

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 7, Sommer 2012

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G



Schwerpunkt-Heft Flugverkehr



Die Themen dieses Heftes

Unsere Forderungen zum Flugverkehr // Das Nein in München zur dritten Startbahn // Verlagerungspotential des Flugverkehrs auf die Schiene – allgemein und konkretisiert für Frankfurt/M. und Bremen // Es gibt keine Jobmaschine Flugverkehr // Nur-Frachtflüge // Personelle Verflechtung bei Fraport // Die Subventionen im weltweiten Flugverkehr

– allgemein und konkretisiert für den Flughafen Leipzig-Halle // Das A380-Debake! // Gutachten und Anträge zu den Folgen von Nachtflügen // Andere gesundheitliche Schäden durch Flugverkehr // Das Desaster beim Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) // Der BER wird immer ein Zuschussbetrieb sein // Bastelbogen »Der Flieger zum Nachtflugverbot«

Inhaltsverzeichnis

Flugverkehr begrenzen und verlagern!	3	Der Aufsichtsrat im Juni 2012	33
1. Allgemein und aktuell	4	Politik bei Fraport	35
Solidarische Mobilität heißt Alternativen zum expansiven Flugverkehr sind notwendig <i>von Sabine Leidig</i>	5	Die Luftfahrt als Milliarden-Euro-Subventionsmaschine <i>von Winfried Wolf</i>	38
Eine Watschn für Seehofer und Ude <i>Pressemeldungen des Landesvorstands der Partei DIE LINKE. in Bayern</i>	6	Die Grenzen des technisch Machbaren werden »angetestet« - Das Airbus-Modell A380 <i>von Winfried Wolf</i>	44
Flugblatt DIE LINKE »Um Himmels willen dritte Startbahn (in München) verhindern«	7	4. Gesundheitliche Folgen des Flugverkehrs – Fluglärm und Schadstoffemissionen	48
Kein Bau der dritten Start und Landebahn am Flughafen München – Antrag der Fraktion DIE LINKE	9	Ein generelles Nachflugverbot ist möglich <i>von Gerrit Schrammen</i>	49
2. Verlagerungspotentiale Flüge auf Züge	12	Warum sprechen alle nur vom Lärm <i>von Rafael Dudziak</i>	50
Luftverkehrsboom und der Unwille der Politik zu Begrenzung un Verlagerung <i>von Winfried Wolf</i>	13	Gesundheitliche Folgen des Flugverkehr <i>von Winfried Wolf</i>	54
Das Verlagerungspotential beim Flughafen Frankfurt am Main <i>von Winfried Wolf</i>	15	5. Der Berliner Großflughafen	64
Medien-Debatte über die Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der LINKEN zum Verlagerungspotential am Frankfurter Flughafen	17	Lügen, Pleiten und Pannen – Der Flughafen Berlin-Brandenburg BER <i>von Gerrit Schrammen/Martin Wegner</i>	65
Verlagerungspotential beim Flughafen Bremen <i>von Martin Wegner</i>	18	»Wir können uns weiter so blamieren, oder wir machen es vernünftig mit den Bürgern.« <i>von Gregor Gysi</i>	67
3. Struktur und Subventionierung des Flugverkehr	21	»Vorfahrt für die Gesundheit im Flugverkehr« <i>von Herbert Behrens</i>	69
Jobmaschine Flughafen? <i>von Sabine Leidig</i>	22	Interview der Woche <i>von Gregor Gysi</i>	70
Billigflughafen BER <i>von Jörn Boewe und Johannes Schulten</i>	25	»Am besten gar nicht eröffnen« – Interview mit Frank Welskop, Grüne Liga, im »ND« <i>von Frank Welskop</i>	71
Der Fracht gehört die Nacht Oder: Die Macht der Fracht <i>von Winfried Wolf</i>	27	Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	78
Fraport Aufsichtsrat »Who is Who«	31		

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellvertretender Vorsitzender
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

Flugverkehr begrenzen und verlagern!



Sabine Leidig



Herbert Behrens

Das Votum der Bürgerinnen und Bürger gegen den Bau einer dritten Startbahn in München ist eindeutig. In Frankfurt lässt der Protest gegen Lärm und Dreck nicht nach. In Berlin gerät die Geschäftsführung zunehmend unter Druck, weil sie sich weigert, Lärmschutz entsprechend der Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss umzusetzen. Zwei Tage vor seinem Rückzug unterzeichnete der damalige Wirtschafts- und Verkehrsminister Posch die so genannte »Planklarstellung«, womit nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom April 2012 die rechtswidrigen Nachtflugregelungen am Flughafen Frankfurt/M. zurückgenommen wurden. In den Antworten auf die kleinen Anfragen der Linksfraktion im Bundestag wurde deutlich, dass das Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn sehr groß, überraschend groß ist.

Der Widerstand und die Notwehrmaßnahmen der Menschen an den Flughafenstandorten nehmen zu. Alles deutet darauf hin: Die Zeit ist reif für eine Wende hin zu einer menschenverträglichen Mobilität.

Wir Verkehrsleute aus der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag nehmen die Forderungen der Bürgerinnen und Bürger auf. Mit Anfragen und Anträgen haben wir in den vergangenen Monaten die Aktionen gegen den Lärmterror an den Flughafenstandorten und für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik unterstützt. Flughäfen sind weder Jobmaschinen, noch sind sie »Schlüsselbranchen« für die wirtschaftliche Entwicklung. Im Gegenteil: mit speziellen Frachtflügen wird ein irrwitziges Produktionsmodell gestützt, das High-Tech-Produkte und Klamotten zwischen verschiedenen Kontinenten umherfliegt.

Uns geht es darum, konkrete Alternativen zu entwickeln.

Mit dieser Ausgabe des Verkehrspolitischen Zirkulars beschäftigen wir uns ausschließlich mit dem Thema Flugverkehr. Es wird deutlich, dass die geplanten Steigerungsraten beim Flugverkehr der vergangenen Jahre (ca. 4% p.a.) nicht naturwüchsig daherkommen, sondern interessengeleitet sind. So bezieht sich das Bundessumweltministerium noch heute auf Marktvorsagen von Airbus aus dem Jahr 2007, wonach bis 2025 der Flugverkehr jährlich um 4,4 Prozent wachsen soll. Die Lobbyisten der Luftfahrtindustrie und der Flughafenbetreiber sind außerordentlich aktiv und haben sich koordiniert, zunächst die Luftverkehrsabgabe und später die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel zu Fall zu bringen. Den Bundesverkehrsminister haben sie sich bereits Mitte Mai gesichert, schreibt dpa: »Ramsauer sagte, Wettbewerbsnachteile für die deutschen Airlines durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel seien nicht hinnehmbar. Deutsche Flughäfen müssten konkurrenzfähige Betriebszeiten haben können, es seien allerdings auch sinnvolle Lösungen zur Lärmvermeidung nötig. Der Minister bekräftigte sein Nein zu einem generellen bundesweiten Nachtflugverbot.«

Widerstand und Gegenentwürfe sind unsere Möglichkeiten, um gegen die starke Macht von Politik und Kapital zu kämpfen. Mit unseren Aktivitäten im Bundestag wollen wir den Widerstand und die Diskussion über Gegenentwürfe unterstützen.


Sabine Leidig


Herbert Behrens

1. Allgemein und aktuell

Der Flugverkehr hat eine überragende Bedeutung erlangt – in wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht. Und insbesondere hinsichtlich der mit ihm verbundenen Umweltschäden, der Klimabelastung und den Gefährdungen für die menschliche Gesundheit und das Wohlbefindens von bis zu einer Million Menschen, die von Fluglärm betroffen sind.

In den letzten Jahren entwickelte sich eine breite Bewegung zur Begrenzung des Flugverkehrs. Mit dem Volksentscheid in München gegen den Bau einer weiteren Startbahn auf dem Münchener Großflughafen vom Juni 2012 wurde ein deutliches – und für viele

überraschendes – Zeichen gesetzt. Überraschend auch, weil es eine klare Mehrheit in der Bevölkerung gab, obgleich sich die Parteien CSU, SPD und FDP für die dritte Startbahn ausgesprochen hatten; überraschend auch, weil hier eben nicht das Sankt-Florians-Prinzip am Wirken war, weil die Münchner Bevölkerung selbst von einer dritten Startbahn und deren zusätzlichen Lärmemissionen kaum betroffen sein würde.

Es ist sinnvoll, sich auf zentrale Forderungen zur Begrenzung des Flugverkehrs zu verständigen.



Solidarische Mobilität heißt Alternativen zum expansiven Flugverkehr sind notwendig

von Sabine Leidig

Auf vier Aspekte bezieht sich unsere kritische Bilanz:

• **Gesundheitsbelastung**

Immer mehr Menschen leiden unter Beeinträchtigungen durch Flugverkehr. Dies betrifft vor allem den Fluglärm, von dem in Deutschland laut offizieller Statistik des Umweltbundesamtes bereits 750.000 Menschen betroffen sind; unter Nachtfluglärm leiden mehr als 250.000 Menschen. Wissenschaftlich belegt ist seit einiger Zeit, dass Fluglärm gesundheitsschädigend ist. Weit weniger bekannt sind die übrigen gesundheitlichen Belastungen, die mit dem Flugverkehr für die Beschäftigten auf den Flughäfen und für die Bevölkerung im Umfeld großer Airports verbunden sind. Beim Verbrennen von Kerosin kommt es (wie bei der Verbrennung von Benzin und Diesel im Straßenverkehr) zur Bildung von Stickoxiden, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Ruß-Partikel – Schadstoffe, die u.a. krebserregend sind.¹

• **Klimawandel**

Der anwachsende Flugverkehr leistet einen wesentlichen und schnell steigenden Beitrag zur Erwärmung der Erdatmosphäre und zur Klimaveränderung. Allein im Zeitraum 1995 bis 2010 haben die Kohlendioxid-Emissionen des Flugverkehrs um 70 Prozent zugenommen. Da der Flugverkehr die am schnellsten steigende motorisierte Verkehrsform darstellt, vergrößert sich der Anteil, den der Flugverkehr zum Treibhauseffekt beisteuert, kontinuierlich. Dabei spielt eine besondere Rolle, dass das in großer Höhe ausgestoßene Kohlendioxid um ein Vielfaches klimaschädlicher ist, als die gleiche CO₂-Emission in Bodennähe.

• **Subventionierung**

Flugverkehr wird auf unterschiedlichen Ebenen durch den Einsatz von Steuergeldern oder durch Begünstigung im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern gefördert. Der Bau von Flughäfen wird mit öffentlichen Mitteln finanziert, für den Unterhalt der Flughäfen werden öffentliche Gelder bereitgestellt. Die großen Flugzeugbauer (in Europa EADS/Airbus) und Projekte wie der A380 von Airbus oder der Dreamliner von Boeing werden massiv steuerlich subventioniert. Im Unterschied zu Benzin, Diesel, oder Strom für den elektrifizierten Schienenverkehr, wird Kerosin – der Treibstoff des Flugverkehrs – nirgendwo besteuert.² Ein erheblicher Teil des Booms der Fliegerei, insbesondere der Billigfluggesellschaften, ist Ergebnis dieser Förderung durch die Politik. Auch dass eine weitere Verdopplung des weltweiten Flugverkehrs im Zeitraum 2010 bis 2025 erreicht werden soll, hängt

damit zusammen – und mit der Tatsache, dass die externen Kosten der Fliegerei der Allgemeinheit aufgebürdet werden.

• **Nicht-nachhaltiger Konsum**

Die relativ niedrigen und über längere Zeit gesunkenen Kosten des Flugverkehrs tragen zur Herausbildung von Konsummustern und zu einem Lifestyle bei, die enorm ressourcenaufwändig sind. Flüge zum Preis eines Mittagessens werden aggressiv beworben, was dazu beiträgt, dass jedes Gefühl für die reale Umweltbelastung, die mit dem Flugverkehr verbunden ist, verschwindet. »Gelegenheit macht Flüge«, preiswerte Kurztrips in Tausende Kilometer entfernte Großstädte – und laut Umfragen weiß ein relevanter Teil von Billigflug-Kunden vor dem Abflug nicht einmal, in welchem Land das Ziel der Reise liegt. In diesem Zusammenhang spielt auch die massive Zunahme von Nurfrachtflügen (Aircargo) eine große Rolle: Äpfel aus Südafrika, die preiswerter sind als regionales Obst, oder in Asien gefertigte Kleidung im halbjährlich wechselndem Modezyklus sind Ausdruck dieses Konsummodells. Auch der Businessverkehr, den der flexible Einsatz von Führungskräften vor allem transnationaler Unternehmen hervorbringt, prägt nicht-nachhaltige Lebensstile.

Die durchschnittliche »Flugleistung« eines Menschen in Afrika liegt gegenwärtig bei maximal 10 km im Jahr, in China bei 170, in Westeuropa bei 2.200 und diejenige eines Menschen mit US-Pass bei 4.300 km. Eine Verallgemeinerung der Nutzung des Flugverkehrs, wie sie sich in Nordamerika und Westeuropa herausgebildet hat, ist auf Weltebene kaum vorstellbar. Doch die großen Luftverkehrsunternehmen orientieren mit Macht genau darauf hin – mit nicht zu verantwortbaren Folgen für Klima, Umwelt und Menschen.

Wir brauchen eine Wende in der Flugverkehrspolitik

1. KOSTENWAHRHEIT

Beendigung jeglicher Subventionierung und Bevorzugung des Flugverkehrs, stattdessen die Anrechnung aller externen Kosten dieser Verkehrsform in die realen Ticket- und Transportpreise.

2. STÄRKUNG DER REGION

Systematische Strukturpolitik, die Nähe fördert und weite Reisen, insbesondere Flüge, reduziert. Es handelt sich dabei zugleich um sinnvolle Standortpolitik zur Stärkung von Regionen, für sinnvolle Arbeitsplätze und für regionale Produktionen und Dienstleistungen.

3. FLÜGE AUF ZÜGE

Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene. Rund ein Viertel des aktuellen Flugverkehrs ist in kurzer Zeit auf die Schiene verlagerbar; rund ein Drittel der heutigen Flüge von und zu deutschen Flughäfen könnte bei einem sinnvollen Ausbau der Schiene ebenso gut durch Zugfahrten ersetzt werden, ohne dass die Reisen wesentlich mehr Zeit in Anspruch nehmen würden.

¹ Siehe die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE 17-9630 vom 10.5.2012.

² Siehe das u.a. von Sabine Leidig und Herbert Behrens herausgegebene Sonderheft »Globalisierung. Flugverkehr. Gegenwehr«, Lunapark 21, Extra03, September 2010, und in diesem Verkehrspolitischen Zirkular der Artikel von Winfried Wolf zur Flugverkehrssubventionierung

4. DIE NACHT DEM SCHLAF

Das Nachtflugverbot in der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr muss uneingeschränkt Gültigkeit haben. Darüber hinaus können Sonntagsflugverbote sinnvoll sein.

5. KEIN NURFRACHT-LUFTVERKEHR

Die Möglichkeiten für ein Verbot von reinen Frachtflügen müssen untersucht werden. (Bis Anfang der 1990er Jahre gab es Luftfracht nur als ökonomische Ergänzung des Personenflugverkehrs. Luftpost oder lebensrettende Medikamente wurden – wie Gepäck – als »bellyfreight« im Bauch der Passagierflugzeuge transportiert). Der massenhafte Einsatz von Frachtflugzeugen und die Herausbildung reiner Frachtfluggesellschaften (UPS, Fedex, DHL) stellt einen verkehrspolitischen Irrweg dar, der in besonderer Weise mit Umwelt- und Klimazerstörung verbunden ist. Mit der Kampagne der Luftverkehrsunternehmen »Die Fracht braucht die Nacht« wird überdies der gesunde Schlaf bedroht.

Die zunehmenden Proteste gegen Fluglärm und gegen den Ausbau von Flughäfen sind Ausdruck gesellschaftlicher Vernunft gegen den Wachstumswahn beim Flugverkehr. Sie sind notwendig, um einen Paradigmenwechsel bei der (Flug)Verkehrspolitik anzustoßen. Eine verantwortliche – auf Nachhaltigkeit und Solidarität abzielende – Politik muss auf die problematische Entwicklung des Flugverkehrs reagieren und hierzulande gegensteuern. Dafür engagieren wir uns.

Eine Watschn für Seehofer und Ude

Pressemeldungen des Landesvorstands der Partei DIE LINKE. in Bayern vom 17. Juni 2012

Beim Bürgerentscheid in München hat sich offensichtlich eine Mehrheit gegen die Dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ausgesprochen. Der Abstimmung vorausgegangen war ein langer öffentlicher Protest von Teilen der politischen Opposition, Naturschutzverbänden und insbesondere von Anwohnerinnen und Anwohnern der umliegenden Gemeinden. Sie, die am meisten von der neuen Startbahn betroffen sein würden, waren beim heutigen Bürgerentscheid nicht gefragt. Abstimmen durfte nur die Münchner Bevölkerung. Doch auch in der Landeshauptstadt erlitten die Startbahnbefürworter eine Niederlage.

»Ich freue mich sehr über das Ergebnis des Bürgerentscheids«, so Eva Bulling-Schröter (MdB) und Landessprecherin der Linken Bayern. »Die MünchnerInnen haben gezeigt, dass sie mit den Plänen des Stadtrates und der Landesregierung nicht einverstanden sind. Das Ergebnis ist eine Watschn für Ministerpräsident Seehofer und für seinen Herausforderer Ude. Für mich ist das ein weiteres Zeichen dafür, dass viele Bürgerinnen und Bürger in Bayern politische Veränderungen wollen und das gilt nicht nur für die Verkehrspolitik.

Die BefürworterInnen der dritten Startbahn aus CSU, FDP und Teilen der SPD stützen sich vorwiegend auf wirtschaftliche Interessen: Wachstum und Profit interessieren sie mehr als Klimawandel, Lärm und soziale Probleme.

Durch das Abstimmungsergebnis wurde klar, dass für die MünchnerInnen Wirtschaftsinteressen nicht an erster Stelle stehen. Sie wollen auch eine gesunde Umwelt und sozialen Frieden. Ich finde es gut, dass die Bevölkerung es sich nicht gefallen lässt, dass die Politik über ihre Köpfe hinweg entscheidet und ihre Interessen nicht ernst nimmt«, äußerte sich Eva Bulling-Schröter zur Bedeutung des Bürgerentscheides.

Billige Arbeitsplätze für satte Gewinne

Das Flughafen-Personal verdient zu wenig. Ein großer Teil der Beschäftigten wird mit Dumping-Löhnen abgespeist. Auch der Betrieb der dritten Startbahn wird auf dem Rücken der Airport-MitarbeiterInnen ausgetragen werden. Mit immer weiteren Lohnkürzungen und Outsourcing wird »Wettbewerbs« befördert – Profiteure ist der Flughafenbetreiber.

Steigende Immobilien-Preise und Mieten machen das Leben in Flughafen-Nähe immer teurer. Viele können von den Niedrig-Löhnen nicht leben, aufstockende Leistungen der Arbeitsagentur sind in solchen Fällen die Regel.

Die Zauberformel »Gute Arbeit für die Region« geht so nicht auf. Schon heute arbeiten am Flughafen 30.000 Menschen. Schon jetzt ist dieser Bedarf nicht allein durch Arbeitskräfte aus der Region gedeckt. Großer Pendelverkehr ist die Folge, lange Wege heißt langer Arbeitstag und wenig Zeit für Freizeit und Familie.

Kosten und Gewinne des Flughafens sind ungleich verteilt. Der Zuzug von Flughafen-Angebot bedarf des Ausbaus von Wohnraum, Schulen, Kindergärten und Sportanlagen. Diese Kosten tragen allein SteuerzahlerInnen und Kommunen, die Flughafenbetreiber streichen die Gewinne ein.

Klare Position von DIE LINKE in Bayern:

»Keine dritte Startbahn beim Flughafen München. Die vorhandene Infrastruktur ist für bayrische Verhältnisse mehr als ausreichend – viele Umsteigerverkehre sind schlicht unsinnig oder unnötig. Der Flughafen München muss und darf nicht zum fünften globalen Drehkreuz in Mitteleuropa mutieren.«

(aus dem *LINKE Wahlprogramm von 2008*)



Die Bundestagsabgeordnete Eva Bulling-Schröter (Zweite von rechts) mit weiteren Mitgliedern der LINKE bei einer Demonstration in München.

Der Planfeststellungsbeschluss zur 3. Startbahn in München ist ein verkehrspolitischer Schritt ins Gesteir. Anstatt in Zeiten des Klimawandels auf neue Mobilitätskonzepte zu setzen, wird in Bayern alles dafür getan, Millionen zu verpulvern, um den klimaschädlichen Flugverkehr auszuweiten.

www.die-linke-bayern.de

VISdP: DIE LINKE Bayern
- Landesarbeitsgemeinschaft Umwelt-
c/o Eva Bulling-Schröter / Bahnhofstraße 5
85051 Ingolstadt

Um Himmels Willen!



3. Startbahn verhindern!

Gute Arbeit statt Airport-Tagelöhner!

DIE LINKE.

Klimawandel macht Druck!

Der Klimawandel nimmt an Tempo auf. Die Lebensgrundlagen der Menschheit sind in Gefahr. Ansteigende Meeresspiegel, Dürren und Fluten bekommen zuallererst die Armen dieser Welt zu spüren. Um die Erdenwärmung aufzuhalten muss der globale Klimagas-Ausstoß sofort gestoppt werden.

Umwelt-Killer Flugverkehr

Shoppen in Mailand, Kongress in London, Ferien auf Mallorca: Durch das Flugzeug wird die Welt zum Dorf. Per Airline finden immer mehr Waren ihren Weg in die Supermarkt-Regale. Der Komfort des Fliegens geht auf Kosten von Umwelt und Klima. Acht Prozent von Deutschlands Klimabelastungen kommen aus Flugzeug-Turbinen, Tendenz steigend.

Außer der Münchner Flughafen verursacht zehn Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes Bayerns. Tausende Familien in der Umgebung von Flughäfen leiden unter extremen Lärm. Jeder Dritte Bundesbürger fühlt sich durch Fluglärm belästigt, oft sind Krankheit und Schlaflosigkeit direkte Folge.

Billig-Flieger am Subventions-Tropf

Noch immer ist der internationale Flugverkehr von Steuern und Abgaben befreit. Billig-Airlines halten sich dank Sparen am Personal und Millionen staatlicher Subventionen am Himmel. Nur für Inlandsflüge sind die Tickets mehrwertsteuerpflichtig. Kerosin bleibt weiter steuerfrei. Mit Händen und Füßen stemmt sich die Luftfahrt-Lobby gegen die Aufnahme des Luftverkehrs in internationale Klimaschutz-Vereinbarungen.

Größenwahn im Maximilianeum

»Längst zählt München zu den führenden Luftverkehrsknoten, rangiert europaweit auf Platz sieben und ist in Deutschland unangefochten die Nummer zwei«, erklärt die Flughafen München GmbH (FMG) stolz. Der Bayerischen Staatsregierung reicht dieser »Flughafen der Spitzenklasse« nicht, mit Schützenhilfe von Merkel&Co will sie nach ganz oben auf Sieberttreppe.

Flughafen München dritten Start- und Landebahn mit geplanter dritten Start- und Landebahn



Karte des Flughafens mit Ausbauplanungen, August 2009
Grafik: Maximilian Dörbecker (Chumwa) & San Jose

Dazu argumentiert die FMG mit »Standortqualität Bayern«. Es gelte den »Luftverkehrsstandort Deutschland« zu verteidigen. Ja sind wir denn im Krieg?

»Bayerns Tor zur Welt« statt Heimat?

3,4 Millionen Quadratmeter Heimat würden unter dem Beton der 3. Startbahn verschwinden. Grund und Boden von 9,4 Millionen Quadratmetern frisst der Flughafen-Ausbau, Zwangsentlegungen drohen! Der Freisinger Ortsteil Attaching und kleine Gemeinden werden unbewohnbar, in Matbaumhöhe donnern Flugzeuge über ihre Dächer hinweg. Eifingermoos und Schwaigermoos verschwinden für die blinde Befriedigung der »Verkehrsnachfrage« von der Landkarte.

Stau auf der Startbahn?

Über die Auslastung der Startbahnen entscheidet die Zahl der Starts und Landungen. Seit dem Höchststand von 432.000 (2008) sind diese auf 390.000 (2010) zurückgegangen und damit unter dem Wert von 2005. Es gibt keinen Stau auf den vorhandenen Startbahnen! Der Bau der 3. Startbahn ist keine Notwendigkeit!

»Der Widerstand gegen Mega-Projekte wächst. Auch in Bayern stellen sich immer mehr Menschen gegen das alte Denken der Verkehrs-Planer. Statt blindem Wachstum und immer mehr Beton wird schonender Umgang mit Wald und Wiesen, aber auch Mitbestimmung eingefordert. Gegen dritte Startbahn, Transrapid und Donau-Ausbau gehen BürgerInnen auf die Straße. Wer braucht schon Straßen und Flughäfen ohne Sinn? Was das Land braucht ist frischer Wind in Köpfen und Amtsstuben.

