- Substitution von Flugfernverkehren durch die Nutzung der Möglichkeiten moderner Kommunikation
- Stopp aller Ausbauprojekte bei bestehenden Airports
- Entwicklung eines bundesweiten Konzeptes für einen Rückbau von Airport-Flächen
- Kapazitätsbeschränkungen beim Bau des neuen Berliner Flughafens (bei Realisierung der oben genannten Maßnahmen entfällt mehr als die Hälfte des für den Airport Berlin Brandenburg International erwarteten Flugverkehrs)
- Strikte Maßnahmen zur Einschränkung des Flugfrachtverkehrs
- Umfassende Programme zur Vermeidung von Verkehren, zur Förderung regionaler wirtschaftlicher Kreisläufe und zur Förderung von Erholung in Nahbereichen und von Urlaub in deutlich geringeren Entfernungen.

Eine Kronzeugin für wichtige Bestandteile einer solchen Alternative zum Massenfugverkehr ist Angela Merkel. Sie forderte in *Bild*: „Fliegen muss endlich teurer werden!“ Merkel kritisierte, dass „Kerosin noch immer steuerfrei“ ist und versprach: „Die Bundesregierung wird international auf eine weltweite Besteuerung von Flugbenzin dringen. Wir vergessen schlicht die katastrophalen Auswirkungen des Flugverkehrs.“ Den Einwand von *Bild* „Aber dann werden Flüge doch teurer...“ schmettete Angela Merkel überzeugend ab: „Dieser Effekt ist auch erwünscht. Wir wollen, dass die Bahn ein wettbewerbsfähiger Konkurrent zum Flugzeug wird, nicht nur durch mehr und schnelle Verbindungen, sondern auch über den Preis.“ Soweit die klare Positionierung der Bundesumweltministerin Angela Merkel im Februar 1995.⁵⁹

- 1 Als Begründung für seinen Rücktritt nannte Köhler „Respektlosigkeit vor dem Amt“. In der Öffentlichkeit wurden vor allem Köhlers Äußerungen zur Rechtfertigung des Afghanistan-Kriegs wahrgenommen. Maßgebliche bürgerliche Kreise hoben jedoch Köhlers Kritik an den Finanzmärkten negativ hervor und gingen nach seinem Rücktritt zur Tagesordnung und zu einem eher pflegeleichten neuen Bundespräsidenten über. Hunold-Brief in: *Handelsblatt* vom 1. Juni 2010. Kritik an Köhler wegen Bankenkritik u.a. in *Börsenzeitung* (vom 1.6.2010) und *Spiegel* 22/2010.
- 2 Siehe das „Flughafenkonzept der Bundesregierung“ vom 30.8.2000 und das aktualisierte Flughafenkonzept der Bundesregierung vom Mai 2009; *Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* vom 27.5.2009.
- 3 BVF – Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.; siehe www.fluglaerm.de. (Siehe auch Liste mit Websites und Adressen auf der inneren Umschlagseite vorn).
- 4 Angaben nach Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ausgabe 2009/2010, S. 220f. Das (Flug-) Verkehrsaufkommen bezeichnet die Zahl der Fluggäste (oder allgemein die Zahl der Reisenden). Die Transportleistung wird in Personenkilometern gemessen, wobei die Zahl der Reisenden mit der Summe der zurückgelegten Kilometer multipliziert wird.
- 5 1976 spielte bei den Verkehrsleistungen (den im Jahr zurückgelegten Kilometern) eines durchschnittlichen Deutschen der Luftverkehr kaum eine Rolle; nennenswerte Anteile gab es nur bei dem Mobilitätszweck Urlaub, wo damals 8,5 Prozent der zurückgelegten Urlaubskilometer auf das Flugzeug (und gut 73 Prozent auf das Auto, 14 Prozent auf die Eisenbahn und der Rest auf den öffentlichen Straßenverkehr, vor allem auf Busse) entfielen, und dem Geschäftsverkehr, wo knapp 7 Prozent der Verkehrsleistung von dienstlichen Fahrten mit dem Flugzeug (und knapp 89 Prozent mit dem Pkw) absolviert wurden. Bei den 1976 im Jahr insgesamt zurückgelegten Kilometern entfielen damals weit mehr auf Fußwege (4,3 Prozent) und Rad fahren (2,3 Prozent) als auf den Flugverkehr (1,5 Prozent). Wobei wir hier wohl gemerkt von der Leistung, von zurückgelegten Kilometern, und nicht vom Aufkommen reden. Beim letzteren ist das Gewicht des nichtmotorisierten Verkehrs nochmals deutlich größer. Der Auto-Anteil überwog zu diesem Zeitpunkt (1976) natürlich bereits. Auf den Pkw-Verkehr entfielen 74 Prozent der Verkehrsleistung. Der Rest entfiel auf Bahn und Busse. 2007 rangiert der Luftverkehr beim Mobilitätszweck Urlaub bereits an der zweiten Stelle (39,3 Prozent der zurückgelegten Kilometer entfallen auf das Flugzeug). Die Bedeutung des Autos ging bei diesem Mobilitätszweck massiv zurück; es hat nur noch 46,3 Prozent Anteil an der Verkehrsleistung im Urlaubsverkehr. Der auf die Bahn entfallene Anteil sank auf 5,2 Prozent. In der Summe der 2007 zurückgelegten Kilometer entfielen nun noch 3,3 Prozent auf Fußwege, 2,6 Prozent auf Radwege, 6,9 Prozent auf Busse und den ÖPNV, 6,9 Prozent auf die Eisenbahn, 75,4 Prozent auf den Pkw und bereits 5,0 Prozent auf das Flugzeug. Verkehr in Zahlen, a. a. O., S. 226ff.
- 6 Angaben nach: ICAO, *Annual Report of the Council 2008*. Die Verkehrsleistung im Flugverkehr wird in RPK = Revenue Passenger Kilometers, also in bezahlten – in der gewerblichen Luftfahrt geleisteten – Personenkilometern (Pkm) gemessen. Wenn in der Tabelle und im folgenden der Einfachheit halber von Pkm oder Personenkilometern die Rede ist, dass sind RPK gemeint.
- 7 Nach Angaben der Association of European Airlines (AEA) wurden von allen europäischen Fluggesellschaften 1975 rund 140 Mrd. RPK geleistet; 2006 waren es 720 Mrd. RPK. Nicht enthalten sind in den Zahlen zum europäischen und zum weltweiten Flugverkehr die Flüge in privaten Jets (die beim Geschäftsreiseverkehr eine wichtige Rolle spielen) und die Flüge mit Militärmaschinen. Siehe dazu Abschnitt 9.
- 8 Quelle: Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokio 2007; hier wiedergegeben bei: Jonathan Soble, „Japanese Aerospace makes ready for take-off“, *Financial Times* vom 5.7.2007.
- 9 *Handelsblatt* vom 13.10.2009.
- 10 Mayrhuber: „Niemand will durch eine Aschewolke fliegen. Aber das, was wir in den letzten Tagen gesehen haben, war alles andere als ein Gefährdungspotential“. In: *Financial Times Deutschland* vom 20.4.2010. Bisignani: „Wir müssen umgehend von diesen Pauschal-Schließungen (des Luftraums; W.W.) wegkommen und Wege zu flexiblen Öffnungen finden.“ In: *Frankfurter Rundschau* vom 19.4.2010.
- 11 Am 1. Juni 2009 stürzte eine Air France Maschine auf dem Flug von Rio de Janeiro nach Paris mit 228 Menschen an Bord ins Meer. Neben ausgefallenen Geschwindigkeitsmessern („Pitot-Sonden“) wurden spezifische Wetterphänomene und hohe Wolkenformationen als mögliche Absturzursache genannt. Der Sprecher der europäischen Dach-Aufsichtsbehörde EASA, Daniel Höltgen, äußerte, es müsse die Frage geklärt werden, „ob sich durch Klimaveränderungen die heutigen Flugbedingungen verändert haben.“ Nach: *Financial Times Deutschland* vom 18.12.2009.
- 12 In: *Die Zeit* vom 8.1.2009.
- 13 Siehe Eric Heymann, „Überfällige Konsolidierung im Luftverkehr ante portas?“, herausgegeben von *Deutsche Bank Research*, Frankfurt/M., März 2004, S. 4.
- 14 Es handelte sich um die folgenden Flughäfen; in Klammern jeweils die Zahl der Fluggäste und jeweils für das Jahr 2002: Atlanta (77 Millionen Fluggäste), Chicago (67 Mio.), London (LHR; 63 Mio.), Tokio (HND; 61 Mio.), New York (mit JFK; 30 Mio und Newark/EWR; 29 Mio.); Los Angeles (56 Mio.), Dallas (53 Mio.), Frankfurt/M. (49 Mio.), Paris (48 Mio.), Amsterdam (41 Mio.), Denver (36 Mio.), Phoenix (36 Mio.), Las Vegas (35 Mio.), Madrid (34 Mio.), Houston (34 Mio.), Hongkong (34 Mio.), Minneapolis (33 Mio.), Detroit (33 Mio.), Bangkok (32 Mio.), San Francisco (32 Mio.), Miami (30 Mio.), London (LGW; 30 Mio.), Singapur (29 Mio.), Tokio (NRT; 29 Mio.), Peking (27 Mio.), Seattle (27 Mio.), Orlando (27 Mio.), Toronto (26 Mio.), St. Louis (26 Mio.). Quelle: Airports Council International; wiedergegeben bei: Eric Heymann, a. a. O., S.14.
- 15 Es handelt sich um die folgenden Gesellschaften – in Klammern jeweils die Zahl der Passagiere im Jahr 2007 und in Millionen: Northwest/Delta (US; 125 Mio), Southwest (US; 102), American Airlines (US; 98), Air France/KLM (Frankreich; 74), United Airlines (US; 68), Lufthansa (Deutschland; 63), Ryanair (Irland; 49); JAL (Japan; 49); China Southern (VR China; 49); All Nippon Airways (Japan; 47). Nach: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 24. Mai 2008.
- 16 Nach: *Greenpeace Magazin* 5/2006, S.34.
- 17 Angaben zur aktuellen und zukünftigen Zahl der Flugzeuge nach: *Financial Times Deutschland* vom 18.12.2009.
- 18 Eric Heymann, „Glober Luftverkehr wie Phönix aus der Asche“, *Deutsche Bank Research* vom 26.7.2010.
- 19 „Die neuen Stehplätze sollen Barhockern ähneln. Dabei sollen Gurte um die Hüfte angelegt werden. Airbus habe die Vorschläge bereits als sicher bezeichnet.“ Nach: *Augsburger Allgemeine Zeitung* vom 3.7.2009.
- 20 Angaben nach: Bundesumweltministerium, „Der Flugverkehr und das Klima“, Oktober 2007.
- 21 Wie erwähnt machen die inner-nordamerikanischen Flüge gut ein Fünftel (22%) der weltweiten Flugverkehrsleistung aus. Hinzurechnen muss man zumindest jeweils die Hälfte der Flüge Nordamerika – Europa, Nordamerika – Asien und Nordamerika – Südamerika. Damit sind die USA und Kanada für mehr als ein Drittel der weltweiten Flugverkehrsleistungen verantwortlich.
- 22 Angaben hier und weiter oben zum zukünftigen Flugzeugmarkt nach: *Deutsche Welle* vom 22.11.2006 und Eric Heymann 2004 (a. a. O.).
- 23 Angaben nach: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook, herausgegeben von der EU, Brüssel 2007/2008.
- 24 Im Güterverkehr liegt in den USA der Anteil der Schiene bei 41,4 Prozent – und damit deutlich vor dem Anteil des Lkw-Verkehrs (31%). siehe EU energy and transport in figures, a. a. O.
- 25 Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft“, Europäische Kommission, 2001. Dort heißt es: „Der Güterschienenverkehr hat in den USA einen Anteil von 40

- Prozent am gesamten Güterverkehr gegenüber 8 Prozent in der EU. Das amerikanische Beispiel zeigt, dass der Niedergang der Eisenbahn nicht unvermeidlich ist." (Weißbuch, a. a. O., S. 29.)
- 26 Zum Vergleich: Im Jahr 2002 verfügte die größte Fluggesellschaft der Welt, American Airlines, über 822 Flugzeuge, FedEx über 629, Delta (USA) über 573, United (USA) über 567, Northwest über 438 und die Lufthansa über 364 Flugzeuge. Angaben nach IATA; bei Heymann 2004, a. a. O., S. 10.
- 27 Das Transportaufkommen wird auch hier in Tonnen wiedergegeben. Die Leistung – das Fracht-Gewicht multipliziert mit den zurückgelegten Kilometern – wird als „transportierte Tonnenkilometer an Fracht“ oder als „F-TKO“ ausgewiesen.
- 28 Unterschieden wird in Nur-Frachtflugzeuge und in Belly-(Bauch-) Carrier, bei denen die Fracht im Bauch eines Passagierflugzeugs gewissermaßen als Kupplungsprodukt des Personentransports stattfindet. Der Trend geht zu den Nurfrachtflugzeugen und zu Airlines oder Airline-Töchtern, die ausschließlich Cargo betreiben. Auch die Lufthansa verfügt mit LH Cargo über eine eigene Luftfrachtgesellschaft.
- 29 Siehe Richard Fahrenkamp, Die Rolle der Luftfracht in der internationalen Logistik, München, 6. Auflage, 2007, S. 7.
- 30 Fahrenkamp, a. a. O., S. 11. Die Zahlenangaben innerhalb der Kreise bedeuten Transporte innerhalb einer Region.
- 31 *Handelsblatt* vom 14.2.1995.
- 32 Angaben nach: *Greenpeace-Magazin* 5/2006.
- 33 Nach: Desirée Brenner, „Das fliegende Wohnzimmer“, in: *Financial Times* vom 5.3.2010.
- 34 Thomas Jüngling, „Mit Lufttaxis von Haus zu Haus fliegen“, in: *Welt am Sonntag* vom 26.6.2005.
- 35 *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 6.3.2010.
- 36 Angaben nach: Christian von Hirschhausen, Thorsten Beckers, Achim I. Czerny und Stefan Müller, „Privatisierung und Regulierung der deutschen Flughäfen“, herausgegeben von der *Deutschen Bank Research*, Frankfurt/M., 10.3.2004.
- 37 Die in der IATA zusammengeschlossenen Airlines machten in den Jahren 2001 bis 2006 einen addierten Verlust von deutlich mehr als 50 Milliarden US-Dollar (allein die Verluste der US-Airlines beliefen sich auf 42 Mrd. US-Dollar). Hier sind bereits die hohen Subventionsbeträge eingeschlossen. Ohne die staatlichen Unterstützungen lag der Verlust bei 90 bis 100 Milliarden US-Dollar. Selbst 2006 gab es trotz des neuen Flugverkehr-Booms bei allen IATA-Gesellschaften (Gewinne und Verluste gegeneinander aufgerechnet) einen Verlust von 500 Millionen US-Dollar. Angaben: IATA-Schätzung; *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 10.4.2007.
- 38 Angaben zu BBI nach: *Tagesspiegel* vom 10. April 2006 und *Tagespiegel* vom 17.3.2006.
- 39 Angaben nach: *Frankfurter Rundschau* vom 17.11.2005; *Trierischer Volksfreund* vom 6. Juli 2007 und *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 27.11.2009.
- 40 Allein Delta Airlines, die drittgrößte Fluggesellschaft der Welt, konnte auf diese Weise Pensionsverpflichtungen in Höhe von 10 Milliarden US-Dollar auf den Staat übertragen. Nach: *Financial Times Deutschland* vom 17.8.2005.
- 41 Angaben zu den Regionalairports nach: Christian von Hirschhausen u. a., a. a. O. Insgesamt gibt es bundesweit rund 100 regionale Airports; in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) sind 39 regionale Airports zusammengeschlossen. Die oben angeführten Daten beziehen sich ausschließlich auf die ADV-Flughäfen.
- 42 Zitiert in: „Asiens Billigflieger stehen vor einem scharfen Ausleseprozess“, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 30.1.2006.
- 43 Zitiert in *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 30.1.2006.
- 44 Der ICE-Bahnhof am neuen Airport Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld soll 636 Millionen Euro kosten, von denen der Bund 576 Millionen Euro und die Länder Brandenburg und Berlin den Rest tragen, was erneut einer staatlichen Subventionierung des Flugverkehrs gleichkommt. Für den Schienenverkehr dürften die Nachteile – langsamere Reisegeschwindigkeit, ausrichten des Fahrplans am Flugbetrieb – überwiegen. Angaben nach Philip Grassmann, „Geschrunpfter Großflughafen“, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 5.9.2006.
- 45 In: Winfried Wolf, *Fusionsfieber Oder: Das große Fressen*, Köln 2000, S. 177f.
- 46 Das Regionaljet-Projekt von Mitsubishi (Arbeitstitel MRJ) erfordert Entwicklungskosten von einer Milliarde US-Dollar, die zu einem Drittel von der japanischen Regierung getragen werden sollen. Angaben nach: *Financial Times* vom 5.7.2007. Philip Grassmann, „Geschrunpfter Großflughafen“, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 5.9.2006.
- 47 Gerhard Hegmann und Reinhard Hoenighaus, „Förderung für Riesen-Airbus A380 illegal“, in: *Financial Times Deutschland* vom 1.6.2010.
- 48 „In der herkömmlichen verkehrsstatistischen Abgrenzung wird als deutscher Luftverkehr lediglich der Luftverkehr über deutschem Territorium gezählt (Territorialprinzip), wobei auch die einfachen Überflüge ohne Bodenberührung unbeachtet bleiben (beschränktes Territorialprinzip); grenzüberschreitende Flüge werden an den Grenzen gekappt. (...) Danach sind Auslandsflüge deutlich kürzer als Inlandsflüge, weil die Staatsgrenze typischerweise näher liegt als der innerdeutsche Zielflughafen. Darüberhinaus sinkt die statistische Durchschnittslänge je Flug laufend, weil die Auslandsflüge überproportional anwachsen.“ Wuppertal-Studie 1995, hier in größeren Auszügen wiedergegeben als „FR-Dokumentation“ mit dem Titel „Flugzeuge werden zu einer enormen Bedrohung für das Weltklima“, in: *Frankfurter Rundschau* vom 25.2.1995.
- 49 Quellen: Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008; eigene Berechnungen. Grafische Umsetzung Marco Heinig. Aus einem Faltblatt des MdB-Büros Sabine Leidig zur Kopenhagener Konferenz, Dezember 2009.
- 50 Vgl. GermanWatch, Der internationale Flugverkehr und der Klimawandel, Arbeitsblätter, aktualisierte Auflage 2008.
- 51 Zitat vom 13.3.2005; wiedergegeben in: *Greenpeace Magazin* 5/2005.
- 52 Zitiert bei: Alexander Hagelüken, „Zum Kegeln nach Mallorca“, in: *Süddeutsche Zeitung* vom 5.7.2007.
- 53 15 Prozent hätten bei Fehlen eines Flugbilligangebots die Reise mit dem Auto angetreten, weitere sechs Prozent wären mit der Bahn und nochmals acht Prozent wären mit einem anderen Verkehrsmittel verreist. 71 Prozent jedoch hätten gar keine Reise unternommen. Quelle: NFO Infratest, Monitor Group Analyse; wiedergegeben in: *Greenpeace Magazin* 5/2006.
- 54 In: *Handelsblatt* vom 29.5.2010.
- 55 Originellerweise lieferte dafür der Chef der Airline Emirates, Tim Clark, ein gutes Beispiel, so als er zur Begründung, weshalb Emirates eine Direktverbindung Hamburg-Ostküste USA einrichten will, sagte: „Jedes Jahr fliegen 239 000 Menschen von Hamburg an die Ostküste der USA. Aber sie alle müssen über Frankfurt, Paris oder London fliegen.“ Interview mit Clark in: *Süddeutsche Zeitung* vom 4.12.2006. Dabei errichtet der Eigentümer von Emirates, der Staat Dubai, mit Dubai World selbst ein gewaltiges Drehkreuz mit neuen Umwegverkehren.
- 56 Der A380 wird aufgrund seiner Größe, der damit verbundenen technischen Anforderungen, aber auch aufgrund seines Fassungsvermögens von 600 und mehr Fluggästen in Europa nur wenige Airports anfliegen, was die Zahl der Zubringerflüge erhöht. Das Management von Boeing verfolgt eine andere Strategie und sieht in Zukunft ein größeres Wachstum bei den Punkt-zu-Punkt-Verkehren.
- 57 Angaben nach: *Handelsblatt* vom 16.6.2010, *Financial Times* (London) vom 5.7.2010; *Der Spiegel* 6/2008. Nebenbei ist DIC auch Eigentümer des weltweit größten Containerhafens.
- 58 Heinz Högelsberger, „Die Rache des Vulkans an der Verkehrspolitik“, in: *Standard*, Wien 18. April 2010.
- 59 In: *Bild* vom 9. Februar 1995.