Eva Bulling-Schröter ist Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Bundestag.



Achtung: Kostentalle Flughäfen!

Die dritte Startbahn kostet eine Milliarde Euro. Mit den zusätzlichen Baumaßnahmen können leicht zwei bis drei Milliarden daraus werden. Hat die FMG genug Geld, um die Milliarden aus der Portokasse zu zahlen? Die Bilanzen sind alles andere als stabil: Aus dem Konzernjahresüberschuss von 4 Millionen Euro in 2008 ist 2009 ein Minus von 1,5 Millionen und 2010 ein Minus von 2,9 Millionen geworden. Am Ende werden die Airport-Gesellschaft zur Kasse gebeten. Bund, Bayern und die Stadt München müssen einspringen. Steuergelder für Schulen, Kindergärten, Altenheime, Sportstätten, Schwimmbäder, Krankenhäuser, Theater und öffentliche Toiletten werden gestrichen. Gespart wird bei Arbeitslosen-Familien, Behinderten, Rentnern, Geringverdienern.



Antrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Sabine Leidig, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Klaus Ernst, Nicole Gohlke, Katrin Kunert, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Harald Weinberg und der Fraktion DIE LINKE.

Kein Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Anders als die Bundesregierung behauptet, ist die finanzielle Situation der Flughafen München GmbH (FMG) alles andere als gut. Im Gegenteil, die FMG ist mit etwa 2,3 Mrd. Euro überschuldet. Bislang steigen die Schulden an. Der geplante Bau der dritten Start- und Landebahn soll nach derzeitigen Angaben etwa 1,2 Mrd. Euro kosten. Das soll aus den laufenden Einnahmen finanziert werden. Angesichts der hohen, bislang steigenden Schulden sowie der mit großen Unsicherheiten behafteten wirtschaftlichen Entwicklung ist diese Strategie nicht überzeugend. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung des Baus aus den Einnahmen nicht möglich sein wird. In dem Fall würden auf den Bund finanzielle Forderungen zukommen. Das ist nicht akzeptabel.

Ein Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Deutschland, der sich allein an großteils fraglichen Verkehrsprognosen orientiert und die Anforderungen des Klimaschutzes ignoriert, ist unverantwortlich. Der Beitrag des Luftverkehrs zur globalen Erwärmung beträgt schon heute mindestens 4 Prozent – Tendenz steigend. Dieser Wert liegt deutlich über dem prozentualen Anteil des Flugverkehrs am globalen CO₂-Ausstoß, da die Emissionen des Luftverkehrs eine deutlich höhere Klimawirksamkeit haben. Ohne die Berücksichtigung der Wolkenbildung ist der doppelte Wert der CO₂-Emissionen anzusetzen, die Berücksichtigung der Wolkenbildung würde nach aktuellen Studien mehr als eine dreifach so starke Klimabelastung implizieren (Antwort der Bundesregierung auf Frage 23 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/8264). Die Bundesregierung erwartet in den kommenden 20 Jahren eine Verdopplung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in und von Deutschland von 27 Millionen Tonnen im Jahr 2009 auf knapp 50 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2030 (Antwort auf Frage 32, Bundestagsdrucksache 17/8264). Demgegenüber stehen die Minderungserfordernisse für den Klimagasausstoß in Industrieländern wie Deutschland von mindestens 40 Prozent bis zum Jahr 2020 und 95 Prozent bis Mitte des Jahrhunderts, um das auf UN-Ebene beschlossene Ziel einer maximalen Erderwärmung von zwei Grad einhalten zu können. Zudem gibt es auf absehbare Zeit keine tragfähigen Lösungen für klimaneutrale Treibstoffe. So geht die Bundes-

regierung selber von einem Anteil von maximal 5 Prozent Biokraftstoffen im Jahr 2025 im Luftverkehr aus (Antwort auf Frage 26, Bundestagsdrucksache 17/8264). Im Luftverkehr sind daher besondere Anstrengungen für den Klimaschutz erforderlich. Klimaschutz und weiterhin unbegrenztes Wachstum des deutschen, europäischen und weltweiten Luftverkehrs schließen sich gegenseitig aus.

Mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn würden viele Menschen einer erheblichen, unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt werden. Nicht allen wird die Übernahme der Kosten eines Umzuges angeboten. Im Ort Attaching können nur die Bewohnerinnen und Bewohner eines etwa 420 Meter breiten Streifens direkt unter der Flugschneise ihr Grundstück an die FMG verkaufen. Alle, die daneben wohnen, können dies nicht, obwohl die Flugzeuge diese Gebiete in einer Höhe von lediglich bis zu 100 Metern Höhe überfliegen, also auch mehr als 210 Meter links und rechts davon eine unzumutbare Lärmbelastung herrschen würde. Das für die geplante dritte Start- und Landebahn ein längeres Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr gelten soll, ist angesichts der erheblichen Belastung tagsüber bei weitem nicht ausreichend.

In den Gemeinden rund um den Flughafen regt sich zu Recht großer Widerstand gegen den Bau der dritten Start- und Landebahn. In München wird es am 17. Juni 2012 einen Bürgerentscheid über die dritte Start- und Landebahn geben. Unverständlich ist aber, wieso der Anteilseigner Bund, dessen Anteil mit 26 Prozent den der Stadt München mit 23 Prozent sogar übersteigt, sich offenkundig nicht kritisch mit dem Plan befasst und den Angaben der anderen Gesellschafter und der FMG vorbehaltlos zu vertrauen scheint.

Der Flughafen London-Heathrow verfügt – wie derzeit der Flughafen München – über lediglich zwei Start- und Landebahnen. Mit etwa 66 Millionen Passagieren und 460 000 Flugbewegungen im Jahr 2009 bewältigte er wesentlich mehr Passagiere und ein größeres Verkehrsaufkommen als der Flughafen München mit zuletzt knapp 390 000 Flugbewegungen mit nur 39 Millionen Passagieren. Zudem wurde vor kurzem die Entscheidung getroffen, keine weitere Start- und Landebahn in London-Heathrow zu bauen. Vor diesem Hintergrund ist der Bau einer dritten Start- und Landebahn in München keinesfalls betrieblich erforderlich, selbst wenn es zu einer deutlichen Steigerung der Flugbewegungen kommen sollte. Die von den Flugesellschaften zum Vergleich mit London-Heathrow vorgebrachten Argumente, es gäbe in München weniger lokale Passagiere, weswegen die Flüge zeitlich gebündelt werden müssten, belegen vielmehr, dass ein internationales Drehkreuz in München nicht gebraucht wird.

Das Argument, dass die Kapazitätserweiterung zu mehr Arbeitsplätzen führt, muss hinterfragt werden. Ein großer Teil des Flughafenpersonals in München bekommt schon jetzt Dumpinglöhne. Bundesweit wird der ruinöse Wettbewerb zwischen den Flughäfen mit Lohnkürzungen und Outsourcing betrieben. Profiteure sind ausschließlich die Flughäfenbetreiber. Die Anwohner und Anwohnerinnen um die Flughäfen haben davon nichts. Viele am Flughafen Beschäftigte können von den Niedriglöhnen nicht leben, oft sind aufstockende Leistungen der Arbeitsagentur notwendig. Sofern die Grundstücke nicht in der lärmbelasteten Einflugschneise liegen, machen steigende Immobilien-Preise und Mieten das Leben in Flughafennähe teuer.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

die Entscheidung der bayerischen Staatsregierung, als Mehrheitseignerin der FMG auf den Vorschlag des mit den Klagen befassten Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes einzugehen, auf den Sofortvollzug und damit den Baubeginn vor der gerichtlichen Entscheidung zu verzichten.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend zu erklären, dass sie als Gesellschafterin der Flughafen München GmbH auf den Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München verzichten wird und innerhalb der FMG darauf hinzuwirken,
2. sich in der FMG dafür einzusetzen, dass über den Baustopp bis zum gerichtlichen Entscheid über die dritte Start- und Landebahn hinaus ab sofort auch keine Vergaben und Planungen im Zusammenhang mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn mehr getätigt werden, und
3. in der FMG darauf zu hinzuwirken, dass bis Ende des Jahres 2012 ein Konzept für den dauerhaften und nachhaltigen Betrieb des Flughafens München mit den beiden bestehenden Start- und Landebahnen entwickelt wird.

Berlin, den 8. Februar 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

2. Verlagerungspotentiale Flüge auf Züge

Die Fraktion DIE LINKE hat in den letzten Monaten ein halbes Dutzend Kleine Anfragen an die Bundesregierung gestellt und eine Große Anfrage eingereicht, alle mit dem Ziel, die Struktur des gegenwärtigen Flugverkehrs zu analysieren, Verlagerungspotentiale zu identifizieren und der Bewegung gegen Fluglärm weitere Argumente in die Hand zu geben. Die bisher vorliegenden Ergebnisse sind verblüffend: Bereits heute könnten bis zu 25 Prozent des Flugverkehrs auf die Schiene verlagert werden, ohne dass das mit größeren Zeitverlusten bei den Reisezeiten verbunden wäre.

Wenn es dazu nicht kommt, dann liegt dies allein am fehlenden politischen Willen der Bundesregierung. Mehr noch: Die offizielle Politik unterstützt nachhaltig eine Verkehrsmarktordnung, die den Flugverkehr fördert und eine alternative, die Umwelt- und Klimaschutzbelange ins Zentrum rückende Verkehrspolitik verhindert. Dafür wird auch schon mal eine PR-Agentur eingesetzt, die sich dadurch berühmt wurde dass sie auch mal für Diktaturen PR-Arbeit leistete.



Luftverkehrsboom und der Unwille der Politik zu Begrenzung und Verlagerung

von Winfried Wolf

Seit eineinhalb Jahren herrscht Heulen und Wehklagen bei der Luftverkehrslobby. Lufthansa, Air Berlin, Fraport, Airbus und wie sie alle in der Branche heißen – sie alle sehen den Flugverkehr im Würgegriff des Dirigismus und den »Standort Deutschland« im internationalen Flugverkehr gefährdet. Es gebe einen »giftigen Belastungscocktail« für die deutsche Luftfahrtindustrie – durch den Aufstieg der Golf-Airlines (siehe den Artikel zur Subventionierung des Flugverkehrs in diesem Heft.), durch die Einbeziehung des EU-Flugverkehrs in den Emissionshandel, durch Nachtflugverbote (siehe die VZ-Artikel in Teil 4) ... und dann gebe es auch noch diese wettbewerbsverzerrende Luftverkehrssteuer. Allein daraus resultierte eine »Belastung in Höhe von einer Milliarde Euro«. So heißt es im »Politikbrief«, den die Lufthansa im Rahmen ihrer Lobbyarbeit versendet. Und dann wörtlich: In Deutschland seien durch die Luftverkehrssteuer »fünf Millionen Passagiere verloren« gegangen.¹

Das ist Unsinn und unwahr. Tatsächlich stieg die Zahl der Fluggäste im vergangenen Jahr 2011, also in dem Jahr, als erstmals diese Steuer erhoben wurde, um 9,4 Millionen oder um 5 Prozent an. Der Anstieg war sogar etwas größer als im Jahr zuvor. Insgesamt wurden 2011 bereits 199.685.497 Passagiere auf den deutschen Flughäfen gezählt.² 2012 wird erstmals die Zahl von 200 Millionen deutlich überschritten; es werden zwischen 205 und 210 Millionen Passagiere erreicht werden. Damit wurde der Flugverkehr in Deutschland allein im Zeitraum 2000 bis 2012 um 50 Prozent gesteigert. Zu dieser satten Steigerung kam es ausgerechnet in der Periode, in der es die zwei bisher größten Dellen in der globalen Luftfahrt gab – eine erste nach den Terroranschlägen vom 9. September 2001 und der darauffolgenden Wirtschaftskrise: die Zahl der Flugpassagiere lag im Jahr 2003 noch unter dem Niveau von 2000. Eine zweite Delle gab es mit der neuen weltweiten Krise zwischen 2008 und 2009; erst 2010 wurde wieder das Niveau von 2007 oder 2008 erreicht. Es gab also im Zeitraum 2000 bis 2012 drei Jahre (2001, 2002 und 2009) mit rückläufigen Fluggastzahlen und ein Jahr (2007) mit einer Stagnation – und dennoch kam es in der gesamten Periode zu der erwähnten sagenhaften Steigerung von 50 Prozent.

Im gleichen Zeitraum stagnierte jedoch der Schienenfernverkehr. Wenn wir einen nochmals größeren

Zeitabschnitt untersuchen, dann ist das Ergebnis noch krasser: Zwischen 1994 und 2012 hat sich der Flugverkehr in Deutschland verdoppelt – und auch in diesem Zeitraum stagnierte der Schienenfernverkehr trotz massiver Investitionen in hochgeschwindigkeitsstrecken und der Inbetriebnahme solcher neuer Strecken (Hannover – Berlin; Köln – Frankfurt/M; München – Ingolstadt – Nürnberg). Entsprechend hat sich im Verkehrsmarkt der Anteil des Flugverkehrs kontinuierlich erhöht, wohingegen der Anteil des Schienenfernverkehrs rückläufig ist.³

Damit wächst ausgerechnet diejenige Verkehrsart überproportional, die das Klima am meisten belastet. Die Behauptung, der Flugverkehr würde ebenso viele oder gar weniger Luftschadstoffe emittieren wie das Auto, ist seit langem widerlegt. In einer Ausarbeitung von Robin Wood heißt es dazu: »Beim Fliegen wird ein pro-Kopf-Verbrauch von drei Litern (Kerosin) auf 100 km behauptet. Die tatsächliche Klimawirkung entspricht aber einem Pkw-Verbrauch von 16,8 bis 59 Litern.«⁴

Das Verlagerungspotential

Die Fraktion DIE LINKE hat in einer Großen Anfrage und in einem halben Dutzend Kleinen Anfragen an die Bundesregierung die Struktur des gegenwärtigen Flugverkehrs in Deutschland und das Verlagerungspotential des Flugverkehrs auf die Schiene durch die Bundesregierung untersuchen lassen bzw. die Antworten der Bundesregierung in diesem Sinne ausgewertet. Erste Ergebnisse für den Flugverkehr in Berlin wurden bereits im vorausgegangenen Verkehrspolitischen Zirkular (Heft 6) veröffentlicht. Weitere Einzelergebnisse zu Frankfurt am Main und Bremen finden sich in diesem Heft in den folgenden Beiträgen. Wir verzichten darauf, alle Ergebnisse hier im Detail auszubreiten; die Antworten können jedoch alle im einzelnen nachvollzogen werden.⁵ Hier seien nochmals zusammenfassend die folgenden vier Aspekte hervorgehoben:

1. Bei allen Flughäfen auf deutschem Boden gibt es ein Potential von 10 bis 15 Prozent der Flüge, die bei den bestehenden Fahrplänen der Deutschen Bahn AG auf Züge verlagert werden könnten, wobei die Dauer der Zugfahrt ab dem Hauptbahnhof der entsprechenden Großstadt, zu der der Flughafen zählt, maximal vier

³ Der Anteil des inländischen Flugverkehrs (= Binnenflüge) hat sich in Deutschland zwischen 1991 und 2008 von 2,6 auf 5,6 Prozent mehr als verdoppelt. Exakte Angaben zum Anteil des Schienenfernverkehrs liegen nicht vor. Da sich der Anteil der Schiene insgesamt – Schienenbahn- und Schienenfernverkehr – zwischen 1991 und 2011 nur leicht von 6,5 auf knapp 8 Prozent steigerte und da in diesem Zeitraum der Schienenbahnverkehr – dessen Leistung 50 Prozent des gesamten Schienenverkehrs ausmacht – um 50 Prozent wuchs, ist klar, dass der Anteil des Schienenfernverkehrs im gesamten Verkehrsmarkt deutlich reduziert wurde.

⁴ Robin Wood, »Das Klima schonen mit einem 3-Liter-Flugzeug?«, 2008. Die 3-Liter-Behauptung wird in dieser Schrift korrigiert, indem insbesondere eine realistische durchschnittliche Besetzung eines Flugzeugs (75 % anstelle von 100%) angenommen und die größeren Auswirkungen von Kohlendioxid-Emissionen in höheren Luftschichten berücksichtigt werden.

⁵ Siehe website www.nachhaltig-links (dort unter: Mobilität/Luftverkehr)

¹ Lufthansa, Politikbrief 1/2012.

² Gezählt werden Ein- und Aussteiger. Alle Angaben zur Entwicklung des Flugverkehrs nach: Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Grünen vom 27. April 2012, Bundestagsdrucksache 17/9253.

Stunden betragen würde. Die Zugfahrt würde damit nicht länger dauern als die Zeit, die für den Flug realistischer Weise angesetzt werden muss (Fahrt ab Stadtmitte zu dem Airport, Wartezeit, Check-in, reine Flugzeit; Warten auf Gepäck, Fahrt zurück in Stadtzentrum). Dieses Verlagerungspotential steigt auf 30 und bis zu 50 Prozent, wenn wir Eisenbahnfahrten bis zu sechs Stunden Fahrtzeit als Alternative wählen und wenn wir zugleich die bestehenden Ausbaupläne des Schienennetzes in Betracht ziehen.

2. Die Struktur des Flugverkehrs und die Dynamik der jüngeren und der absehbaren Entwicklung unterstreichen, dass dieses gewaltige Verlagerungspotential vom Flugzeug auf die Schiene eher weiter wächst. Denn das Wachstum des Flugverkehrs findet nicht im Bereich der interkontinentalen, also über Europa hinausreichenden Flüge statt. Hier gibt es zwar auch ein absolutes Wachstum, doch der Anteil der in diesem Sinne internationalen Flüge an allen Flügen ist rückläufig: Im Jahr 2000 lag der Anteil dieser Flüge bei 17,5 Prozent; 2011 waren es noch 16,9 Prozent. Was massiv ansteigt sind die innereuropäischen Flüge. Deren Anteil an allen Flügen (mit Ausgangspunkt Deutschland) lag 2000 bei 51 Prozent und 2011 bereits bei 59 Prozent. In absoluten Zahlen: Im Jahr 2000 gab es 73,6 Millionen »Europa-Passagiere« (von insgesamt 143 Millionen); 2011 waren es bereits 117 Millionen solche »Europa-Passagiere« (von insgesamt 199 Millionen) – ein Anstieg von rund 80 Prozent in 11 Jahren. Übrigens steigt auch die Zahl der »Inlands-Passagiere«: von 44 Millionen 2000 auf 49 Millionen 2011.

Angesichts dieser Struktur des Flugverkehrs sind die Verlagerungspotentiale auf die Schiene dann enorm, wenn der inländische und der europäische Schienenfernverkehr deutlich ausgebaut und optimiert wird.

3. Ein besonderes Augenmerk sollte auf das Potential von Nachtzugverbindungen gelegt werden. Hier können die zwei Nachteile der Schiene, die es bei der bestehenden Verkehrsmarktordnung gibt – im Vergleich zum Fliegen eine deutlich geringere Geschwindigkeit und ein höherer Preis – weitgehend wettgemacht werden: Erstens weil es mit Nachtzügen einen »Nachtsprung« gibt, der im Flieger kaum wettgemacht werden kann: Bei einem gut ausgebauten europaweiten Nachtzugsystem könnte man auf den entscheidenden innereuropäischen Verbindungen mit bis zu 1000 km Entfernung erreichen, dass Nachtzüge, die in einer Metropole zwischen 20 und 22 h starten, den Zielort morgens zwischen 6 und 10 Uhr erreicht haben. Das ist im Flugverkehr nicht darstellbar – zumal nicht, wenn richtigerweise die Nachruhezeiten strikt eingehalten und ausgeweitet werden. Beim Preisvergleich Flug-Zug muss berücksichtigt werden, dass bei den Nachtzügen die Kosten für eine Hotelübernachtung entfallen. Ein besonderer Aspekt, der für Nachtzüge spricht, besteht darin, dass das Schienennetz nachts über große ungenutzte Kapazitäten verfügt.

4. Der Frachttransport mit Flugzeugen weist ebenfalls ein enormes Wachstum auf. Zwischen dem Jahr 2000

und 2011 hat sich die Frachttonnage im Flugverkehr von 2,5 Millionen Tonnen auf 4,4 Millionen Tonnen um rund 80 Prozent gesteigert; bis 2013 dürfte eine Verdopplung erreicht worden sein. Zwar liegen uns keine exakten Angaben für die reinen Frachtflüge auf bundesweiter Ebene vor.⁶ Doch bei Airports, die für Nur-Frachtflüge eine besondere Bedeutung haben, wird deutlich, die extremen Steigerungen der Nur-Frachtflüge sein müssen. In Köln-Bonn wurde die per Luft beförderte Tonnage (Bellyfreight plus Nur-Fracht-Transporte) zwischen 2000 und 2011 von 653.000 Tonnen auf 1,1 Millionen Tonnen gesteigert. In Hahn wurde die Fracht gar von 55.300 Tonnen im Jahr 2003 auf 320.000 Tonnen 2011 versechsfacht. Und in Leipzig-Halle gab es seit 2000 eine Steigerung der Luftfracht von 21.000 Tonnen auf 1.100.000 Tonnen. Allein zwischen dem Jahr 2007 und 2011 gab es auf diesem Airport eine knappe Verzehnfachung des Frachtaufkommens (von 130.000 Tonnen auf 1,1 Millionen Tonnen). Ich untersuche in meinem Beitrag zum Frachtflugverkehr (siehe Teil 3 »Die Macht der Fracht«) genauer Sinn und Unsinn des Luftfrachtverkehrs. Sabine Leidig fordert in ihrem Beitrag oben in Teil 1 eine radikale Reduktion vor allem der Nur-Frachtflüge bzw. eine Prüfung, inwieweit die Nurfrachtflüge, die ja zugleich maßgeblich die Nachtruhe von Hunderttausenden Menschen stören, grundsätzlich untersagt werden sollten.

Warum wird nicht vermieden, warum nicht verlagert?

Auf die Frage, wie die Bundesregierung die »im Flughafenkonzept von 2009 gestellten Ziele zur Verkehrsverlagerung« umzusetzen gedenke, antwortete die Bundesregierung im April 2012: »Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, effiziente Mobilität zu ermöglichen und damit die Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung zu schaffen, ohne die Umwelt- und Klimaschutzbelange aus den Augen zu verlieren. () Das vorhergesagte Verkehrswachstum kann nur bewältigt werden, wenn alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und sich gegenseitig optimal ergänzen. () Wie die Effekte aus der Inbetriebnahme von Neubaustrecken – wie zuletzt Köln – Rhein/Main – gezeigt haben, trägt der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene erheblich zur Verkehrsverlagerung bei. () Die verkehrliche Entwicklung () hat vor diesem Hintergrund keinen Anlass für ein dirigistisches Eingreifen zur Erzielung von gewünschten Verkehrsverlagerungen bedingt. Es hat sich gezeigt, dass normale Marktmechanismen die gewünschten Effekte ebenfalls erzielen.«⁷

Das ist eine ebenso dreiste wie klare Aussage. Dreist, weil schlicht die Unwahrheit gesagt wird. Es gibt nachweislich keine Verkehrsverlagerung auf die Schiene, sondern, wie dargelegt, einen starken Rückgang des Anteils des Schienenfernverkehrs und einen deutlichen Anstieg des Flugverkehrs im Verkehrsmarkt. Nicht einmal absolut wächst der Schienenfernverkehr

⁶ Dazu antwortet die Bundesregierung: »Die amtliche Statistik nimmt keine Unterscheidung nach Belly Freight, Standard Cargo und Express-Fracht vor.« Nach: Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen vom 27. April 2012, Drucksache 17/9253.

⁷ Drucksache 17/9253.

– er stagniert seit rund 18 Jahren. Klar ist die Aussage insofern, als die Bundesregierung unmissverständlich darlegt, sie werde trotz dieses verkehrten Verkehrs nicht in den Verkehrsmarkt eingreifen und keine »dirigistischen Maßnahmen« (wie eine Kerosinbesteuerung oder ein Verbot von Kurzstreckenflügen) ergreifen. Vielmehr setzt die schwarz-gelbe Koalition mit ihrem CSU-Verkehrsminister und ihrem FDP-Wirtschaftsminister weiterhin auf die »normalen Marktmechanismen«, also auf diejenigen Mechanismen, die in dem bestehenden Verkehrsmarkt den verkehrten Verkehr – das Wachstum des Flugverkehr – ständig steigern.

Insbesondere nimmt es die Bundesregierung als gegeben hin, dass es ein »vorhergesagtes Verkehrswachstum« gibt. Wer sagt da denn was voraus? Und warum wächst der Verkehr – und warum wächst ein derart verkehrter Verkehr?

Es geht bei dieser Art Verkehr nicht in erster Linie um die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse – bei Umfragen unter Billigfliegern erwies sich, dass zwischen 15 und 20 Prozent der Befragten nicht genau sagen konnten, wohin die Reise geht: Hauptsache billig und up and away. Und natürlich würde sich auch eine Verkehrsnachfrage dafür finden, dass man von Europa aus per Überschall nach New York und zurück fliegt, nur um am Broadway eine Pizza zu essen – wenn der Flug entsprechend preiswert und am besten im Pizzapreis bereits inbegriffen wäre. Diese Art verkehrter Verkehr findet in erster Linie deshalb statt, weil es eine verkehrte Verkehrsmarktordnung gibt, die – siehe das Zitat von der Bundesregierung – die Umwelt- und Klimaschutzbelange völlig aus den Augen verliert. Von dieser Verkehrsmarktordnung profitiert eine mächtige, mit staatlichen Subventionen gepöppelte Industrie. Diese wiederum setzt eine gewaltige Lobby-Maschinerie zur Verteidigung ihrer materiellen Interessen und zur Manipulation der öffentlichen Meinung in Gang.