Schwarz-gelb will Luftverkehrsgesetz ändern

Nachtflugbeschränkungen sollen

Dirk Treber

Die im September 2009 von CDU, CSU und FDP in Berlin ausgehandelten Koalitionsvereinbarungen zum Luftverkehr wollen die internationale Anbindung an die Weltmärkte aus Wettbewerbsbegründen erhalten.

„Die Koalition ist sich der großen Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft für den Standort Deutschland bewusst. Wir wollen die erfolgreiche Arbeit der 'Initiative Luftverkehr' als übergreifendes Steuerungsinstrument fortsetzen und die Länder daran beteiligen. Wir werden uns für einen koordinierten Ausbau der Flughafeninfrastruktur einsetzen. Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“

Die Bundesregierung will das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) so ändern, dass die

zurzeit unterschiedlichen Nachtflugbeschränkungen an den deutschen Flughäfen so geregelt werden, dass zukünftig „zur Sicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland international wettbewerbsfähige Betriebszeiten“ gelten.

In Deutschland ist der Nachtflugverkehr schon weitgehend ohne Beschränkungen für den Linien- und Charterverkehr in Hannover, Köln, Nürnberg, Frankfurt, Frankfurt-Hahn und Münster/Osnabrück. Am zweitgrößten deutschen Flughafen München ist der Nachtflugverkehr in der Kernzeit weitgehend ausgeschlossen und in den Nachtrandzeiten beschränkt. Bei den anderen deutschen Flughäfen Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart sowie in Berlin-Tegel ist der geplante Verkehr meist auf den Zeitraum von 6 bis 23 Uhr beschränkt, es gibt aber wie an den meisten Flughäfen Verspätungsregelungen. Für das Drehkreuz Leipzig/Halle wurde im vergangenen Jahr vom Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass nur der Passagierverkehr auf den Zeitraum 5.30 bis 23.30 Uhr beschränkt werde, während die Luftfracht einschließlich der US-Militärtransporte aufgrund ihrer besonderen Bedeutung nur sehr geringen Nachtflugbeschränkungen unterliegen.

Insbesondere die Drehkreuzfunktion der beiden größten deutschen Flughäfen in

Frankfurt und München sollen möglichst wenigen Betriebsbeschränkungen während der Nachtstunden unterliegen.

NACHTFLUGVERBOT AM FLUGHAFEN

FRANKFURT? Würde es dort – wenn auch zeitlich auf sechs Stunden verkürzt – eingeführt, wie es seit zehn Jahren im Mediationsverfahren zum Ausbau des Flughafens versprochen wurde, so hätte das bundesweite, ja sogar europaweite Auswirkungen. Alle von Fluglärm geplagten Bürger, die in der Umgebung eines Flughafens wohnen, könnten sich auf das Beispiel Frankfurt berufen und ebenfalls ein Nachtflugverbot an ihrem Flughafen einfordern. Offenkundig war es ausgerechnet der Betreiber des Frankfurter Flughafens, die Fraport AG, von der die Initiative gegen wirksame Nachtschutzregelungen ausgegangen ist. Aus einem vertraulichen Protokoll der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 22./23.03.2007 geht hervor, wie die Luftverkehrslobby die bisherigen Nachtschutzregelungen an Flughäfen aushebeln will: „Herr Mäder (Flughafen Dresden) weist darauf hin, dass infolge jüngerer Urteile des BVerwG (...) ein generelles Nachtflugverbot für alle Flughäfen droht, die eine Planfeststellung anstreben und den Nachweis eines dringenden Bedarfs an Nachtflugverkehr nicht



fallen

gerichtsfest führen können. Dies ist ein Paradigmenwechsel der Rechtsprechung, dem die ADV entgegenwirken muss. Dazu wären Anforderungen an einen qualifizierten Bedarfsnachweis für Nachtflüge festzulegen und auf eine Änderung bzw. Klarstellung des § 29b LuftVG hinzuwirken, auf den sich das BVerwG bei seinen Entscheidungen stützt. (...) Herr Lurz (Fraport AG) weist darauf hin, dass insbesondere klargestellt werden muss, was unter Nachtruhe zu verstehen ist. Nachtruhe muss mit 'ungestörtem Schlaf' gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich. Er (...) sieht die Notwendigkeit (...) ADV-intern tätig zu werden."

Die vom Fraport-Vertreter, Rechtsanwalt Lurz, geforderte „Klarstellung“ entspricht wohl der gegenwärtig im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP geforderten „Präzisierung“ des Luftverkehrsgesetzes. Sollte in diesem Sinne tatsächlich eine Änderung der gesetzlichen Vorgaben erfolgen, dann könnte eine Begrenzung bzw. Reduzierung von Nachtflugbewegungen überhaupt nicht mehr erreicht werden, weil ein Schutz der Bevölkerung nicht durch aktiven, sondern lediglich durch passiven Schallschutz bewirkt werden soll. Alternativ zum Herunterfahren des Flugbetriebs in der Kernzeit der

Nacht zwischen 23 und 5 Uhr würden allein verstärktes Fensterglas und eigengeräuschintensive Lüfter angeboten.

Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch hat als Vertreter der FDP bei den Koalitionsverhandlungen in Berlin dafür gesorgt, dass die Luftverkehrslobby ihre Interessen durchsetzen konnte. Bei einer Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer (IHK) in Frankfurt am Main betonte er, dass die betrieblichen Regelungen zu den Nachtflugbeschränkungen letztlich im betreffenden Bundesgesetz offen geblieben seien. Deshalb sei eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes überfällig und der richtige Weg, für alle deutschen Flughäfen von internationaler Bedeutung eine fundierte rechtliche Grundlage zu schaffen. Nicht nur in Frankfurt, sondern an vielen anderen Flughäfen haben die Pläne der Bundesregierung, das Luftverkehrsgesetz zu ändern, Kritik und Protest hervorgerufen. Ein bundesweiter Zusammenschluss von Städten und Gemeinden, Umweltschutzorganisationen und Naturschutzverbänden hat mit ersten Aktionen für eine Beibehaltung der bestehenden gesetzlichen Regelung für Nachtflugbeschränkungen auf sich aufmerksam gemacht.

Die Bundesregierung verfolgt ihre Pläne weiter. In einem aktuellen Schreiben teilt

der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke, mit: "Im BMVBS werden derzeit noch verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung des Koalitionsvertrages geprüft. Es erscheint jedoch sachgerecht, die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) in Sachen Ausbau Frankfurt/Main abzuwarten und diese anschließend in die Überlegungen bezüglich der gesetzlichen Ausgestaltung einer modifizierten Nachtflugregelung einzubeziehen."

Dies bedeutet mit anderen Worten, das BVerwG in Leipzig entscheidet, anschließend wird das LuftVG geändert und diese neue Regelung mit möglichst wenigen Nachtflugbeschränkungen gilt dann insgesamt für alle Flughäfen. Klar ist: Nachtflüge sind gesundheitsschädigend. Ein Nachtflugverbot ist unerlässlich. Der Paragraph 29b des Luftverkehrsgesetzes darf nicht geändert werden.

Dirk Treber, Diplom-Soziologe, ist Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF). Er wohnt in Mörfelden-Walldorf und hat vor 32 Jahren die Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung in Frankfurt am Main mitbegründet. Er gehört seit 2006 der Fluglärmkommission am Frankfurter Flughafen an und vertritt die BVF seit 2000 im Regionalen Dialogforum (RDF) und seit 2008 im Forum Flughafen und Region (FFR).



Mehr Flughafen = Mehr Risiko

Service-Adressen zum Luftverkehr:

Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI): Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr · Helmut Hahn · Tel: 06150 – 990805 · Hahn_Helmut@t-online.de · www.flughafen-bi.de

Mahnwache im Kelsterbacher Wald
waldbesetzung@riseup.net · www.waldbesetzung.blogspot.de

IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle · Michael Teske
Tel: 0345 – 7820591 · nachtflugverbot-halle@online.de · www.nachtflugverbot-leipzig.de

Deutscher Fluglärmdienst (DFLD) e. V.
Fax: 03212 – 1235458 · mail@DFLD.de · www.dfld.de

Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e. V.
Tel: 0211 – 6685071 · geschaeftsstelle@fluglaerm.de · www.fluglaerm.de

Robin Wood · Tel: 040 – 38089212 · verkehr@robinwood.de · www.robinwood.de/Verkehr

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. · Tel: 030 – 2803510 · mail@vcd.org · www.vcd.org

Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND), Landesverband Hessen e.V. · Tel: 069 – 677376-0 · Fax: 069 – 677376-20 · bund.hessen@bund-hessen.de · www.bund-hessen.de

Gewerkschaft vida (Österreich) · www.vida.at · Verkehrs-
experte **Heinz Högelsberger** · heinz.hoegelsberger@vida.at

Bündnis 90/Die Grünen – Landesverband Hessen
Tel: 0611 – 98220-0 · landesverband@gruene-hessen.de · www.gruene-hessen.de

Bündnis 90/Die Grünen – Landtagsfraktion Nordrhein-Westfalen · Horst Becker MdL · Tel: 0211 – 8842754 · Horst.Becker@landtag.nrw.de · www.Horst-Becker.de

DIE LINKE. Landtagsfraktion Hessen · Hermann Schaus MdL · Tel: 0611 – 3506081 · h.schaus@ltg.hessen.de · www.linksfraktion-hessen.de

DIE LINKE. Bundestagsfraktion · Sabine Leidig MdB · Tel: 030 – 22773769 · sabine.leidig@bundestag.de · Herbert Behrens MdB · Tel: 030 – 22775772 · herbert.behrens@bundestag.de · www.linksfraktion.de

Deutsche Kommunistische Partei (DKP) Mörfelden-Walldorf
Rudi Hechler · Tel: 06105 – 22362 · Rudi.Hechler@nexgo.de · www.dkp-mw.de

Beipackzettel

zu „Lunapark21– Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie“ · Erscheint 4 mal im Jahr als Zeitschrift · Und zwei Mal im Jahr als Extra–Schwerpunktheft · Auf 72 Seiten (Zeitschrift) und 48 Seiten (Extra) aktuelle Berichte, Analysen und Hintergrundrecherchen zu Risiken und Nebenwirkungen der globalen Wirtschaft.

Lunapark21 · Heft 11 / Herbst 2010

LP21-Spezial zur Ölkatastrophe im Golf von Mexiko.

Oder: Warum das Ende des Ölzeitalters der Anfang immer größerer Ölkatastrophen ist.

Weitere Themen: Schwabenstrieche gegen Stuttgart 21 // Inflationsdrohung & Klassenkampf von oben // Generation Krise // DGB & Unternehmer gemeinsam im Boot MS Tarifeinheit // Ökonomie des Iran // Streiks der Textilarbeiterinnen in Bangladesch // Migrantinnen & Flüchtlinge // Pflegesektor fest in prekärer Frauenhand // FIFAcra – eine WM-Bilanz

AutorInnen: Rainer Balcerowiak

· Gabriele Feld-Fritz · Georg Fülberth · Patrizia Heidegger · Hannes Hofbauer · Bernhard Knieirim · Tomasz Konicz · Thomas Kuczynski · Andrea Marczinski · David Matrai · Rainer Rilling · Dietrich Schulze-Marmeling · Werner Wöfle · Winfried Wolf · Theres Wüthrich · Lucas Zeise



JA, ich abonniere Lunapark21 für mindestens 1 Jahr

Lunapark21 erscheint vier Mal im Jahr mit 72 Seiten als „Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie“. Zusätzlich erscheinen pro Jahr zwei Ausgaben **LP21 Extra** als Schwerpunktheft. Die Aboarten unterscheiden sich nach einfachen Abos ☐ (vier Ausgaben jährlich) und dem AboPLUS ☐ (vier Ausgaben der Zeitschrift PLUS zwei Sonderhefte). Ein Förderabo enthält immer die AboPLUS-Konditionen (vier Ausgaben der Zeitschrift PLUS zwei Sonderhefte).

BITTE ZUTREFFENDES ANKREUZEN

- ☐ Normalabo BRD/Österreich: 22 Euro (4 Hefte / Jahr)
☐ NormalaboPLUS BRD/Österreich: 29 Euro (6 Hefte / Jahr)
☐ Sozialabo (Studis, Azubis, Hartz IV): 16 Euro (4 Hefte / Jahr)
☐ SozialaboPLUS (Studis, Azubis, Hartz IV): 22 Euro (6 Hefte / Jahr)
☐ Normalabo Schweiz: 25 Euro (4 Hefte / Jahr)
☐ NormalaboPLUS Schweiz: 33 Euro (6 Hefte / Jahr)
☐ Förderabo Silber: 50 Euro (6 Hefte / Jahr)
☐ Förderabo Gold: 100 Euro (6 Hefte / Jahr)
☐ Online-AboPLUS: 18 Euro (6 PDF-Hefte / Jahr)

Meine Rechnungs-/Lieferanschrift

Vorname / Name / Firma _____
Straße / Postfach _____
Land / PLZ / Ort _____
E-Mail _____ Telefon _____
Ich bezahle: ☐ Per Rechnung an obige E-Mail-Adresse / Postanschrift
☐ Per Bankeinzug (nur für BRD)
Hiermit erteile ich Einzugsermächtigung für die angekreuzte LP21-Aboart:
Geldinstitut: _____
BLZ: _____ Konto-Nr.: _____
Datum, Unterschrift _____

In der Reihe Lunapark21 Extra bisher erschienen:

LP21 Extra02 // Weltwirtschaftskrise und Krise der internationalen Autoindustrie // 48 Seiten // 4,50 Euro // Beiträge von Tom Adler und Winfried Wolf

LP21 Extra01 // Europäische Verkehrswende JETZT – Reverse European transport policy NOW! Programm SchieneEuropa2025 – Program Railways-Europe2025 // 40 Seiten // 3,50 Euro // Beiträge von Bob Crow, Carl Waßmuth, Horst Becker, Johannes Hauber und Winfried Wolf



impressum

Herausgeber Lunapark21 GmbH · An den Bergen 112 · D-14552 Michendorf · Tel.: +49-(0)33205-44694 // **Redaktion** (redaktion@lp21.de): Winfried Wolf (Chefredakteur, V&SdP) · Daniel Behruzi · Thomas Fruth · Sebastian Gerhardt · Hannes Hofbauer · Andrea Marczinski · Gisela Notz // **Gestaltung Layoutkonzept** Bernd Köhler (www.kus-design.de) // **Heftgestaltung** Joachim Römer (www.unterblicken.de) // **Druck** Brandenburgische Universitätsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH // Lunapark21 wird auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt // **Anzeigen** Marlene Hentschel (marketing@lp21.de) // **Abos** (abo@lp21.de) · Tel. +49-(0)33205-44694 · Fax +49-(0)33205-44685 // Einzelheft 5,50 Euro + Porto // Normalabo (= vier Ausgaben im Jahr; Deutschland/Österreich) 22,00 Euro/Jahr. // AboPLUS (= sechs Ausgaben im Jahr, davon zwei Sonderhefte LP21-Extra zu Schwerpunktthemen; Deutschland/Österreich) 29 Euro. // Alle Abopreise siehe www.lunapark21.net/service/
Konto Lunapark21 · KtNr. 352 7003 800 · MBS BLZ 16050000 · BAN DE69160500003527003800 · BIC WELADED 1PMB // Alle Rechte für Grafiken, Montagen, Fotos und Texte liegen bei den Autorinnen und Autoren. Die Verwendung ist nur mit deren Einwilligung und mit Quellenangabe gestattet. © Copyright 2010 by Lunapark21 GmbH // Erscheinungsdatum dieses Heftes: 13. September 2010 // Erscheinungsdatum von Heft 12: 14. Dezember 2010 // www.lunapark21.net

Das vorliegende Heft **Lunapark21 Extra03** wird neben der Lunapark21-Redaktion herausgegeben von BBI – Bündnis der Bürgerinitiativen Kein Flughafenausbau – für ein Nachtflugverbot von 22 bis 06 Uhr – Frankfurt am Main · Bündnis 90/Die Grünen Hessen · Sabine Leidig (MdB) und Herbert Behrens (MdB) DIE LINKE // Diese Publikation wird unterstützt von Die Linke/Liste Solidarität (kommunale Rüsselsheimer Liste).

Öffentliche Anhörung

24

Frank Kaufmann

Die Belastungen durch den Flugverkehr sind vielfältig und in ihrer Wirkung unterschiedlich. Sicher ist nur, dass sie in den vergangenen Jahren weltweit weiter deutlich angestiegen sind, obwohl längst zum Allgemeinwissen gehört, dass der Flugverkehr erhebliche Schäden hervorruft. Diese betreffen vorrangig das globale Klima, das von den Schadstoffemissionen der Triebwerke in großer Höhe negativ beeinflusst wird, aber ebenso die Umwelt rund um die Flughäfen in besonderer Weise. Flora, Fauna und nicht zuletzt die Menschen werden durch den Flughafenbetrieb oft rund um die Uhr in ihrem natürlichen Lebensablauf erheblich gestört und nicht selten auch nachhaltig geschädigt.

Aus der Perspektive des einzelnen Menschen am Boden rangiert die Fluglärmbelastung unter den Übeln des Flugverkehrs deutlich an erster Stelle, weil Fluglärm besonders schwer zu ertragen ist. Wegen der schwebenden Lärmquelle dringt er gleichzeitig aus allen Richtungen in die Ohren, so dass die instinktive natürliche Fluchtreaktion des Menschen kein sinnvolles Ziel findet, wohin man sich flüchten könnte. Die Folgen sind massiver Stress zu jeder Uhrzeit und zusätzlich

deutliche Schlafstörungen in der Nacht. Mindestens letztere machen bei häufigem Auftreten eindeutig krank – vorsätzlicher Schlafentzug gilt deshalb auch nicht ohne Grund als Folter. Natürlich reagieren nicht alle Menschen in gleicher Weise auf den Fluglärm, da die Lärmwahrnehmung und damit auch seine Wirkung stets eine individuelle Komponente hat. Das darf aber nicht als Argument dafür herhalten, das Problem der Belastung durch Fluglärm insgesamt zu leugnen oder klein zu reden.

DIE DREI FLUGLÄRM-AFFEN Die Fraport AG sowie die hessischen CDU- und FDP-Landtagsfraktionen verhalten sich zum Thema Fluglärmbelastung am Flughafen Frankfurt exakt so wie die berühmten drei Affen: nichts hören, nichts sehen, nichts sagen. Auch extreme Schallereignisse werden schön geschrieben und Beschwerden werden abgetan – darin ist der Fluglärmbeauftragte am Flughafen ein echter Großmeister. Informationen über Flugbewegungen, die andernorts selbstverständlicher Standard sind, werden möglichst geheim gehalten oder mit fadenscheinigen Argumenten verweigert. Gegen wissenschaftliche Erkenntnisse über die gesundheitlichen Folgen von Fluglärm werden auf Seiten der Luftverkehrswirtschaft bewährte Gutachter mobilisiert, um alles, was Konsequenzen für

den Flugbetrieb haben könnte, als unbewiesen und strittig zu disqualifizieren.