Da war es nur das Tüpfelchen auf dem »i«, als im Februar 2012 bekannt wurde: Die Initiative »Ja zu FRA«, die die Kampagne für den Ausbau des Frankfurter Flughafens steuert und gegen konsequente Nachtflugverbote mobilisiert, verpflichtete die PR-Agentur Burson-Marsteller. Diese ist für rücksichtslose Maßnahmen zur Manipulation der Öffentlichkeit und zur Vertretung von demokratiefeindlichen Kräften bekannt. Zur Kundschaft der Agentur zählte bereits der rumänische Diktator Nicolai Ceausescu, die argentinische Militärdiktatur und der US-Chemiekonzern Union Carbide, in dessen indischem Werk Bhopal 1984 nach einem Chemie-Unfall mehrere Tausend Menschen starben. Burson-Marsteller setzte auch bereits bezahlte Demonstranten ein, um für den Agro- und Gentechnik-Konzern Monsanto zu werben. Ingrid Wagner von der Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach: »Diese Zusammenarbeit ist skandalös.«⁸

⁸ Nach: Jürgen Ahäuser, »Ja zu FRA beauftragt umstrittene PR-Agentur«, in: Frankfurter Rundschau vom 21. Februar 2012.

Das Verlagerungspotential beim Flughafen Frankfurt am Main

Auswertung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE (DS 17/9016)

von Winfried Wolf

Die Antwort der Bundesregierung belegt grundsätzlich das außerordentlich große Verlagerungspotential von Flugverkehr auf die Schiene. 25 Prozent aller Flüge könnten derzeit ohne größere Zeitverluste auf die Schiene verlagert werden. Einschließlich der fest vereinbarten Ausbaumaßnahmen kann dieser Anteil auf 35 Prozent gesteigert werden. Im Folgenden einige Erläuterungen und Wertungen zur Antwort Bundesregierung

1. Struktur der Flüge

Unter »Flugverkehr« stellt man sich meist Verkehr über sehr große Distanzen vor. Tatsächlich liegt deutlich mehr als die Hälfte der Flüge im Entfernungsbereich unter 1000 km: 2011 waren dies in Rhein-Main 55,6 Prozent.

Im Jahr 2011 lagen 30 Prozent aller Flüge im Entfernungsbereich unter 500 km, 17 Prozent im Entfernungsbereich mit weniger als 400 km Distanz und sogar knapp 9 Prozent bei weniger als 300 km. Um sich die damit verbundenen realen Belästigungen vorzustellen, muss man sich die absoluten Zahlen ansehen: Knapp 40.000 Flüge im Jahr lagen im letztgenannten Entfernungsbereich von weniger als 300 km. Das sind 110 Flüge am Tag. 138.000 Flüge (von insgesamt 457.500 Flügen) lagen im Entfernungsbereich bis zu 500 km Distanz. Das sind 380 Flüge am Tag!

2. Verlagerungspotential abstrakt und nach Fahrplan

Unter den gegebenen Bedingungen eines nicht immer optimalen Schienenverkehrs könnten bei dem bestehenden Fahrplan 72.816 Flüge im Jahr, was knapp 16 Prozent aller Flüge ausmacht, durch Eisenbahnfahrten ab Frankfurt/M. Hauptbahnhof mit weniger als vier Stunden Reisezeit ersetzt werden. Nimmt man sechs Stunden Bahnfahrtzeit als Grenze, so steigt der Anteil bereits auf 29,4 Prozent, was 134.355 Flügen entspricht.

3. Verlagerungspotential nach zukünftigem Fahrplan der Eisenbahnen

Bei Berücksichtigung der auf Bundesebene vereinbarten Ausbaumaßnahmen für das Schienennetz (»Bedarfsplan Schiene«) und bei Berücksichtigung der vertraglich durch die Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte steigen diese Anteile auf 25 Prozent im Fall von Bahnfahrten mit bis zu vier Stunden Fahrtzeit bzw. auf knapp 34 Prozent bei Bahnfahrten mit maximal sechs Stunden Fahrtzeit.

Berücksichtigt wurden bei den Schienenverkehren im Ausland nur diejenigen absehbaren Verbesserungen, die Ergebnis von Projekten sind, die seitens der deut-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Alle Flüge	Flüge unter 1000 km		Verlagerbar auf Schiene bei aktuellem Fahrplan ab Ffm Hbf				Verlagerbar auf Schiene bei zuk. Fahrplan* ab Ffm Hbf			
Max. Fahrtzeit 4 Stunden				Max. Fahrtzeit 6 Stunden		Max. Fahrtzeit 4 Stunden		Max. Fahrtzeit 6 Stunden			
absolut		%	absolut	%	Absolut	%	absolut	%	absolut	%	
2010	455.082 = 100 %	240.461	52,7	65.893	14,5	124.848	27,4	106.844	23,4	142.398	31,2
2011	457.447 = 100 %	254.464	55,6	72.816	15,9	134.355	29,4	114.151	25,0	153.637	33,6

Tabelle: Zusammenstellung und Übersicht über das Verlagerungspotential Flüge ab und nach Frankfurt/M.-Airport – deren Struktur und deren Verlagerungspotential auf die Schiene

*Möglicher Fahrplan bei Realisierung aller Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene und bei Realisierung der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte

schen Bundesregierung in internationalen Verträgen vereinbart wurden. Nicht enthalten sind Verbesserungen, die auf rein nationaler Ebene z.B. im französischen (Ffm-Paris), belgischen, niederländischen oder britischen Schienennetz (Ffm-London) vorgesehen sind. Hier könnte – angesichts der geographischen Randlage von Frankfurt/M – noch ein Verlagerungspotential von einigen Prozentpunkten schlummern.

4. Reine Frachtflüge

In Frankfurt/M. gibt es pro Jahr derzeit rund 20.000 reine Frachtflüge. Das entspricht zwar nur 4 Prozent aller Flüge. Allerdings handelt es sich dabei erstens um Flüge, die in der Regel mit besonders viel Lärm verbunden sind und zweitens um Flüge, die zu einem großen Teil in der Nacht stattfinden (»Der Fracht gehört die Nacht«). Wenn wir unterstellen, dass rund ein Drittel (6500) dieser Flüge in der Nacht stattfinden, dann entfallen knapp 18 Flüge auf jede Nacht im Jahr (6500 dividiert durch 365); bei acht Stunden, die eigentlich als »Nachtruhe« (22h bis 6h) gelten, kommen

dann mehr als zwei Flüge auf jede Stunde – das reicht vollkommen aus, um den Menschen im Umfeld des Flughafens den Schlaf zu rauben. Wir problematisieren daher grundsätzlich die Nur-Frachtflüge.¹

5. Übertragbarkeit der Ergebnisse für Frankfurt/M. für andere Flughäfen

Da Frankfurt/Main Airport derjenige deutsche Flughafen mit dem größten Anteil an internationalen Langstreckenflügen ist, kann davon ausgegangen werden, dass bei allen anderen deutschen Flughäfen das Verlagerungspotential nochmals deutlich größer als in Frankfurt/M. Airport ist. Dieses Verlagerungspotential dürfte bei Flughäfen wie Köln, Hannover, München, Düsseldorf und Berlin bereits heute im Fall von Bahnfahrten mit sechs Stunden Fahrtzeit bei über 40 Prozent liegen. Bei den übrigen – regionalen – Flughäfen (möglicherweise mit der Ausnahme von Hahn) liegt das Verlagerungspotential bei deutlich mehr als 50 Prozent. Wir werden diese Verlagerungspotentiale anderer Flughäfen noch im einzelnen aufschlüsseln.

¹ Siehe Winfried Wolf, »Die Macht der Fracht«, in Teil 3.

Linke: Kurzstreckenflüge in Frankfurt verzichtbar

MITTWOCH, 18. APRIL 2012, 11:27 UHR



Leidig fordert ein Umsatteln auf die Bahn. Foto: Tobias Kleinschmidt/Archiv

Frankfurt/Main (dpa) - Zahlreiche Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen sind nach Auffassung der Linken-Verkehrspolitikerin Sabine Leidig verzichtbar. In der «Frankfurter Rundschau» (Mittwoch) verlangte sie einen Verzicht auf Kurzstreckenflüge und einen besseren Ausbau der Bahn-Infrastruktur, mit deren Hilfe die kurzen Flüge ersetzt werden könnten. Deutschland müsse den zerstörerischen Weg zu immer mehr Flugverkehr verlassen, der klimaschädlich sei und den globalen Kampf um Treibstoff anheize.



Jeder vierte Flug ist ersetzbar

Bahn erreicht dieselben Ziele in höchstens vier Stunden / Linke fordert Umstieg

Von Pitt von Bebenburg

Kurze Flüge machen einen beträchtlichen Teil der Flugbewegungen auf dem Frankfurter Airport aus. Das geht aus der aktuellen Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Linken hervor, die der Frankfurter Rundschau vorliegt. Die Linke sieht sich durch die Zahlen darin bestätigt, dass ein erheblicher Teil des Flugverkehrs „auf die weitaus umweltfreundlichere Bahn verlagert“ werden könnte.

Nach Angaben der Bundesregierung verbindet etwa jeder sechste Flug, der auf Rhein-Main startet oder landet, Frankfurt mit einem Zielort, der in höchstens vier Stunden vom Frankfurter Hauptbahnhof aus erreichbar wäre. 2011 gab es 72816 derartige Flüge. Das entsprach knapp 16 Prozent aller Passagierflüge.

Bemerkenswert ist, wie stark dieser Anteil steigen könnte, wenn alle geplanten Projekte zum

Ausbau des Schienenverkehrs verwirklicht wären und die Bahnverbindungen noch schneller würden. Dann ginge es nämlich um 114151 Flüge, die durch Zugfahrten von maximal vier Stunden Dauer ersetzt werden könnten. Das wäre ein Anteil von 23,4 Prozent aller Passagierflüge, also fast jeder vierte. Das Szenario geht davon aus, dass „alle Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene und der vertraglich von der Bundesregierung vereinbarten internationalen Schienenprojekte“ umgesetzt worden wären.

Ein Kurzstreckenflug verbraucht viermal so viel Energie wie eine Fahrt im Zug

Die Linke hat auch abgefragt, wie viele Flüge durch Bahnfahrten von höchstens sechs Stunden Dauer zu ersetzen wären. Das sind knapp 30 Prozent (134355) der Passagierflüge – und beim

umfangreichen Ausbau der Bahnstrecken sogar 33,8 Prozent (153637 Flüge). Die Zahlen sind also für das internationale Drehkreuz Frankfurt beachtlich. Für andere deutsche Flughäfen liegen sie aber noch deutlich höher.

So teilte die Regierung auf eine frühere Anfrage der Linken mit, dass in Berlin-Schönefeld fast 40 Prozent der Flüge zu Zielen führen, die in sechs Stunden per Bahn erreichbar sind. In Berlin-Tegel sogar 73,7 Prozent. Mit dem Ausbau des Schienennetzes lägen die Zahlen gar bei 54,7 Prozent für Schönefeld und 93 Prozent für Tegel. In dieser Antwort vom Januar hatte die Regierung auch mitgeteilt, dass der Energieverbrauch pro Person pro 100 Kilometer „bei Kurz- und Mittelstreckenflügen (bis 500 Kilometer) rund 4,4-mal so hoch wie bei einer Fahrt mit der Bahn“ sei. Sie begrüße die Verlagerung vom Flugzeug auf die Bahn, wenn dadurch Vorteile für die Umwelt erzielt würden.

Die hessische Linken-Verkehrspolitikerin Sabine Leidig, die die Zahlen erfragt hatte, kommentierte: „Immer mehr Flugverkehr macht krank, ist klimaschädlich und heizt den globalen Kampf um Treibstoff an.“ Die Antworten der Regierung zeigten, dass Deutschland „diesen zerstörerischen Weg verlassen“ könne. Angesichts dieser Notwendigkeit sei es „geradezu pervers“, dass „die Fliegerei noch immer steuerlich begünstigt und subventioniert“ werde, urteilte Leidig. Stattdessen müsse die Politik in mehr und bessere Bahnverbindungen investieren.

Auch die Grünen wünschen sich eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Der Landtagsabgeordnete Frank Kaufmann sagte, für Ziele wie Stuttgart oder Hamburg halte er einen Umstieg auf die Bahn für zumutbar. Sie bringe Reisende spätestens in der andert-halbfachen Zeit ans Ziel, wenn man Anfahrts- und Abfertigungszeit berücksichtige. Seiten 02/03

Verlagerungspotential beim Flughafen Bremen

Auswertung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE (DS 17/9458)

von Martin Wegner

Die Antwort der Bundesregierung belegt grundsätzlich das außerordentlich große Verlagerungspotential von Flugverkehr auf die Schiene. 54 Prozent aller Flüge könnten derzeit ohne größere Zeitverluste auf die Schiene verlagert werden. Im Folgenden einige Erläuterungen und Wertungen zur Antwort Bundesregierung.

1. Struktur der Flüge

Unter »Flugverkehr« stellt man sich meist Verkehre über sehr große Distanzen vor. Tatsächlich liegt deutlich mehr als die Hälfte der Flüge im Entfernungsbereich von unter 1000 km: 2011 waren dies in Bremen 79 Prozent.

Im Jahr 2011 lagen gut 47 Prozent aller Flüge im Entfernungsbereich von unter 500 km, 63 Prozent im Entfernungsbereich mit weniger als 600 km Distanz und sogar 75 Prozent bei weniger als 700 km. Um sich die damit verbundenen realen Belästigungen vorzustellen, muss man sich die absoluten Zahlen ansehen: 17.776 Flüge im Jahr lagen im letztgenannten Entfernungsbereich von weniger als 500 km. Das sind 49 Flüge am Tag. 28.286 Flüge (von insgesamt 37.964 Flügen) lagen im Entfernungsbereich bis zu 700 km Distanz. Das sind 78 Flüge am Tag!

2. Verlagerungspotential abstrakt und nach Fahrplan

Unter den gegebenen Bedingungen eines nicht immer optimalen Schienenverkehrs könnten bei dem bestehenden Fahrplan 11.156 Flüge im Jahr, was knapp 30 Prozent aller Flüge ausmacht, durch Eisenbahnfahrten ab dem Bremer Hauptbahnhof mit weniger als vier Stunden Reisezeit ersetzt werden. Nimmt man sechs Stunden Bahnfahrtzeit als Grenze, so steigt der Anteil bereits auf 53,7 Prozent, was 20.401 Flügen entspricht. (siehe Tabelle)

11.000 Flüge am Bremer Flughafen sind Bahnreisen in der Luft

Pressemitteilung der Bundestagsabgeordneten Agnes Alpers (Bremen) und Herbert Behrens (Osterholz-Scharmbeck) vom 30. Mai 2012

Gemeinsam mit Agnes Alpers stellte Herbert Behrens das Ergebnis einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung vor. Thema: Wie viele Flüge von und nach Bremen sind ohne gravierenden Zeitverlust mit der Bahn zu bewältigen. Das überraschende Ergebnisse: 3/4 aller Flüge von und nach Bremen sind kürzer als 700 Kilometer.

»Unter ‚Flugverkehr‘ stellt man sich meist Verkehre über sehr große Distanzen vor«, so Behrens. »Tatsächlich liegt das Gros der knapp 38.000 An- und Abflüge am Airport Bremen im Entfernungsbereich von unter 700 Kilometern. In Bremen waren es 2011 75 Prozent. (...) Behrens, der Mitglied im Verkehrsausschuss ist, fordert ein Ende der Ungleichbehandlung von Schienen- und Luftverkehr. »Während die Bahngesellschaften den vollen Energiesteuersatz zahlen müssen, wird bei den Fluggesellschaften nicht einmal das Kerosin besteuert. Gleichzeitig wird Fliegen jedes Jahr mit 11,5 Milliarden Euro subventioniert – mehr als jedes andere Verkehrsmittel. Die Folge sind Spottpreise, bei denen die Bahn nicht mithalten kann.«

Neben den hohen Klimalasten durch das Fliegen verweist Behrens auf die gesundheitlichen Folgen. »Fluglärm schädigt das Gehör und erhöht das Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko. Allein in Deutschland verzeichnen wir jedes Jahr 50.000 neue, lärmbedingte Herz- und Kreislaufkrankungen.«

Das Bremer Fernsehmagazin »buten un binnen« berichtete am 30. Mai: www.radiobremen.de/mediathek/index.html?id=070182

1	2	3	4	5	6	7	8
	Alle Passagier-flüge	Flüge unter 1000 km	Verlagerbar auf Schiene bei aktuellem Fahrplan ab Bremen Hbf				
			Max. Fahrtzeit 4 Stunden		Max. Fahrtzeit 6 Stunden		
		absolut	%	absolut	%	Absolut	%
2010	38.413 = 100 %	30.344	79,0	9.875	25,7	18.847	49,0
2011	37.964 = 100 %	30.014	79,0	11.156	29,4	20.401	53,7

Tabelle: Zusammenstellung und Übersicht über das Verlagerungspotential Flüge ab und nach Airport-Bremen – deren Struktur und deren Verlagerungspotential auf die Schiene

Offener Brief und Antwort von Herbert Behrens (MdB) auf den Gastkommentar von Jürgen Bula im Bremer Anzeiger

Sehr geehrter Herr Bula,

wir als Politiker sind vor nicht fundierten Angriffen nicht geschützt, damit bin ich bereit zu leben. Aber die von Lärm und von Dreck geplagten Flughafenwohner müssen erkennen, dass sie in Ihrer Argumentation in der Qualität einer Phrasendreschmaschine gar nicht vorkommen. Das ist nicht zu akzeptieren. Aus diesem Grund antworte ich auf Ihren Gastkommentar mit einem offenen Brief.

1. Wir haben unsere Berechnung auf Zahlen der Bundesregierung aufgebaut. Danach sind 30 Prozent aller Ziele, die von Bremen aus bedient werden, binnen vier Stunden mit der Bahn vom Bremer Hauptbahnhof aus zu erreichen. Knapp 54 Prozent sind es innerhalb einer Reisezeit von sechs Stunden. Das Grundrecht auf Mobilität wird also in keiner Weise infrage gestellt.

Wenn Sie sich unsere Auswertung angeschaut hätten, wäre Ihnen nicht verborgen geblieben, dass wir z. B. Flüge nach London, Toulouse, Zürich, Istanbul usw. selbstverständlich nicht als verlagerbar qualifizieren.

2. Eine gedeihliche wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Entwicklung Bremens ist ohne Flugbewegungen über lediglich einige hundert Kilometer möglich. Sie bleiben in Ihrer Polemik den Beweis für die »Hauptschlagader internationaler Flughafen Bremen für Wirtschaft, Tourismus und Völkerverständigung« schuldig. Mindestens 40.000 Arbeitsplätze hängen vom Flughafen Bremen ab, behaupten Sie, denn im Jahresdurchschnitt 2011 hatten 408 700 Personen einen Arbeitsplatz in Bremen, also ohne Umland (Landesamt für Statistik Bremen). Ich vermute, Sie beziehen in Ihre Rechnung neben den Arbeitsplätzen, die unmittelbar dem Flughafen zuzurechnen sind, wie zum Beispiel Airbus oder natürlich die Geschäfte im Terminal und das Flughafenpersonal, die Arbeitsplätze in der Airport-City mit ein, obwohl es sich im eigentlichen Sinne um ein Gewerbegebiet handelt, das vor mehr als zehn Jahren für rund 200 Millionen Euro vom Alleingesellschafter der Flughafen Bremen GmbH, das Land Bremen, erschlossen worden ist. Aber 40.000 sind das dann immer noch nicht.

Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene auch in steuerpolitischer Hinsicht sinnvoll ist. Im Gegensatz zur Bahn ist der gewerbliche Flugverkehr von allen Steuern befreit (Ausnahme MWSt. bei Inlandsflügen). Darüber hinaus hat die Bahn eine weitaus höhere Lohnquote. Daraus resultieren gleich zwei wichtige Effekte: der Staat verliert bei einer Umschichtung von der Bahn zur Luftfahrt Steuereinnahmen und auskömmlich gestaltete Arbeitsplätze.

3. Wahrscheinlich ohne dass Sie es beabsichtigt hätten, nimmt der Flughafen Bremen eine Entwicklung,

wie wir sie für sinnvoll halten: Das innerdeutsche Passagieraufkommen sinkt in den ersten fünf Monaten des Jahres 2012 um 13,7 Prozent. Aber auch der Flugverkehr zu Zielen in der EU sinkt deutlich. Allein dadurch mussten die Anwohner des Bremer Flughafens 1000 Flugbewegungen weniger erdulden und die Umwelt wurde vor dem Klimakiller CO₂ entlastet.

Sehr geehrter Herr Bula,

ich hoffe sehr, dass auch Sie bald im vereinten Deutschland ankommen und nicht mehr in Stereotypen von Planwirtschaft und Kolchose Flughafen verfallen. Ich werde mich weiterhin in die Bahn setzen, um (leider nicht immer) ohne Wartezeiten beim Einchecken und Fahrten vom Flughafen in die Frankfurter oder Münchener Innenstadt, meine Ziel zu erreichen. Einer Einladung Ihrerseits bedarf es also nicht.

Mit freundlichem Gruß

Herbert Behrens

3. Struktur und Subventionierung des Flugverkehr

Der Flugverkehr wird in der Öffentlichkeit als Wirtschaftsfaktor, als Jobmaschine, als Lebensader der Ökonomie dargestellt. Selbst wenn einmal die Umweltschäden, die Klimabelastung und die gesundheitlichen Gefährdungen außer Acht bleiben (was an sich nicht vertretbar ist), so erweisen sich auch diese Aussagen als nicht belastbar: Zunächst wird bei der Zahl dieser Arbeitsplätze meist maßlos übertrieben. Sodann stehen den neuen Jobs im Flugverkehrssektor weit mehr Jobs in anderen Verkehrssektoren gegenüber, die auch aufgrund des Aufstiegs des Flugverkehrs abgebaut werden. Die Jobs im Flugverkehrssektor sind zu einem großen Teil und in wachsenden Umfang prekäre Jobs.

Vor allem aber ist der Flugverkehr als Gesamtsystem deutlich defizitär. Die gesamte Gesellschaft – Flugverkehrsnutzer und Menschen, die nicht oder wenig fliegen – müssen diese Defizite bezahlen. Selbst Großflughäfen sind defizitär, wie das Beispiel Leipzig-Halle verdeutlicht, ein Flughafen, der keinerlei Nachflugeinschränkungen kennt und trotz dieses »Standortvorteils« Jahr für Jahr von den Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt bezuschusst werden muss. Warum die Mär von der Jobmaschine vom Wachstumssektor Flugverkehr so gut verbreitet werden kann, zeigt die Untersuchung der personellen Struktur und Vernetzung bei der Frankfurter Airportgesellschaft Fraport.



Jobmaschine Flughafen?

Dieser »Jobmotor« stottert und stinkt!

von Sabine Leidig

Fast überall, wo Flugverkehr angesiedelt oder ausgebaut werden soll, wird das Arbeitsplatzargument ins Feld geführt, um öffentliche Zuschüsse zu rechtfertigen, die Unterstützung der Politik zu garantieren und die Bevölkerung zu »befrieden«. Doch die Versprechen werden nicht gehalten. Wo »viele Tausend« neue Arbeitsplätze in Aussicht gestellt werden, sind die Prognosen geschönt und die Zahlen müssen nach unten korrigiert werden, wenn die Entscheidungen gefallen sind. Und im Ergebnis kann für den regionalen Arbeitsmarkt sogar eine negative Bilanz heraus kommen. Viele der Jobs am Flughafen haben zudem mit »Guter Arbeit« wenig zu tun: neben Belastung durch Abgase, Lärm und Arbeitsverdichtung, grassieren Leiharbeit und Niedriglöhne. Die Flugverkehrslobby arbeitet bewusst mit Beschäftigungslügen, um Milliarden von Steuergeldern für den Flughafenausbau zu begründen. Dabei wird enormer Schaden an Umwelt, Klima und Demokratie, in Kauf genommen, den Lärmgeplagten die kalte Schulter gezeigt und ignoriert, dass mit diesen Mitteln in anderen Bereichen sinnvolle gute Arbeitsplätze finanziert werden könnten.

Mythen und Manipulation

Beispiel Frankfurt: Ende der 90er Jahre wurde von Fraport der Begriff »Jobmaschine« geprägt. 100.000 neue Jobs sollten auf dem Flughafengelände durch den Ausbau neu entstehen und noch mal doppelt so viel außerhalb. Im Genehmigungsverfahren musste 2005 ein Gutachten aktualisiert werden (G 19.2 neu) und kam zu dem Schluss, dass der Luftverkehr keinerlei Wirkungen auf den Arbeitsmarkt der Region hat. Damit wurde auch das Ergebnis eines RWI-Gutachtens von 1999 bestätigt.¹

Unterdessen wurden am Flughafen Stellen gestrichen² und die Arbeitsbedingungen verschlechtert.³ Mittlerweile reden auch die eifrigsten Befürworter nur noch von 40.000 neuen Stellen. Aber schon 2008 veröffentlichte das Rhein Main Institut (RMI) 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)«. Neue Einzelhandelsflächen entstehen in Konkurrenz zu denen der gesamten Region. Dies erhöht den Rationalisierungsdruck und führt im Endeffekt nur zu einer Verlagerung.⁴

Ähnliche Zahlen gibt es auch aus Leipzig: Während die Ausbau-Befürworter des Frachtflughafens Leipzig/Halle inklusive DHL-Ansiedlung von 10.000 neuen Jobs sprechen, hält ein Gutachten der schweizerischen ProgTrans AG eine Zahl von 1.800 Arbeitskräften bei höherem Frachtumschlag und gleichzeitigen Rationalisierungseffekten bei Neubau DHL Leipzig-Halle für gerechtfertigt; dabei würden laut DHL vor allem Jobs im Niedriglohnsektor sowie Teilzeitjobs geschaffen.⁵

Zahlen, die völlig an der Realität vorbei gehen, finden sich auch im Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2008: 850.000 Arbeitsplätze hingen angeblich »direkt oder indirekt« vom Luftverkehr ab. Gestützt wird diese Zahl auf Arbeiten von Prof. Herbert Baum, der seit Jahrzehnten die höchsten Arbeitsplatzzahlen für Beschäftigte im Flugverkehr »produziert«. Jeder reale Arbeitsplatz am Flughafen selbst wird mit dem Faktor drei multipliziert: indirekte Arbeitsplatzeffekte infolge von Aufträgen und Investitionen an Flughäfen und »induzierte« Arbeitsplätze, die durch die Gehälter und die Kaufkraft der Beschäftigten geschaffen werden, außerdem so genannte »katalytische« Arbeitsplätze, die es ohne den Luftverkehr nicht geben würde.⁶ An den deutschen Verkehrsflughäfen waren nach Auskunft der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) im Jahr 2006 aber nur knapp 35.000 MitarbeiterInnen beschäftigt – Auszubildende, Teilzeitkräfte und geringfügig Beschäftigte mitgerechnet. Selbst wenn man diese Zahl nach Baum verdreifacht, um die induzierten Arbeitsplätze zu berücksichtigen, sind es nur rund 100.000 Arbeitsplätze.

Der Finanzwissenschaftler Prof. Friedrich Thießen von der TU Chemnitz weist ausdrücklich darauf hin, dass dem Einkommen, welches durch Flughäfen entsteht, verhindertes Einkommen an anderer Stelle gegenübersteht. Während im Flughafenkonzept behauptet wird (S. 20), dass in der Region Hamburg mit Stade sowie den Regierungsbezirken Darmstadt (Frankfurt) und Oberbayern (München) »sich nachweisen [lässt], dass die Wirtschaftsentwicklung deutlich günstiger verlief als im Bundesdurchschnitt.« weißt F. Thießen mit Bezug auf verschiedene Studien nach, dass kein Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und der Existenz eines großen Flughafens besteht. »Frankfurt, München, Stuttgart, Bremen, Hamburg, Düsseldorf, Dortmund, Hannover etc., also

¹ Grundlage für die Zahlen in den 90er Jahren waren die Gutachten W1/W2, in denen negative Effekte gar nicht berücksichtigt wurden, sowie W4 bzw. G 19.2 (Nachfolgegutachten). Bei diesen Gutachten blieb die Erhebung der entscheidenden Daten geheim bzw. fragwürdig (u.a. weil sie von Lufthansa und Fraport geliefert wurden). Ausführlich zu den Gutachten im Vortrag von Friedrich Thießen »Jobmotor Flughafen. Flughäfen und regionale Entwicklung – Mythen und Wahrheiten« <http://www.nachhaltig-links.de/images/stories/Verkehr/Dokumente2/Thiessen-MythenWahrheiten.pdf>.

² Im Fraport Konzern wurden zwischen 2007 und 2010 mehr als 10.000 oder ein gutes Drittel der Arbeitsplätze eingespart, vgl. <http://www.frapedia.de/mediawiki/index.php/Wirtschaft>.

³ Z.B. durch die Erzwingung deutlich schlechterer Tarifverträge und Ausgliederungen (Tarifflucht).

⁴ Siehe dazu den Vortrag von F. Thießen, Fußnote 1.

⁵ Vgl. <http://www.nachtflugverbot-leipzig.de/arbeitsplatz.htm>.

⁶ Unter Berufung auf den Airport Council International wird im Flughafenkonzept pro 1 Mio. Fluggäste von 950 Beschäftigten an den Flughäfen sowie weiteren 1950 induzierten Arbeitsplätzen pro 1 Mio. Fluggäste ausgegangen (S. 14). Das Flughafenkonzept der Bundesregierung findet sich unter <http://www.bmvs.de/cae/servlet/contentblob/30822/publicationFile/4215/flughafenkonzept-2009-der-bundesregierung.pdf>.

all die Städte, die nennenswerte Flughäfen besitzen, waren schon groß und bedeutend als es überhaupt noch keine Flughäfen gab. Und seitdem sind sie nicht schneller gewachsen als der Rest der Republik« (siehe Fußnote 4).

Schlechte Jobs, Lohndumping und Arbeitsrechtsverstöße

Wie steht es nun um die Qualität der Beschäftigungsverhältnisse? Beispiel Frankfurter Flughafen: Die Einkommen der hier Beschäftigten liegen weit unter dem Durchschnitt der Arbeitnehmer anderer Großunternehmen der Region. Verlagerung mit Konkurrenzkampf und weitere Tariffucht bei einer insgesamt sogar eher negativen Jobbilanz wird also zu geringeren Steuer- und Sozialversicherungseinnahmen führen. Die Beschäftigten werden hier zudem durch Schichtarbeit, körperlich schwere Arbeit, Feinstaub- und Kerosinaufnahme (Atemwegserkrankungen) belastet, was zu hohen Gesundheits- und Frühverrentungskosten führt.⁷ Mit der geplanten Erhöhung der Flugbewegungen von derzeit rund 480.000 auf 700.000 pro Jahr wird sich natürlich auch die gesundheitliche und psychische Belastung der Beschäftigten und der Anwohner dramatisch erhöhen – mit erheblichen Folgekosten.

Die Lufthansa plant eine Billigflugkette, die mit dem Flughafen in Berlin-Brandenburg starten soll – natürlich mit entsprechendem »Billig-Personal«. Im Gastronomiebereich haben im gesamten Flughafen Berlin-Brandenburg nur Unternehmen Platz bekommen, die weder tarifgebunden sind, noch einen Betriebsrat haben. Die SSP Airportgastronomie, die beides vorweisen kann, erhielt hingegen keinen Zuschlag, muss schließen und ihre Beschäftigten entlassen. Beim größten Bodenverkehrsdienstleister, der GlobeGround Berlin GmbH, wurde schon in den vergangenen drei Jahren ein Viertel der 2.000 Beschäftigten durch Leiharbeiter/innen ersetzt. Tendenz steigend, weil nur noch Leiharbeiter eingestellt werden. Und diese werden mit 800 Euro netto nicht nur mies entlohnt: Sie müssen unbezahlte Zwangspausen einlegen und erhalten keine Ausgleichstage.⁸

Beim Bau oder Ausbau eines Flughafens sind die Beschäftigungsverhältnisse ebenfalls nicht rosig. Aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag zum Flughafen Berlin – Brandenburg BER geht hervor, dass vielfach mit undurchsichtigen Werkverträgen gearbeitet wird und so ein Lohndumping und Verstöße gegen das Arbeitsrecht verdeckt werden. Trotz geringer Kontrolldichte wurden

⁷ Dies spiegelt sich auch in der Krankheitsquote wider: Bei der Fraport AG lag sie bei 6,3% (2009), im Bereich »Verkehr und Transport« bei 5,5% (2010) und bei den Banken und Versicherungen bei nur 3,3% (2010). Siehe dazu auch www.fluglaerm-main-oberstadt.de.

⁸ Kleine Anfrage der Linksfraktion im Bundestag: »Umgang mit Werkverträgen und Subunternehmertum am Flughafen Berlin Brandenburg International« – Bt-Drucksache 17/9701 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/097/1709701.pdf>.

⁹ Zu den Arbeitsbedingungen an den Flughäfen in Berlin siehe ver.di Publik 4/2012, online unter <http://publik.verdi.de/2012/ausgabe-04/gewerkschaft/titel/seite-1/A0>.

auf dieser Baustelle eines öffentlichen Auftraggebers hunderte von Strafverfahren wegen Schwarzarbeit, Veruntreuung von Löhnen oder des Nichtabführens von Sozialversicherungsbeiträgen eingeleitet und viele mit Geld- oder Freiheitsstrafen abgeschlossen.⁹

Die Ursachen für dieses Dumping liegen auch in der Förderung von vielen Flughäfen, die zu einem verschärften Konkurrenzkampf führt. Das Zukunft wird für viele die Entlassung bringen: McKinsey erwartet »zunehmend gesättigte Märkte« für Ryanair und Co. Und die Boston Consulting Group glaubt, dass für viele Regionalflughäfen »die Rentabilität nicht gewährleistet« sei. Rationalisierungen werden ihr Übriges tun.

Flugverkehr ist keine »Zukunftsbranche«

Die Jobmaschinen-Argumentation wird vor dem Hintergrund der nach wie vor steigenden CO₂-Emissionen und der Endlichkeit fossiler Rohstoffe (Peak-Oil) gänzlich fragwürdig. Der Flugverkehr hängt vollständig an der Verfügbarkeit von billigem Erdöl. Die Möglichkeiten, auf andere Antriebsstoffe umzusteigen, sind begrenzt (Agrotreibstoff) oder noch nicht entwickelt (Wasserstoff). Der Aufwand den die Ölkonzerne betreiben und die Zerstörungen, die sie anrichten, um Öl aus der Tiefsee, aus Schiefersanden, Wüstenregionen und Urwäldern zu holen, werden immer größer. 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 und Kerosin erheblich teurer werden. Dann ist es vorbei mit der Billigfliegerei. Und wenn nicht planmäßig umgesteuert wird, werden die meisten der Beschäftigten auf der Straße stehen.

Von Ölpreis ist im Flughafenkonzept der Bundesregierung nur in einer relativierenden Fußnote (6) die Rede. Von Klimaschutz und den eigenen Zielen durchaus prominenter. Das Kapitel 2.2 (S. 5) ist allerdings ganz im Stile von Sonntagsreden gefasst, das prognostizierte Wachstum des Flugverkehrs von jährlich 4,2% (S. 9), was einem Anstieg 2005 bis 2020 um 85% entspricht, wird nicht in Frage gestellt, sondern als »naturegegeben« betrachtet: Die Infrastruktur muss entsprechend mitwachsen.

Alternativen für mehr Lebensqualität

Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur, in ÖPNV und Verkehrsberuhigung schaffen nach Berechnungen der TU Wien rund zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen. Für den Flughafen(aus)bau steht der Vergleich aus. Nun gehen die Investitionen von Bund und Ländern für die Flughäfen in die Milliarden, gleichzeitig werden

⁹ Kleine Anfrage der Linksfraktion im Bundestag: »Umgang mit Werkverträgen und Subunternehmertum am Flughafen Berlin Brandenburg International« – Bt-Drucksache 17/9701 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/097/1709701.pdf>.

¹⁰ Es summieren sich dabei auch die Förderungen div. Regionalflughäfen wie Kassel-Calden (150 Mio. €), Cochstedt (60 Mio. €), Hof-Plauen (30 Mio. €), Airpark Allgäu (7,3 Mio. €) usw.

Fluglinien und der Flugzeugbau subventioniert und der größte Zuschuss erfolgt durch die Steuerbefreiung für Kerosin (Steuerausfall 2006: 6,9 Mrd. €).¹¹

Diese Gelder müssen endlich in Projekte investiert werden, die den Regionen neue und nachhaltige Entwicklungspfade ermöglichen und dabei mehr Lebensqualität und Mobilität für alle Menschen sowie Gute Arbeit schaffen. Mit ÖPNV und Bahn wäre einiges zu erreichen: Verbesserung der täglichen Mobilität, Reduzierung des Pkw- und Flugverkehrs¹² und damit eine deutliche Lärm- und Abgasentlastung, Schaffung von deutlich mehr Arbeitsplätzen, die zudem sicherer, attraktiver und i.d.R. auch mit (besseren) Tarifverträgen verbunden sind. Vor allem aber kann hier das Geld in die Fläche, in alle Regionen fließen. Bei den Investitionen vor Ort können dann auch die Bürgerinnen und Bürger in die Planung und Entscheidung viel besser mit einbezogen werden. Belebte Innenstädte durch Verkehrsberuhigung und einen attraktiven ÖPNV bringen womöglich deutlich mehr induzierte Arbeitsplätze, als die Luxusläden weit draußen am Flughafenterminal.

Fazit

Es ist eine Täuschung, wenn die Bundesregierung in ihrem Flughafekonzept schreibt: »Verglichen mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung schafft der Luftverkehr in Deutschland bislang und auch zukünftig Arbeitsplätze in überproportionalem Umfang.« Das Gegenteil ist der Fall: Pro investiertem Euro entstehen relativ wenig Arbeitsplätze, die Bilanz kann sogar negativ sein. Mit Millionen von Steuergeldern werden Jobs verlagert und verschlechtert und Strukturen in den umliegenden Regionen negativ beeinträchtigt. Der Flugverkehr belastet die Anwohner an den Flughäfen enorm und schädigt Umwelt und Klima wie kein anderer Verkehrsträger. Der Ausbau von Flugverkehr ist ein falscher, destruktiver Entwicklungspfad und steht einer zukunftsfähigen Mobilitätsinfrastruktur im Weg. Politiker, die den Flugverkehr mit Steuergeld pöppeln, betreiben nichts anderes, als Klientelpolitik, die dem Allgemeinwohl schadet.

¹¹ UBA: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland 2008, <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3659.pdf>.

¹² Zum Verlagerungspotential Flug auf Schiene siehe die Artikel im Teil 2 dieses Heftes.

Billigflughafen BER

Niedriglöhne und prekärer Beschäftigung am neuen Berliner Airport

von Jörn Boewe und Johannes Schulten

Dienstagnachmittag, 8. Mai, Airport-World in Berlin Schönefeld. In dem orangefarbenen, unverkennbar provisorisch errichteten Blechkasten, der die Südflanke des alten Flughafens schmückt, wird es langsam eng. Etwa hundert Journalisten drängen sich vor einer kleinen Bühne, hektisch werden Kameras in Stellung gebracht, Notizen gemacht, Mikrophone ausgerichtet. Vor ihnen bemüht sich ein sichtlich gereizter Rainer Schwarz, Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, abzuwiegeln: Soeben hat er die Verlegung der für den 2. Juni vorgesehen Eröffnung bekanntgegeben. »Die Brandschutzanlagen haben noch nicht den Reifegrad erreicht, der eine Abnahme erlauben würde.« Doch das erhoffte und seit Jahren gebetsmühlenartig angekündigte Wirtschaftswachstum der Region werde von der Verschiebung nicht negativ beeinflusst, ganz bestimmt, versichert Schwarz.

Jobmaschine für eine ganze Region, 40 000 Arbeitsplätze – sogar beim Bau sollte das Projekt Vorbildcharakter in Sachen Arbeitsschutz haben: Keine Werbeagentur der Welt hätte sich so schillernde Anreize ausdenken können, wie sie von Politik und Flughafengesellschaft aufgefahren wurden, um die Bevölkerung für eines der größten Infrastrukturprojekte der vergangenen Jahrzehnte zu begeistern. Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) schwadronierte bei der Grundsteinlegung sogar von »Goldstaub«, den es nur zu heben gelte. Das war 2006. Der geplante Start ist seitdem mehrmals verschoben worden, zuletzt wurde der 17. März 2013 genannt. Die anvisierten Kosten von ursprünglich 2,4 Milliarden Euro sind auf deutlich mehr als drei Milliarden gestiegen – am Ende dürften es vier Milliarden werden. Bei Planung, Konzeption und Bau des Airports haben Politik und Betreibergesellschaft, die zu je 37 Prozent den Ländern Berlin und Brandenburg und zu 26 Prozent dem Bund gehört, von Anfang an auf Risiko gespielt. Natürlich nicht auf das der Kreditgeber und Großauftragnehmer, sondern zulasten der Steuerzahler, der Beschäftigten und künftigen Flugpassagiere.

Dumping-Ausschreibung

So musste im Herbst 2007, ein halbes Jahr vor dem Baustart, der Auftrag für das neue Terminalgebäude neu ausgeschrieben werden. Grund war eine Fehlkalkulation des Berliner SPD-Linkspartei-Senats. Der hatte zunächst Kosten von 630 Millionen Euro veranschlagt. Das günstigste eingegangene Angebot lag dann bei über einer Milliarde. Rot-rot gab zunächst obskuren Kartellabsprachen der Bauwirtschaft die Schuld, was auch plausibel klang. War es aber nicht, meinte die Baugewerkschaft: Die Offerte sei ein »Förderprogramm für prekäre Beschäftigung« gewesen, erklärte der damalige IG-BAU-Geschäftsführer Rainer

Knerler: »Wer so ausschreibt, kalkuliert Lohndumping ganz bewusst ein.«

Trotz der nach neuer Ausschreibung um ein gutes Drittel aufgestockten Kalkulation wurde auf der Großbaustelle systematisch gegen den Arbeits- und Gesundheitsschutz verstoßen. So arbeiteten Anfang 2008 auf dem von der IG BAU kontrollierten Abschnitt »Rohbau Tunnel Bahnhof BBI« 150 Arbeiter in zwei Schichten »zwölf, dreizehn Stunden täglich bei einer Sechstageswoche«, erklärte Branchensekretär Dieter Wasilewski vom IG-BAU-Bundesvorstand. Laut Wasilewski wurde »flächendeckend gegen das Arbeitszeitgesetz verstoßen«. Und das unter teils katastrophalen Bedingungen: »Keine Spinde, keine Möglichkeiten, nasse Arbeitsbekleidung zu trocknen, und gerade mal zwei Waschbecken, an denen zur Pause die Kollegen Schlange stehen«, beschrieb der zuständige Berliner Branchensekretär Hivzi Kalayci die Situation.

Dabei taten die mit der Ausführung beauftragten Unternehmen wie auch die öffentlichen Bauherren alles, der Gewerkschaft den Zugang zum Baustellengelände zu verwehren. Obwohl die IG BAU laut Bundesrahmentarifvertrag und brandenburgischer Landesverfassung ein Zugangsrecht zu allen Baustellen hat, wollten man ihr dies nur zugestehen, wenn sich ihre Vertreter drei Tage im Voraus anmelden würden.

Outsourcing total

Ein anderes Beispiel für die Dumpinglohnspirale ist die Privatisierung des Bodendienstleisters GlobeGround Berlin (GGB). Seit Ende vergangenen Jahres wird in Brüssel ein Richtlinienentwurf zur »Liberalisierung« der Luftfahrt debattiert. Demnach sollen alle Flughäfen verpflichtet werden, die Abfertigung von Koffern und Passagieren zukünftig nur noch von rechtlich von den Betreibergesellschaften unabhängigen Firmen abwickeln zu lassen. Im November will EU-Verkehrskommissar Siim Kallas der Kommission den Entwurf zur Abstimmung vorlegen. Während andere Flughäfen das Vorhaben unter Verweis auf weiteren Preisdruck strikt ablehnen – immerhin beschäftigen sie normalerweise gut zwei Drittel ihrer Angestellten im Bereich Bodenverkehrsdienstleistung – und sogar Verständnis für Protestaktionen von ver.di im vergangenen November zeigten, scheint man in Berlin diese Bedenken nicht zu teilen.

Aus gutem Grund. Denn anders als bei der Konkurrenz in Frankfurt am Main oder München wurde hier von Anfang an auf eigene Bodendienste verzichtet. Die Arbeit wurde gleich an Drittfirmen weitergegeben. Um die Ansiedlung der Billigairline EasyJet in Berlin-Schönefeld zu fördern, gründete die damals noch mehrheitlich im öffentlichen Eigentum befindliche GlobeGround 2003/2004 auf Druck der Landesregierung eine Niedriglohntochter: Die Ground Service International (GSI). Auch ver.di stimmte zu. Die Gewerkschaft vertraute der Zusicherung des Senats, dass die Konstruktion nur für eine Übergangszeit gedacht sei. Das war die Idee: Erst lockt man EasyJet mittels Lohndumping beim Bodendienstleister nach Berlin,

später würde man dann die outgesourcte Billigtochter klammheimlich wieder in die Tarifbindung zurückholen. Leider ging diese fabelhafte Strategie nicht auf.

2007 wurde GlobeGround mitsamt der Billigtochter komplett privatisiert – nicht ohne vorher noch durch einen weiteren Absenkungstarifvertrag für einen Investor aufgehübscht zu werden. Nachdem die Beschäftigten unter der Insolvenzandrohung auf ein Fünftel ihres Einkommens verzichtet hatten, verkauften die im Besitz der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Bundes befindliche Berliner Flughafengesellschaft (51 Prozent) und die Lufthansa (49 Prozent) ihre Anteile an den Dienstleistungskonzern WISAG. Seither geht es bei den Bodendiensten richtig prekär zu. Die Gehälter der Beschäftigten liegen so niedrig, dass nicht Wenige auf ergänzende Hartz-IV-Leistungen angewiesen sind.

Tarifpolitischer Sinkflug

Wie sehr in Berlin auf Ausdünnung gesetzt wird, macht auch der Vergleich mit Frankfurt deutlich: Während dort bei einem jährlichen Passagieraufkommen von 56,4 Millionen laut aktuellem Geschäftsbericht knapp 20 000 Menschen für Fraport arbeiten, beschäftigt die Berliner Betreibergesellschaft lediglich 1436, bei rund 24 Millionen Fluggästen im Jahr (in Tegel und Schönefeld bzw. später auf dem BER). Das sind in Frankfurt/M. 360 und in Berlin 60 Beschäftigte je 1 Million Fluggäste.

120 Unternehmen sollen sich laut Betreiber am BER ansiedeln. Die Jobs entstehen vornehmlich im Niedriglohnsegment: Verkäufer, Kellner, Reinigungs- und Hotelfachkräfte. »Die Stellenangebote, die hier dominieren, sind die der 400-Euro- und Leiharbeitsvermittler«, sagt Anke Gerth, Vorsitzende des Linke-Kreisverbands Dahme-Spreewald. Sie hat im Februar eine Jobbörse in Schönefeld besucht und warnt: »Wenn wir nicht aufpassen, wird Dahme-Spreewald zum Billiglohn-Eldorado.«

Auch die am Flughafen vertretenen Airlines sind vor allem sogenannte Low Cost Carrier – Billigfluggesellschaften wie EasyJet und Air Berlin. Aber auch der Premiumanbieter Lufthansa, der bislang aufgrund der Billigkonkurrenz in Berlin nur mit einem Minimalangebot in Tegel vertreten war, wird versuchen, den Umzug zu nutzen, um die Löhne zu drücken. Investitionen in Höhe von 60 Millionen Euro, 15 neue Maschinen und 30 zusätzliche internationale Ziele sind geplant. Bislang steuerte das Unternehmen von Tegel aus nur acht Ziele nonstop innerhalb Deutschlands und Europas an. Für den Neustart braucht es Personal. Die Rede ist von vorerst 200 neuen Flugbegleitern und 130 zusätzlichen Piloten. Nur soll es die Ausweitung nicht zu den gültigen tariflichen Bedingungen geben: Zumindest die Stewardessen und Stewards werden über den Personalvermittler Aviation Power, einem Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa Technik und der Leiharbeitsfirma Manpower, angestellt. Laut Lufthansa sollen sie zwar das »exakt« gleiche Einstiegsentgelt erhalten. Allerdings fallen die im

Konzerntarif vorgesehenen automatischen jährlichen Lohnsteigerungen weg. Zudem sollen die Kollegen länger arbeiten und lediglich einen Zweijahresvertrag bekommen. Die zuständigen Gewerkschaften warnen bereits vor einer »Blaupause« für eine »Lufthansa light«, die mit dem guten Namen des Unternehmens wirbt, aber zu Konditionen der Billigtochter Germanwings arbeitet.

Jörn Boewe ist Ressortchef Inland bei der Tageszeitung Junge Welt und beschäftigt sich insbesondere mit Themen aus Betrieb und Gewerkschaft.

Johannes Schulten ist Redakteur bei der Tageszeitung Junge Welt.

Der Text erschien erstmals in Lunapark21, Heft 18.