Spätestens seit dem Ende der Mediation vor nunmehr mehr als 10 Jahren besteht die dort niedergeschriebene Selbstverpflichtung des Flughafenbetreibers Fraport, die Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung kontinuierlich zu vermindern. Die tatsächliche Entwicklung der Fluglärmbelastung weist in diesem Zeitraum jedoch das Gegenteil aus: Einzelne Geräuschreduktionen durch technische Maßnahmen wurden regelmäßig durch die Zunahme der Verkehrsmengen überlagert und somit für eine Verminderung der Lärmbelastung nicht wirksam. So wurde auf Nachfrage bekannt, dass die Vorgaben der 2002 eingeführten Lärmkontingentierung zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr – also in der sogenannten Mediationsnacht – in allen Flugplanperioden bis Ende 2008 jeweils überschritten wurden, d.h. die Lärmbelastungen waren deutlich höher als vorgegeben.

IST FLUGLÄRM GESUND? Die Luftverkehrswirtschaft kennt das Problem der gesundheitlichen Folgen der Fluglärmbelastung sehr wohl – indes wird häufig im Schulterschluss mit der Politik nicht so sehr an Lösungen, sondern viel lieber an Relativierungen gearbeitet. Aktuelle Un-



gegen Widerstand

25

tersuchungsergebnisse über Krankheiten infolge insbesondere nächtlichen Fluglärms werden gekontert durch den Hinweis, dass anderer Verkehrslärm – insbesondere von Straßen und Eisenbahnstrecken – oft sehr viel lauter sei und obendrein davon sehr viel mehr Menschen betroffen wären als von Fluglärm. Diese Argumente sollen natürlich nicht zu mehr öffentlichem Wissen über die gesundheitlichen Schäden von Verkehrslärm führen, sondern vielmehr mögliche Konsequenzen aus der Fluglärmbelastung auf den St. Nimmerleinstag verschieben. Deshalb verwundert es auch nicht mehr, dass sogar Fraport-Chef Schulte mittlerweile ein Gutachten über die gesundheitlichen Folgen des Verkehrslärms fordert, wobei er die Parole ausgibt, besonders sorgfältig arbeiten zu wollen, und deshalb bundesweit alle Lärmwirkungen aller Verkehrsträger über einen längeren, mehrjährigen Zeitraum untersuchen zu wollen. Bis in etlichen Jahren Ergebnisse vorliegen könnten – und so ist dabei sein Kalkül – lassen sich ohne Einschränkungen ungehindert weiter wachsender Flugverkehr abwickeln und lärmgeplagte Anwohner verträsten.

WIE VIEL FLUGLÄRM VERTRÄGT DER MENSCH? Neue epidemiologische Untersuchungen der Wirkungen von Fluglärm sind in jüngerer Zeit veröffentlicht worden, experimentelle Studien gibt es schon seit längerem. Vor dem Hintergrund, dass Wahrnehmung und Wirkung von Fluglärm immer eine individuelle Komponente haben, ist es sinnvoll und geboten, die Ergebnisse der unterschiedlichen Studien miteinander in Bezug zu setzen. Experimentell sind sicherlich mögliche Wirkungen im Einzelnen zu ermitteln, aber nur sorgfältig analysierte epidemiologische Daten können die tatsächlichen Auswirkungen auf die Bevölkerung beschreiben und dabei auch die Belastungsdauer berücksichtigen. Die derzeitigen gesetzlichen Regeln (FlugLärmG vom 31.10.2007) reichen gewiss nicht aus, um gesundheitliche Schäden mit Sicherheit auszuschließen. Wie sehr die Begrenzung der zulässigen Fluglärmbelastung zu einer politischen Frage geworden ist, zeigt das Fluglärmgesetz schon dadurch, dass es bei der Höhe der Grenzwerte zwischen bestehenden und neuen Flugplätzen unterscheidet. Das hat nichts mit der konkreten Schallwirkung, sondern eher mit der ökonomischen Bedeutung des Luftverkehrs zu tun. Dies verschärft die Aufgabe für verantwortliche Politik, dafür zu sorgen, dass

die Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor-schung zum Schutz der Bevölkerung, die rund um den Flughafen lebt, auch rasch wirksam werden.

HARTNÄCKIGKEIT GEGEN IGNORANZ Als verantwortlich für den größten deutschen Verkehrsflughafen ist die hessische Politik besonders gefordert, sich mit dem Thema Fluglärm und Gesundheit intensiv zu beschäftigen. Deshalb war es eine massive Provokation, als Anfang dieses Jahres die Landtagsmehrheit von CDU und FDP eine beantragte Anhörung zu den aktuellen epidemiologischen Erkenntnissen der Fluglärmwirkung mit fa-denscheinigen Gründen abgelehnt hat. Immerhin liegen Daten vor, die darauf hindeuten, dass es Todesopfer des Flugverkehrs nicht nur durch Abstürze, sondern auch durch die Wirkung von Fluglärm gibt.

Da wir GRÜNE uns besonders in der Frage des Schutzes vor Fluglärm in Hartnäckigkeit nicht überbieten lassen, haben wir gemeinsam mit der SPD unser Minderheitenrecht in Anspruch genommen und eine Enquetekommission „Fluglärmmonitoring und Gesundheitsschutz“ beantragt, für deren Einsetzung ein Fünftel der Landtagsmandate ausreicht. Die Reaktion der Mehrheit war ein sogenannter „Ergänzungsantrag“, mit dem ganz im Sinne

des Fraport-Chefs eine Ausdehnung der Enquete auf alle Verkehrslärmverursacher und auf ganz Hessen versucht wurde – also eine totale Verwässerung des Themas. Erst massiver Druck und die Drohung, vor Gericht zu ziehen, führten schließlich zu einer Einigung, die im letzten Plenum vor der Sommerpause beschlossen wurde: Es findet nun doch die ursprünglich beantragte Anhörung des Landtags statt. Durch die Blockade der Mehrheit haben wir aber ein halbes Jahr verloren.

FLUGLÄRMMONITORING UND GESUNDHEITSSCHUTZ IM BALLUNGSRAUM

FRANKFURT/RHEIN-MAIN So lautet nunmehr der Titel der zweitägigen öffentlichen Anhörung im Hessischen Landtag am 23. und 24. September 2010, in der eine Reihe von Wissenschaftlern aus der Lärmwirkungsforschung, aber auch Vertreter der Luftverkehrswirtschaft, Beiträge aus verschiedenen Blickwinkeln vortragen und sich der kritischen Diskussion stellen werden – nicht nur durch die Abgeordneten und Fraktionsexperten, sondern auch durch Vertreter der Kommunen, der Umweltverbände und Bürgerinitiativen. Selbstverständlich sind auch Zuhörerinnen und Zuhörer eingeladen. Diese Anhörung, die auch schriftlich dokumentiert werden wird, ist aus unserer Sicht zugleich ein wichtiger Schritt für eine eigene epidemiologische Studie über die gesundheitlichen Wirkungen des Fluglärms rund um den Flughafen Frankfurt. Denn es besteht dauerhaft die Verpflichtung, das Wissen gerade über diese Problematik zu vermehren und hieraus die richtigen Konsequenzen zu ziehen. Wir sind davon überzeugt, dass sich am Ende die Argumente durchsetzen und für die Menschen rund um den Flughafen Frankfurt wenigstens einige Stunden ungestörte Nachtruhe erreicht werden wird.

Frank Kaufmann ist seit 15 Jahren Mitglied des hessischen Landtags und von Anfang an in der GRÜNEN-Fraktion für die Probleme des Flugverkehrs sowie die Auseinandersetzungen um den Flughafen Frankfurt zuständig.



Hermann Schaus Sabine Leidig

Am Beispiel des Frankfurter Flughafens lassen sich einige Nebelkerzen um das Arbeitsplatzargument lichten. Beim Streit um den Ausbau des Airports Frankfurt war das Beschäftigungsversprechen von Anfang an ein Totschlagargument. In den ersten euphorischen Aussagen des Flughafenbetreibers Fraport Ende der neunziger Jahre wurde noch von 90 000 weiteren Jobs auf dem Flughafengelände und doppelt so viel außerhalb gesprochen. Der Begriff „Jobmaschine“ wurde geprägt, um den Ausbauegegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Damit wurden höhere Lärmbelastung, die Einschränkung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten der umliegenden Städte und Gemeinden oder der geplante Eingriff in den Bannwald gerechtfertigt. Aber die Gutachten, die Fraport im Rahmen des Mediationsverfahrens (G 19.1 und G 19.2) in Auftrag geben musste, kamen zu erheblich kleineren Zahlen: 40.000 neue Arbeitsplätze auf dem Flughafengelände und weitere 60 000 in der Region. Mit diesen insgesamt 100 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen ging Fraport dann propagandistisch in das öffentliche

Planfeststellungsverfahren. (Die 100 000 Arbeitsplätze resultieren aus zwei verschiedenen Gutachten, die unterschiedlichen Methoden folgten und deren Ergebnisse unzulässigerweise zusammen gezählt wurden) Bei den Gewerkschaften gab es Uneinigkeit über die Bewertung und es kam innerhalb des DGB-Hessen immer wieder zu heftigen Auseinandersetzungen von Befürwortern und Gegnern des Ausbaus, die 2006 mit einem salomonischen Sowohl-als-auch befriedet wurden. Allerdings hatte ver.di Hessen auf ihrem 1. ordentlichen Gewerkschaftstag im April 2003 unerwartet die klare Ablehnung des Flughafenausbaus beschlossen. Dies ist erstaunlich, weil ver.di, als Verkehrsgewerkschaft auch die Beschäftigten am und um den Frankfurter Flughafen organisiert. Im Beschluss heißt es: „Wenn der verheißene Fortschritt die Gesundheit der Menschen zerrüttet und ihre lebenswirtschaftlichen Interessen erstickt, muss er verhindert werden. Das Arbeitsplatzargument für den weiteren Flughafenausbau wird dann zu einem tatsächlichen Totschlagargument.“

Der „Jobmotor Flughafen“ stottert

Eine Auseinandersetzung mit Arbeitsplatzprognosen



Foto: Rudi Hechler

In der Zwischenzeit werden auf dem Flughafen Rhein-Main Stellen gestrichen und die Arbeitsbedingungen verschlechtert. Auf der Jagd nach Marktanteilen und Gewinnen wurden 2005 den Mitarbeitern von Fraport enorme tarifliche Verschlechterungen wie längere Arbeitszeiten, Verzicht auf Urlaubstage oder Lohnerhöhungen abgerungen. Fraport gliedert Sicherheitsaufgaben in ihre eigene Tochtergesellschaft FraSec aus, betreibt so Tariffucht, oder nötigt gemeinsam mit der Lufthansa die Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste zu erheblichem Lohnverzicht (s. Artikel S.43). Aus Protest gegen dieses Gebaren erklärten DGB und ver.di ihren Austritt aus dem Forum Flughafen und Region (FFR). Diesem Schritt schloss sich auch die Landtagsfraktion der LINKEN an.

In ihrem Geschäftsbericht weist Fraport für 2009 einen deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Zahl der Beschäftigten im Konzern aus: Sie sank um 3109 auf 19 970, was einem Rückgang von über 13 Prozent entspricht. Im Jahre 2007 waren es noch mehr als 30 000. Bei solchen Zahlen zerplatzt der „Jobmotor Fraport“

wie eine Seifenblase!

KAUM GEWINN FÜR DIE REGION Mittlerweile wird die utopische Zahl von 100 000 neuen Arbeitsplätzen selbst von den eifrigsten Befürwortern aus CDU und FDP nicht mehr aufrecht erhalten. Den erwarteten Zuwachs mussten sie abermals reduzieren – nun auf insgesamt 40 000 Stellen. Aber auch das ist nicht haltbar: Das Rhein Main Institut (RMI) veröffentlichte am 30.04.2007 die Ergebnisse einer ausführlichen wissenschaftlichen Überprüfung der Arbeitsplatzprognosen. Die Studie stellt fest, dass „der Flughafen zu einem weiteren Abbau von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe bei(trägt)“ und „die Entstehung von Arbeitsplätzen durch den Betrieb eines vergrößerten Flughafens mit mehr Luftverkehr für das Rhein-Main-Gebiet insgesamt keine zusätzlichen Arbeitsplätze (bringt)“.

Die derzeit neu entstehenden Einzelhandelsflächen im Neubaugebiet Gateway Gardens und im AirRail-Center werden Konkurrenz zum Einzelhandel der gesamten Rhein-Main-Region darstellen. Bei der Schaffung von Cargo-City-Süd versprach man 6.000 neue Arbeitsplätze im Speditionsgewerbe. Tatsächlich fand aber lediglich eine Verlagerung aus den Anrainergemeinden im Norden des Flughafens in einer Größenordnung von 3.500 Arbeitsplätzen statt. Lediglich 500 Arbeitsplätze wurden seinerzeit neu geschaffen. Schon heute ist das Hauptgeschäft des Flughafenbetreibers Fraport nicht mehr der Vorfeldebetrieb der Start- und Landebahnen, sondern die Vermietung von Büros, Einzelhandelsflächen, Hotels, Kinos, Restaurants und Freizeiteinrichtungen. Die Sogwirkung macht sich in der gesamten Region negativ bemerkbar.

JOBLÜGE AUCH ANDERSWO In ihrem Flughafenkonzept von 2008 behauptet die Bundesregierung, dass 850 000 Ar-

beitsplätze „direkt oder indirekt“ vom Luftverkehr abhängen. Sie stützt sich auf Arbeiten von Prof. Herbert Baum, der seit Jahrzehnten die höchsten Arbeitsplatzzahlen für Beschäftigte im Flugverkehr produziert. Er rechnet zusätzlich zu den direkt Beschäftigten auch indirekte Arbeitplatzeffekte infolge von Aufträgen und Investitionen an Flughäfen und „induzierte“ Arbeitsplätze hinzu, die durch die Gehälter und die Kaufkraft der Beschäftigten geschaffen werden, außerdem so genannte „katalytische“ Arbeitsplätze, die es ohne den Luftverkehr nicht geben würde. So wird jeder reale Arbeitsplatz mit dem Faktor drei multipliziert. Dieses Flughafenkonzept nennt die Zahl von 950 Arbeitsplätzen pro einer Million Fluggäste. Allerdings waren an den deutschen Verkehrsflughäfen nach Auskunft der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) im Jahr 2006 knapp 35 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Diese Zahl umfasst auch Auszubildende, Teilzeitkräfte und geringfügig Beschäftigte. Pro einer Million Fluggäste sind das 185 (statt 950) Personen!

Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur schaffen zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen. Das haben Berechnungen der TU Wien ergeben. Gerechnet in Beschäftigtenjahren pro investierte Milliarde Euro kommt der Autobahnbau auf rund 10 000 Beschäftigte. Der Bau von Bahnhöfen schafft bei gleicher Investition rund 17 400 Arbeitsplätze, der Eisenbahnstreckenbau, Arbeiten im Bereich des ÖPNV und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bringen es auf jeweils 16 000 Arbeitsplätze pro Milliarde Euro. Für Flughafen(aus)-bau steht der Vergleich aus. Der wäre aber notwendig, bevor die Arbeitsplatzkarte gezogen wird. Immerhin gibt der Staat hunderte Millionen Euro aus, um deutsche Provinzflughäfen zu internatio-



28

nalen Airports hochzurüsten.

Zum Beispiel: Die Gemeinde Calden, die Stadt Kassel, der Landkreis und das Land Hessen lassen sich den Ausbau von Kassel-Calden mehr als 150 Millionen Euro kosten. Hof-Plauen soll eine neue Landebahn bekommen und dafür vom Land Bayern rund 30 Millionen Euro. Der ebenfalls geplante Ausbau des Airparks Allgäu in Memmingen dürfte den Freistaat bis zu 7,3 Millionen Euro kosten. In den Ausbau des ehemaligen sowjetischen Militärflughafens Cochstedt hat das Land Sachsen-Anhalt nach der Wende rund 60 Millionen Euro investiert. Um den Flughafen Hahn im Hunsrück, der mehr als zehn Jahre lang mit Landesmitteln gepöppelt wurde, sind rund 2000 Arbeitsplätze entstanden.

Weil Profite aber die Ausnahme sind, werden Flughäfen oft vom Steuerzahler unterstützt. Für Unternehmensberater Booz Allen Hamilton birgt das Geschäftsmodell „ein hohes Risiko“. McKinsey erwartet „zunehmend gesättigte Märkte“ für Ryanair und Co. Und die Boston Consulting Group glaubt, dass für viele Regionalflughäfen „die Rentabilität nicht gewährleistet“ sei. Es wäre nicht nur sinnvoller, sondern auch beschäftigungs-

wirksamer, wenn öffentliche Mittel in nachhaltige, soziale und ökologische Projekte investiert würden anstatt in den Standortwettbewerb um Betonpisten. Die Jobmaschinen-Argumentation wird vor dem Hintergrund der absehbaren Endlichkeit der fossilen Rohstoffe gänzlich abwegig. Der Flugverkehr hängt vollständig an der Verfügbarkeit von billigem Erdöl. Die Möglichkeiten, auf andere Antriebsstoffe umzusteigen, sind begrenzt (Agrotreibstoff) oder noch nicht entwickelt (Wasserstoff). Die OECD, das Deutsche Institut der Wirtschaft, die Amerikanische Energiebehörde, sie alle gehen davon aus, dass das Maximum der Ölförderung erreicht ist und in den kommenden zehn Jahren Öl und seine Derivate Benzin, Diesel, Kerosin und Flugbenzin erheblich teurer werden. Dann ist es vorbei mit der Billigfliegerei. Und wenn nicht vorher umgesteuert wird, werden die meisten der Beschäftigten auf der Straße stehen.

Hermann Schaus, Landtagsabgeordneter der Linken in Hessen, zuständig für Innenpolitik und Gewerkschaften.

Sabine Leidig, Bundestagsabgeordnete der Linken, verkehrspolitische Sprecherin.

Rudi Hechler

Wie oft ist es mir im In- und Ausland passiert. Man fragt „Wo kommen Sie her?“ Antwort: „Mörfelden-Walldorf bei Frankfurt“. „Ach, Startbahn-West – da weiß ich Bescheid!“

Die Auseinandersetzungen der 80er Jahre, der Kampf für Bäume, gegen Großkapital und US-Airbase sind lange im Gedächtnis geblieben. Ein Kampf, der verloren ging – aber trotzdem viel veränderte. Die Bewegungen jener Jahre von Wyhl, Startbahn-West, Brokdorf haben das Land sensibilisiert, die Friedensbewegung befördert, die Grünen in die Parlamente gebracht.

HEUTE: GEWALTIGE KAHLFLÄCHEN UND ZU KLEINE DEMONSTRATIONEN

Ein Slogan jener Tage „Wer sieht den Ausbau gerne? – Die Banken und Konzerne!“ ist nach wie vor richtig, aber bei den jüngsten Auseinandersetzungen am Frankfurter Flughafen konnten, trotz großer Anstrengungen der Bürgerinitiativen, bei weitem nicht so viele Menschen wie damals mobilisiert werden. Heute haben wir gewaltige Kahlflächen und zuletzt kleine Demonstrationen. Es gab keine mit der Startbahn-West-Zeit vergleichbare Massenbewegung. Die Gründe: zunächst die große Resignation. Aussagen: „Wir waren damals so viele – man hat trotzdem betoniert – die machen doch, was sie wollen.“ Dann die Angst um den Arbeitsplatz – am Flughafen arbeiten für viele Firmen bis zu 70 000 Menschen – in der Region gibt es weniger Arbeitslose als in anderen Landstrichen. Manche, die Arbeit haben, können oft mehrmals im Jahr in den Urlaub fliegen – wie schön, wenn man den Airport vor der Nase hat.

Die Flughafen AG – früher FAG, heute Fraport AG – hat viel gelernt. Man hat das Flughafenumland regelrecht korrumpiert, Vereine, Gruppen, Schulen werden gesponsert. In der Online-Zeitung des Flughafens: „Spenden, Sponsoring und Förderung: Flughafen-Betreiber hilft, wo er kann“. Es gibt Flughafen-Bedienstete,

Von der Startbahn-West zur Landebahn Northwest

Flughafenerweiterung Frankfurt

die in den Kitas den „Sandschnurfüssler“ vorführen und Werbung hinterlassen. Man hat einen ehemaligen Gewerkschaftsvorsitzenden eingestellt, ein bekannter Ornithologe steht auf der Gehaltsliste, man macht Reklame mit einem eigenen Förster und anderen „Naturfreunden“ und man sät natürlich „Ökora-sen“. In der gut gemachten Zeitungsbeilagen fürs Umland schreibt der „Nachhaltigkeits-Experte“ der Fraport AG.

DIE MENSCHEN IM UMLAND WURDEN BELOGEN UND BETROGEN. Nachdem die Startbahn-West in den achtziger Jahren in den Wald betoniert worden war, glaubte kaum jemand, dass innerhalb weniger Jahre erneut ein Flughafenausbauprojekt auf der Tagesordnung stehen würde. Damals war man sich in Hessen über Parteilinien hinweg einig: Großprojekte mit diesen Dimensionen dürfen nicht mehr gegen den Willen der Betroffenen durchgesetzt werden. „Kein Baum wird mehr fallen“ versprach damals Ministerpräsident Holger Börner (SPD) und der ehemalige Ministerpräsident Hans Eichel (SPD): „An den Start- und Landebahnkonfigurationen wird nichts geändert ...“ Dann erklärte man den Wald rund um den Flughafen noch am 14.12.1992 zum Bannwald und alle großen Parteien sagten: „Ausbauprojekt nur innerhalb der Flughafengrenzen“. Alles „Schnee von gestern?“ – und: Wird es so weitergehen? Bei der Fraport AG gibt es mit Sicherheit weitere Ausbaupläne. Bei vielen spukt die „Atlanta-Variante“, mit mehreren Parallelbahnen, im Kopf herum. Die Bürgerinitiativen fragten: „Kommt die nächste Bahn zwischen Walldorf und der Südbahn?“ Natürlich sagte die Fraport AG dazu: „Wir müssen erstmal den neuesten

Ausbau finanzieren.“ Aber auch die *Frankfurt Allgemeine Zeitung* (FAZ) schrieb: „Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau“. Wenn es um schnelle Profite geht, denkt man am Flughafen und anderswo nicht an Erklärungen und Gesetze – alles kann auf einmal ganz schnell geändert werden.

„WEIL DU UNTER DER EINFLUGSCHNEISE WOHNST, MUSST DU FRÜHER STERBEN.“

Mit der vom Ministerpräsidenten Koch und der damaligen CDU/FDP-Landesregierung getroffenen politischen Entscheidung zum Bau einer neuen Bahn im Nordwesten des Flughafens Rhein-Main gab es einen neuen Angriff auf die Gesundheit vieler Menschen in der direkten Umgebung. Immer mehr Menschen sind in ihrem Lebensraum Verlierer des Flughafenausbaus. Viele begreifen es auch, was nicht heißt, dass sie aktiv werden. Der Epidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser hat Krankenkassendaten von mehr als einer Million Flughafenanliegern im Raum Köln/Bonn ausgewertet. Die Ergebnisse sind alarmierend: Wer in den Einflugschneisen wohnt, riskiert seine Gesundheit, womöglich sogar sein Leben. In seiner Studie „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm – Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn“, die er im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellt hatte, kann man erfahren: Wer unter dem Lärmteppich lebt, bekommt eher einen Schlaganfall, das Krebsrisiko steigt. Hier heißt es, dass Frauen, die tagsüber einer Fluglärmbelastung von mehr als 40 Dezibel ausgesetzt sind, ein fast doppelt so hohes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie andere Frauen haben. Bei



Männern erhöhe sich das Risiko um 69 Prozent. Bei Frauen stellten die Forscher überdies ein erhöhtes Risiko für Brustkrebs und Leukämie fest.

Eine Aussage, die Nachdenken und Handeln erfordert. Jetzt geht es vor allem um Aufklärung. Deshalb bemühen sich vor allem Bürgerinitiativen und Kommunen um eine „Frankfurter Gesundheitsstudie“, aber die Landesregierung wiegelt ab. Wir leben unter den Flugschneisen des Frankfurter Flughafens. Die immer wiederholten wirtschaftlichen Argumente ziehen angesichts der Greiser-Studie nicht mehr. Die Behandlung nach einem Schlaganfall oder die Behandlung eines Krebspatienten ist extrem teuer. Das Geld muss die Solidargemeinschaft der Krankenkassenmitglieder aufbringen. Nicht die Flughafenbetreiberin Fraport, nicht Lufthansa und auch nicht die hessische Landesregierung. Es gab mal den populären und richtigen Satz "Weil du arm bist, musst du früher sterben!" Man kann dieses Erkenntnis heute ergänzen mit: „Weil du unter der Einflugschneise wohnst, musst du früher sterben.“

FAKTEN WURDEN GESCHAFFEN Die Landebahn im Kelsterbacher Wald ist im Bau. Wenn sie in Betrieb geht, sind viele Kommunen, besonders Rüsselsheim, Kelsterbach, Raunheim, Flörsheim, Hattersheim-Eddersheim und Teile von Hofheim, betroffen. Weiter östlich leiden Offenbach, Oberrad, Frankfurt-Sachsenhausen, Frankfurt-Goldstein und -Schwanheim an Lärm und Abgasen. Neu hinzu kommen die Städte Obertshausen, Heusenstamm, Seligenstadt und Rodgau. Im Süden werden demnächst Mörfelden, Groß-Gerau, Nauheim, Worfelden und Darmstadt von Überflügen noch stärker belastet. 216 Hektar wertvoller Waldbestand wurden

geopfert. Ein Waldgebiet, das für die gesamte Region als Frischluft- und Wasserreservoir große Bedeutung hat.

Im Süden des Flughafens fällt seit Jahren Wald zusätzlich der Säge zum Opfer (rund 100 ha). Hier gibt es jetzt kaum noch Wald. Die Bäume waren hier wichtige Barriere vor dem Flughafenbodenlärm und unentbehrlicher Luftfilter.

Eine Riesenwerft für den A380 wurde gebaut. Geplant ist ein neues Süd-Terminal. 2006 gab es rund 500 000 Flugbewegungen; geplant ist, demnächst 600 000 bis 800 000 abzuwickeln.

ANSTIEG DES NÄCHTLICHEN FLUGVER-

KEHRS Ein Nachtflugverbot soll es nicht geben. Die Bevölkerung wird mit leeren Versprechungen für dumm verkauft.

Schon jetzt werden manchmal über 200 Nachtflüge gezählt. Die Bürgerinitiativen fordern: Nachtflugverbot von 22-6 Uhr. Bisher haben wir hier z.Zt. durchschnittlich 150 Nachtflüge. Die durchschnittlichen Flugbewegungen zur Nachtzeit von 22.00 bis 06.00 Uhr: 1971: 40 Nachtflüge, 1989-1997: 78 Nachtflüge, 1998: 97 Nachtflüge, 1999: 123 Nachtflüge.

GLOBAL PLAYER FRAPORT - WER TRÄGT

DAS RISIKO? Die Gründe für den erneuten Bau einer Bahn in Frankfurt liegen auf der Hand: Es gibt einen starken Druck der Banken und Konzerne aus dem Rhein-Main-Gebiet. In der Landeshauptstadt fordern die CDU, die FDP und die Sozialdemokraten den Ausbau. Keiner kann heute sagen, wie der Flugverkehr der Zukunft organisiert werden soll. Bei den Flughäfen ist es im Kapitalismus wie in anderen Sparten. Jeder gegen jeden. Die Politik regelt nicht, sie erfüllt die Wünsche des Kapitals. Die Bedingungen für das Wachstum des Flugverkehrs ha-

ben sich aber verändert: Energiekosten steigen, die Flughafenbaukalkulation wird überschritten werden. Die Profitgier kann auch zu milliarden-schweren Fehlinvestitionen führen, deren Kosten überwiegend auf die Steuerzahler durchschlagten werden. Und es

gibt „Mitbewerber“: Dubai plant einen Flughafen mit sechs neuen Bahnen, dazu kommen noch zwei Bahnen, die nur 40 Kilometer vom Neubauprojekt entfernt sind. Es ergibt sich dort somit ein Flughafensystem mit acht Parallelbahnen. Das ist die Konkurrenz.

DAS RISIKO TRAGEN DIE BÜRGERINNEN

UND BÜRGER. Nicht der Ministerpräsident oder die Fraport AG, sondern die Bürgerinnen und Bürger des Umlandes, die Steuerzahler, sind letztlich die Betroffenen. Die Manager, die heute den Ausbau durchziehen, sind wahrscheinlich in zehn Jahren nicht mehr dabei – aber sie hinterlassen ein kaum noch bewohnbares Flughafenumfeld.

IM KAPITALISMUS KANN MAN ALLES

KAUFEN - WENN MAN GELD HAT. Der „leitende Fraport-Förster“ sagte nach der Rodung: „Ich trauere den Bäumen nicht nach...“ Dass dieser Mensch das Lied seines Brotgebers singt, weiß jeder. Nicht alle wissen jedoch: Fraport hat sich viele Leute gekauft. Sie haben teure Werbeagenturen beschäftigt, die Millionen verbraten, damit die Menschen glauben, Fraport sei eigentlich ein Wohltäter. Die Förster-Sprüche sind nur dumm und eine Perversion. Schlimmer ist, wie es bei den Ausbaubetreibern insgesamt läuft: Da ist so viel Geld im Spiel, dass man sich eigentlich alles kaufen kann. Politiker, Medien, Meinungsmacher. Wer reich ist, ist einflussreich. Aber so eingestimmt, merken viele Bürger nicht, was geschieht, oder sie resignieren. Der Flughafen wächst derweil wie ein Braunkohlegebiet. Städte und Dörfer werden unbewohnbar. Uralter Wald verschwindet. Die Fraport AG schafft Tatsachen.

VIELE ARBEITSPLÄTZE – ABER SCHLECHTE

ARBEITSBEDINGUNGEN Auch am Flughafen wird rationalisiert und unterbezahlt. Fraport baut ab und lagert aus – die „Jobmaschine“ gibt es nicht. Die Beschäftigten der Bodenabfertigung sollen für wesentlich weniger Geld die gleiche Arbeitsleistung erbringen. Diese Lohndrückerei ist das Ergebnis der schrankenlosen



Deregulierung im Luftverkehr. Nur knapp 15 Prozent des Fraport-Gewinns kommen vom Flugbetrieb. Fraport macht seinen Gewinn auf anderen Feldern; in der Rhein-Main-Region vor allem mit Immobilien und Flächen für den Handel. Der Flughafen gleicht einem Einkaufs- und Kongresszentrum mit angehängten Start- und Landebahnen. Dafür wurde der Bannwald gefällt. Das ist unverantwortlich und wird nicht vergessen.

ES DARF NICHT IMMER SO WEITER GEHEN.

Vor 25 Jahren verzeichnete der Frankfurter Flughafen ca. 176 000 Flugbewegungen, was einem Tagesschnitt von 485 Flugereignissen entsprach. Im Jahre 1984 wurde die Startbahn 18 West in Betrieb genommen und zum Ende des gleichen Jahres verzeichnete der Rhein-Main-Flughafen bereits einen Anstieg auf 186 793 Flugbewegungen, was einem Tagesschnitt von 511 entsprach.

1990 wurden auf Rhein-Main 279 063 Flugbewegungen registriert, das entsprach einem Tagesschnitt von 764. Zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 West hatte sich der Flugverkehr mit 322 357 Flugbewegungen zum Jahresende 1994 annähernd verdoppelt und die Grenze von 350 000 Flugbewegungen wurde bereits zum Jahresende 1996 überschritten (351 447).

Jetzt – bei nahezu 500 000 Flugbewegungen – haben wir einen Tagesschnitt von 1369 und man redet von einer künftigen Verdoppelung des Flugverkehrs. Wie soll das gehen? Denkt man bei Fraport schon an Entsiedlungsmaßnahmen?

Wir sagen, die Menschen im Ballungsraum werden das nicht aushalten. Angesichts der Ausbauphantasien der Fraport AG muss gegengesteuert werden. Wir wissen: Die Beeinträchtigungen und insbesondere die körperlichen Schädigungen durch den bereits bestehenden Flughafenbetrieb haben die Grenzen des Erträglichen überschritten. Weil wir an die Zukunft der Region denken, werden wir weiterhin gegen den Ausbau auftreten.

Rudi Hechler, Mörfelden-Walldorf, langjähriger DKP-Stadtverordneter



Fotos Seite 29-31: Rudi Hechler



Lex „Frankfurter Flughafen“

Wolf Wetzel

Die Finanzkrise 2008ff hat uns gelehrt, dass es systemrelevante Unternehmen gibt, die nicht für ihre Verluste haften, dass es Unternehmen gibt, für die weder Marktgesetze noch das unternehmerische Risiko gelten, dass es Unternehmen gibt, die nicht in Konkurs gehen können, weil ihr Bankrott eine systemische Kettenreaktion auslösen würde.

Als Faustregel gilt, je größer die Verluste und Möglichkeiten von Unternehmen, andere mit in den Abgrund zu reißen, desto sicherer ist ihr Überleben und die Sozialisierung ihrer Verluste. Wenn also systemrelevantes Kapital selbst dann noch exorbitante Macht ausübt, wenn es bereits pleite ist, welche Macht haben dann Unternehmen, denen es gut geht? Was können sich Unternehmen mit ähnlichem Macht-, also Drohpotenzial, erlauben – auch und gerade in „guten Zeiten“?

Fraport & Co gehören zweifellos zur „Königsklasse“: Fraport und Lufthansa zusammen haben einen Jahresumsatz, der

genauso groß ist wie der öffentliche Haushalt Hessens.¹ Wer regiert also wen?

FRAPORT LÄSST NOCH EINMAL WÄHLEN

Obwohl sich die hessische CDU im Wahlkampf 2008 noch steigerte, ihre rassistische Kampagne (gegen die doppelte Staatsangehörigkeit 1999) mit dem Kampf gegen „ausländische Intensivtäter“ krönte, verlor sie deutlich die Wahl. Die SPD mit der Spitzenkandidatin Andrea Ypsilanti wurde stärkste Partei und hatte sogleich ein Problem: Auch mit den Grünen zusammen wäre sie auf eine Tolerierung durch die Partei DIE LINKE angewiesen gewesen. Genau diese schloss sie jedoch zuvor aus – in der Hoffnung, so den Einzug der LINKEN verhindern zu können. Um dennoch rot-grüne Politik machen zu können, brach sie ihr Wort und handelte ein Tolerierungsabkommen mit der Partei DIE LINKE aus.

In der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland gab es schon viele Wortbrüche, ohne dass diese den jeweiligen Parteien geschadet hätten. Doch dieses Mal passierte etwas Ungewöhnliches: Eine parteiübergreifende Koalition aus Wirt-

schafts-, Partei- und Medienunternehmen fand sich zusammen, um den „linken Putsch gegen den Wählerwillen“² zu verhindern. Die Initiatoren, Unterstützer und Sponsoren der „Wortbruch-Kampagne“ reichten von BILD, FAZ bis Frankfurter Rundschau, vom wirtschaftsfreundlichen Flügel der SPD bis zu unternehmensnahen Gewerkschaftsgliederungen.

Wenn man also davon ausgeht, dass diese Große Koalition in puncto Wortbruch (eigene) Erfahrungen hat, dann weiß man, dass es um ein politisches Programm ging, dessen Verwirklichung um jeden Preis verhindert werden musste. Und in der Tat störten einige SPD-Programmpunkte einflussreiche Wirtschaftsinteressen und milliardenschwere Unternehmen in Hessen derart, dass sie gegen dieses „wirtschafts- und standortfeindliche“ Regierungsprogramm³ mobil machten: Nennt man die Kernpunkte dieses Regierungsprogramms, hat man zugleich die Sponsoren und Initiatoren der „Wortbruchkampagne“:

Die geplante Nordbahn am Frankfurter Flughafen darf erst gebaut werden, wenn die Gerichte über die Rechtmäßigkeit des

Planfeststellungsbeschlusses entschieden haben. Auf das Instrumentarium des „Sofortvollzuges“ soll also verzichtet werden. Es bleibt beim Atomausstieg, gerade auch im Hinblick auf das älteste Atomkraftwerk in Biblis.

Der Ausbau regenerativer Energien soll zügig und entschieden vorangetrieben werden.

Diese politischen Vorgaben sollten durch einen neuen Wirtschaftsminister unterstrichen werden: Dr. Hermann Scheer⁴. Die Kampagne hatte Erfolg, das Wahlergebnis wurde 2009 korrigiert und das neue schwarz-gelbe Regierungsprogramm hat all das wieder auf der Agenda⁵, was bei einer rot-grünen Regierung nicht ungehemmt zum Zuge gekommen wäre. Eindrucksvoller konnte diese Kampagne nicht belegen, was es in diesem Land bedeutet, gegen „systemrelevante“ Kapitalien Politik zu machen, selbst mit den Mitteln bescheidener Reformpolitik.

DER AUSBAU DES FRANKFURTER FLUGHAFENS - EINE SERIE VON WORT- UND RECHTSBRÜCHEN Am Ende des Startbahn-West-Konfliktes in den 80er Jahren stand ein eklatanter Wortbruch, nämlich die Zusage, dass kein Baum mehr für die Flughafenerweiterung fallen würde. Die Startbahn-18-West wurde *außerhalb* des Flughafengeländes gebaut. Makabererweise findet man in der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 bereits die erste Lüge: „Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- oder Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18-West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage. Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“⁶

Zehn Jahre später, auf dem Höhepunkt der Startbahn-West-Auseinandersetzungen erneuerte der damalige SPD-Ministerpräsident Holger Börner das Versprechen: „Nach dem Bau der Startbahn wird kein Baum mehr für den Flughafen fallen.“⁷

DER FRANKFURTER FLUGHAFEN – EIN „ÖFFENTLICHES ANLIEGEN“ ODER EINE VORSÄTZLICHE TÄUSCHUNG? Bereits Mit-

te der 90er Jahre deutete sich der nächste Wortbruch an. Die FAG legte Pläne vor, die eine neue Landebahn vorsahen. Allen politisch Verantwortlichen war klar, dass damit die Lunte an ein Fass voller Versprechen gelegt war. Parallel zu diesen Ausbauplänen erreichte die Privatisierungswelle öffentlichen Eigentums auch den Frankfurter Flughafen, der bis 2001 in öffentlicher Hand war.

Ein schwieriges, paradoxes Unternehmen: Wie konnte man dessen Privatisierung realisieren und gleichzeitig den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens als „öffentliches Interesse“ maskieren? Man fand eine Lösung: Die FAG, in FRAPORT AG umbenannt, wurde an die Börse gebracht. Die öffentliche Hand behielt einen bei 52 Prozent liegenden Aktienanteil. In bemerkenswerter Offenheit begründete der Fraport-Chef Wilhelm Bender diesen Coup: „Ich begrüße sehr, dass das Land Hessen und die Stadt Frankfurt, die beiden großen Anteilseigner, im Konsortialvertrag von 2001 gesagt haben, dass sie mindestens zehn Jahre die Mehrheit an der Fraport AG halten wollen – auch um den Ausbau sicherzustellen.“⁸ Wem gegenüber die „öffentliche Hand“ verpflichtet sei, stellte Wilhelm Bender ebenfalls unmissverständlich fest: „Ich gehe (...) davon aus, dass jeder, der einen solchen Posten übernimmt, sich vorher das Aktiengesetz anschaut. Und das legt fest, dass *alle dem Wohl des Unternehmens verpflichtet sind.*“⁹

Mit anderen Worten: Der öffentliche Anteil an dem Privatunternehmen Flughafen dient nicht dem Gemeinwohl, sondern als Schutzschild zur Durchsetzung privatkapitalistischer Interessen! Und diese wurden mit dem „Generalausbauplan 2000“ klar umrissen: Eine neue Landebahn, außerhalb des Flughafenareals, mitten durch den Kelsterbacher Wald, soll spätestens 2011 in Betrieb genommen werden ... danach könne man getrost und perfekt getimt auf diese öffentliche Partnerschaft verzichten.