Der Fracht gehört die Nacht Oder: Die Macht der Fracht

Grunddaten und Überlegungen zum Frachtflugverkehr

von Winfried Wolf

Luftfracht spielte bis Anfang der 1980er Jahre auf internationaler Ebene, in Europa und in Deutschland so gut wie keine Rolle. Die gesamte Transportmenge Fracht, die 1980 weltweit befördert wurde, lag bei 3 Millionen Tonnen. Es handelte sich damals noch ausschließlich um »bellyfreight«, um Luftfracht, die im Bauch von Passagierflugzeugen transportiert wurde (zu den Fachbegriffen: siehe Kasten). Nur innerhalb Nordamerikas hatte sich Luftfracht als wesentliche Transportart bereits Mitte der 1970er Jahre mit dem Federal Express-Service von Frederick Smith herausgebildet.

Ab 1986 – weitgehend mit Beginn des Prozesses, der als Globalisierung bezeichnet wird, verlief die Entwicklung dramatisch: 1986 betrug das Luftfrachtaufkommen 9,1 Millionen Tonnen, im Jahr 2000 waren es knapp 30 Millionen und 2010 44,3 Millionen Tonnen. 2012 dürfte erstmals die Schwelle von 50 Millionen Tonnen Transportmenge erreicht werden. Damit hat sich die Transportmenge zwischen 1986 und 2010 verfünffacht und allein zwischen 1995 und 2010 gut verdoppelt.

Die Transportleistung (Transportmenge multipliziert mit den zurückgelegten Kilometern) hat sich allein zwischen 2000 und 2011 auf 185 Milliarden Tonnen-km verdoppelt. Die Luftfracht wächst seit rund zwei Jahrzehnten im Durchschnitt pro Jahr um 6 bis 7 Prozent und damit noch schneller als der Welthandel und rund drei Mal so schnell wie das Welt-Bruttoinlandsprodukt. Allerdings ist Luftfracht extrem »volatil«; Wirtschaftskrisen schlagen sich in diesem Sektor stärker als anderswo nieder. So wurde auf Weltebene 2010 erst wieder das Tonnage-Niveau von 2007 erreicht. Das hat auch damit zu tun, dass die Versender in Krisenzeiten wieder deutlich mehr preisbewusst sind und dann auf die sehr viel preisgünstigeren Frachtvarianten Schiff (und teilweise Eisenbahn und Lkw) zurückgreifen.

Das Cargo-Einmaleins: 1 Prozent = 40 Prozent

Hinsichtlich der gesamten weltweit im Welthandel beförderten Tonnage – des Gewichts – macht Luftfracht nur ein Prozent aus. Doch hinsichtlich des Werts der exportierten und importierten Waren werden inzwischen mehr als 40 Prozent per Luftfracht transportiert. Es sind in der Regel eher teure Güter, die mit Luftcargo befördert werden, aber auch verderbliche Ware und Waren mit einem schnellen Produktzyklus wie Mode (siehe unten und Kasten). Dennoch tauchen beim Entladen aus den Frachtflugzeugen oder aus dem Bauch der Passagierflugzeuge auch Waren auf, bei denen man diese Art teuren Transport nicht erwartet hätte. Den größten Anteil am gesamten Gewicht der Luftfrachttonnage nehmen zum Beispiel Produkte des Maschinenbaus ein

(17 %), gefolgt von »Zwischenprodukten«, was vor allem elektronische Bauteile sind (13 %), verderbliche Güter (11 %), Computer (9%) und Bekleidung (7%).¹

Der Trend zum Frachtflugzeug

Während es reine Frachtflugzeuge (»Nur-Frachter«) bis Anfang der 1990er Jahre und mit Ausnahme der USA so gut wie nicht gab (und auch die klassische Luft-Postfracht, die es seit langem gibt, im »Bauch« der Passagierflugzeuge transportiert wurde), werden inzwischen 55 bis 60 Prozent der gesamten Weltluftfracht in »Nurfrachtern« befördert. Insgesamt sind weltweit rund 2000 Frachtmaschinen im Dauereinsatz. Das erscheint wie eine eher kleine Zahl. Allerdings sind weltweit auch »nur« 19.000 größere Flugzeuge (ohne kleinere Jets mit bis zu 100 Sitzplätzen und ohne die Geschäftsflyer) im Einsatz; darunter die erwähnten 2000 Frachtflugzeuge. Der Flugverkehr konzentriert sich bekanntlich auf relativ wenige Routen. Auch kann ein Flugzeug, das zwischen London und Berlin oder zwischen Frankfurt/M und London verkehrt, vom frühen Morgen bis zur beginnenden Nacht den Airport Berlin respektive Frankfurt zwei Mal hin und zurück fliegen. Dort, wo es kein Nachtflugverbot gibt, kann diese Relation noch öfters geflogen werden. Als Standzeiten für Entladen und Neubeladen wird inzwischen mit nur noch einer Stunde gerechnet. Die relativ geringe Zahl der Welt-Flugzeugflotte relativiert sich so aufgrund ihrer enorm großen Umschlagzeit bzw. Flugdichte.

Weiterhin wird die Debatte kontrovers geführt, inwieweit in der Luftfracht der Einsatz von Nurfrachtern besser geeignet ist als bellyfreight. Einige Airlines – so Air Canada – rechnen vor, dass erst bellyfreight als »Kopplungsprodukt« den Passagierflugverkehr profitabel machen würde. Das macht Sinn, da die Passagierluftfahrt seit mehr als einem Jahrzehnt Verluste akkumuliert und hier Fracht mit Grenzkosten kalkuliert werden kann. Es dürfte aber lediglich eine Frage der Zeit sein, bis sich diese Debatte durch die Praxis erübrigt hat. Je größer das Volumen der Luftfracht wird, desto mehr wird sich der Nurfrachter als Rückgrat der Luftcargo durchsetzen. Hier weist ein weiteres Mal das Beispiel der USA die – düstere – Zukunft. Zumal immer größere Frachtflugzeuge zum Einsatz gelangen.²

¹ In dieser Statistik werden »andere Produkte« mit einem Anteil von 43 % aufgeführt, was einige Fragezeichen offenlässt. Richard Vahrenkamp, Globale Luftfrachtnetze – Laufzeiten und Struktur, München 2012 (GRIN-Verlag). Hier können auch Autos, die in Deutschland fertiggebaut und dann neu zerlegt wurden und z.B., nach China per Aircargo verfrachtet und dort neu zusammen montiert werden, um die Zollaufgaben zu umgehen. Porsche setzt beispielsweise für seine Auslandsfertigungen Aircargo ein.

² Es gibt bei den Frachtflugzeugen vier Größenklassen: (1) small = unter 30 t Zuladung (Boeing 727 und 737, DC-9/MD80 und BAe 146); (2) medium standard body mit 30-45t Zuladung (Boeing 757 und 707; DC-8); (3) medium wide body mit 45 bis 80 t Zuladung (Boeing 767, Airbus A300/A310, DC 10-10 und L-1011) und schließlich (4) large, wo die Zuladungsmenge bei mehr als 80 t liegt (Flugzeugtypen Boeing 747, MD-11, DC-10-30, A380 und AN 225). Je größer die Frachtflugzeuge, desto größer die Lärmbelastung. Dass die letztgenannte Antonow-Maschine AN 225 von den Fluglärmegegnern oft als besonders belastend empfunden wird, hängt teilweise mit veralteter Technik, aber vor allem auch damit zusammen, dass dieser Nurfrachter bis zu 250 t Zuladungsfracht aufnimmt und damit in der letztgenannten Gruppe »large« nochmals eine Sonderrolle spielt.

Der US-Konzern Fedex ist eine Nurfrachtgesellschaft und die zweitgrößte Airline der Welt überhaupt, die mit rund 700 Nurfrachtflugzeugen über doppelt so viele Flugzeuge verfügt wie Lufthansa. Fedex fliegt dabei weltweit 330 Flughäfen an und transportiert ein **tägliches** Transportvolumen von 8,5 Millionen Sendungen. Die zentrale Umschlaghalle – der »Welt-Hub« – von Fedex in Memphis, USA, hat eine Lagerfläche von 140.000 Quadratmetern; es ist zugleich der weltweit größte Flughafen überhaupt. Die Masse der Sendungen wird nachts transportiert und sortiert; es gibt keinerlei zeitliche Beschränkungen für den Lufttransport. Die zweitgrößte Nurfrachtgesellschaft, ebenfalls ein US-Unternehmen, ist UPS mit 530 Flugzeugen im Dauereinsatz. Die beiden Konzerne FedEx und UPS konzentrieren damit rund 60 Prozent aller weltweit im Einsatz befindlichen Nurfrachtflugzeuge auf sich. UPS hat auf dem Köln-Bonn-Airport die nach dem zentralen Standort Louisville im US-Bundesstaat Kentucky seine wichtigste Drehscheibe errichtet. Auch der Marktführer FedEx verlegte 2010 seinen Deutschland-Hub von Frankfurt/M. nach Köln-Bonn.

Preisrevolution

Alles wird teurer? Nicht bei AirCargo: Hier gibt es seit drei Jahrzehnten Preisrevolutionen. 1985 kostete ein Kilo Fracht von Frankfurt/M. nach New York (bei dem Gesamtgewicht der Sendung von weniger als 45 kg, was ein Standardmaß ist) 7,70 Euro (oder 15,01 DM). 1999 waren es 3 Euro und im Januar 2011 waren 1,2 Euro fällig. Kurzzeitig wurden auch bereits Raten von unter einem Euro je Kilogramm erzielt. In den vergangenen zwei Jahrzehnten fiel der Preis für Luftfracht pro Jahr um knapp 5 Prozent. Es dürfte sich hier um einen einmaligen Vorgang im Gefüge des Weltkapitalismus handeln.

Zum Vergleich: Der »Maxibrief« der Deutschen Post AG, der maximal 1 kg Gewicht haben darf und bei dem es um Post **innerhalb** Deutschlands geht, kostet mit 2,20 Euro **doppelt** so viel wie der Transport einer Ware desselben Gewichts nach New York.

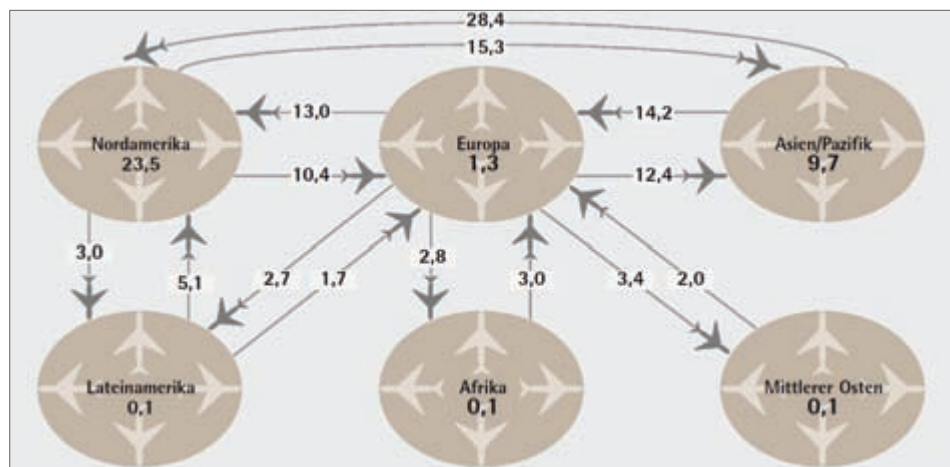
Diese Preisrevolution erklärt sich in erster Linie mit der massiven Subventionierung des Luftverkehrs im allgemeinen und der Luftfracht im besonderen: Kerosin ist weltweit weiterhin steuerfrei; die meisten Airports werden subventioniert, die Entwicklung und der Bau von neuen Flugzeugen bei Boeing und Airbus werden massiv subventioniert, viele Airlines sind staatlich gestützt und haben, wie Etihad, Qatar und Emirates, enorm finanzkräftige OPEC-Staaten als Eigentümer; mehrere US-Fluggesellschaften fliegen

unter dem Sonderstatus Chapter 11.³ Schließlich gibt es weltweit erhebliche Luftfrachtüberkapazitäten, die ihrerseits auf die Frachtraten drücken.

Es existieren allerdings auch weiterhin erhebliche Marktzugangsbeschränkungen. Im Fall einer völligen, weltweit wirksamen Liberalisierung des Luftfrachtverkehrs könnten sich – bei gleichbleibenden Bedingungen – die Frachtraten nochmals halbieren, was der Luftfracht zu einem explosionsartigen Wachstum verhelfen würde.

Struktur des Luftfrachtverkehrs

Die **Struktur** der weltweiten Luftfracht ist Ausdruck der spezifischen weltweiten Arbeitsteilung insbesondere in den Bereichen Elektronik, Mode, Spielwaren und teilweise bereits Autoteile. Die Grafik dokumentiert diese Struktur.



Grafik Transportleistung in der Luftfracht zwischen Liefergebieten in Milliarden Fracht-Tonnenkilometern im Jahr 2008⁴

Danach bestehen die intensivsten Luftfracht-Beziehungen zwischen dem Asien-Pazifik-Raum und Nordamerika (mit 27 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 24 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern aus Asien nach Europa und 19 Milliarden Fracht-Tonnenkilometern in umgekehrter Richtung. Alle anderen Relationen sind unter »ferner liefern« zu verbuchen. Das gilt auch für den innereuropäischen Luftfrachttransport, der auch bescheidende 1,3 Milliarden Frachtkilometer kommt.

³ Unternehmen, die »eigentlich« in Konkurs gehen, können sich unter den Schutz von Chapter 11 des US-Konkursrechtes begeben. Damit wird der Weiterbetrieb gesichert und ermöglicht, dass sie aus bestehenden vertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Gläubigern, den Beschäftigten und Pensions- und Rentenkassen entlassen werden bzw. die hier bestehenden Forderungen drastisch reduzieren können. Chapter 11 kam bei den Konkursen von GM und Chrysler und denjenigen der US-Airlines Delta, United und NorthWest zur Anwendung. Zur umfassenden Subventionierung des Weltflugverkehrs siehe W. Wolf, LP21 Extra03, S. 11 ff.

⁴ Richard Vahrenkamp, Die Rolle der Luftfahrt in der internationalen Logistik, München 2007, S. 11. Die Zahlenangaben innerhalb der Kreise bedeuten Transporte <|>innerhalb<|> einer Region; und R. Vahrenkamp, Globale Luftfracht-Netze, München 2012, S. 23.

Es gibt also bei der Luftfracht einen krassen Unterschied zwischen Nordamerika und Europa. Luftfracht ist in Nordamerika bei den Binnenfrachtrelationen (»domestic«) von enormer Bedeutung; in Europa spielt Luftfracht als Binnenfrachtverkehr hingegen eine geringe Rolle. Das liegt nur teilweise daran, dass die Fläche Europas kleiner ist als diejenige Nordamerikas. Dies lässt sich auch nur teilweise mit der spezifischen Schwerpunktsetzung der EU-Ökonomie erklären, bei der der Begriff der »blauen Banane« eine Rolle spielt.⁵ Vielmehr kommt in Europa der Küstenschifffahrt eine große Bedeutung zu – eine Transportform, die in den USA aus geographischen Gründen kaum eine Rolle spielt. In der EU verfügen 22 der 27 EU-Mitgliedstaaten über Seehäfen.⁶ Der Anteil der Küstenschifffahrt am gesamten internen EU-Handel liegt mit 36,6 Prozent auf Rang 2 hinter dem Lkw-Transport mit einem Anteil von 45,9 Prozent. Die Schiene kommt auf 11, die Binnenschifffahrt auf 3,6, Pipelines auf 3,0 und Luftfracht auf 0,1 Prozent (jeweils bei der Tonnage, nicht dem Wert!).⁷ Die geringe Bedeutung der »domestic«-Luftfracht in Europa bedeutet jedoch auch, dass es hier ein enormes »Entwicklungspotential« – oder, aus Sicht der Menschen vor Ort, ein enormes zusätzliches Bedrohungspotential – gibt. Der innereuropäische Luftfrachttransport kann noch massiv zunehmen. So liegt der Anteil der Luftfracht am Import nach Deutschland hinsichtlich der Tonnage bei 0,1 Prozent und hinsichtlich des Werts bei weniger als 15 Prozent. Gemessen an den oben erwähnten 40 Prozent Anteil am Wert der im Welthandel gehandelten Waren, kommt der Luftfracht in Deutschland noch eine massiv unterdurchschnittliche Bedeutung zu.

Luftfracht und Lifestyle

Da Luftfracht auch heute noch deutlich teurer ist als der Transport per Schiff, Lkw oder Eisenbahn und es das »Problem«, gibt, dass Aircargo einen deutlich größeren CO₂-Fußabdruck hinterlässt als alle anderen Transportarten, wird zur Begründung von Luftfracht angeführt, es seien »die Auslagerung der Produktion von Teilen und vormontierten Komponenten in Niedriglohnländern«, die »Schnelllebigkeit« verschiedener Produktgruppen (»fast moving consumer goods«) und schließlich die »Verderblichkeit« spezifischer Güter, die Luftfracht unumgänglich machen würden.⁸ In Wirklichkeit verhält es sich umgekehrt. Durch den Einsatz der Luftfracht kommt es zu einer grundsätzlichen Ver-

änderung von Wirtschaftsstrukturen, von Mode(n) und Lifestyle-Mustern. Mit der immer billiger werdenden Aircargo wird die Auslagerung von Arbeitsprozessen in Niedriglohnländer erst ermöglicht, erst mit Luftfracht kommt es zu den inzwischen vorherrschenden enorm verkürzten Produktionszyklen. Handys haben inzwischen eine Lebensdauer von 1,5 Jahren, PCs eine solche von zwei bis drei Jahren; Drucker oft nur eine solche von einem Jahr. Dabei machen die Hersteller derart »schnelllebigere« Produkte die wesentlichen Gewinne in den ersten sechs Monaten ihrer Existenz. Entscheidend ist in dieser Periode die schnelle Marktdurchdringung mit dem neuen Produkt – und die Verdrängung der »überholten« (in der marxistischen Terminologie: der »moralisch verschlissenen«) Ware.

Eine besondere Rolle spielt dabei die Modebranche, die in der Regel einen Produktlebenszyklus von einem halben Jahr hat. Um den Ansprüchen dieser Branche gerecht zu werden, baute Lufthansa Cargo eine eigene, spezialisierte Servicekette zwischen den Produktionsstätten in Asien und den Märkten und Nordamerika und Westeuropa auf. Das kann als aktiver Beitrag zur Zerstörung zehntausender Arbeitsplätze in der europäischen Textilindustrie interpretiert werden.

Andere spezifische Produktions- und Konsumketten sind Blumen (aus Nairobi, Peru, Israel), tropische Früchte und der Weltfischhandel. In der Regel sind diese erst mit Cargo ermöglichten Produktionen und Konsumgewohnheiten mit einem extrem ausbeuterischen Arbeitseinsatz, mit massivem Gifteinsatz (Blumen!) und im Fall des Weltfischhandels mit Überfischung verbunden. Siehe Kasten.

Die Propagandisten der Luftfracht haben den Slogan entwickelt »Der Fracht gehört die Nacht«. Mit dieser Losung wird der Gewinn dieser Branche als höherwertig als das menschliche Bedürfnis nach Schlaf eingeordnet.

Es geht jedoch vor allem auch um eine Machtfrage. Teilweise um die Macht der Airlines, der Flughafenbetreiber und der Flugzeughersteller. Vor allem aber um die kollektive Macht derjenigen Konzerne und Banken, die von dem bestehenden Globalisierungsmodell profitieren und dasselbe mit all seiner zerstörerischen Kraft aus kurzfristigem und kurzfristigem Profitinteresse verteidigen.

⁵ Unter der »blauen Banane« sind die zusammengefassten Regionen Norditalien, Deutschland, Österreich, Benelux-Länder, Nordfrankreich und Südengland gemeint. In diesen Regionen konzentriert sich der größte Teil der EU-Wirtschaftsleistung.

⁶ Ohne Zugang zu einem Meer sind nur die EU-Mitgliedsländer Österreich, Luxemburg, Slowakei, Tschechische Republik und Ungarn.

⁷ Nach: EU energy and Transport in figures – Statistical Pocketbook 2010, herausgegeben von der EU, S. 108; Werte für 2008. Es zirkulieren meist andere Zahlen zu diesem Güterverkehrs-Modalsplit, bei denen u.a. die Anteile von Lkw und Schiene deutlich höher sind. Dies erklärt sich damit, dass dabei nur <fünf< Verkehrsarten als 100-Prozent-Basis gewählt und die Küstenschifffahrt schlicht außen vor gelassen wird, was eine groteske Verzerrung der Wirklichkeit des EU-Transportsektors ist. In einigen anderen Ländern spielt die Küstenschifffahrt auch eine erhebliche Rolle beim Modalsplit im Güterverkehr, so in Japan.

⁸ Diese Zitate stammen aus der im übrigen ausgezeichneten Studie von Richard Vahrenkamp »Global Luftfracht-Netzwerke«. A. o. O.

Fertigungen, die durch Aircargo erst möglich wurden

PC-Fertigung

Apple lässt seine Tablet-Computer mit der Bezeichnung iPads komplett in Asien montieren, zu einem großen Teil beim taiwanesischen Elektronikonzern Foxconn, der zwei Millionen Menschen beschäftigt, überwiegend in China fertigt und der vor eineinhalb Jahren wegen einer großen Zahl von Selbstmorden von Beschäftigten in die Schlagzeilen geriet.

Nach einer Berechnung spart Apple mit der Fertigung in China im Vergleich zu einer Fertigung in Kalifornien – die Frachtkosten berücksichtigt – rund zwei Dollar je iPad. Bei einem Hochpreis- und Kultprodukt dieser Art scheint das wenig zu sein. Dennoch sind zwei Euro multipliziert mit bisher mehr als 50 Millionen verkauften iPads natürlich ein satter 100 Millionen Dollar-Extragewinn. Apple »beschäftigt« für diese Arbeitsteilung zwei Boeing 747-Frachter, die gewissermaßen zwischen Asien und den USA pendeln. Auf dem 11.200 km langen Flug von Hongkong nach Los Angeles wird das 500 g schwere iPad mit einem CO₂-Fußabdruck von 3 Tonnen belastet. Der UN-Klimarat und das Umweltbundesamt geben als Kosten für eine Tonne CO₂ 100 bis 200 Dollar an. Nach diesen Kriterien Allerdings sind diese Kosten im Apple-Produktpreis nicht enthalten. Bei einer Internalisierung dieser Kosten wäre das iPad konkurrenzlos teuer. Diese Kosten belasten »nur« das Klima bzw. spätere Generationen.

Lebensmittel

Bereits 1995 forderte der Umweltverband BUND den Verzicht auf den Verzehr von Erdbeeren außerhalb der Saison. Die BUND-Argumentation lautete: »Pro Kilo Erdbeeren, das beispielsweise von Israel nach Deutschland reist, wird ein Liter Flugzeugtreibstoff Kerosin verbrannt, was erheblich zum Treibhauseffekt beiträgt.« Inzwischen sind fast alle Lebensmittel, die es auf der Welt irgendwo gibt, in den OECD-Staaten zu eher niedrigen Preisen und zu jeder Jahreszeit erhältlich. Etwa Kirschen aus Chile oder Spargel aus Peru. Diese Waren landen zu einem großen Teil im Perishable Center auf dem Airport Frankfurt am Main und werden von dort per Lkw oder als Bellyfreight in alle europäischen Länder weitertransportiert.

Mode

Die Modekette Zara, die vom spanischen Konzern Inditex gesteuert wird, betreibt weltweit 5000 Textilläden. 85 Prozent der Fertigung erfolgt in Asien (vor allem in Bangladesch, Indien und Pakistan). Der Konzern lässt seine Ware von der Airlines Emirates in ein Zentrallager nach Zaragossa fliegen. Er ist auf diese Weise in der Lage, auf Modetrends innerhalb weniger Wochen zu reagieren – oder selbst neue Modetrends zu schaffen und sie dem Gesamtmarkt aufzuzwingen.

Blumen

Jahrzehntlang gab es im Handel nur solche Blumen, die in der entsprechenden Jahreszeit wuchsen. Es folgte in den 1960er und 1970er Jahren eine Periode, in der Blumen aus Gewächshäusern im benachbarten Ausland – beispielsweise aus den Niederlanden – den Handel bestimmten. Der Transport erfolgte per Bahn oder Lkw. Seit rund zwei Jahrzehnten kommt der Großteil der in Blumenläden verkauften Gewächse aus Kenia, Ecuador und Kolumbien. Sie werden alle mit Luftfracht nach Europa geflogen. Am 14. Februar, dem Valentinstag – den es in Europa früher nicht gab und der gewissermaßen aus geschäftlichen Interessen von Luftfracht und Blumengroßhandel erfunden wurde – transportiert Lufthansa Cargo (die Frachttochter von Lufthansa) binnen weniger Tage 1200 Tonnen Rosen nach Frankfurt/M., was 34 Millionen Valentinsrosen und 14 vollen Frachtflugzeugen entspricht.

CO₂-Fußabdruck

In einem Strauß Rosen mit 500 Gramm Gewicht aus Kolumbien stecken 1,4 Liter Kraftstoffverbrauch (Kerosin), in einem drei Kilogramm schweren Viktoriabarsch aus Nairobi stecken bereits 5,7 Liter Kerosin. Und ein frisches Lammfleisch, lediglich ein Kilogramm schwer, gelangt aus Wellington, Neuseeland, auf unsere Teller, nachdem zuvor 6,1 Liter Treibstoff verfeuert wurden. Generell kommt ein Tonnen-Kilometer Luftfracht auf einen CO₂-Fußabdruck von 540 g gegenüber 15 bzw. 21 g bei Schiffsfracht. Luftfracht belastet das Klima also 25mal mehr als Schiffsfracht. Angaben nach: Greenpeace Magazin 5/2006.

Fraport Aufsichtsrat »Who is Who«

von VZ-Redaktion

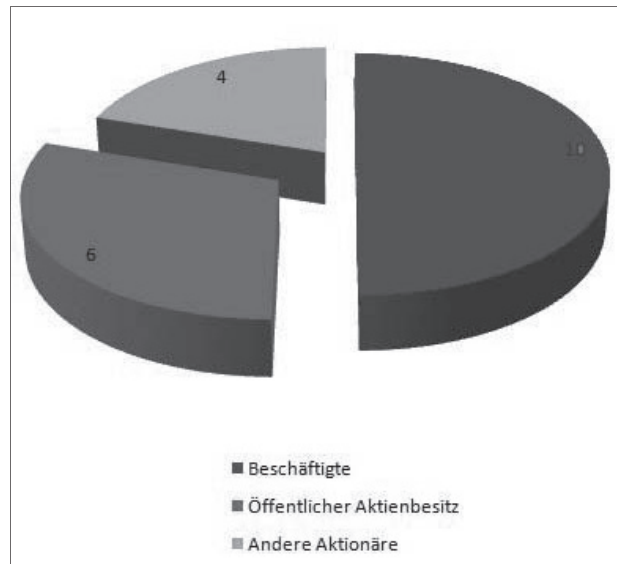
Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide ist die Betreibergesellschaft des Frankfurter Flughafens. Sie tritt nach außen als privatwirtschaftliches Unternehmen auf, bei dem das Kerngeschäft der Flughafen Frankfurt am Main ist, das jedoch in der ganzen Welt mit Engagements vor allem im Flughafenbereich vertreten ist. Allerdings befinden sich auch nach dem Börsengang des Jahres 2001 und nach dem Ausstieg des Bundes als Anteilseigner im Jahr 2005 noch gut 51 % im Eigentum des Landes Hessen bzw. der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding. Die öffentliche Hand hat also zumindest indirekt weiter das Sagen.

Im folgenden Beitrag werden die Mitglieder des Aufsichtsrats der Fraport durchleuchtet. Dabei wird dreierlei deutlich:

Erstens die enge Verflechtung oder besser Verfilzung zwischen Politik und Fraport

Zweitens direkte Einflunahme von Fraport auf die Politik, hier die Landespolitik, konkret: die maßgebliche Rolle, die die Fraport AG im Jahr 2008/2009 spielte, als es darum ging, eine SPD-Grünen-Regierung mit Andrea Ypsilanti als Ministerpräsidentin zu verhindern und wie eng dabei die vier abtrünnigen SPD-Landtagsabgeordneten in das Fraport-Lobbynetz eingebunden waren.

Drittens wird deutlich, wie Fraport und seine Berufspolitiker-Lobby wiederum eng mit anderen privatkapitalistischen Unternehmen verflochten sind, sodass das Wachstum des Flugverkehrs sich in einem Goldregen für beispielsweise die Baukonzerne oder den Flugzeugbauer EADS/Airbus auszahlt.



Öffentlicher Besitz (6)

Vorsitzender Karlheinz Weimar (CDU) Hessischer Finanzminister a.D.

Jutta Ebeling (Grüne) ehemalige Bürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main

Jörg-Uwe Hahn (FDP) Hessischer Minister der Justiz, für Integration und Europa

Lothar Klemm (SPD) Hessischer Staatsminister a.D.

Dr. h.c. Petra Roth (CDU) ehemalige Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main

Prof. Klaus-Dieter Scheurle (CSU) Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Die Aktionärsstruktur

Stand März 2012

Etwa 25% der Aktienanteile gehören inzwischen Unternehmen und Fonds.

31,50 % Land Hessen

20,12 % Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH

9,92 % Deutsche Lufthansa AG (davon 7% bei der Pensionskasse der Lufthansa)

4,90 % Artio Global Investors

2,99 % Artisan Partners L.P.

3,58 % Taube Hodson

2,98 % Arnhold and S. Bleichroeder Holdings

2,94 % Morgan Stanley

21,07% Streubesitz (inkl. Mitarbeiter)

Börsenzulassung: Luxemburg

Andere Aktionäre (4)

Aufsichtsratsvorsitzender Daimler AG

Vorstandsmitglied Deutz AG

Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG

Generalbevollmächtigte Finanzen und Administration der GCS

Personenprofile

Ministerpräsident Roland Koch (1999–2010)



Foto: Armin Kübelbeck

In der Ära Aufsichtsratsvorsitzender Roland Koch (1999–2003) wurde der Börsengang der Fraport vollzogen. Koch ist heute Vorstandsvorsitzender beim Dax-notierten Baukonzern Bilfinger Berger, ein Auftragnehmer für Fraport Baumaßnahmen und viele weitere Bauprojekte in Hessen mit einem Umsatz von 10,4 Milliarden Euro. Der Baukonzern zeichnet auch verantwortlich für den Bau der Kölner U-Bahn, erinnert sei hier an den Einsturz des Stadtarchivs wegen Baumängeln.

Der Bau der Frankfurter Nordwest-Landebahn war für Bilfinger Berger ein Auftrag von 80 Millionen Euro

Das Bilfinger Berger-Jahresgehalt des ehemaligen Hessischen Ministerpräsidenten liegt laut »Focus« – bei 1,5 Millionen Euro jährlich.

Roland Koch im Mai 2000:
»Ich sage ausdrücklich: Nachtruhe ist Nachtruhe. Wenn jemand glaubt, er könne an diesem Wort etwas interpretieren, so kann ich das nicht nachvollziehen. (...) Das heißt, es muss genauso ein Ausbau her wie ein Nachtflugverbot. Das steht in dem Papier. Das ist eine schiere Selbstverständlichkeit.«

Ebenfalls in die Zeit des Fraport-Aufsichtsratsvorsitzenden Roland Koch fiel das »Manila Abenteuer«. Das Manila Projekt wurde bereits von seinem Amtsvorgänger Starzacher (SPD) auf die Schiene gesetzt. Mit Kochs Einstieg als Aufsichtsratsvorsitzender begann Fraport eine weltweite Expansion. Heute steckt Fraport bei 13 Flughäfen mit drin: St. Petersburg, China, Antalya, Neu-Dehli, Lima, Saudi Arabien etc. Und das plante man auch in Manila: Trotz des verfassungsrechtlichen Verbots mehrheitlich ausländischen Engagements baute Fraport hier ein internationales Terminal und wollte es betreiben. Rund 500 Millionen Euro Steuergelder sind bei diesem Engagement in den Sand gesetzt worden. Roland Koch formulierte in einem Aufsichtsratsprotokoll, dass der »unternehmerisch zulässige Handlungsrahmen nicht überschritten«

worden sei. Kritische Fraport- Aktionäre, die den Wirtschaftskrimi aufdecken wollten, wurden jahrelang mit Prozessen überzogen. Im Jahr 2007 urteilten die obersten Handelsrichter der Weltbank: »Fraport hat bewusst und vorsätzlich geltendes Recht umgangen«.

Trotz solcher Verfehlungen blieb Koch nach den Landtagswahlen 2008 Ministerpräsident, ermöglicht durch die »Wortbruch« Kampagne und das Ausscheren von vier SPD-Landtagsabgeordneten mit erstaunlichen Fraport Kontakten.

Dr. Alois Rhiel



Foto: stopp_staudinger

Im Dezember 2007 – kurz vor der Landtagswahl im Jahre 2008 – unterzeichnete der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Alois Rhiel den Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer Landebahn und eines dritten Flughafenterminals.

Er war von 2003–2009 Minister, heute ist er Geschäftsführer bei der Tochter der Hessischen Landesbank OFB, u.a. Projektentwickler für Fraport z.B. bei Gateway Gardens. Der Hessische Rundfunk berichtet dazu »Das Gewerbegebiet Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen entwickelt sich gut. Doch die Stadt verdient bisher nicht an der Vermarktung. Den Profit machen andere.« (Link für PDF Version http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/indexhessen34938.jsp?rubrik=36082&key=standard_document_44471919)

Das Alpha Rotex soll wie ein Leuchtturm mit einer Höhe von 66 Metern »einen unverbaubaren Ausblick über den gesamten Flughafen und die Frankfurter Skyline« bieten und ist »fußläufig zur zukünftigen S-Bahn-Station« und dem Terminal 2 zu erreichen. Hier wird DB Schenker, der Logistik Bereich der Deutschen Bahn seine Unternehmenszentrale ansiedeln. »Das ist ein klares Signal für den Standort Airport City Frankfurt und das Land Hessen«, betont Dr. Alois Rhiel, Vorsitzender der Geschäftsführung der OFB Projektentwicklung GmbH beim Baustart im Februar 2012. Der ehemalige hessische Verkehrs- und Wirtschaftsminister musste nicht einmal seine Spatenstichreden verändern.

Der Bauherr Dr. Alois Rhiel lässt sich auch nicht von der Gutachterin GfL-Consult abhalten. Die »Gesell-

schaft für Luftverkehrsforschung« stellt fest, dass das Gebäude in den Anflugsektor der Landebahn Nordwest hineinragt und damit selbst nach Einschätzung der GfL »trotz (Verletzung) der Verwaltungsvorschriften des Bundesverkehrsministeriums hinsichtlich (... Hindernisbegrenzungsflächen«)« errichtet wird.

Dem hessischen Verkehrs- und Wirtschaftsministerium ist der Lärmschutzbeauftragte des Landes nicht unterstellt. Dieser ist hauptamtlicher Mitarbeiter der Fraport, wie die Journalisten Sascha Adamek und Kim Otto recherchierten. An den Computern entscheiden nicht unabhängige Beamte, sondern ausgerechnet Fraport Mitarbeiter, ob ein Flieger noch tief in der Nacht auf dem Frankfurter Airport landen darf oder nicht. Jede so untergebrachte Landung bedeutet einen Umsatz von 5000 Euro für Fraport. Der Fraport-Konzern kontrolliert sich hier selbst.

Auch in Bundesministerien gibt es seit 2004 ein offizielles »Austauschprogramm«. Bereits drei Jahre zuvor saß ein Mitarbeiter des Flughafenkonzerns Fraport im Bundesverkehrsministerium, bezahlt von Fraport. »Der Staatsrechtler Hans Herbert von Arnim findet für die bezahlten Vertreter der Privatwirtschaft an Ministeriumsschreibtischen ein schlichtes, aber zu treffendes Wort: ‚Korruption‘.« (Netzwerk Recherche)

Rhiel eröffnete 2006 in Abu Dhabi, der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate, eine hessische Repräsentanz. In einer Landtagsanfrage beschwerte sich der Landtagsabgeordnete Jürgen Walter (SPD), dass die Landesregierung den »First World Health Tourism Congress« in Wiesbaden mit Entscheidungsträgern »der Gesundheitsministerien arabischer Staaten mit einem jährlichen Mittelvolumen von über 1 Mrd. US \$ zur Patientenversorgung im Ausland« nicht genügend unterstützt habe, »obwohl diese bemüht scheint, den Gesundheitsstandort Hessen in der arabischen Welt zu stärken.« Im Wiesbadener Dorint Hotel, in dem dieser Kongress der Ölscheichs stattfand, hielten die SPD-Landtagsabgeordneten Walter, Everts, Tesch und Metzger zwei Jahre später ihre Pressekonferenz ab, in der sie Andrea Ypsilanti die Wahl zur Ministerpräsidenten versagten.

Der Aufsichtsrat im Juni 2012

»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.«

Ex-Vorstandschef der Fraport AG in einem FAZ Interview

Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 38.550 Euro



Foto: Landesregierung Hessen

Der Rechtsanwalt und CDU-Mitglied Karlheinz Weimar ist seit 1978 Mitglied des Hessischen Landtages für den Wahlkreis Limburg-Weilburg II. In der Regierung Wallmann (CDU) war er von 1987 bis 1991 hessischer Minister für Umwelt und Reaktorsicherheit. 1991 erhielt er das Bundesverdienstkreuz.

1999 bis August 2010 war er hessischer Finanzminister in den Kabinetten von Roland Koch. Nach Amtsübergabe an Ministerpräsidenten an Volker Bouffier (CDU) im Jahr 2010 wollte er dem Kabinett nicht weiter angehören.

Seit 2003 ist er nach Ausscheiden von Roland Koch aus dem Aufsichtsrat – nachdem noch unter Kochs Vorsitz die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau eingereicht wurden – Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport.

Weiterhin ist oder war Weimar u.a. als Eigentümervertreter des Landes Hessen Mitglied in folgenden Gremien:

- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Fraport AG, Frankfurt am Main (aktuell)
- Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (seit 1.7.2011)
- Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt am Main/Erfurt (bis 1.7.2011)
- Mitglied im Wirtschafts- und Infrastrukturbankausschuss Hessen (bis 1.7.2011)
- Vorsitzender des Aufsichtsrats Flughafen Kassel GmbH, Calden
- Aufsichtsratsmitglied Diamos Ag, Software- und Serviceunternehmen für die Investmentbranche

Jutta Ebeling (Grüne)
Fraport-Aufsichtsratsbezüge seit Juni 2011: 13.825 Euro



Foto: Dontworry

Jutta Ebeling wurde 1984 Parteimitglied der Grünen, bereits 1989 wurde die Lehrerin nach der Kommunalwahl in Frankfurt Dezernentin für Schule und Bildung.

Nach der Kommunalwahl 2001 und der Bildung des Viererbündnisses aus CDU, SPD, Grünen und FDP erhielt die hauptamtliche Stadträtin den Bereich Bildung, Umwelt und Frauen.

Im Jahr 2004 war Ebeling Aufsichtsratsvorsitzende des Regionalpark Südwest GmbH [1]

»Bei der Scheckübergabe dankte die Aufsichtsratsvorsitzende der Regionalpark Südwest GmbH, die Frankfurter Stadträtin Jutta Ebeling, der Fraport AG für ihr Engagement. Sie betonte, ohne die Unterstützung des Flughafens sei der Regionalpark nicht machbar gewesen.«

Die Regionalpark Südwest GmbH lobt auf ihrer Homepage Fraport:

»Seit über zehn Jahren engagiert sich die Fraport AG bereits für den Regionalpark RheinMain. Die Förderung ist eingebettet in ein langjähriges Engagement für den Umweltschutz, das der Erkenntnis Rechnung trägt, dass ein Großbetrieb wie der Frankfurter Flughafen immer auch eine Beeinträchtigung des natürlichen Lebensraumes darstellt. Das Bemühen der »Fraport AG« geht deshalb dahin, die Belastung für Mensch und Natur – ohne Preisgabe der Unternehmensziele – möglichst gering zu halten und Potentiale einer Verbesserung auszuschöpfen. Seit der Gründung des Umweltfonds im Jahr 1997 erhielt der Regionalpark RheinMain von den 26 Millionen €, die bisher in die Region geflossen sind, 12,1 Millionen € für die Umsetzung zahlreicher Regionalpark Projekte«

Nach der Kommunalwahl 2006 und der Bildung einer Schwarz-Grünen Koalition wurde Jutta Ebeling am 13. Juli 2006 zur Bürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main gewählt und führte das Dezernat Bildung und Frauen.

Am 5.9.2006 eröffnet Jutta Ebeling den Fraport Betriebskindergarten 2007 referiert sie bei der Veranstaltung »Neue Väter hat das Land« – die Fraport Hochglanzbroschüre schreibt: »Rollenwandel auch bei Fraport – mit Frankfurts Bürgermeisterin Jutta Ebeling beginnt ein neues Kapitel in der Chancengleichheit«.

2008 tritt sie gemeinsam mit der Vorstandsbeauftragten für Chancengleichheit der Fraport AG Martina Rost bei der Veranstaltung »Was können Unternehmen zur Lohngerechtigkeit beitragen und welchen Nutzen haben sie davon?« auf. Sie wurde von der Business and Professional Women-Germany-Club Frankfurt am Main e.V. anlässlich des 1. Equal Pay Day ausgerichtet.

In den Aufsichtsrat der Fraport wird sie 2011 auf der Aktionärshauptversammlung mit 99,84% der Aktienstimmen gewählt. Im November 2011 eröffnet sie eine Impulstagung »Vielfalt, mehr Leben ins Männerleben« u.a. gesponsert von der Fraport.

Am 2. März 2012 wurde die Bürgermeisterin Ebeling in den Ruhestand verabschiedet. Den Aufsichtsratsposten bei Fraport führt sie weiter.

Ämter

- seit 2011 Aufsichtsrat Fraport, zuvor waren dies die Grünen Politiker Lutz Sikorski, Tom Koenigs, Rupert von Plottnitz, Joseph Fischer, Daniel Cohn-Bendit
- Wilhelm Bender (Vorstandsvorsitzende Fraport AG 1993–2009) sagte: »Zu meiner Zeit als Vorstandsvorsitzender waren schon Joschka Fischer, Daniel Cohn-Bendit, Ruppert von Plottnitz, Tom Koenigs in dem Gremium – und ich sage Ihnen, die Zusammenarbeit war hervorragend«
- Aufsichtsratsvorsitzende der Regionalpark Südwest GmbH, Gesellschafter sind sieben Landkreise und sechs Städte sowie der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main und das Land Hessen.
- Mitglied des Aufsichtsrats Messe Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Kuratoriumsmitglied Fraport skyliners
- Aufsichtsrat »Alte Oper Frankfurt«
- Aufsichtsrat Gas-Union GmbH
- Aufsichtsrat Mainova
- Aufsichtsrat Wirtschaftsförderung Frankfurt
- Vorsitzende Betriebskommission KITA Frankfurt
- Vorsitzende Betriebskommission Volkshochschule Frankfurt
- Mitglied Betriebskommission Städtische Kliniken Frankfurt (bis 28.11.11.)
- Mitglied Betriebskommission Kommunale Kinder-Jugend- und Familienhilfe Frankfurt

Jörg-Uwe Hahn (FDP)
Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 32.250 Euro



Foto: E-W

Hahn ist derzeit Hessischer Minister der Justiz, für Integration und Europa, seit 2005 Landesvorsitzender der hessischen FDP, dessen Landesvorstand er seit 1982 angehört. Seit 1987 ist er Abgeordneter im Hessischen Landtag.

»Die eine Seite heißt, die Kapazitätsprobleme am Flughafen lösen, indem man eine Erweiterung macht. Die andere Seite heißt, wenn es eine Erweiterung gibt, dann nur mit einem geplanten Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr. Eine halbe Münze wird es mit der FDP in dieser Regierungskoalition in Hessen nicht geben. Meine Damen und Herren, das wissen die Bürgerinnen und Bürger in unserem Lande.«

Hahn im August 2002

Zur hessischen Landtagswahl 2008 und zur vorgezogenen Landtagswahl in Hessen 2009 war Hahn der Spitzenkandidat der FDP. 2012 übernahm Hahn den Vorsitz der Justizministerkonferenz der Länder.

Als Dänemark 2011 stichprobenartig Kontrollen zur Bekämpfung grenzüberschreitender Kriminalität ankündigte, rief Hahn via Bildzeitung zum Boykott Dänemarks als Urlaubsland auf. »Wenn Dänemark zur Urlaubszeit wieder Grenzkontrollen einführt, kann ich nur dazu raten, auf der Stelle umzudrehen und lieber in Österreich oder Polen Urlaub zu machen«.

- Rundfunkrat des HR
- Aufsichtsrat HA Hessen Agentur GmbH
- Hr Senderservice GmbH
- Aufsichtsrat Fraport AG
- bis Februar 2009 Aufsichtsrat der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.
- Beirat DBV Winterthur
- Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats ALEA Hoch- und Industriebau AG

Lothar Klemm (SPD)
Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 30.350 Euro

Hessischer Staatsminister a.D.

Bereits während seines Juastudiums trat Klemm 1968 in die SPD ein. Von 1982 bis 2008 war er Landtagsabgeordneter. Er ist Mitglied des Landesvorstands der SPD Hessen, von 1988 bis 1991 Landesgeschäftsführer und von 1991 bis 1995 stellvertretender Landesvorsitzender.

Von Januar 1994 bis April 1995 war er Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Technologie und Europaangelegenheiten, von April 1995 bis April 1999 Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. In Amt folgte ihm 1999 Dieter Posch (FDP) und Alois Rhiel (2003-2009) (CDU) nach.

Klemm gilt als enger Vertrauter und Förderer von Jürgen Walter, der mehrere Jahre lang SPD-Fraktionsvorsitzender im Landtag war und Ende 2006 im Kampf um die Spitzenkandidatur knapp gegen Andrea Ypsilanti verloren hatte.

Politik bei Fraport

Besondere Brisanz hat das Verhalten des Aufsichtsrates 2008 bezüglich der Koalitionsvereinbarungen von SPD und GRÜNEN zur Regierungsbildung mit einer Ministerpräsidentin Ypsilanti. Bereits am 27.1.2008, als Andrea Ypsilanti Siegerin der Landtagswahlen wurde und etwas mehr als einen Monat nach der Baugenehmigung der Flughafenerweiterung durch Alois Rhiel (CDU), titelte die FAZ: »Die Wahlverlierer heißen FRAPORT und K+S«

Lothar Klemm und andere SPD Mitglieder im Aufsichtsrat (Gerold Schaub, Matthias von Randow) distanzieren sich nicht von den Warnungen Fraports in der Presse vor einer Regierung Ypsilanti und trugen den Fraportkurs mit.

Als Wirtschaftsminister im Kabinett Andrea Ypsilanti war Hermann Scheer mit dem Grünen Frank Kaufmann als Staatssekretär vorgesehen. Der Klemm-Vertraute Jürgen Walter hatte das Nachsehen. Wenn er das Wirtschafts- und Verkehrsministerium erhalten hätte, wären ihm die Verfahren um den Milliarden-schweren Ausbau des Flughafens zugefallen.

In der Koalitionsvereinbarung von SPD/Grüne war jetzt ein Ultimatum enthalten: zehn Tage nach der Übernahme der Regierungsgeschäfte sollte Fraport die Erklärung abgeben, auf die Nachtflüge zu verzichten. Geschehe dies nicht, sollte der Sofortvollzug zum Ausbau der Nordwestbahn ausgesetzt werden.

Zu dieser Koalition mit Duldung der Fraktion DIE LINKE im Hessischen Landtag kam es ja bekanntlich nicht. Vier SPD Abgeordnete verweigerten Andrea Ypsilanti ihre Stimme: Jürgen Walter, seine enge Vertraute Carmen Everts, Dagmar Metzger vom wirtschaftsfreundlichen Seeheimer Kreis in der SPD und Silke Tesch (inzwischen untergekommen bei der IHK).

Bereits vor der Pressekonferenz auf der sie dann die »Bombe« platzen ließen verzeichnete die Fraport Aktie einen Sprung um 13,35 Prozent

Sonstige Ämter

- Aufsichtsrat Fraport AG
- Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dietz AG (Immobilienunternehmen) aus Bensheim (ab2010)
- Vorsitzender des Aufsichtsrats Mania Technologie AG (2010 nicht mehr)
- Vorsitzender des Aufsichtsrats REA Mobile AG (Zahlsysteme per Handy, z.B. Parken in Darmstadt, Rea Card) bis. 11.2.11
- Vorsitzender des Aufsichtsrats Zentrum für integrierte Verkehrssysteme bis 1.8.11
- Vorsitzender des Aufsichtsrats VARIOLOG AG ab 3.5.11
- Mitglied des Aufsichtsrats IQB Career Services AG

Dr. hc. Petra Roth (CDU)

Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 25.950 Euro



Foto: S. Kasten

Roth war vom Jahr 1995 an Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main. 2011 kündigte sie ihren Rücktritt zum 1. Juli 2012 an. Bei der darauf folgenden Oberbürgermeisterwahl verlor in der Stichwahl der CDU Kandidat Boris Rhein gegen den SPD Kandidaten. Für die LINKE war Janine Wissler angetreten.

Petra Roth zu Beschwerden über Fluglärm:
»Wem es zu laut wird, der hat ja das demokratische Recht wegzuziehen«
(Im Oberräder Depot, 20.03.2000)

- Aufsichtsrat Fraport
- Aufsichtsrat der deutschen Axa Konzern AG
- Aufsichtsratsvorsitzende der Messe Frankfurt
- Aufsichtsratsvorsitzende Frankfurter Aufbau AG
- Aufsichtsratsvorsitzende Mainova AG
- Aufsichtsratsvorsitzende Baugesellschaft ABG Frankfurt Holding
- Aufsichtsratsvorsitzende Verkehrsgesellschaft
- Aufsichtsratsvorsitzende Stadtwerke Frankfurt/M
- Aufsichtsratsvorsitzende Thpga Holding GmbH
- Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes

Darüber hinaus Mitglied in diversen Kontrollgremien

von Wirtschaftsunternehmen wie Alte Oper GmbH, Dom Römer GmbH, Gas-Union GmbH, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH.