RECHT „EXTRA LIGHT“ UND „AFFINE“ RECHTSSCHÖPFUNG 1993 wurde das hessische Forstgesetz verabschiedet, in dem

der überwiegende Teil des Frankfurter Stadtwaldes als „Bannwald“, die höchste Schutzkategorie für einen Wald, ausgewiesen ist. Da die meisten Reststücke Wald rund um den Frankfurter Flughafen in die Kategorie „Bannwald“ fallen, so auch der Kelsterbacher Wald, erklärten alle Parteien überraschend einsichtig, dass ein weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens nur innerhalb der bestehenden Grenzen möglich sei.

Dieselben Parteien, die diesem Forstgesetz zugestimmt hatten, saßen als Vertreter der Stadt Frankfurt und des Landes Hessen im Aufsichtsrat der Fraport und unterstützten ein paar Jahre später völlig unbefangenen den Bau einer neuen Landebahn, die das neue Forstgesetz Makulatur werden ließ. Ein Wort- und Rechtsbruch? Recht ist nicht nur nicht gleich, es schmilzt buchstäblich zusammen, wenn es auf die „Königsklasse“¹⁰ trifft. Zum Flughafenausbau gehört nicht nur die neue Landebahn, sondern u.a. auch eine „Airport City“ mit einer Fläche von 700 000 Quadratmetern. Planungsrechtlich hat man den Flughafen zum „Sondergebiet“ erklärt, was den extralegalen Rechtsstatus bereits andeutet: Man braucht dafür keinen Bebauungsplan. Genau das möchte Fraport auch für „Airport City“ in Anschlag bringen, was eigentlich absurd ist: „Zwischen Teilen der Stadtverwaltung und Fraport war jedoch umstritten, wie eng der Begriff 'flughafenaffin' auszulegen ist. Der strengen Lesart zufolge sind darunter nur Nutzungen zu verstehen, die unmittelbar für den Flughafenbetrieb notwendig sind. Die *großzügige Interpretation*, die sich nun offenbar durchgesetzt hat, läuft darauf hinaus, dass alles, wonach es auf dem Flughafen eine Nachfrage gibt, zu genehmigen ist.“¹¹

Worum es bei dieser Rechtsauffassung „extra light“ tatsächlich geht, schreibt die FAZ auch: Airport City muss als Sondergebiet ausgewiesen werden, „damit bei Neubauprojekten auch künftig weder die Nachbarkommunen noch der Planungsverband (über den Flächennutzungsplan) um Zustimmung gebeten werden müssen.“¹²

DIE „KÖNIGSKLASSE“ BESCHERT NICHT WOHLSTAND, SONDERN DIE GRÖSSTE WIRTSCHAFTSKRISE SEIT DEN 30ER JAHREN.

Im Normalfall wird ein Rechtsbruch bestraft – in diesem Fall muss man nur begründen, warum man diesen begehen darf. In aller Regel wird ein „überragendes Allgemeininteresse“ angeführt: Der Flughafen erfülle nationale Aufgaben, sein Ausbau sei zwingend notwendig, damit der Flughafen, kurzum Deutschland weiter in der „Königsklasse“ vorne mitspielen könne. Nur so sei der Wohlstand aller zu bewahren und zu mehren. Schließlich sei der Flughafen (samt Zulieferer) das Unternehmen mit den meisten lohnabhängig Beschäftigten. Wer also den unaufhaltsamen Fortschritt aufhalten wolle, rette möglicherweise den Wald, gefährde hingegen Tausende von Arbeitsplätzen...

Während diese Argumentationskette blindlings abgespult wird, erleben wir die größte Krise des Kapitals seit dem Zusammenbruch der Weltwirtschaft in den 30er Jahren. Billionen von Euro alleine in Deutschland werden in eine Wirtschaftsordnung gepumpt, die sich mit den Mantras „Gewinnmaximierung“ und „Rendite“ an den Rand des Abgrundes gebracht hat. Zuerst trieben sich Banken und Versicherungen in den Ruin, mittlerweile sind ganze Industriezweige von der Krise betroffen. Kurzarbeit, Betriebsschließungen, Entlassungen sind die Folge. Und die Frage, wer die Billionen von Euro an Staatshilfen aufbringt, die diejenigen

nicht bezahlen, die diese Krise verursacht haben, wurde spätestens nach der Bundestagswahl 2009 aufs Bitterste beantwortet: Die, die sich nicht wehren können und wollen!

Ist es nicht an der Zeit, über eine Wirtschaftsordnung nachzudenken, die mehr als 1 000 000 000 Euro an öffentlichen Geldern zur Sozialisierung der Schulden von Spitzenverdienern ausgibt, während seit Jahren eine Erhöhung der Hartz-IV-Sätze in Höhe von 345 Euro mit der Argumentation abgelehnt wird, es sei kein Geld da?

Ist es nicht zynisch, mit postkolonialer Gestik, tausende Kilometer entfernt den Regenwald retten zu wollen („1 Kasten Bier = 1 qm Regenwald“), während hier Hunderte von Hektar Wald gerodet werden, damit „rote Rosen aus Kenia und Ecuador, Schafsdärme aus Iran, Angelwürme aus Schanghai“¹³ eingeflogen, Rollrasen für die Diktatur in Usbekistan ausgeflogen werden können, die Business-Class-Vertreter von Frankfurt nach Stuttgart fliegen und Gelandeweite zum Shoppen nach Paris jetten können?

DIE GESCHICHTE WIEDERHOLT SICH NICHT UND WENN, DANN ALS FARCE Wie in den 80er Jahren widersetzten sich alle umliegenden Gemeinden gegen eine neue Landebahn, gegen die Rodung von über 280 Hektar Wald. Sie legten Widerspruch gegen den Planfeststellungsbeschluss ein, sie lehnten einen Verkauf ihres Waldes ab. Daraufhin verfügte die hessische Landesregierung den „Sofort-

vollzug“ und die Einleitung eines Enteignungsverfahrens. Was für gewöhnlich für sozialistische Enteignungsfantasien gehalten wird, wird in einem Land, dessen höchstes Gut das Privateigentum ist, mit geradezu absolutistischer Rechtsabwesenheit praktiziert: Stolz verkündete die Fraport Anfang 2009, dass sie „über Plan“ liege. Was Mitte des Jahres vor Gericht „ergebnisoffen“ geprüft werden sollte, existierte nicht mehr. Eine Form von rechtsstaatlich-implementierter Selbstjustiz, die man dann als solche nicht mehr erkennt, wenn die Gerichte im Nachhinein und in aller Verlässlichkeit die Klagen der Gemeinden und Umweltorganisationen ablehnen: „Weist das Gericht die Anträge der Ausbaueegner (gegen den Sofortvollzug, d.V.) ab, fallen die Bäume. *Zwar baut Fraport auf eigenes wirtschaftliches Risiko, aber die Erwartung, Kassel oder Ende 2010 das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig würden das Vier-Milliarden-Projekt noch kassieren, geht an den Erfahrungen bei ähnlichen Vorhaben vorbei.*“¹⁴

Klarer kann man nicht aussprechen, dass Gerichte, die über etwas zu befinden haben, was gar nicht mehr existiert, im besten Fall eine teure Variante darstellen, das Klage- und Einspruchsrecht ad absurdum zu führen. Kafka lässt grüßen...

Wolf Wetzel, Frankfurt am Main, Autor der dokumentarischen Erzählung *Tödliche Schüsse – Geschichte der Startbahnbewegung – quer durch die 80er Jahre*, Unrast Verlag 2008. Weitere Texte zum Frankfurter Flughafen finden sich unter: www.wolfwetzel.wordpress.com

1 Lufthansa hatte 2007 einen Umsatz von 22,4 Milliarden Euro, FRAPORT brachte es auf 2,3 Milliarden Euro – der öffentliche Haushalt Hessens betrug 2007 ca. 23 Milliarden Euro.

2 Chefredakteurs Di Lorenzo in der *Zeit* vom 31.10.2008

3 Einen Tag nach der Hessenwahl 2008 wusste die *FAZ* um die kapitalen Verlierer: „Die Wahlverlierer heißen FRAPORT und K+S“. Bürger und Bürgerinnen kommen in dieser Rechnung gar nicht vor.

4 Vorsitzender des Weltrats für Erneuerbare Energien, Vorsitzender des Internationalen Parlamentarier-Forums Erneuerbare Energien.

5 „Der Flughafen soll zügig ausgebaut werden. Das Kernkraftwerk Biblis soll bleiben, das Verfahren zur Genehmigung des Kohlekraftwerks Staudinger vorangetrieben werden (...) Von der Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern kamen zustimmende Äußerungen ... Auch die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände und der Bauernverband zeigten sich zufrieden.“ *FAZ* vom 1.2.2009

6 Aus dem Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23. März 1971, Quelle: www.aku-wiesbaden.de/artikel_227.htm

7 Quelle: www.aku-wiesbaden.de/artikel_227.htm

8 Interview mit Wilhelm Bender, *FAZ* vom 18.08.2006

9 *FAZ* vom 18.08.2006

10 Es ist „höchste Zeit für den Ausbau (...) Uns läuft die Zeit davon, und wir fallen dauerhaft aus der Königsklasse weltweit vernetzter Luftverkehrsdrehkreuze heraus“. Wilhelm Bender, *FR* vom 29.5.2008

11 *FAZ* vom 5.9.2008

12 Siehe oben. 13 Aus dem Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik vom 23.3.1971, Quelle: www.aku-wiesbaden.de/artikel_227.htm

13 „Rollrasen für Usbekistan“, *FAZ* vom 18.4.2009

14 Quelle: www.aku-wiesbaden.de/artikel_227.htm

Von Startbahn West zur Airport City

35

Das Beispiel Frankfurt

Petra Schmidt

Die über 30 Jahre andauernde Protestbewegung gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens richtete sich in erster Linie gegen Erweiterungen außerhalb des bebauten Geländes, wie die Startbahn West in den 80ern und seit 1997 gegen die Landebahn Nord sowie den Ausbau südlich des Flughafens. Alle diese Projekte gingen mit großflächigen Rodungen des Waldes im Rhein-Main-Ballungsraum einher.

Zwar gab es Mitte der 90er Jahre auch Proteste gegen die Cargo City Süd, die auf dem Gelände der ehemaligen US-Airbase errichtet wurde. Doch die Tragweite der Entwicklung, die sich damals bereits andeutete, war noch nicht erkennbar. Flughäfen werden weltweit immer mehr zu so genannten Airport Cities ausgebaut, so z.B. in Dallas, Amsterdam, Hongkong, Bangkok, Singapur, Dubai – aber auch verschiedene Flughäfen in Deutschland. Der Begriff „Airport City“ wird seit

ca. 10–15 Jahren in der Öffentlichkeit benutzt, mittlerweile ist gar die Rede von einer „Aerotropolis“ (Kasarda, früherer Flughafenberater von US-Präsident Bill Clinton)

Die Deregulierung von Start- und Landerechten führte ca. ab Mitte der 80er Jahre zu vermehrter Konkurrenz zwischen den Fluglinien und öffnete neuen Anbietern, wie z.B. Billigfluglinien, den Markt. Zugleich wurden zahlreiche Fluglinien und Flughäfen privatisiert. Die Konkurrenz führte zu strategischen Allianzen der Airlines untereinander und zur Weitergabe des Kostendrucks an die Flughafenbetreiber.

AIRPORT CITY Die sinkenden Einnahmen aus den luftfahrtaffinen Dienstleistungen wurden den Flughäfen zunehmend mit Einnahmen aus Mieten für Läden, Konferenzräume, Büros und Parkplätze kompensiert. Daraus hat sich in den letzten 15 Jahren das Phänomen von „Airport Cities“ als Methode der profitablen Kapital-

verwertung herauskristallisiert. Die Definition der räumlichen Ausdehnung von „Airport City“ wird teilweise auf die Terminals beschränkt, da dort noch am ehesten eine „Urbanität“ im Sinne von Überlagerung und Dichte von Nutzungen erreicht wird.

Eine umfassendere Beschreibung von Airport City bezeichnet die funktionale Ausdehnung rund um die Kernnutzung (Luftverkehr) eines Flughafen als ein multifunktionales Gebilde mit Logistikflächen, Freizeitnutzung, Golfplätzen, Gesundheit und Wellness (Dubai), Museumsdependancen (Schiphol), Hotels, Büros, Einkaufsmöglichkeiten für Beschäftigte und Besucher (landside) und Fluggäste (airside).

Die Fluggäste im Transitbereich stehen dabei immer mehr im Fokus, da hier die meisten Ausgaben pro Person getätigt werden (Frankfurt hat über 50 Prozent Umsteiger). Sollten früher die Wege zwischen Auto, Taxi oder öffentlichem Verkehrsmittel möglichst kurz sein, geht es

heute um das Maximieren von Kaufanreizen und um optimale Bedingungen für Handel und Gastronomie.

Büroflächenentwicklungen, die zusammen mit lukrativen innerstädtischen Nutzungen wie Gastronomie, Einzelhandel, Hotellerie auf dem Flughafen angeboten werden, gehören ebenfalls zur Airport Ci-

ty. Sie sollen damit ein attraktives Arbeitsumfeld für Unternehmen schaffen, die hochwertige Dienstleistungen anbieten.

Luft- und landseitige Erreichbarkeit und innerstädtisches Nutzungsangebot werden als zentrale Erfolgsfaktoren der Airport City angesehen. Statt der Lage

(Raum) ist heute Erreichbarkeit (Zeit) die bestimmende Größe. Deshalb werden Firmensitze direkt an den Flughafen verlagert und Hotels und Freizeitangebote für den eiligen Fluggast konzipiert. Neben Verlagerungen wird erhofft, dass Unternehmen von mobilen Branchen mit vielen Fernreisen zu neuen, flughafenorientier-

Winfried Wolf

36

Die global organisierte Arbeitsteilung führt zur Herausbildung eines neuen, abgehobenen Berufsstandes: zu den globalen Berufspendlern (der Begriff Globetrotter ist fehl am Platz und bereits durch ein eher gemütliches durch-die-Welt-Trampen definiert). Weltweit dürfte es einige wenige 100 000 Menschen geben, die sich mehr in Airport-Lounges als im eigenen Wohnzimmer aufhalten. Während die Airlines für die Masse der Fluggäste den Komfort – etwa bei der Beinfreiheit – abbauen, um mit neuen Dumpingpreisen das Massengeschäft immer weiter zu steigern, wird der Komfort in der Ersten Klasse mit Raffinement ausgebaut. Es gibt breite Ledersitze und Zweimeter-Betten; Sitzkonsolen mit ausgeklügelter Technik. Fluggäste sollen per Wireless LAN mit ihren Laptops im Internet surfen. Virgin Atlantic will ihren First-Class-Passagieren im A380 auch Duschkabinen anbieten. Die Installation von Whirlpools gestaltet sich noch schwierig – wegen unliebsamer Folgen bei Luftturbulenzen.

Die Soziologie sieht sich vor neue interessante Aufgaben gestellt, etwa um die Gruppe der LATs und deren Lebensweise zu analysieren – die Living Apart Together-Couples, Paare, die sich nur am Wochenende und dann oft noch an immer anderen Orten sehen (optimalerweise in einer Airport-City). Die globalen Berufspendler fliegen von Flughafen zu Flughafen. Geschäftliche Treffen finden oft in Konferenzräumen auf den großen Flughäfen statt. Am Rande der Airports betreiben Ketten wie Hilton oder Four Seasons ihre Airport-Hotels, in denen die Geschäftsreisenden überall auf der Welt eine identische Inneneinrichtung, einen ähnlichen Service, das identische Sorti-

ment in der Minibar vorfinden – um sich dann „wie zu Hause“ zu fühlen.

In einem Bericht der *Süddeutschen Zeitung* (vom 20. 1. 2006) mit dem Titel „Schneller leben in der Lounge“, heißt es, der globale Pendler sei „das Öl im Getriebe der Exportmaschine“. Nur diese Art „Varimobile“ könne „Deutschland den Rang als Exportweltmeister sichern.“ Eine Studie der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz über diesen neuen Berufsstand konstatiert, gefragt sei „der Mensch, der möglichst frei ist von privaten Bindungen und Obligationen und bereit, sich offen und flexibel auf immer neue Anforderungen einzustellen.“

Unfreiwillig treffend ist hier der Hinweis auf die „möglichst fehlenden Obligationen“. Diese Gruppe von Leuten dürfte sich tatsächlich gegenüber niemandem, vor

allem nicht gegenüber Umwelt und Natur verpflichtet fühlen. 800 000 Flugmeilen pro Jahr in der Ersten Klasse, das soll die typische Mobilitätsleistung eines Mitglieds dieses Berufsstandes sein. 800 000 Flugmeilen sind 1,482 Millionen Kilometer. Das entspricht mehr als dem Hundertfachen eines Autofahrers (mit 14 000 km Fahrleistung im Jahr). Da die das Klima schädigende Wirkung der Flugverkehrstreibhausgase in großen Höhen mindestens doppelt so groß ist wie in Bodennähe, ist also der „ökologische Fußabdruck“ eines Flug-Nomaden rund 200 mal größer als der eines Normalo-Autofahrers.

Doch halt: Diese Leute haben ja abgehoben. Sie sind ja so selten auf dem Boden. Von „Fußabdruck“ zu sprechen, verbietet sich da bereits fast wieder.

Was nützt uns das
Fliegen, wenn wir
darüber den Boden
unter den Füßen
verlieren.

Flugnomade – Der Neue Mensch

ten Firmenansiedlungen führen könnten. Aus Flughafenbetreibern, deren Aufgabe ursprünglich darin lag, Mobilität zu organisieren, werden immer mehr Immobilienfirmen mit angeschlossenem Flugbetrieb.

FLUGHÄFEN DRÜCKEN DEN ANGRENZEN- DEN LANDSCHAFTEN UND ÖKONOMIEN IHREN STEMPEL AUF.

Was im Rhein-Main-Gebiet leidvoll durch die Rodung von mehr als 300 ha Wald erfahren wurde, ist für Flughafenbetreiber und -entwickler ein Leitbild, dem die Region unterworfen werden soll. Federführend ist hier John Kasarda, (Professor of Management an der University of North Carolina's Kenan-Flagler Business School, weltweite Beratungstätigkeit für Flughafenbetreiber). Seine Vorstellung zur Airport City bzw. Aerotropolis beschreibt eine regionale Entwicklung mit neuen städtischen Formen, die ihren Antrieb aus dem Flughafen erhält und nicht mehr unmittelbar auf das Gelände des Flughafens beschränkt ist. Flughäfen seien multifunktionale urbane Zentren sowie der Kern neuer Agglomerationen. Kasarda sieht die Airport City als Notwendigkeit in der globalen Konkurrenz des 21. Jahrhunderts. In einem Interview in der *Frankfurter Rundschau* im November 2009 spricht er von der guten Arbeit des Frankfurter Flughafens trotz seiner *begrenzung* durch Naturschutzgebiete und Gemeinden und bedauert, dass Flughäfen in Europa als Problem gesehen würden.

FLUGHAFEN FRANKFURT Er verknüpft Luftverkehr, Schiene und Straße miteinander. Der durch Deregulierung ausgelöste Anstieg des Welthandels führte zu überdurchschnittlichen Wachstumsraten in Transport und Logistik. Die Exportorientierung der deutschen Wirtschaft, geringere Fertigungstiefen, schnellere Fertigung und immer kürzere Produktzyklen machen das reibungslose Ineinandergreifen der Produktions- und Transportkette immer wichtiger, Verkehrsträger und Logistik sollen optimal miteinander verbunden werden. Der Flughafen wurde damit zum Knotenpunkt von Globalisierung und

in globale Produktions- und Dienstleistungsverflechtungen eingebunden. Neben den erheblichen ökologischen und gesundheitlichen Belastungen ging das Wachstum von Verkehr und Logistik mit dem Abbau von Industriearbeitsplätzen einher.

Bereits in den 70 Jahren wurden mit dem Bau des Terminal 1 erste Ansätze zu einem Einkaufszentrum sichtbar, das sich nicht nur an die Fluggäste richtet. Ging es bis Ende der 80er um Schnelligkeit, Durchlässigkeit, Umschlag, Drehscheibe, so gilt das heute uneingeschränkt für die Fracht, aber nicht unbedingt für Besucher/Passagiere. Mit den Entwürfen zum Terminal 2 (Einweihung: 1994) beginnt das, was man die „Drehscheibe als Fixpunkt“ nennen könnte. Der Flughafen wächst nicht nur, sondern es beginnt ein kompletter Funktionswandel, der von Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender der Fraport AG seit 01.09.2009) so beschrieben wird: „Wir sind ein Einkaufszentrum mit Landebahn“ (*Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 26.04.2009) Der Wandel findet von Verkehrsknotenpunkt und Durchgangstation hin zum Standort statt, also als Zielort für Konsumenten und Business-Menschen.