Mitglied in Gremien der Finanzinstitute Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Sparkassenverband Nassau und Deutscher Sparkassen und Giroverband.

Mitglied im Beirat der Ruhrgas-AG.

Prof. Klaus-Dieter Scheurle (CSU)

Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 16.600 Euro



Foto: bmvbs

Der Jurist Scheurle ist seit 2009 Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bis 1994 war er Büroleiter des letzten Postministers Wolfgang Bötsch (CSU). 1995 wurde Scheurle Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesministerium für Post und Telekommunikation (BMPT), von 1997 an Leiter der Abteilung Regulierung und der Bundesnetzagentur. Seine Hauptaufgabe bestand in der Zerschlagung und Privatisierung der Post.

Unter seiner Regie brachte die Versteigerung der UMTS-Lizenzen im Jahr 2000 ein Ergebnis 98 Milliarden DM.

Der heutige Vorstandsvorsitzende der Fraport Stefan Schulte war 1996 bis 2000 Manager und Finanzvorstand bei Arcor/Vodafone und ist im Aufsichtsrat der Deutsche Post AG

Bis 2008 war Scheurle für die Schweizer Investmentbank Credit Suisse in den Sektoren Telekommunikation und Logistik in Europa und Nordamerika aktiv.

- Aufsichtsrat bei Fraport AG
- Aufsichtsrat Deutsche Bahn AG DB
- Aufsichtsrat Mobility Logistics AG
- Aufsichtsratsvorsitzender Deutsche Flugsicherung

Recherchen des Magazins focus haben ergeben, dass die Fraport AG 150 Bundestagsabgeordneten jeweils einen Jahres-Parkgutschein im Wert von je 2640 Euro zukommen ließ. »Die FAZ berichtete von 80 Bundestagsabgeordneten sowie mehr als 100 Landtagsabgeordneten aus Hessen und Rheinland-Pfalz. Dies stellt einen Verstoß gegen

parlamentarische Verhaltensregeln dar, da es sich um Zuwendungen durch ein Unternehmen handelt, das sich überwiegend in öffentlicher Hand befindet. Freitickets werden nach Angaben der Fraport AG auch an Journalisten, Diplomaten und Bankvorstände ausgehändigt.« (Netzwerk Recherche)

Aufsichtsratsvorsitzender Daimler AG

Manfred Bischoff

Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 21.550 Euro

Der studierte Jurist und Volkswirtschaftler trat als Projektkoordinator für den Geländewagen G in die Daimler-Benz AG ein. Der Wagen wurde auf Drängen des iranischen Schahs, der damals im Besitz von 18 % der Daimler-Benz-Aktien war, entwickelt und als Grenzpatrouillen- und als Jagdwagen eingesetzt.

Ab 1989 trat Bischoff in den Vorstand der Deutsche Aerospace ein und später beim Luft- und Raumfahrtkonzern EADS.

- Aufsichtsratsvorsitzender Daimler AG
- Aufsichtsratsvorsitzender SMS GmbH
- Aufsichtsratsvorsitzender Volth GmbH
- Aufsichtsrat Royal KPN
- Aufsichtsrat Unicredit SpA
- Aufsichtsratsmitglied Fraport

Vorstandsmitglied Deutz AG

Dr. Margarete Haase

Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 26.750 Euro

Dr. Margarete Haase, frühere Führungsperson des Daimler-Konzerns, wurde zum Finanzvorstand des 1864 gegründeten Kölner Motorenherstellers berufen.

Weitere

- Aufsichtsrat ZF Friedrichshafen AG
- Aufsichtsrat Elring Klinger

Von 2001 bis 2003 war Stefan Schulte Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der DEUTZ AG, aus dieser Position heraus wechselte er als Vorstandsvorsitzender zur Fraport.

Zuvor war Schulte 1991 in der Abteilung für Konzernentwicklung der Deutschen Bank, dann ab 1996 Mannesmann Arcor, im Finanzvorstand der damaligen italienischen Festnetztochter der Mannesmann/Vodafone Gruppe.

Vorstandsmitglied Deutsche Lufthansa AG

Stefan Lauer

Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 16.600 Euro

Ebenfalls im Vorstand bei der privaten Management Hochschule »European School of Management and Technology« in Berlin, die von 25 Unternehmen gegründet wurde: Allianz, Axel Springer, Bayer AG, Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG, BMW, Bundesverband der Deutschen Industrie, Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, Daimler AG,

Deutsche Bank AG, Deutsche Lufthansa AG, Deutsche Post AG, Deutsche Telekom AG, EADS, E.ON AG, GAZPROM Germania GmbH, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, MAN, McKinsey & Company, Inc., Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG, Robert Bosch GmbH, RWE, SAP, Siemens AG, The Boston Consulting Group, ThyssenKrupp AG

Weitere Aufsichtsratsmandate

Vorsitzender Aufsichtsrat Austrian Airlines

- Vorsitzender Aufsichtsrat Lufthansa Flightraining GmbH
- Vorsitzender Aufsichtsrat German Wings GmbH ab 1.12.2011
- Aufsichtsrat LSG Lufthansa Service Holding AG
- Aufsichtsrat Lufthansa Cargo AG
- Aufsichtsrat Pensionssicherungsverein
- Verwaltungsrat Landesbank Hessen Thüringen
- Verwaltungsrat Swiss International Air Lines AG
- Stellvertretender Vorsitzender Maintenance Engineering Corp.
- Vorsitz British Midland Lt. bis 9.9.11
- SN Airholding
- Stellvertretender Vorsitzender Günes Ekspres Havacilik

Generalbevollmächtigte Finanzen und Administration der GCS

Petra Rossbrey

Fraport-Aufsichtsratsbezüge 2011: 26.750 Euro

GCS steht für Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport ein Tochterunternehmen mit 600 Beschäftigten, das die Flughäfen Frankfurt/Main, Saarbrücken und Hahn reinigt.

Im September 2011 wählte der Bornheimer Ortsverein der SPD in Frankfurt die »Volljuristin und leitende Fraport-Angestellte« Petra Rossbrey zur neuen Vorsitzenden.

- Weiterhin Aufsichtsrat der Fraport Tochter Energy Air GmbH, Energiehandel und -lieferung im Bereich Strom, Wärme und Kälte

Aktualisierung:

Nach Redaktionsschluss wurde der neugewählte Oberbürgermeister Frankfurts, Peter Feldmann, von der CDU-Stadtparlaments Mehrheit für den Aufsichtsratsposten bei Fraport vorgeschlagen. Die ehemalige OB Petra Roth (CDU) soll ihr Mandat im Aufsichtsrat niederlegen. Das Fraport Aufsichtsratsmitglied Klaus-Dieter Scheurle, bislang Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Flugsicherung, soll die Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung übernehmen.

Die Luftfahrt als Milliarden-Euro-Subventionsmaschine

von Winfried Wolf

Anfang Juli 2012, nach der Fußball-Europameisterschaft, verkündete der Präsident des Europäischen Fußballverbandes UEFA, Michel Platini, den Plan, die Europa-Fußballmeisterschaft des Jahres 2020 nicht in einem, sondern in einem Dutzend oder mehr Ländern stattfinden zu lassen. Die Fans würden dann eben zwischen Lissabon und Kiew oder Stockholm und Milano hin und herjetten. Bedenken wegen der weiten Wege zwischen den Austragungsorten könne er, Platini, nicht erkennen. Schließlich lebten wir »in Zeiten fallender Flugpreise«. Da sei es »doch einfacher, von London nach Paris oder Berlin zu kommen als von Danzig nach Donezk«. Die »Fans können doch einfach eine Billig-Airline buchen.«¹

Platini hat vordergründig recht. Und es sollte nicht verwundern, wenn demnächst sein Bruder auf dem nächsthöheren Treppchen der Fußballhierarchie, Sepp Blatter vom Weltfußballverband FIFA, eine Fußballweltmeisterschaft fordert, deren Spiele verteilt über mehrere Kontinente stattfinden. Es ist längst Usus, dass bei großen Messen, etwa bei der Frankfurter Buchmesse, Messeteilnehmer Tag für Tag mit Flugzeug in der Messestadt einschweben und dabei jeweils 1000 und mehr Kilometer zurücklegen, weil bei rechtzeitiger Buchung die Airline-Ticketpreise niedriger sind als die Hotelpreise in der Messestadt.

Jeder, der Ticketpreise für Flüge quer durch Europa oder nach Nordafrika oder auf die Azoren sieht, die im zweistelligen Euro-Bereich liegen, ahnt, dass diese Preise nie und nimmer die realen Kosten des Fliegens abdecken. Ausgeklügelte Sparmaßnahmen – Ryanair kündigte jüngst an, übergewichtige Passagiere müssten eine »Fettabgabe« bezahlen und müssten für eine Toilettenbenutzung im Flugzeug Gebühren entrichten – können die Niedrigtarife nicht erklären.² Letzten Endes finanziert sich die Flugzeugbranche zu einem großen Teil über Subventionen. Das gegenwärtige große und ständig überproportional zum übrigen Verkehr steigende Flugverkehrsaufkommens gäbe es nicht, wenn die für diese Mobilitätsform zu bezahlenden Kosten nicht gezielt – und auf Kosten der Gesellschaft, der Umwelt und des Klimas – von den Steuerzahlenden kofinanziert werden würden. Das Umweltbundesamt errechnete einen Betrag von rund 11,5 Milliarden Euro, mit dem der Flugverkehr in Deutschland subventioniert wird – und zwar Jahr für Jahr. Damit entfällt rund die Hälfte der vom Umweltbundesamt ermittelten umweltschädlichen Subventionen ausschließlich auf diese Verkehrsform.

Die Bezuschussung erfolgt auf weltweiter Ebene.

Diese flächendeckende Subventionierung des Flugverkehrs lässt sich auf acht Ebenen konkretisieren, wobei dabei einige Aspekte aufgeführt sind, die in der UBA-Rechnung noch unberücksichtigt sind.

1. Bau und Unterhalt der Flughäfen und der Airport-Infrastruktur werden zu einem erheblichen Teil von der öffentlichen Hand finanziert. Auch heute noch ist die Flughafen-Infrastruktur defizitär.

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 voll oder teilweise 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 fünfzig 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. Besonders originell ist es natürlich, wenn man alle 50 Jahre einen neuen Airport bauen lässt – jeweils auf Kosten der Steuerzahler. Der dann auch noch die Sanierung des alten, aufgegebenen Airports zu finanzieren hat. Also: Der Flughafen Berlin-Tempelhof war 1941 fertiggestellt und wurde 2008 aufgegeben; der Flughafen Berlin Tegel war 1968 fertiggestellt und wird (voraussichtlich) 2013 aufgegeben; der (DDR-)Flughafen Berlin Schönefeld wurde Anfang der 1950er Jahre in Betrieb genommen und schrittweise ausgebaut. Er wird 2013 geschlossen werden. Der Flughafen Berlin-Brandenburg BER (Willy Brandt) wird 2013 den Betrieb aufnehmen. Hier wurden in gut achtzig Jahren vier Flughäfen jeweils mit öffentlichen Mitteln gebaut; drei wurden bzw. werden geschlossen und mit öffentlichen Mitteln rückgebaut und anderen Zwecken zugeführt. Die durchschnittliche »Lebenserwartung« der drei abgewickelten Airports lag bei weniger als drei Jahrzehnten. Faktisch wird immer dann ein neuer Airport gebaut, wenn der bestehende, traditionelle sich in einem Alter und Zustand befindet, bei dem eine Grundsanierung, die viele hunderte Millionen, wenn nicht einige Milliarden Euro teure Grundsanierung und Modernisierung anstehen würde.

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 bei den öffentlichen Eigentümern.³

¹ Nach: Frankfurter Rundschau vom 1. Juli 2012.

² Wobei es natürlich immer neue Steigerungen gibt. Ryanair-Chef Michael O'Leary kündigte Anfang 2012 an: »Wir halten unsere Angestellten dazu an, ihr Gewicht zu reduzieren.« Nach: »Ryanair wiegt jetzt sogar die Stewardessen«, in: Handelsblatt vom 3. Februar 2012.

³ 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. März 2004.

Einige wenige Flughäfen weisen heute offiziell Gewinne aus. Diese sind jedoch zu einem erheblichen Teil auf direkte und indirekte staatliche Subventionierung, etwa auf die Gewinne in den Dutyfree-Zonen zurückzuführen, also auf weitgehend steuerfreie Verkaufsf lächen, die einerseits Kaufkraft aus den traditionellen Bereichen abziehen und andererseits für den Staat mit entgangenen Steuern verbunden sind. Die Regionalflughäfen, die sich alle in öffentlichem Eigentum befinden, schreiben Jahr für Jahr tiefrote Zahlen (siehe unten). Doch auch einige der Großflughäfen sind heute noch, trotz der beschriebenen Sonderbedingungen, defizitär. Für den Flughafen Leipzig-Halle wurde dies jüngst neu beziffert (siehe den Beitrag von Michael Teske in diesem Zirkular).

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 weitaus 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 Abheben 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.⁴

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 sollte die öffentliche Hand offiziell zwei Milliarden Euro kosten. Seit Juli 2012 ist klar, dass es sogar doppelt so viel werden. Doch das ist nicht alles: Zuvor wurden bereits einige hundert Millionen Euro Steuergelder im 15-jährigen Rahmen des Findungsprozesses für einen Berliner »Großflughafen« versenkt. Bereits die Anbindung dieses neuen Großflughafen mit der Bezeichnung BBI Berlin Brandenburg International an das Schienennetz soll eine halbe Milliarde Euro kosten – Steuergelder natürlich.⁵

⁴ 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.

⁵ Angaben zu BBI nach: Tagesspiegel vom 10. April 2006 und Tagesspiegel vom 17. März 2006.

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 von einigen Hunderttausend Euro oder auch mal um die eine und andere Million. 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 all das möglich, was anderswo unmöglich ist. Das Land Rheinland-Pfalz, die Deutsche Bahn AG und der Bund beschloss, dass der Flughafen Hahn im Hunsrück 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 die Steuerzahler, sind dann wieder in besonderem Maß von ansteigendem Fluglärm, Emissionen und Umweltzerstörung betroffen.⁶

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt: Vor der aufwendigen Reaktivierung der Eisenbahn mit dem Zug zum Flug wurde bereits 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 nachdem 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 befinden sich auf dem Weg in die Privatisierung. Es gibt dennoch weiterhin eine größere Zahl wichtiger traditioneller Airlines in Staatseigentum oder mit hohem Anteil des jeweiligen Nationalstaats, über die jährlich einige Milliarden US-Dollar oder Euro an Subventionen in das System Flugverkehr fließen (so im Fall Alitalia, Iberia, Olympic Airways). Es gibt auch die galante Form, dass ehemalige Staatsairline, die inzwischen als privatkapitalistische Gesellschaften agieren, sich bis dahin staatliche Airlines einverleiben und auf diese Weise wiederum von vorausgegangenen staatlichen Subven-

⁶ Angaben nach: Frankfurter Rundschau vom 17.11.2005; Trierischer Volksfreund vom 6. Juli 2007 und Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27. November 2009.

tionen profitieren. Dies trifft auf Lufthansa zu, die sich die ehemaligen Airlines aus der Schweiz (Swiss) und Österreich (AUA und Niki) einverleibte.

Interessant sind derzeit die heftigen Klagen von Lufthansa und anderen traditionellen europäischen Airlines über die Golfstaaten-Airlines Emirates, Etihad und Qatar Airways. So schreibt die Lufthansa Ende 2011: »Die gesamte Luftwertschöpfungskette – von der Emirates Group, über Dubai Airports bis hin zur Luftfahrtbehörde samt Luftraumüberwachung, Kontrolle von Bau und Betrieb der Flughäfen sowie der Überwachung von Safety Standards für sämtliche Luftaktivitäten – liegt in der absoluten Kontrolle des Staates (Dubai). Dies ist eine für Europa und andere Marktwirtschaften unvorstellbare Konstellation.«⁷

Damit kritisiert die Ex-Staatsairline Lufthansa auf das Heftigste, dass es diese Aufsteiger-Airlines ihren Aufstieg just so organisieren, wie sie selbst den Aufstieg seit den 1920er Jahren und bis in die 1990er Jahre hinein organisierten.

Richtig ist, dass die staatlichen Airlines der Golf-Staaten aufgrund dieser Subventionierungen ein sagenhaftes Wachstum an den Tag legen. Allein die Passagierzahl von Emirates hat sich von 5,7 Millionen im Jahr 2000 auf 31 Millionen 2010 mehr als verfünffacht. Aufgrund der Bestellpolitik für neue Langstrecken-Jets ist deutlich, dass der Verdrängungswettbewerb gerade in den kommenden Jahren unerbittlich werden muss: Emirates wird seine Flotte mit Langstrecken-Jets von derzeit 148 auf 382 um das Zweieinhalbfache steigern. Während Emirates derzeit bei der Zahl der Langstrecken-Flugzeuge mit Lufthansa gleichauf liegt, wird die Gesellschaft dann mehr als doppelt so viele Kapazitäten wie Lufthansa bieten. Auch bei Etihad und Qatar Airways werden diese Kapazitäten massiv gesteigert. Es handelt sich dabei übrigens vor allem um Bestellungen bei EADS-Airbus, was die extrem widersprüchliche Interessenskonstellation verdeutlicht.

In jedem Fall ist klar, dass es auch aufgrund der staatlichen Subventionen zu einem massiven Aufbau von Überkapazitäten kommt. Aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen muss der Flugverkehr auf Teufel komm raus – und auf Kosten von Umwelt, Mensch und Klima – massiv gesteigert werden oder es drohen Insolvenzen und ein Abbau von – auf weltweiter Ebene – Hunderttausenden Arbeitsplätzen.

3. Die vier führenden US-Airlines, drei davon gehören zur Spitzengruppe der größten Luftfahrtgesellschaften der Welt – gingen in jüngerer Zeit pleite und haben auf diese Weise Kosten in Höhe Dutzender Milliarden Dollar vergesellschaftet.

Die Airlines Delta, United und NorthWest flüchteten sich bereits 2005 für mehrere Jahre unter den Schutz von Chapter 11 des US-amerikanischen Konkursrechtes. Im November 2011 folgte American Airlines.

Auf diese Weise konnten diese Unternehmen die Lohnkosten um rund ein Drittel reduzieren, aufgestaute Kredite stark verringern und Pensionsverpflichtungen in Höhe einiger Dutzend Milliarden US-Dollar auf staatliche und halbstaatliche Institutionen übertragen.⁸ Bei einem normalen marktwirtschaftlichen Gang der Dinge wären diese Gesellschaften in Konkurs gegangen. Das heißt, es hätte eine Marktberreinigung 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. Weltweit wurden bei den IATA-Belegschaften bereits vor der jüngsten Krise 400.000 Arbeitsplätze abgebaut. Nach der Pleite von American Airlines will allein diese Gesellschaft die Beschäftigtenzahl von 88.000 auf 70.000 reduzieren. Im Gespräch ist auch eine weitere Großfusion in den USA, was einen weiteren Rationalisierungsschub auslösen würde.

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

Klassisch der Fall Lufthansa/AUA, hier noch in der Verbindung von staatlicher Unterstützung, Billigairlines und Lohndumping: Die österreichische Fluggesellschaft AUA wurde 2009 von Lufthansa übernommen. Offiziell sollte die Lufthansa einen geringen Betrag dafür bezahlen. Am Ende stellte sich heraus, dass der österreichische Staat über eine Staatsholding die AUA-Schulden übernommen, also eine weitere deftige Subvention an Lufthansa gewährt hatte. In der Folge setzte Lufthansa bei AUA Sparprogramme durch. Mitte 2012 wurde der Betrieb von AUA an die AUA-Tochter und Billigfluggesellschaft Tyrolean übergeben – das liest sich dann »AUA – operated by Tyrolean«. Damit wurden das Lohnniveau von Bordpersonal und Piloten nochmals um rund ein Viertel gesenkt. AUA betreibt neben Tyrolean mit Lauda Air noch eine zweite Billigfluglinie. Damit dürfte es in Bälde zu einem Zusammengehen aller bei Lufthansa

⁷ Politikbrief – Informationsbrief für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft, Oktober 2011, herausgegeben von Lufthansa.

⁸ 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.

angesiedelten Billigairlines (wozu noch Eurowings, Germanwings und Air Dolomiti zählen) kommen, was ein neues Lohndumping auslösen wird.

5. Die Billigflieger profitieren von den meisten der hier geschilderten Subventionsformen. Sie erhalten darüber hinaus noch zusätzliche staatliche Unterstützungen. Dabei spielen die Regionalairports eine entscheidende Rolle.

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.⁹

Diese Struktur macht dennoch Sinn – aus Sicht der gesamten Flugbranche: Die Regionalairports betreiben ein fortgesetztes Dumping bei den Fluggebühren, die von den Airports bei den Airlines erhoben werden. Diese Airports und die damit verbundenen Kommunen und Länder müssen alles tun, um einzelne Billigairlines anzulocken. So kommen so exotische Flugverbindungen 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.«¹⁰ Billig-Flieger verkehren zunehmend auf Strecken, die in Konkurrenz zum Schienenverkehr stehen, beispielsweise Köln/Bonn – Berlin oder München – Berlin, Stuttgart – Berlin oder Hamburg – Düsseldorf. Der Chef der australischen Billig-Fluggesellschaft Virgin Blue Airlines, Brett Godfrey, erklärte: »Wir holen die Menschen aus den

⁹ 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.

¹⁰ Zitiert in: »Asiens Billigflieger stehen vor einem scharfen Ausleseprozess«, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.1.2006.

Zügen. Jetzt vergrößern wir den Kuchen, an dem sich alle laben.«¹¹

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 den 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 Fernverkehrs-Bahnhof für den zukünftigen Airport Berlin Brandenburg International (BBI) bauen.¹² Mit 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. Nach seinem Weggang bei der DB AG wurde er Chef von Air Berlin. Der aktuelle Vorstandsvorsitzende der DB AG, 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 als Nachfolger von Wolfgang Mayrhuber Lufthansa-Chef.

7. Die beiden einzigen Hersteller großer ziviler Flugzeuge werden massiv direkt staatlich subventioniert. Das gilt vor allem für die Entwicklung neuer Flugzeugmodelle. Darüberhinaus haben beide die Doppelstruktur, Hersteller ziviler Flugzeuge und Rüstungskonzerne zu sein.

¹¹ Zitiert in Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30.1.2006.

¹² Der Fernbahnhof am neuen Airport Berlin-Brandenburg wird einschließlich der neuen Bahnanlagen rund 650 Millionen Euro kosten, wovon der Bund 576 Millionen Euro und die Länder Brandenburg und Berlin den Rest tragen, was erneut einer staatlichen Subventionierung des Flugverkehrs gleichkommt.

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 Flugzeugbau-Konzerns EADS; EADS ist der größte Rüstungskonzern auf dem europäischen Kontinent. Der größte gesamteuropäische Rüstungskonzern, BAe (früher ausgeschrieben 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 erneut auf diese Weise 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.¹³ Neu auf dem Markt auftretende 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.¹⁴ Auch der brasilianische Flugzeugbauer Embraer, der jetzt bis zu 100 Sitzplätzen produziert, ist ebenfalls Teil des brasilianischen militärisch-industriellen Komplexes. Diese Verbindung hat also System.

Mitte 2010 spitzte sich der Dauerstreit zwischen Boeing und EADS/Airbus zum Thema Subventionierung zu. Nach sechsjährigen Untersuchungen durch die Welthandelsorganisation 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 vergleichbar 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 vergan-

genen 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.¹⁵

Sollte auch nur die Hälfte der wechselseitigen Beschuldigungen in Sachen Subventionierung zutreffen, dann wurde der Flugzeugbau bei Boeing und bei Airbus im letzten Vierteljahrhundert jährlich mit 8 Milliarden Dollar subventioniert. Oder: Airbus und Boeing erhielten dann von den Steuerzahlern jährlich vier Milliarden Dollar Zuschüsse.

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 Flugverkehr 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.

¹³ Der Dasa-Chef Bischoff ging im März 2000 auf der Bilanzpressekonferenz von Dasa auf beide Projekte ein. Zum A3XX (heute der A380; W.W.) sagte er: »Die Entwicklungskosten haben wir mit zehn bis maximal 12 Milliarden Euro und keinen Cent mehr ermittelt.« Zum Militärtransporter sagte der Rüstungs-Manager wenige Sätze später: »Ein weiteres wichtiges Großprojekt ist der Militärtransporter A400M ... Die Regierungen Deutschlands, Frankreichs und Großbritanniens haben sich bislang noch ... nicht einigen können. Meine Damen und Herren, der Kunde ist König. Gerade bei Airbus.« In: Winfried Wolf, Fusionsfieber Oder: Das große Fressen, Köln 2000, S. 177f.

¹⁴ 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, »Geschrumpter Großflughafen«, in: Süddeutsche Zeitung vom 5.9.2006.

¹⁵ Gerhard Hegmann und Reinhard Hoenighaus, »Förderung für Riesen-Airbus A380 illegal«, in: Financial Times Deutschland vom 1. Juli 2010.