In den folgenden Jahren kam es zu Umbauten/Erweiterungen in den beiden Terminals, hin zu Einkaufs- und Freizeitzentren (z.B. mehrere Kinos, Restaurants, Besucherterrasse, zeitweise mit eigener Discothek) so dass die Fraport AG 2006 53 Prozent des Firmenumsatzes im Non-Aviation-Bereich generierte, Tendenz steigend. Fraport rechnete (vor dem Beginn der Wirtschaftskrise) gar damit, dass der Anteil der Erlöse bis 2010 auf 80 Prozent aus Immobiliengeschäft, Parkraum- und Ladenvermietung steigen würde. Mit dem Bau des „Frankfurt Airport Center“ in den 90ern begann der Ausbau des Flughafens hin zum Businesszentrum. Teilnehmer von Kongressen können so den Flughafen nicht nur als Einfallstor nutzen, sondern gleich dort konferieren, konsumieren, sich amüsieren, übernachten und dann wieder zurückfliegen, ohne auch nur das Flughafengelände einmal verlassen zu müssen.

Die endgültige Rückgabe der früheren US-Airbase im Jahr 2005 hat den Prozess noch beschleunigt. Es wurden damit Flächen für die Cargo City Süd und später für die Planung des Terminals 3 frei. Von einem sparsamen Umgang mit den neu gewonnen Flächen konnte keine Rede sein. Statt dessen wurden im Windschatten der Planung der Landebahn Nord noch zusätzlich 100 ha Wald im Süden des Flughafens gerodet (im Jahr 2004), u.a. um die Wartung der Interkontinental-Flugzeuge dorthin zu verlagern („A-380-Werft“), während dazu fast parallel für Gateway Gardens allerlei Nutzungen im Sinne einer Airport City realisiert werden. Es stehen also Flächen für flughafenaffine Nutzung bereit, die aber bewusst und konsequent für andere Zwecke genutzt werden.

Kurz vor Ende des Mediationsverfahrens im Jahr 2000 wurde noch das Terminal 3 „untergeschoben“. In der Mediation selbst wurde es nicht verhandelt. Das Terminal 3 (für 25-35 Mio. Passagiere ausgelegt) soll auf dem ehemaligen US-Airbase-Gelände entstehen. Geplant sind 15 000 m² Einzelhandelsfläche, die genaue Aufteilung, wieviel Quadratmeter luft- oder landseitig entstehen, wird je nach Interessenslage (umliegende Kommunen – Flughafenbetreiber) unterschiedlich bewertet.

Seit 2007 ist das AirRail Center (neue Bezeichnung: „The Square“, eine Wortschöpfung die selbst in der FAZ für einen gewissen Spott sorgte) im Bau. Es umfasst ca. 140 000 m² Fläche, davon ca. 93 000 m² Bürofläche. Bisher zugesagt sind der Einzug von zwei Hilton-Hotels, die Verlagerung der Wiesbadener IVG-Niederlassung, sowie die Verlagerung der Zentrale der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG. Weiterhin sind ein Facharztzentrum, Gastronomie und Flächen für den Einzelhandel geplant. Die Kostenexplosion (u.a. ausgelöst durch minderwertige Stahlträger aus China, die ersetzt werden mussten) von ursprünglich 660 Mio. Euro auf mindestens 920 Mio. Euro verdammt die Betreiber zum Erfolg. Stark umworben wurde das zur Deutschen

Bahn gehörende Logistik Unternehmen DB Schenker, das für Teile seiner Zentrale einen neuen Standort suchte. Bis zu 750 Beschäftigte sollten dort arbeiten. Die Anforderungen am AirRail Center genügten Schenker jedoch nicht, da dort zu wenig Parkplätze ausweisen seien. Angesichts dieses potentiellen Kunden erlaubte der schwarz-grüne Magistrat in Frankfurt den Bau eines zusätzlichen Parkhauses. Dass die für das Parkhaus notwendigen 5 ha Wald als Ausgleich für die ICE-Strecke Köln-Frankfurt als „Aufforstungsfläche“ festgelegt wurden, wurde ignoriert. Das Ergebnis des erbitterten Wettstreits hauptsächlich zwischen den potentiellen Standorten Duisburg und Frankfurt: Es sollen 330 Management-Beschäftigte nach Frankfurt verlagert

gesetzt. Die Kommune befürchtet Einbrüche im Einzelhandel der Stadt, wenn in direkter Nähe neue Einkaufsmöglichkeiten errichtet werden, zumal seit Jahren eine neue S-Bahn-Linie, die Regionaltangente West, geplant wird. Sie würde von Eschborn über den Flughafen/Gateway Gardens direkt nach Neu-Isenburg führen. Mittlerweile haben Frankfurt und Neu-Isenburg einen Vergleich geschlossen. Uneingeschränkter Einzelhandel soll demnach auf dem Gelände nicht möglich sein, die Flächen dafür wurden limitiert. In Gateway Gardens soll außerdem das House of Logistics and Mobility errichtet werden. Das HOLM soll zu einer Plattform von Forschung und Wirtschaft für Mobilität und Logistik mit internationaler Ausrichtung werden und die europäische

sprünglich hatten beide Städte einen Bebauungsplan nach ihren Vorstellungen erstellt. Die Eigentümerin Caltex Deutschland GmbH aber verkaufte, ohne die beiden Kommunen auch nur zu informieren, den Großteil des Geländes 2004 an die Fraport AG, die nun ihrerseits das Gelände vermarktet.

Dazu kommen weitere Umbauten an den Terminals, die weiter die Funktion als Einkaufszentrum verstärken. Es scheint, als würde der Flughafen zur eigentlichen Metropole im Rhein-Main-Gebiet, die alle anderen Kommunen zu Andinerstädten werden lässt, wo Wälder und Naturschutzgebiete geopfert oder zu Parks degradiert werden. Die beständige flächenhafte Erweiterung von Geschäftsfeldern, die nicht unmittelbar dem Flugbetrieb zuzuordnen, erzeugen weiteres Verkehrswachstum, land- und luftseitig. Damit wird der Flughafen immer stärker zum Problemerzeuger. Die (gesundheitliche) Perspektive der Betroffenen, die die Folgen der Verwertungsstrategien des Flughafens zu tragen haben, wird konsequent ignoriert, ebenso die regionalen und globalen klimatischen Auswirkungen eines geförderten Wachstums von Logistik und Verkehr.



werden (neu ist dabei kein einziger Arbeitsplatz). Davon sind 175 Mitarbeiter heute bereits in der Region (nämlich in Mainz) tätig. Unklar ist bislang, ob die Beschäftigten tatsächlich ins AirRail Center oder doch auf Gateway Gardens einziehen werden.

Gateway Gardens, ein ehemaliges Wohnquartier der US-Army im Nordosten des Flughafens, wurde 2005 zusammen mit der US-Air Base zurückgegeben. Auf den 35 Hektar ist eine Art neuer Stadtteil mit einem Nutzungsmix aus Büros, Kongresszentrum, Dienstleistungen, Hotels, Freizeit, Entertainment und großflächigem Einzelhandel geplant. Gegen den großflächigen Einzelhandel hatte sich insbesondere die Stadt Neu-Isenburg zur Wehr

Drehseibe sichern und ausbauen. Beteiligt an der Gründung (und zum großen Teil an der finanziellen Unterstützung) des Instituts sind das Land Hessen, der schwarz-grüne Magistrat der Stadt Frankfurt, die TU Darmstadt, die FH Frankfurt, die Frankfurter Universität, die private European Business School sowie diverse Unternehmen: Fraport AG, Rhein-Main-Verkehrsverbund, Post, IBM, Bombardier, Boston Consulting Group (insgesamt bisher 20 Unternehmen).

Zum Flughafenausbau gehört außerdem noch das Mönchhofgelände zwischen Kelsterbach und Raunheim. Das ehemalige Raffineriegelände der Caltex umfasst 110 ha und soll vor allem Unternehmen aus dem Bereich Logistik Platz bieten. Ur-

WACHSTUM UNGLEICH WOHLSTAND Die Befürworter von Airport City setzen das Wachstum des Flughafens mit der Zunahme des Wohlstandes in der Region gleich. Doch welcher Wohlstandsgewinn entsteht z. B. aus den Steigerungsraten im Transport, wenn damit ungleich weniger Güter transportiert werden? Es wird einfach jede Menge überflüssiger Verkehr mit allen seinen negativen Folgeerscheinungen erzeugt. Wie setzt sich der gesellschaftliche Reichtum z. B. in Frankfurt um, einer Stadt, die durch eine heftige soziale Spaltung geprägt wird? Was sagen die Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste, die um ihre Gehälter kämpfen müssen, weil sie nicht profitabel sind? Wie werden sich die Beschäftigungsverhältnisse bei Lufthansa ändern, wenn nun über die Einführung von Billigfluglinien am Frankfurter Flughafen



verhandelt wird? Welchen Vorteil haben die Städte des Rhein-Main-Gebietes, die wegen der zu erwartenden Lärmbelastung durch die Flughafenerweiterung mit Siedlungsbeschränkungen zu kämpfen haben und nicht einmal die notwendige Infrastruktur wie Kindergärten oder Schulen in allen Stadtteilen wohnortnah zur Verfügung stellen können?

KONKURRENZ ZUM UMLAND Die alten Städtezentren fürchten zu Recht die Konkurrenz der Airport City in ihrer direkten Umgebung, gerade weil am Flughafen Nutzungen ineinander greifen: Seminar-Teilnehmer fahren nicht in die Zentren, sondern bleiben für Übernachtung, Gastronomie und Unterhaltung am Flughafen. Flughafen-Beschäftigte kaufen nicht am Wohnort ein, sondern an der Arbeitsstätte. Am Flughafen wird geplant, besprochen, entschieden, geflogen und konsumiert. Aber zur Entstehung eines urbanen Milieus in der Airport City fehlen trotzdem einige entscheidende Voraussetzungen. Eine Stadt ist kein Wirtschaftsunternehmen. Stadträume sind Treffpunkte unterschiedlichster Protagonisten, für Arme und Reiche, für Menschen, die nicht auf „Konsumenten“ reduziert werden können und in der Stadt auch wohnen. Urbanität bedeutet u. a. politische Teilhabe, öffentlicher Raum,

Widersprüchlichkeit. Wo ist der öffentliche Raum einer Airport City, wer wären ihre Bürger? Spätestens, wenn Widersprüchliches, Kontroverses dort thematisiert werden soll, werden die Terminals mit Hausrecht der Fraport AG gegen jede Demonstration dicht gemacht. Kritische Öffentlichkeit kann sich dort nicht bilden. Ständig wechselnde Nutzer (Touristen, Geschäftsleute) der Infrastruktur sind nicht mit einer städtischen Gesellschaft zu verwechseln.

FRANKFURTER PLANUNGS- UND LEGITIMATIONSDEFIZIT Die Wirkungen der verschiedenen Nutzungen des Flughafens und deren Ineinandergreifen im Hinblick auf die räumlichen Wirkungen auf die Region wurden in der Öffentlichkeit bislang kaum kritisch behandelt. Dieses Defizit gilt auch für die Regional- und Landesplanung, die jedoch aus gutem Grund hier geschwiegen hat, denn so konnte Konfliktpotential vermieden werden. Der Flughafen befindet sich auf dem Stadtgebiet von Frankfurt. Die Stadt ist über eine städtische Gesellschaft Miteigentümerin der börsennotierten Fraport AG. Im Jahr 2008 beschloss der schwarz-grüne Magistrat von Frankfurt nach längeren Verhandlungen mit der Fraport AG, dass 700 000 qm Gebäude auf der „Sonderfläche“ Flughafen entstehen dürfen

(mit Gateway Gardens ist das über eine Mio. qm Gebäudefläche. Zum Vergleich: In Frankfurt stehen 14 Prozent der Büroflächen, d.h. 1,7 Mio. qm, zurzeit leer). Weder die Kommunen noch der Planungsverband Ballungsraum Rhein-Main müssen um Zustimmung gefragt werden, alles (außer Gateway Gardens – hier liegt ein Bebauungsplan vor) wird nach § 34 BauGB genehmigt. „Flughafenaffin“ wird hier mehr als großzügig ausgelegt – es ist schlichtweg alles, was auf dem Flughafen nachgefragt wird. Airport City wird damit als quasi privater Städtebau durch die Fraport AG betrieben. Folgerichtig findet auch keinerlei Interessensabwägung mit den umliegenden Kommunen statt.

39

SAND IM GETRIEBE Die Entwicklung geht keineswegs glatt und ungestört über die Bühne, wie die Proteste gegen die Landebahn und den Ausbau Süd zeigen. Der Baubeginn des Terminals 3 wird erst 2017 anvisiert (ursprünglich sollte es ein Jahr nach Fertigstellung der geplanten Nordwest-Landebahn in der ersten Baustufe betriebsbereit sein), die weltweite Wirtschaftskrise wird die Entwicklung verzögern. Es stehen große Flächen am Frankfurter Flughafen bereit, die gefüllt werden müssen, sollen sich die Milliarden schweren Investitionen lohnen. Die Airport City als Teil einer globalisierten Ökonomie kommt an ökologische Grenzen und steht in Widerspruch zu gegenläufigen Vorstellungen in der Region zu Leben, Ökologie und Arbeiten. Die Ausrichtung und Zurichtung der Region auf globalisierte Kapitalstrategien ist kein Naturgesetz und muss nicht als unumstößlich hin genommen werden. Es gibt verschiedene Visionen von Zukunft. Welche Form sie annimmt, wird auch davon abhängen, ob Globalisierungskritische, soziale und ökologische Initiativen und Bewegungen hier zueinander finden und das Geschehen auf dem Flughafen zum Gegenstand einer kritischen Öffentlichkeit machen.

Petra Schmidt, Sprecherin der Bürgerinitiative gegen die Flughafenerweiterung Mörfelden-Walldorf

Flugticketsteuer der Bundesregierung

Christian Scharp

40

Mit der Ticketabgabe der Bundesregierung sollen Kurz- und Mittelstreckenstreckenflüge innerhalb Europas und nach Nordafrika mit rund 13 Euro belastet werden. Für Langstreckenflüge wird das Doppelte fällig. Die Beträge der Ticketsteuer haben eine ähnliche Höhe wie die Ticketverteuerung, die durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 zu erwarten ist. Die Ticketsteuer kann nach den Plänen der Bundesregierung ab 2012 per Rechtsverordnung gesenkt werden, sobald die bereits von der EU beschlossene Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel greift. Die Bundesregierung rechnet durch die Ticketsteuer mit Mehreinnahmen von rund einer Milliarde Euro pro Jahr.

Die Ticketabgabe ist überfällig. Fliegen ist angesichts der Umweltschäden, die es erzeugt, zu billig. Die Luftfahrtunternehmen werden bislang massiv subventioniert. Sie zahlen keine Kerosinsteuer, wohingegen die Bahn Stromsteuer zahlen muss und Busse der Mineralölsteuer unterliegen. Die Einbeziehung der Luftfahrt in den Emissionshandel ab 2012 wird kaum eine ökologische Lenkungswirkung haben, da die Emissionsobergrenzen viel zu lasch angesetzt wurden.

Zu kritisieren ist, dass die Steuer nur für den Passagierverkehr, nicht aber für den stetig wachsenden Luftfrachtverkehr gelten soll. Zudem müssten auch Privatjets zahlen, denn die Luxusfliegerei hat je Personenkilometer einen deutlich höheren CO₂-Ausstoß als der Transport von

vielen Menschen in Großraumflugzeugen. Ferner sollten First Class-Reisende mehr zur Kasse gebeten werden als einfache Fluggäste.

Eine ökologische Lenkungswirkung wird mit der Luftverkehrsabgabe jedoch nur bedingt erreicht werden. Die Entwicklungs- und Umweltverbände haben mit ihrer seit Jahren vorgebrachten Forderung nach einer Ticketabgabe v.a. das Ziel verbunden, deren Einnahmen als zusätzliche Finanzmittel für die Entwicklungszusammenarbeit zu verwenden. Dies ist angesichts der negativen Folgen des Klimawandels für den Süden eine unterstützenswerte Forderung. Leider sieht der Vorschlag der Bundesregierung diese Zweckgebundenheit der Einnahmen nicht vor.

Um die ökologische Lenkungswirkung der Flugticketsteuer zu steigern, sollten vor allem Inlandsflüge stärker besteuert werden als bislang vorgesehen. Dadurch könnte deren Konkurrenzvorteil zur umweltfreundlichen Bahn zumindest teilweise kompensiert werden. Dies erfordert allerdings gleichzeitig den Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs.

Schließlich sollte die Ticketsteuer nicht abgesenkt werden, wenn der Flugverkehr in den Emissionshandel einbezogen wird. Denn die Kombination beider Instrumente könnte tatsächlich dazu beitragen, das Wachstum des Flugverkehrs abzubremesen.

Das Argument des Bundesverbandes deutscher Fluggesellschaften, dass Kunden deutscher Fluggesellschaften nicht

mehr Umsteigeverbindungen über Deutschland wählen werden, ist leicht zu entkräften. Denn nach dem bisherigen Referentenentwurf für eine Luftverkehrssteuer ist genau dieser Umstand berücksichtigt worden. Auch ist die von der Luftverkehrsbranche befürchtete Verlagerung von Flugreisen ins Ausland eine Nebelkerze. Denn abgesehen von wenigen Bewohnerinnen und Bewohnern der Grenzregionen wird kaum jemand mit der Bahn ins Ausland fahren, um von dort abzuheben. Die Entfernungen zwischen möglichen Ausweichflughäfen sind nicht gerade gering. Zudem wäre ein Ausweichen mit einem enormen Zeit- sowie Kostenaufwand verbunden. Wenn die Ticketabgabe durchgesetzt ist und die Fluggastzahlen tatsächlich zurückgingen, wäre das Lenkungsziel des Finanzministeriums mit der Flugticketsteuer als „ökologischer Finanzabgabe“ erreicht. Das wäre zu begrüßen, denn Verkehrsvermeidung und eine neue, umweltfreundliche und sozial gerechte Mobilität sind dringend notwendig. Der aktuelle Protest der Luftverkehrsbranche verdeutlicht, dass die Einführung der Ticketsteuer ein erster Schritt auf diesem Weg ist.

Der Autor arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter im MdB-Büro von Barbara Höll, DIE LINKE. Das – hier gekürzt wiedergegebene – Positionspapier entstand unter Mitarbeit von Bernd Brouns, Dominik Fette, Tanja Girod, Magdalene Gollnow, Gerrit Schrammen und Uwe Witt.



Montage: J. Römer

Der Flughafen Wien-Schwechat

Flugverkehr in Österreich

Heinz Högelsberger

41

Der Flughafen Wien-Schwechat spielt für den österreichischen Flugverkehr eine dominante Rolle. Drei Viertel aller Starts und Landungen finden hier statt. Der Flughafen bezeichnet sich mit 18 000 Beschäftigten auch als größter Arbeitgeber Ostösterreichs.

Mit einer viertel Million Flugbewegungen und insgesamt 18,11 Millionen Passagieren (2009) – davon sind 5,45 Millionen Transferpassagiere – wirkt der Flughafen reichlich groß für ein Acht-Millionen-Land. Doch Schwechat ist eng mit der Expansionspolitik der Austrian Airlines (AUA) verbunden, die den Flughafen zu dem Hub von und nach Mittel- und Osteuropa machen wollte. Immerhin hat die AUA in Schwechat einen Marktanteil von 49,5 Prozent, gefolgt von NIKI (9,2 Prozent), Air Berlin (7,5 Prozent) und der Lufthansa (5,6 Prozent). Das Streckennetz der AUA spiegelt sich auch im Passagieraufkommen des Flughafens wieder: So stammen 17,2 Prozent der Fluggäste aus Osteuropa und 5 Prozent aus dem Nahen Osten.

Parallel zum wirtschaftlichen Sinkflug der AUA entwickelte sich auch der Flughafen. Die Pläne für eine umstrittene dritte Landebahn sind in der Versenkung verschwunden. Das schon laufende Verfahren zur Umweltverträglichkeit (UVP) stockt, obwohl die öffentliche Auslage der UVP-Unterlagen schon vor zwei Jahren erfolgte. Das hat wohl einerseits mit der durch Wirtschafts- und AUA-Krise hervorgerufenen sinkenden Auslastung des Flughafens zu tun. Denn die Anzahl der Flugbewegungen und der Passagiere ging 2009 im Vergleich zum Jahr davor um mehr als acht Prozent zurück. Ein zweiter Grund dürfte der „Skylink“-Skandal sein.

Skylink heißt ein neues Abfertigungsgebäude, 2005 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Als Fertigstellungstermin wurde 2008 genannt, die Kosten mit knapp 400 Mio. Euro geschätzt. Da man keine UVP durchführte, kam es zu einem Mahnschreiben der EU und einem Kompromiss: Es wurde eine Mini-UVP nachgereicht. Der Verstoß gegen das EU-Recht

war aber erst der Beginn größeren Ungehalts: Im Laufe der Zeit lief der Bau vollends aus dem Ruder. Die Baukosten explodierten und die Fertigstellung verzögerte sich mehrmals. Derzeit werden 2012 als Fertigstellungstermin und rund 900 Millionen Euro als Baukosten genannt. Gegen mehrere Manager wurden von der Staatsanwaltschaft Ermittlungen aufgenommen.

Jeweils 20 Prozent der Flughafen-Aktien gehören den Ländern Wien und Niederösterreich, die Mitarbeiter-Beteiligungsprivatstiftung hält 10 Prozent, während die restlichen 50 Prozent im Streubesitz sind. Die Flughafen-AG dient auch als Alterssitz für abgehalfterte Lokalpolitiker. So wurde im Jahr 2009 der damalige niederösterreichische Landesrat Ernest Grabmann auf den Posten des Vorstandsdirektors gehievt. Interessanterweise wurde dies nicht vom Aufsichtsrat beschlossen und bekannt gegeben, sondern von Erwin Pröll, dem Landeshauptmann von Niederösterreich.

DER AUA-LUFTHANSA-DEAL Der Neffe von Erwin Pröll, Josef Pröll, spielte als Finanzminister von Österreich beim „Verkauf“ der Austrian Airlines eine zentrale Rolle. Die AUA gehörte zu mehr als 40 Prozent dem Staat und wurde durch Managementfehler an die Wand gefahren und zum Sanierungsfall. Für den Staatsanteil zahlte die Lufthansa 366 000 Euro (ein Cent pro Aktie) und erhielt im Gegenzug einen 500-Millionen-Zuschuss der Republik. Die Betriebsratsvertreter in der Staatsholding stimmten übrigens dagegen. Sie betrachteten die der Lufthansa gewährten Konditionen als „Geschenk“ der Republik und sahen dadurch Jobs gefährdet. Sie sollten Recht behalten: Rund 1000 AUA-Beschäftigte wurden seither abgebaut. Weiter kam es zu Gehaltseinbußen von fünf Prozent. Finanzminister Pröll sprach hingegen von einem „wirtschaftspolitischen Meilenstein“. Dem musste allerdings sogar Bundeskanzler Faymann widersprechen: „Wenn der Steuerzahler 500 Millionen zahlt, dann kann es keine Erfolgsgeschichte sein“. Für ihn war der Deal „eine Notlösung“.

NIKI Zweitgrößte Fluglinie in Österreich ist NIKI des ehemaligen Rennfahrers Laudha. Sie gehört mindestens zu 49,9 Prozent der Air Berlin. Insider vermuten einen höheren Anteil, da die Airline schon zu Gänze in der Bilanz der Air Berlin erscheint. NIKI hat offiziell nur eine Handvoll Beschäftigte. Das fliegende Personal wird nämlich über eine Personalleasing-Firma bezogen, die pikanterweise einem ehemaligen Finanzminister gehört. Damit umgeht die Fluglinie sämtliche arbeits- und sozialrechtlichen Verpflichtungen.

FLIEGEN IN ZEITEN DER ASCHEWOLKE Im April 2010 legte ein Vulkanausbruch in Island den Flugverkehr in halb Europa lahm. Zweierlei ist daran bemerkenswert: Einerseits wurde mit Überschriften wie „Flugchaos lähmt Europa“ suggeriert, dass Fliegen das Massenverkehrsmittel schlechthin sei. Im Gegensatz dazu erlebte die Bahn eine kurzfristige Renaissance. Fliegen wirklich alle? In diesem Jahr werden gut 80 Prozent der Menschen in Ös-

terreich nicht fliegen. Einer großen Mehrheit von Wenig- bis Nichtfliegern steht eine kleine – aber lautstarke – Schicht von Vielfliegern gegenüber. Diese schaffte es, mit der isländischen Aschewolke das Ende der Mobilität auszurufen. Dabei war es nur die kurzfristige Unterbrechung ihrer Mobilität. Vielflieger reisen recht preisgünstig, nämlich auf Kosten der Allgemeinheit: So ist der Flugverkehr vom Kyoto-Abkommen ausgeklammert, weder für Kerosin, noch für internationale Tickets werden Steuern erhoben. Laut Verkehrsclub Österreich (VCO) entgehen durch die Steuerfreiheit des Flugbenzins dem österreichischen Staat rund 355 Millionen Euro. Da es sich bei einem Drittel der Flüge um Dienstreisen handelt, kommt dies auch einer Subventionierung von Unternehmen gleich. Zwei Drittel aller Abflüge vom Flughafen Wien-Schwechat gehen über Distanzen von weniger als 900 Kilometer; also typische Nachtzugentfernungen. Diese werden aber systematisch ausgedünnt. Durch die Aschewolke erfolgte eine kurzfristige Rückbesinnung auf die Bahn. Der Wiener Westbahnhof wurde für drei Tage zur Verkehrsdrehscheibe Mitteleuropas. Da der Flughafen Wien erst relativ spät geschlossen wurde, leiteten viele Fluglinien ihre Mitteleuropa-Flüge nach Wien um. Von hier ging es dann per Bahn weiter. Es wurden Fahrscheine bis nach Moskau, Schottland und Portugal verkauft. Die ÖBB fuhren nach eigener Definition „mit allem, was Räder hatte“. Es wurden 54 außerplanmäßige Züge angeboten und rund 50 000 zusätzliche Fahrgäste transportiert.

FORDERUNGEN DER GEWERKSCHAFT VI-DA Diese Gewerkschaft vertritt die Interessen der Beschäftigten aller Transportbranchen in Österreich. Unsere Mitglieder sind Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, Bus-, LKW- und Taxifahrerinnen und -fahrer sowie Flugzeug- und Schiffsbesatzungen. Wir müssen daher einen Gesamtblick auf die Verkehrspolitik haben, um unsere Mitglieder sowohl in der Gegenwart, als auch der Zukunft optimal unterstützen zu können und plädieren da-

her für nachhaltig abgesicherte Arbeitsplätze. Bezüglich des Flugverkehrs tritt die VIDA für folgende Maßnahmen ein:

- kein Sozialdumping im Flugverkehr
- striktere Regeln bei „flight time limitation“
- keine weiteren Liberalisierungen bei Bodenabfertigungs- und Flugsicherung. Beibehaltung des staatlichen Status der Austro Control GmbH mit einer soliden finanziellen Basis
- Flugverkehr umfasst alle Bereiche. Die VIDA tritt für Branchen-Kollektivverträge in allen Luftfahrtbereichen ein.
- Sicherheit muss die oberste Priorität im Luftverkehr haben. Gestiegener Kostendruck darf zu keiner Absenkung der Sicherheitsstandards führen.
- Europäische Vorreiterrolle Österreichs in der Ausbildung der Flugverkehrsleiter im Rahmen einer Fachhochschule.
- Schaffung europaweit gültiger einheitlicher Regeln für die medizinischen Tauglichkeitsanforderungen für Flugverkehrsleiter.
- Start eines effizienten und partnerschaftlichen sozialen Dialogs zum Functional Airspace Block Central Europe und den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen, betrieblichen, politischen und sozialen Auswirkungen. Eine umfassende Einbeziehung der Belegschaft in die Entscheidungsprozesse, die sich aus dem Single European Sky ergeben.
- Faire und gleiche Besteuerung von Tickets (Aufheben der Umsatzsteuerbefreiung von Flugtickets).
- Faire Besteuerung der Kraftstoffe aller Verkehrsträger und Einbeziehung aller Verkehrsträger in die gültigen Klimaschutzregimes. Kerosinbesteuerung, die folgende Kriterien erfüllt: (1) kompletter EU-weiter Gleichklang der Kerosinbesteuerung, (2) Gültigkeit für alle ein- und abfliegende Carrier, unabhängig von der Region, aus der sie kommen

Dr. Heinz Högelsberger arbeitet für das Referat Wirtschaft der österreichischen Gewerkschaft VIDA.

Bodenkampf in Berlin-Schönefeld



Privatisierung und gewerkschaftlicher Widerstand

43

Carl-Friedrich Waßmuth

Es begann mit einer Privatisierung: Beim Flughafen Berlin-Schönefeld wurden auf dem Weg zum überdimensionierten Großflughafen „BBI“ die Dienstleistungen am Boden 2007 an die Privatfirma WISAG abgegeben – die Berliner Flughafen-gesellschaft und Lufthansa hatten ihre Anteile verkauft. Die Firmen Globe Ground Berlin und deren Tochter Ground Service International (GGB/GSI) mit zusammen rund 1700 Beschäftigten (rund 450 bei GSI) waren seit über 20 Jahren in Berlin und Brandenburg tätig.

Oder begann es mit den Lock-Subventionen für Easyjet? Alle sollten sich daran beteiligen, Easyjet an Berlin zu binden und so Arbeitsplätze zu schaffen. In diesem Kontext gestatten die Arbeitnehmer und die Gewerkschaft ver.di, dass für die neuen Arbeitsstellen für Easyjet geringere Löhne gezahlt werden sollten. Was folgte, war die gelungene Spaltung der Frauen und Männer, die am Boden dafür arbeiten, dass die Flugzeuge sicher beladen werden, und sicher starten und landen können.

Was fehlt noch? Deregulierung und mehr Wettbewerb: Die italienische Firma Acciona erhielt ebenfalls die Zulassung für die teilweise sehr speziellen Aufgaben am Boden der Flughäfen Schönefeld und Tegel. Der Wettbewerb adressierte sich allerdings nicht an die Fluggäste. Die wis-

sen oft gar nicht, ob sie von Mitarbeiterinnen der Globe Ground Berlin, der Ground Service International oder von Acciona abgefertigt wurden. Der Wettbewerb zielte auch nicht auf die Qualität, er richtete sich ausschließlich auf die Löhne: Ein rasanter „race to the bottom“ setzte ein. An dessen Ende entstanden faktische Vollzeitstellen, die so schlecht bezahlt sind, dass an fast jedem Monatsende Hartz-IV-Aufstockung beantragt werden muss.

SCHWÄCHE WIRD ZU STÄRKE Ver.di hat der Easy-Jet-Subvention damals zugestimmt. Aber es ist auch ver.di, die sich entschlossen hat, in der verfahrenen Situation neue Wege zu gehen. Der neue Weg heißt „Organizing“. Gemeint ist ein Set von vielfältigen Aktivitäten mit dem Leitbild von „beteiligungsorientierter Gewerkschaftsarbeit“ (ver.di-Internetseite) – dem traditionellen Stellvertretermodell wird ein basisnahes Selbstvertretungsmodell entgegengesetzt. Das Organizing kommt aus den USA und folgerichtig setzte ver.di Valery Alzaga ein, eine US-Amerikanerin mexikanischer Abstammung von der dortigen Gewerkschaft „Change to win“. Valery Alzaga leitet seit Jahren europäische Gewerkschafter dabei an, die Beschäftigten selbst sprechen zu lassen und soziale Bewegungen in Streiks

oder Neuaufstellungen von Betriebsräten medienwirksam einzubinden.

Bei den Tarifaueinandersetzungen des Bodenpersonals der Berliner Flughäfen schaffte es Valery Alzaga, die „Bestands-sicherer“ zusammenzubringen mit denen, die 30 Prozent weniger Lohn bekommen. Gemeinsam wollen sie für einen einheitlichen Tarifvertrag für alle kämpfen. Aus den sozialen Bewegungen gewinnt Valery Alzaga attac für die Auftaktpressekonferenz. Auch im Weiteren wird deutlich, dass der Kampf gegen Dumpinglöhne ein gesellschaftliches Anliegen ist und nicht das von als „Besitzstandwahrern“ diskreditierten Beschäftigten.

Am Eindrucksvollsten sind jedoch die Schilderungen der Beschäftigten selbst. Schon die Anordnung im Presseraum hebt sich ab: Etwa fünfzehn Beschäftigte stehen zusammen und halten ein Banner. Die Journalisten sitzen ihnen zusammen mit den Gewerkschaftsvertretern gegenüber. Es wird berichtet, wie alle als Teilzeitkräfte angestellt werden, um sich dann nahezu Vollzeit eingesetzt wiederzufinden. Eine Frau schildert die demütigenden Umstände des „Aufstocker“-Daseins. Fast jeden Monat ist sie auf zusätzliche Unterstützung durch die Agentur für Arbeit angewiesen. Im vergangenen Jahr wurde sie daraufhin vom Amt zum Umzug gezwungen. Während der ganzen

Zeit ist sie quasi voll beschäftigt. Nur eben nicht voll bezahlt.

ORGANIZING IN DER PRAXIS „Aufstehen, Kaffee trinken und Beschäftigte der Flughäfen Schönefeld und Tegel im Kampf gegen Armutslöhne unterstützen. Mit Sicherheit das Sinnvollste, was sich morgen(s) machen lässt.“ So lautet der Mail-Aufruf an alle, die sich im Vorfeld für die Unterstützung eines eventuellen Streiks auf eine Liste eingetragen hatten. Treffpunkt: drei Uhr früh. Und tatsächlich: Zwar nicht um drei, aber doch um fünf Uhr früh stehen neben den Streikenden auch die sogenannten Unterstützer. Die

beiden Gruppen sind sich noch etwas fremd. Die Beschäftigten fragen sich: Wollen die hier mit ihren Fahnen bei unserem Streik Trittbrett fahren? Die Unterstützer fragen sich: Setze ich mich jetzt für den klimaschädigenden Flugverkehr ein? Doch die Auseinandersetzung mit verärgerten Fluggästen bringt alle bald zusammen.

Am Nachmittag ist der Warnstreik schon vorbei. Es folgt zwei Wochen später ein zweiter Warnstreik, ebenfalls mit Beteiligung von Unterstützern. Gegen die fehlende Medienaufmerksamkeit mitten in der Fußballweltmeisterschaft kämpft man mit einer „rote Karten“-Aktion vor der Konzern-Zentrale der WISAG. Bis zu 90 Prozent der Kolleginnen und Kollegen beteiligen sich zeitweise und treten aus dem laufenden Betrieb in den Ausstand. WISAG muss zurück an den Verhandlungstisch.

DER TIGER ALS BETTVORLEGER? Es kommt zu einem Abschluss, der die (Re-)Integration der deutlich schlechter bezahlten GSI-Beschäftigten in die Mutterfirma Globe Ground beinhaltet. Für diese Beschäftigten bedeutet das sofort ein Euro mehr pro Stunde, was teilweise einer Erhöhung von bis zu 12 Prozent entspricht. Die meisten Beschäftigten der Globe Ground bekommen nach Jahren der Zugeständnisse nun 2,5 Prozent mehr, einen Inflationsausgleich sowie eine 2,5 Prozent automatische Stufensteigerung.

WAS KANN MAN AUS ALLEM LERNEN?

Die öffentliche Hand als Betreiber der

Flughäfen hat ein Beschäftigungsgefüge installiert, das zu Lohndumping geradezu herausfordert. Auf diesem Wege wird der Luftverkehr auf dem Rücken von Arbeitnehmerinnen verbilligt zu Lasten der Umwelt und zu Lasten der Menschenwürde. Trotz der Erfolge in den Tarifverhandlungen bleibt das Ergebnis auch unter den Beschäftigten umstritten. Die Forderung „Eine Firma – Ein Tarif“ konnte nicht voll durchgesetzt werden. Weiterhin können Beschäftigte gegeneinander ausgespielt werden. Für 2011 drohen die Arbeitgeber damit, die Globe Ground in verschiedene GmbH zu zerschlagen. Die Beschäftigten der Firma Acciona sind ganz außen vor geblieben, was auch mit unterschiedlichen Laufzeiten der jeweiligen Tarifverträge zusammenhängt. Acciona zahlt noch niedrigere Löhne, teilweise bis zu 30 Prozent niedriger, auch wenn das schlecht vorstellbar scheint. Es ist nun fraglich, ob nach dem Teilerfolg ein Großteil der Beschäftigten von Globe Ground auch für die Acciona-Mitarbeiterinnen streiken wird. Zumindest die Unterstützer haben sich jedoch zu einem längerfristigen Zusammenschluss verabredet. Sie wollen wieder aktiv werden, falls es bei der Acciona zu einem Arbeitskampf kommen sollte – und dann auch wieder nachts aufstehen gegen Dumpinglöhne.

Carl-Friedrich Waßmuth, Bahnexperte und beratender Ingenieur, Vertreter des globalisierungskritischen Netzwerks attac im Bündnis Bahn für Alle.

Mit Uniform im Jobcenter als Aufstockerin

Während bei der Globe Ground Berlin (GGB) mit rund 1300 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen ein Einstiegsgehalt von 1401 Euro brutto gezahlt wird, erhalten die Beschäftigten von Grund Service International (GSI) 1118 bis 1413 Euro brutto. Und: Sie bekommen fast ausschließlich Teilzeitverträge. Wegen des Schichtdienstes ist es ihnen jedoch nicht möglich, an einem zweiten Arbeitsplatz noch ein paar Euro dazu zu verdienen. Viele der GSI-Beschäftigten müssen am Ende des Monats deshalb zusätzlich Sozialleistungen beantragen, um ihren Lebensunterhalt zu sichern. (...) Hülya Metin aus dem Bereich Passage sagte vor der Kamera von streik.tv: „Am Monatsende gehe ich zum JobCenter und verlange einen Zuschuss zu meiner Miete. Es ist wirklich peinlich, wenn ich in meiner Uniform dort sitze.“ Eine Kollegin, die im Schichtdienst arbeitet, wurde gezwungen, ihre Mietkosten zu senken und umzuziehen, weil sie als Hartz-IV-Aufstockerein ebenfalls Zuschüsse zur Miete beantragen musste. (...)

Für die Geschäftsleitung entstand jedenfalls eine völlig neue Situation: Bei einem Warnstreik verlor der Personalleiter selbst die Koffer der Reisenden. Controller versuchten hektisch, die Streikenden bei der Abfertigung der Fluggäste zu ersetzen. Besonders gut lief es nicht.



Fotos s. 45 und 46: Klaus Ihlau

Es gibt immer eine Alternative

Foto: Rudi Hechler

45

Die Mahnwache im Kelsterbacher Wald

Jörg Lüsing

An der Ockrifter Straße geht der von Transparenten gesäumte Waldweg „Gelbegrundschnaise“ im Kelsterbacher Stadtwald ab. „Illegalen“ Badegästen oder „illegalen“ Hobbytaucherinnen und -tauchern ist das ein wohlbekannter Ort. Ebenfalls dort gibt es eine „legale“ Kundgebung zum Thema „Kein Flughafenausbau! Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr!“. Das ist die Mahnwache im Kelsterbacher Wald. Sie besteht derzeit aus vier Bauwagen, fünf großen Zelten und drei Leichtgewichtzelten. Darüber hinaus gibt es einige Veschläge oder abgespannte Plannen. Es ist gleichzeitig ein Ort für Veranstaltungen und Wohnen. Mensch findet dort einen thematisch-vernetzenden Infotisch (ohne Parteiinfo), eine Gemeinschaftsküche mit Vorratshaltung, Demonstrationsbedarf, Werkzeug für Instandhaltung und anderes, was für ein buntes Leben hilfreich ist.

Die Mahnwache befindet sich ca. 800 Meter entfernt von der im Bau befindlichen Landebahn-„Nordwest“ für die Fraport AG; der aktuelle Luftfahrtbetrieb ist 1500 Meter entfernt. Bis zum ehemaligen Kiesabbau-See „Willersen/Mönchwaldsee“ (Landschaftsschutzgebiet) sind es 100

Meter, bis zum Main 300 Meter Luftlinie. Die Nähe zum Main – als Brutgebiet und Vogelzugtrasse – ist die Quelle für das erhöhte „Vogelschlag“-Absturzrisiko, bei dem nicht nur Vögel und Flugreisende, sondern auch die Bodenbevölkerung bedroht sind. Das Absturzrisiko ist offensichtlich nicht ausreichend skandalisiert, das das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Kassel es als „nicht höher als von der Bevölkerung allgemein akzeptiert“ befindet.

Ein Teil des Waldgebiets ist vor etwa 50 Jahren mit Gebüsch aufgeforstet worden, es gab aber auch Waldflächen mit vielen alten Bäumen. Der mittlerweile gerodete Wald ist immer noch Eigentum der Stadt Kelsterbach. Aber gleichzeitig ist der offizielle Status „vorzeitig Besitzeingewiesen“ für den „Sofortvollzug“. Eine per Gesetz („Lex Fraport“ laut eines WDR-Monitor-Berichts, Quelle: Lobbycontrol) mit „Gemeinwohl“-Attest ausgestattete Flughafenerweiterung.

NEUE LANDEBAHN IM BAU Etwa zwölf Jahre wurde sie als Planung diskutiert, seit einem Jahr wird daran gebaut. Es gibt ein Bündnis der Kommunen, was entgegen dem althergebrachten Konzept des Wettbewerbs zwischen Kommunen

zeitweise an Solidarität denken lässt. In dem die Einwohner bevormundenden Verwaltungsapparat ist das eher nicht vorgesehen. Ich erinnere mich an folgende Aktionsformen: Einwendung im Rahmen des Anhörungsverfahrens während des Planfeststellungsverfahrens durch die hoheitliche Planungsbehörde, das Regierungspräsidium Darmstadt. Info-Abende über Planungsvarianten. Fahrraddemo als Sternfahrt zum Terminal-Busbahnhof, Infostände vor Supermärkten. Viele Protestkundgebungen sind nicht in den Massenmedien erwähnt worden oder auf die Lokalpresse beschränkt geblieben. Viele Menschen haben in diesen 12 Jahren das Thema „neue Erweiterung des Flughafens“ nicht kontinuierlich verfolgt, was vor dem Hintergrund des Polizeiterrors und des Politikversagens in den 1980er Jahren nicht verwundert. Das Thema „Protest gegen den Flughafen“ (leider nicht gegen die Luftverkehrsindustrie und die dazugehörige Lobby-Politik) hat ein „Image“-Problem. Einige Menschen sind zwar gut informiert, aber zeigen ihre Ablehnung des aktuellen Infrastruktur-Großprojekts selten öffentlich. Die Fraport AG hingegen sorgt für mediale und massenhafte Anerkennung und Verflechtung: Sponsoring für die lokalen

Vereine, für den Niedriglohnsektor („Bauhaus“ in Wiesbaden), Regionalpark GmbH, für den Sportverein „Eintracht Frankfurt“ und einen Fernsehsender. Im „Genehmigungsverfahren“ musste die Fraport AG komplett zweimal anfangen, weil grobe Fehler in den Antragsunterlagen nachgewiesen wurden. Das Chemiewerk Ticona schaffte es in die ARD-Tagesschau, weil es am Ende der im Bau befindlichen Landebahn liegt und auf Fraport AG-Kosten nun auf die andere Mainseite (Frankfurt Höchst) umgesiedelt wird. Für die Stadtverwaltungs-Bürokratie in Kelsterbach vor allem ein Ausfall an Gewerbesteuer-einnahmen. Vorgeblich eilig und notwendig war der Flughafenausbau bereits vor der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland, die offensichtlich auch gut ohne auskam.

NEUE AKTIONSFORMEN AUSPROBIEREN

Seit Februar 2009 gibt es die Mahnwache im Kelsterbacher Wald am aktuellen Standort. Sie ist ein Ort für Kommunikation; es gibt Kulturveranstaltungen, die sich mit dem Widerstand solidarisieren. Die Mahnwache ist Treffpunkt vor oder nach einer Demo, Ort für den Informationsaustausch über langweilig-formalisierte Prozeduren wie Kommunalpolitik oder Strafjustiz und sie ist ganzjährig bewohnt. Entstanden ist sie aus einer alten Aktionsform, der *Bauplatzbesetzung*. 2008 war das Jahr, als es in Hessen kein legales Agro-Gentechnik-Feld (inklusive sogenannter Forschung) mehr gab. In Kelsterbach wurden Ende Mai 2008 einige Bäume besetzt und rundherum gab es ein kleines Hüttendorf; in der unmittelbaren Nähe auch eine Mahnwache. Tausende Aktivisten aus vielen Gegenden der Welt kamen für Aktionen zu Besuch und blieben meist etwas länger als ursprünglich beabsichtigt.

Als eine Landtagsfraktion dort eine Außenstelle ihres Fraktionsbüros einrichtete, wies der hessische Innenminister Volker Bouffier (CDU) im Parlament auf die Illegalität dieser Besetzung hin. Parlamentarismus eignet sich offenbar weniger für politisch-inhaltliche Debatten, als für formale Legitimation von Sonderinter-

sen einer Regierungselite und ihrer Entourage. Die Waldbesetzung schaffte öffentliche Aufmerksamkeit, allerdings nicht genug, um eine Waldrodung zu verhindern. Nach einem knappen Jahr, am 18. Februar 2009, wurde das Waldcamp polizeilich geräumt. Gemessen am Kriterium: „Es wird kein Baum mehr außerhalb des Flughafengeländes für diesen Airport gefällt werden“ ist der Protest gescheitert. Allerdings war dies das Versprechen der hessischen Landesregierung zu Zeiten von „Startbahn-West“. Es ist also ein Scheitern des Parlamentarismus und nicht das Scheitern der Protestbewegung. Ich möchte dazu einladen, eine Vielzahl von Bewertungskriterien zu entwickeln. Und in dieser Vielfalt die zahlreichen Möglichkeiten für kreative Aktionen zu entdecken. Reaktionär ist bereits die Behauptung, dass es zu irgend etwas keine Alternative gäbe. Raum für Diskussionen muss in solch einem gesellschaftlichen Umfeld erstritten werden. Dann erst kann über die unterschiedlichen Bewertungskriterien unterschiedlicher Alternativen diskutiert werden. Es ist amüsant, mitzuerleben, wie die Fraport AG mitteilt, dass Nachtflüge entbehrlich seien, und am gleichen Tag Lufthansa AG verkündet, dass eine Erweiterung des Airports Frankfurt unnötig sei. Die Fraport AG interessierte sich für „Billig-Airlines“, woran Lufthansa kein Interesse hat.

DIE MAHNWACHE IM KELSTERBACHER WALD

Ein Besuch dort bedient selten Konsumabsichten. Aber sie ist ein Ort für *(unvoreingenommene, wenig-formalisierte) direkte Kommunikation*. Menschen unterschiedlichen Lebensstils sprechen oder arbeiten miteinander. Viele Voraussetzungen für erfolgreiche Kommunikation werden erst vor Ort erlernt. Widerstand ist bei Bauprojekten sinnvollerweise offline und in der realen Welt anzuschließen. Eine Website ist effizient für Massenkommunikation. Auf der Website www.waldbesetzung.blogspot.de finden sich einige ausführliche Beschreibungen. Vom Wald aus ist die Bedienung zwar umständlich, aber eben Stand der Dinge, dass es keine Publikation (außer einem

bebilderten Liederbuch aus der Besetzung) oder ein Archiv direkt vor Ort als Infopool gibt.

Das Wohnen im Freien macht den Widerspruch erlebbar zwischen guter Lebensqualität und abschreckenden Dingen wie 1.) passiver Schallschutz als vermeintliches Mittel gegen Fluglärm; 2.) Personale Identität ersetzen durch Anhäufen scheinbar Prestige spendender Konsumgüter; 3.) Bevormundung durch vermeintliche Experten ohne imperatives Mandat in Stellvertreterpositionen und formalisierten Diskursen.

Ein Beispiel vom Juli 2010: die medial inszenierten Vorschläge im „Forum Flughafen und Region“ zum Versprechen einer eventuellen zukünftigen Flugroutenverlegung zwecks minimaler, lokaler Lärm-Entlastung. Politische Wirkung ist vor allem und sofort eine Entsolidarisierung beim notwendigen hartnäckigen Festhalten einer Ablehnung von Lebensqualitäts-Verschlechterung durch den Flughafen. Schallschutzfenster vermeiden keinen Fluglärm. Wichtig ist die internationale Vernetzung mit z.B. der Verhinderung von Londons Flughafenerweiterung. Wichtig ist auch die Beachtung der Bundesgesetzgebung zur im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Lockerung der Nachtflugbeschränkungen.

Neben Anlässen, die Fraport liefert (Spatenstich, Sommerfest, Strafanzeigen) können eigene Definitionen politischer Symbole (Fahrraddemo, Flashmob, direkte Ansprache von Fluggästen am Terminal, Hotel oder Reisebüro, auch an Supermärkten) Erfolg und Freude (Weihnachtsfeier, Fastnachtsfeier mit Büttenrede) versprechen. Erfolg für den Widerstand gegen den Flughafenausbau kann zu unterschiedlichen Zeitpunkten in der Zukunft eintreten: eine Bauruine oder die Einstellung des Flugbetriebs. Dann erst ist die Mahnwache im Kelsterbacher Wald überflüssig.

Jörg Lüsing, Student aus Mainz, Dauerbesetzer an der Mahnwache im Kelsterbach Wald.

„Solange wir kämpfen, haben wir eine Chance zu gewinnen“

Initiative gegen Nachtflüge in Leipzig – ein Gespräch mit Michael Teske

Sie, Herr Teske, sind Vorsitzender der IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle. Die IG hat bereits vor dem Bundesverwaltungs- und Bundesverfassungsgericht gegen die Lärmbelästigung durch Nachtflüge geklagt. Ohne Erfolg. Nun sind Sie vor den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte in Strasbourg gezogen.

Der Airport Leipzig ist seit 2006 die logistische Stütze des Pentagons und der NATO – und wird zu 20 Prozent militärisch genutzt. Zivile Airlines landen hier zwischen und fliegen US-Soldaten in den Irak-Krieg und zurück; Waffen und Munition werden transportiert. Damit ist der Flughafen sowohl Kriegsunterstützer als auch Terrorziel. Und die Flüge bringen Lärm mit sich. Teilweise gibt es Spitzenwerte von 85 Dezibel. Das ist so, als wäre jemand mit einer Kettensäge unter Ihrem Fenster zugange – und das mehrmals mitten in der Nacht! Solange wir kämpfen, haben wir eine Chance zu gewinnen. Viele Fluglärm Betroffene haben kleine Beträge zwischen fünf und 100 Euro gespendet, so ist eine Summe von 120 000 Euro für die drei vorangegangenen Klagen zusammengekommen. Deshalb geben wir jetzt nicht auf und stehen auch noch die letzte Klageinstanz durch.

Warum hoffen Sie auf den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte?

In einigen europäischen Ländern gibt es andere wirtschaftliche Interessen als hierzulande. In Frankreich sieht man es beispielsweise kritisch, wenn der deutsche

Staat in Leipzig einem Großkonzern wie DHL den roten Teppich ausrollt. Die EU-Wettbewerbskommission hat bereits im Juli 2008 einen Rahmenvertrag untersucht, der dem Frachtdienstleister der Post am Flughafen Leipzig/Halle besondere Vorrechte einräumt. Dazu gehörten unter anderem die unbeschränkte Nachtflugerlaubnis sowie die fast ausschließliche Nutzung der Südbahn in der Nacht durch DHL-Flugzeuge. Im Ergebnis hat die EU-Kommission eine sogenannte Patronatserklärung für rechtswidrig erklärt, mit der der Freistaat Sachsen eine Bürgschaft für den Flughafen über 500 Millionen Euro sicherstellt – somit hätte die öffentliche Hand alle Schadensersatzforderungen von DHL im Fall einer Einschränkung der Nachtflugerlaubnis übernehmen müssen.

Sie haben die Gründe zur Ablehnung Ihrer Verfassungsbeschwerde als absurd bezeichnet.

Man kapriziert sich auf juristische Winkelzüge. Zum Beispiel konstatiert man: Militärische Nutzung sei für auf dem Flughafen Leipzig/Halle verkehrende Flugzeugtypen bereits 1990 möglich gewesen, als der ehemalige DDR-Flughafen seine Betriebsgenehmigung in der BRD erhielt. Nach der Logik des Gerichts hätten wir also Hellseher sein und schon damals klagen müssen.

Es wird mit harten Bandagen gekämpft.

Zwei unserer Mitglieder wurden wegen übler Nachrede angeklagt: Aufgrund ei-

ner Zeugenaussage hatten sie die Vermutung geäußert, der Richter des Bundesverwaltungsgerichts sei möglicherweise mit der Gegenseite in Kontakt. Plötzlich war sich der Zeuge nicht mehr sicher – der Befangenheitsantrag unseres Anwalts wurde abgelehnt. Der Richter erstattete Anzeige.

Setzen Sie einzig auf die juristische Auseinandersetzung?

Nein. Wir setzen in erster Linie auf die Solidarität. Wir wirken im Leipziger Netzwerk der Bürgerinitiativen gegen Flug- und Bodenlärm mit. Wir wollen verhindern, dass die dort organisierten 25 Initiativen gegeneinander ausgespielt werden. Wir organisieren z. B. in unserer Region eine von einer Mainzer Bürgerinitiative ausgehende deutschlandweite Unterschriftenaktion, um auf die im schwarz-gelben Koalitionsvertrag enthaltenen Verschärfungen zu reagieren. Darin ist bekanntlich angekündigt, die Betriebszeiten an deutschen Flughäfen „wettbewerbsfreundlich“ gestalten zu wollen. Das läuft auf eine weitere Ausdehnung der Nachtflüge hinaus. Nicht zuletzt sind wir jetzt auch in den Kommunalparlamenten angekommen, sitzen jetzt also auch in den Stadt- und Gemeinderäten und stehen nicht mehr nur vor den Rathäusern.

Das Interview führte **Gitta Düperthal**; es erschien erstmals in der Tageszeitung *junge Welt* am 07.12.2009 und wurde für dieses LP21-Extra03-Heft aktualisiert und leicht gekürzt.



SPD-BündnisGrüne-Koalition in NRW zum Luftverkehr

48

Klima- und Lärmschutz, langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit und Planungssicherheit sind die Ziele, die wir mit einem Luftverkehrskonzept 2020 umsetzen wollen. Wir wollen Klarheit für alle Betroffenen herstellen. Die neue Landesregierung wird sich dieser Herausforderung stellen und sie wird alle Betroffenen – Anliegerinnen und Anlieger, Beschäftigte und Betreiber sowie die Airlines – in die Entwicklung des Luftverkehrskonzepts 2020 einbeziehen.

NRW und der Flughafen Köln/Bonn sind ein herausragender Standort der Logistikwirtschaft. Damit verbunden sind allerdings für die Bevölkerung erhebliche Lärmbelastungen während der Nacht. Deshalb wollen wir Lärminderung für den Nachtflugbetrieb systematisch weiter fördern. Da der Flughafen Köln/Bonn bis heute das bereits im Jahr 1996 mit dem 22-Punkte-Programm eingeforderte Lärminderungskonzept nicht vollständig umgesetzt und bislang nicht in ausreichendem Umfang verbindliche Lärminderungsziele festgelegt hat, werden wir die Initiative zur Umsetzung und kurzfristigen Einführung seitens des Landes ergreifen. Wir werden auf der Grundlage der bis Ende 2010 zu erwartenden Ergebnisse der Lärmaktionspläne der Kommunen im Vollzug der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie die Initiative zur Umsetzung und kurzfristigen Einführung ergreifen.

Darüber hinaus wird die Landesregierung das vom Landtag einstimmig beschlossene *Verbot nächtlicher Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr umsetzen* und die notwendigen Schritte umgehend einleiten. Jenseits der Regelungen für die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Dortmund

werden wir, bezogen auf alle anderen Flughäfen, eine *Kernruhezeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr* für alle Starts und Landungen anstreben. In Anerkennung der besonderen Bedeutung des Flughafens Düsseldorf werden wir darüber hinaus die Verspätungs- und Home-Base-Carrier-Regelung mit dem Ziel ändern, zusätzlich zu den bereits bestehenden Gebührenstrukturen und differenziert nach beiden zuvor genannten Gruppen ein Gebührenmodell für die Luftfahrtgesellschaften für verspätete Starts und Landungen einzuführen. Hierbei werden wir zumindest in Anlehnung an die Regelung am Flughafen Hamburg bei den Landungen für die Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr und die Zeit von 23.00 Uhr bis 00.00 Uhr Zuschläge in den Entgeltregelungen einführen.

Die Geldbußen wegen gezielter Verstöße gegen die Nachtflugregelungen werden wir wirksam erhöhen, so dass die ökonomischen Vorteile aus dem Verstoß gegen die Nachtflugregelungen abgeschöpft werden.

Die Erlaubnis des Verkehrsministeriums vom 13.10.2009 für den Flughafen Düsseldorf, nach der maximal 43 Flugbewegungen statt bisher 40 Flugbewegungen im Einbahnbetrieb koordiniert werden können, wird überprüft.

Wir werden uns für eine strikte Einhaltung des Angerlandvergleiches einsetzen. Für den *Flughafen Essen/Mülheim* halten wir an der Vereinbarung aus der gemeinsamen Regierungszeit von 1995 bis 2005 fest, *dass der Flugbetrieb beendet wird*, sobald dies möglich ist. Die Landesregierung wird eine entsprechende Initiative in den Gremien des Flughafens einbringen.

Eine Subventionierung von Flughäfen und Verkehrslandeplätzen aus Landesmit-

teln findet nicht statt. Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Flughäfen durch Verknüpfung mit der Bahn oder Straße stellen im Grundsatz keine Subvention dar.

Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeentgeltsysteme an allen NRW-Flughäfen mit dem Ziel eines wirksameren Anreizsystems für den Einsatz lärmarmer Flugzeuge ergreifen. Basis für die Einstufung „besonders laut“ im Rahmen des Entgeltsystems sollte die tatsächlich gemessene Geräuschemissionssituation am Flughafen bilden.

An allen NRW-Flughäfen sollen *schadstoffabhängige Start- und Landeentgelte eingeführt* werden. Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung der lärmabhängigen Komponente führen.

Zur grundlegenden Überarbeitung der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums wird eine Bundesratsinitiative ergriffen mit dem Ziel, dass diese Liste eine wirksame Steuerungswirkung zum Einsatz von lärmmarmen Flugzeugen entfaltet. *Alle Versuche der Bundesregierung, das Luftverkehrsgesetz zu Lasten des Lärmschutzes, insbesondere des aktiven Lärmschutzes für den Nachtzeitraum an Flughäfen, zu verändern, werden abgelehnt.* Im Falle einer derartigen Gesetzesänderungsinitiative der Bundesregierung wird eine Bundesratsinitiative ergriffen, mit dem Ziel, dieser Änderung entgegenzuwirken.

Aus: Koalitionsvertrag 2010 – 2015 NRW SPD – Bündnis 90/Die Grünen zum Luftverkehr

Rückfragen: **Horst Becker**, MdL und Staatssekretär, Sprecher für Verkehrspolitik von Bündnis 90/Die Grünen Nordrhein-Westfalen. Tel: 0211 - 884-27 54, E-Mail: Horst.Becker@landtag.nrw.de, www.Horst-Becker.de