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 anderen Beiträge in diesem Zirkular). Der Flugverkehr ist verantwortlich für massive Umweltschäden in Form von großflächigen Rodungen, Versiegelung großer Flächen und Verlärmung großer Gebiete für Mensch und Tier.

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.¹⁶ 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 Klima-Debatten – 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 Ver-

¹⁶In 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. Februar 1995.

kehrssektor. 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. So 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.

Grundsätzlich wirken die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs wie diejenigen in anderen Sektoren als Beitrag zum Treibhauseffekt. Beim Verbrennen von Kerosin entstehen 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 (zum Beispiel Ruß) sogenannte Cirruswolken. Diese vermindern die Wärme-Rückstrahlung vom Erdboden in den Weltraum und tragen zur Aufheizung unserer Atmosphäre bei.¹⁷

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 entscheidend. 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 Verhufen, 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 Billigfluglinien sind umweltpolitisch absolut verantwortungslos und obendrein kaufmännisch unseriös.«¹⁸

¹⁷Vgl. GermanWatch, Der internationale Flugverkehr und der Klimawandel, Arbeitsblätter, aktualisierte Auflage 2008.

¹⁸Zitat vom 13. März 2005; wiedergegeben in: Greenpeace Magazin 5/2005.

Die Grenzen des technisch Machbaren werden »angetestet«

Die neuen Modelle A380 (Airbus) und Dreamliner (Boeing) als Ausdruck der erbitterten Konkurrenz USA / EU und als Mittel zur neuerlichen Verdoppelung des weltweiten Flugverkehrs

von Winfried Wolf

Beim Flugverkehr geraten in der Regel zunächst die Airlines und dann vielleicht noch die Flughafenbetreiber, vielleicht auch noch das »Drumherum« wie Flugsicherung, Fluglotsen, übrige Logistik in den Blick. Die Hersteller der Flugzeuge bleiben meist außen vor. In Wirklichkeit sind diese deutlich wichtiger als der Rest der Branche. Hier entsteht gewissermaßen die Hardware, hier ist das große Kapital der Branche angelegt. Hier landet der größte Teil der Subventionen. Und bei den Flugzeugherstellern werden auch die entscheidenden Gewinne der Branche gemacht. Bei der Lobbyarbeit dürften zumindest in Ländern wie USA, Frankreich und Deutschland die Flugzeughersteller auch die erste Geige spielen.¹ Und im Flugzeugbau werden die entscheidenden Strategien zur weiteren Entwicklung – sprich: der Steigerung des Luftverkehrs – entwickelt.

Im Flugzeugbau spiegelt sich weitgehend die Struktur des weltweiten Kapitalismus wider. Bis in die 1980er Jahre hinein, also in der Zeit, als die USA in der kapitalistischen Welt führend waren, verfügten die zwei US-Flugzeughersteller Boeing und McDonnell Douglas über eine Monopolposition beim Bau großer ziviler Passagierflugzeuge.² Seit den 1980er Jahren, mit dem Niedergang der USA und dem Aufstieg der EU, entstand den USA mit dem französisch-deutschen Unternehmen Airbus eine erste ernstzunehmende Konkurrenz. Airbus war von vornherein kein privates, sondern ein von den Nationalstaaten Frankreich und Deutschland maßgeblich bestimmtes Unternehmen. Es wurde bewusst mit Steuermitteln aufgebaut, um eine Konkurrenz zur US-Vorherrschaft zu schaffen. In den 1990er Jahren gelang es Airbus, zu dem US-Hersteller Boeing, der inzwischen McDonnell Douglas übernommen hatte, aufzuholen. Nach »9/11« und nach der Krise der Jahre 2001/2002, die vor allem die USA getroffen hatte, konnte sich das Unternehmen Airbus, das inzwischen Teil von EADS war und damit, wie Boeing, einen militärischen und einen zivilen Bereich aufwies, erstmals an die Spitze setzen. In den Jahren

¹ Eine genauere Analyse des Flugzeugbaus müsste auch die Triebwerksbauer einschließen. Auch in diesem Segment gibt es nur noch eine Handvoll Hersteller, wobei mehrere von ihnen durch enge Kooperationen verbunden sind.

² Es geht um Flugzeuge mit in der Regel 150 und mehr Sitzplätzen. Bei den Flugzeugen mit weniger als 150 Sitzplätzen gibt es auf dem Weltmarkt die zwei Hersteller Embraer (Brasilien) und Bombardier (Kanada). In China und Russland gibt es in diesem Segment auch regionale Hersteller, die allerdings bisher auf dem Weltmarkt keine Rolle spielen. Boeing ging im Juni 2012 eine engere strategische Kooperation mit Embraer ein, wobei dabei auch Rüstungsgeschäfte eine Rolle spielen. Embraer und Bombardier liebäugeln seit gut einem Jahrzehnt mit der Herstellung auch größerer Passagierflugzeuge. Bisher kam es nicht dazu.

2003 bis 2011 konnte Airbus Jahr für Jahr mehr zivile Flugzeuge wie Boeing ausliefern. Allerdings ist der Abstand zwischen beiden Konzernen minimal; faktisch liegen sie weitgehend gleichauf, wobei Boeing als Gesamtkonzern wesentlich größer als EADS/Airbus ist, weil das Militärgeschäft bei Boeing gut die Hälfte des Umsatzes ausmacht, bei EADS sind es »nur« rund 30 Prozent. Im ersten Vierteljahr 2012 gelang es Boeing sogar erstmals seit einem Jahrzehnt wieder, mehr zivile Jets als Airbus auszuliefern.³

Mit dem Aufstieg Chinas auf dem Weltmarkt und mit der zunehmenden Bedeutung des Luftverkehrs in China, könnte das aktuell bestehende Duopol bei den Flugzeugbauern aufgebrochen werden – China versucht, mit Eigenentwicklungen auch in das Segment der großen Passagierjets vorzustoßen. Allerdings handelt es sich dabei um eine derart kapitalintensive und technologisch hochstehende Fertigung, dass derzeit noch Kooperationen von Boeing und Airbus mit unterschiedlichen chinesischen Herstellern im Zentrum stehen.

Heinrich Heines Alptraum: Der Tod von Raum und Zeit

Heinrich Heine schrieb: »Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch die letztere anständig zu töten.«⁴ Inzwischen gibt es mit dem Flugzeug die Technik und in der gegenwärtigen Phase des Kapitalismus auch Subventions-Geld genug, um auch die »Zeit anständig zu töten«. Wochenendflüge von einem Land in Europa in die Metropole eines anderen europäischen Landes sind zu einer Massenerscheinung geworden. Dies ist vor allem Resultat der Deregulierung und Liberalisierung im Flugverkehr gepaart mit der beschriebenen umfassenden Subventionierung.

Der massenhafte Flugverkehr findet bisher jedoch innerhalb der großen Regionen statt: in Nordamerika, innerhalb Europas, innerhalb Lateinamerikas, innerhalb Russlands, innerhalb Chinas und auch zunehmend: innerhalb Asiens. Die Tickets für interkontinentale Flüge haben sich zwar auch deutlich verbilligt; absolut liegen sie jedoch im Fall von Flügen von Europa in die USA mit den niedrigsten Preisen um 500 Euro noch in einem Segment, bei dem ein massenhafter Verkehr vergleichbar dem interregionalen Verkehr ausgeschlossen ist.

Die letzte große Umwälzung im Flugzeugbau fand Mitte der 1970er Jahre statt, als Boeing den Jumbojet 747 mit bis zu 400 Sitzplätzen präsentierte.⁵ Seit den

³ Im ersten Vierteljahr 2012 lieferte Boeing 137 und Airbus 131 Flugzeuge aus. Nach: Börsenzeitung vom 26. April 2012.

⁴ Heinrich Heine, Lutetia, Heinrich Heine-Werke, München 1984, Band 5, S. 449. Ich beschreibe in »Verkehr. Umwelt.Klima – Die Globalisierung des Tempowahns«, wie dieses Zitat jahrzehntelang verfälscht wiedergegeben wurde und dabei der kapitalismus- und wachstums-kritische Grundton unterschlagen wurde. (W. Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima, Wien 2009, S. 257 und 458.

⁵ Ein 747-Modell (»747-400«), das im innerjapanischen Flugverkehr eingesetzt wird, hat allerdings 568 Sitzplätze.

1990er Jahren wird eine neue Technologie-Revolution vorbereitet. Neue Flugzeug-Modelle, die – wie der A380 – deutlich größer sind als die bisher größten eingesetzten Passagierjets, und der Einsatz von deutlich leichteren Flugzeugen durch den Einsatz von Kunststoff (Kohlefasermaterial) anstelle von Stahl und Aluminium, mit denen der Kerosinverbrauch je Sitzplatz um bis zu 20 Prozent reduziert werden soll, sollen den Durchbruch bringen. Damit könnte es auch Interkontinentalflüge zu Preisen geben, die Flüge auf diese Entfernungen zu einer Massenerscheinung machen.

Boeing und Airbus setzen auf den Einsatz von Kohlefasermaterial. Doch nur Airbus setzt auf supergroße neue Passagierflugzeuge. Der A380 bietet in der bisher ausgelieferten Version bis zu 550 Sitzplätze.⁶ Das sind knapp 100 Sitzplätze mehr als das größte Boeing-Modell, der Jumbojet 747 in seiner neuesten Version als 747-8 (mit 470 Sitzplätzen). Der A380 ist jedoch bereits für eine Sitzplatzzahl von 835 ausgelegt. Und Airbus präsentierte erstmals 2006 und dann neu im November 2011 Pläne für ein verlängertes A380-Modell mit 1000 Sitzplätzen in der Grundausstattung.

Boeing verzichtete bisher auf die Entwicklung eines solchen Giga-Jets, vor allem weil man am Konzernstandort in Seattle den Marktbedarf für solche Großraumflugzeuge deutlich anders als Airbus einschätzt. Für den Zeitraum 2011 bis 2030 erwartet Airbus in der Kategorie für Flugzeuge mit mehr als 400 Sitzplätzen eine weltweite Nachfrage von 1781 Großraumjets mit einem Wert von 600 Milliarden US-Dollar. Rund 60 Prozent dieser Nachfrage will Airbus abdecken. Boeing geht nur von einem Bedarf von 820 solcher Mega-Jets aus. Die unterschiedliche Marktanalyse resultiert nicht in erster Linie aus einer Differenz bei der Einschätzung der gesamten Nachfrage im Luftverkehr. Beide Konzerne, Boeing und Airbus, gehen von einer weiteren Verdopplung der Luftfahrt bis 2030 aus. Die unterschiedliche Einschätzung resultiert aus Unterschieden bei der erwarteten Struktur des weltweiten Flugverkehrs. Boeing erwartet eine deutlich größere Steigerung bei den Punkt-zu-Punkt-Verkehren. Airbus setzt mit dem A380 auf deutlich größere Steigerungen bei den Verbindungen zwischen den Mega-Hubs, den großen Drehkreuzen, die wiederum mit vielen Zubringerflügen verbunden sind. Entsprechend setzt das US-Unternehmen seine Haupterwartungen auf den Erfolg seines neuen Modells 787 (Dreamliner), der 300 Sitzplätze bietet, und hat sein Großraumflugzeug 747 nur als 747-8 modernisiert. In diesem Bereich konnte

⁶ Die A380-Sitzplatzzahlen variieren von Airline zu Airline stark. Bei Lufthansa sind es mit 526 eher viele; bei Air France waren es zunächst 538 und sind es inzwischen 516; Qantas bietet 450 A380-Sitzplätze und auch Singapur Airlines bietet eher bescheidene 471 Sitzplätze in ihren A380-Modellen. Korean Airlines belässt es bei 407 A380-Sitzplätzen. Die unterschiedliche Zahl der Sitzplätze hängt vor allem mit den unterschiedlich angebotenen Klassen – bei Qantas sind es z.B. vier Klassen – und mit unterschiedlichem Komfort vor allem in den oberen Segmenten: »Spa-Räume« bei Emirates mit Duschkabinen (maximale Duschzeit je Person 5 Minuten), Doppelbetten bei Singapur Airlines, ein Privileg für Männer, im Stehen zu Pinkeln (Urinale) bei Lufthansa und einem Duty Free-Shop bei Korean Airlines bzw. Bars an Bord bei Air France). Angaben nach: Anna Warnholz, »A 380 auf Deutschland-Kurs«, in: die Welt vom 12. November 2011.

Boeing bisher auch deutlich mehr Bestellungen verbuchen als das entsprechende Konkurrenzmodell von Airbus, der neue A350.⁷

Triebwerksexplosion und Risse

Der Bau der neuen Jets A380 und Dreamliner erfolgen unter extremem Zeitdruck, Resultat des beschriebenen zugespitzten Konkurrenzkampfs. Beide Modelle werden massiv staatlich subventioniert; im Fall des A380 sollen 3 bis 5 Milliarden Euro an Subventionen geflossen sein. Beide Konzerne mussten die Auslieferung der ersten Modelle um drei bis vier Jahre verschieben, was zu erheblichen Regressansprüchen und zusätzlichen Kosten von mehreren Hundert Millionen Dollar führte.

Der A380 absolvierte erstmals im Oktober 2007 seinen Jungfernflug von Singapur nach Sydney im Dienste von Singapur Airlines. Bis Mitte 2012 sind 75 Maschinen im Einsatz; Ende 2012 sollen es 101 sein. Vom Dreamliner wurden bisher erst fünf Exemplare an Airlines ausgeliefert.

Im November 2010 explodierte während des Fluges ein Triebwerk eines Airbus A380-Modells, das bei der australischen Airline Qantas in Einsatz ist. Dem Piloten gelang eine Notlandung in Singapur. Das Triebwerk war zerstört; Tragflächen und Rumpf des A380 beschädigt. Im Rahmen der Reparaturarbeiten entdeckten die Mechaniker »kleine Haarrisse« an den Tragflächen. Der Fund wurde zunächst bagatellisiert und als Kinderkrankheit bei den ersten ausgelieferten 20 Exemplaren der A380-Modelle bezeichnet. Anfang 2012 teilte die Europäische Flugsicherungs-Behörde ESA jedoch mit, dass alle (damals) bereits im Einsatz befindlichen A380-Modelle und alle weiteren in Einsatz gebrachten auf solche Haarrisse kontrolliert werden müssen. Darüber hinaus muss grundsätzlich ein Check auf Haarrisse bei allen A380-Modellen alle 1300 Flüge erfolgen. Grund ist eine Entdeckung der australischen Airline Qantas. Dort stellten Techniker bei einem A380-Modell, das erst 400 Flüge absolviert hatte, 36 Risse fest. Die Formulierungen, um welche Art Risse es sich handelt, sind eher vage. Qantas teilte mit, es handle sich »um Risse nicht an tragenden Teilen, sondern an einer Art Klammer an der Außenfläche der Flügel«; laut ESA sind die »Risse nicht kurzfristig sicherheitsrelevant, doch sie müssen behoben werden.«⁸

⁷ Angaben zu Details nach: Markus Fasse, »Boeing belohnt die japanische Geduld« in: Handelsblatt vom 11. August 2011 und Gerhard Hegmann, »Airbus spielt größeren A380 für 1000 Passagiere durch«, in: Financial Times Deutschland vom 20. September 2011.

⁸ »Betroffen sind die Halter aus Aluminium, mit denen die Ober- und Unterhaut der Flügel an den Rippen des Flug skeletts befestigt sind. Eine A380 besitzt etwa 4000 solcher Halter, an einigen wenigen wurden feine Risse festgestellt. Die Flügel sind mit anderen Techniken am Rumpf befestigt. Hier sind bislang keine Risse aufgetaucht. () Der A380-Fall hat eine Besonderheit: Anders als bei anderen Flugzeugen, bei denen solche Risse zwar auch, vor allem aber als Folge einer Materialermüdung auftreten, geschieht das bei der A380 früher. Airbus erklärt das mit Fehlern im Material und bei der Montage.« Nach: Jens Koenen, »Haarige Probleme bei de A380«, in: Handelsblatt vom 27. Januar 2012.

Airbus hat nach eigenen Angaben inzwischen (Mai 2012) ein Verfahren entwickelt, wie die Risse repariert werden können. Es gibt jedoch noch kein ausgereiftes Verfahren, wie neue A380-Modelle gebaut werden können, bei denen es nicht zu einer solchen Rissbildung kommt. Vielmehr sollen noch bis mindestens Ende 2012 A380-Modelle nach dem bisherigen Verfahren ausgeliefert werden, also Jets, bei denen die Rissbildung eingebaut ist und die in Kürze repariert werden müssen. Frühestens ab 2013 sollen neu gebaute A380 mit einem Verfahren gefertigt werden, bei dem eine solche Rissbildung ausgeschlossen wird.

Qatar-Airline, ein wichtiger A380-Abnehmer, weigerte sich im Mai 2012, A380 nach dem alten Standard abzunehmen. Emirates, mit 21 Exemplaren der mit Abstand größte Abnehmer von A380-Modellen, äußerte sich erstmals kritisch über das Modell und beklagte zahlreiche Pannen im Alltag.⁹ Airbus sah sich bisher veranlasst, zur Behebung der Schäden Rückstellungen in Höhe von 263 Millionen Euro vorzunehmen. Bereits bisher schien es äußerst schwierig, dass das A380-Modell je in die Gewinnzone kommen würde. Offiziell heißt es bei Airbus immer noch, das A380-Programm werde ab dem Jahr 2015 Gewinn schreiben – allerdings ohne Berücksichtigung der Entwicklungskosten »in zweistelliger Milliarden-Höhe«. Damit aber ist deutlich, dass der A380 bezogen auf alle Kosten nie seine Kosten decken kann.¹⁰

⁹ Angaben zur Rissbildung bei den A380-Modellen nach: Gerhard Hegmann und Ulf Brychcy, »Risse kratzen am Image des A380«, in: Financial Times Deutschland vom 9. Februar 2012; Jens Flottau, »Der Ärger fliegt mit«, in: Süddeutsche Zeitung vom 18. Mai 2012

¹⁰ Angaben zu den A380-Kosten nach: Süddeutsche Zeitung vom 18. Mai 2012.

Im Februar 2012 wurden auch beim Boeing 787-Modell (Dreamliner) »bei dem Rumpf aus Kohlenfasermaterial Ablösungen zwischen dem Außenrumpf und Befestigungsstreben« entdeckt. Auch bei diesem Modell müssen alle fünfzig bisher weitgehend fertig gebauten 787-Modelle untersucht werden. Der US-Bundesrechnungshof GAO verwies darauf, dass es »besondere Risiken beim Bau von Flugzeugen aus den leichten Composite-Bauteilen« (Kohlenfasermaterial) geben würde.¹¹

Top-Leute bei Airbus wiederum gestehen indirekt ein, dass die Probleme beim A380 Resultat einer problematischen, durch Konkurrenzdruck und Profitmaximierungs-Zwang verursachten Entwicklungsweise sind. Tom Williams, Chef des A380-Programms, erklärte: »Wir haben (beim A380) die Grenzen antesten müssen.«¹²

In einem Kommentar in der Financial Times Deutschland wird grundsätzlicher wie folgt formuliert: »Wegen der Risse muss Airbus die Flugzeuge auf eigene Kappe checken und reparieren. Das kostet. Schlimmer wäre für Airbus jedoch, wenn sich die Fluggesellschaften künftig überlegen, ob der A380 nicht doch eine Nummer zu groß ist für ihre Flotte. Die Risse als Produkt eines Produktions- und Fertigungsfehlers jedenfalls sind ein anderes Indiz dafür, dass der Riesenflieger an der Grenze des derzeit technisch Machbaren fliegt.«¹³

¹¹ Gerhard Hegemann, »Boeing 787 fehlerhaft konstruiert«, in: Financial Times Deutschland vom 7. Februar 2012.

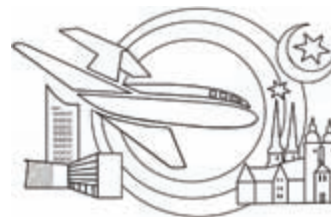
¹² In: Handelsblatt vom 21. Januar 2012.

¹³ Financial Times Deutschland vom 9. Februar 2012 (namenloser Kommentar der Redaktion).

Pressemitteilung

der IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e. V.

17. Juni 2012



IG Nachtflugverbot fordert: Flughafen-Subventionen sofort stoppen!

Seit Jahren werden wir, gesteuert durch ein ausgeklügeltes PR-Konzept der Flughafenmanager, mit stets überragenden Erfolgsmeldungen des Flughafens Leipzig/Halle geblendet.

Doch seit der Antwort der Landesregierung von Sachsen-Anhalt auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE wissen wir es besser. Die Wahrheit ist: Der Flughafen ist ein Fass ohne Boden, die schlechten Arbeitsplätze werden durch uns Steuerzahler teuer bezahlt. Nur den den krank machenden Lärm gibt es gratis dazu!

Zu den Fakten:

In der Antwort der Landesregierung auf die entsprechende Frage heißt es: „Die Gesellschaft [Flughafen Leipzig/Halle GmbH – d. Verf.] hat für dieses Geschäftsjahr [2010, das letzte bisher bilanzierte – d. Verf.] ein Betriebsergebnis von -44,8 Millionen € erwirtschaftet. Darin enthalten sind Abschreibungen in Höhe von 47,5 Millionen €.“

Der Flughafen macht also knapp 45 Mio. € pro Jahr Verlust. Den Ausgleich leistet die „öffentliche Hand“, also die Gesellschafter, vorwiegend der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt, die Städte Leipzig und (in geringem Maße) Halle. Allein das nicht gerade reiche Land Sachsen-Anhalt hat den Flughafen im Jahr 2011 mit 2.797.705,24 €, also 2,8 Millionen €, bezuschusst! Davon könnte man schon mal 1400 ganz gut bezahlte Arbeitsplätze schaffen! Der eigentliche Skandal ist aber: Dieses Geld zahlen ja nicht die überzeugten Flughafen-Anhänger Tillich, Morlok, Haseloff oder Jung. Nein, diese Millionen werden uns allen, den Steuerzahlern, aus der Tasche gezogen! Sie fehlen bei der Bezahlung von Krankenschwestern und Pflegern, im öffentlichen Nahverkehr und bei der Schaffung guter Arbeitsplätze im öffentlichen Bereich.

Im "operativen Geschäft" (also ohne Zins und Tilgung für die rund 1,5 Mrd. Investitionen, die in den Flughafen investiert wurden) werden trotz unbegrenzter Nachtflugerlaubnis nur 2,7 Mio. € Überschuss erwirtschaftet. Die Investitionsabschreibungen betragen aber 47,5 Mio. €/a! Das ist so ähnlich, als wenn eine junge Familie sich ein Haus auf Kredit kaufen würde, für das sie monatlich 1000 € Schuldendienst abstoßern muss. Ihre monatlichen „laufenden“ Überschüsse (Einkommen minus laufende Ausgaben) betragen jedoch nur 56,84 €. Die Schulden dieser Familie würden sich Monat für Monat also um 943,16 € erhöhen! Die Leute wären damit aber so etwas von pleite, dass ihnen selbst die unseriöseste Bank keinen Kredit mehr gewähren würde. Sie müssten ihr Haus sofort verkaufen, um nicht insolvent zu werden. Der Freistaat Sachsen und die übrigen Gesellschafter der Flughafen-Holding aber steuern die fehlenden 943,16 €/Monat gern bei, weil sie diese Familie so sympathisch finden - oder doch aus ganz anderen Gründen?? Vielleicht, weil die öffentlichen Geldgeber von Lobbyisten der Luftfahrtbranche gut geschmiert werden? Denn ihr eigenes Geld ist es ja nicht, das sie da in dieses Fass ohne Boden werfen!

Was aber ist nun mit den schönen Arbeitsplätzen? 3500 geplante Arbeitsplätze für 44,8 Mio. € - das bedeutet 1066,67 € pro Mann und Monat Zuschuss!!! Da die bei DHL Beschäftigten im Durchschnitt deutlich weniger ALG II bekommen, füttert der Staat also ganz vorwiegend die Investoren (d.h. Kreditgeber für die Flughafen-Investitionen) mit den öffentlichen Steuereinnahmen.

Das ist zwar kapitalismuskonform, macht uns aber alle immer ärmer. Deshalb fordern wir:

1. Der Flughafen Leipzig/Halle darf nicht länger mit öffentlichen Mitteln gestützt werden! Entweder er bietet seinen Kunden endlich kostengerechte Preise an oder er geht eben pleite!
2. Im Falle eines Konkurses des Flughafens müssen die öffentlichen Gelder zur Finanzierung von dringend benötigten neuen Arbeitsplätzen im sozialen Bereich und zur Förderung von neuen Arbeitsplätzen in kleinen und mittleren Unternehmen in der Region eingesetzt werden.

Nur so und nicht durch weitere endlose Millionengeschenke an die Dreck- und Lärmschleuder Flughafen Leipzig/Halle kann die Region wirtschaftlich endlich wieder auf die Beine kommen!

IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.
www.Nachtflugverbot-Leipzig.de

Vorstand: Michael Teske
Nachtflugverbot-Halle@online.de

Linkelstraße 18, 04159 Leipzig
Tel. 0345 / 7820591
01520 / 1780164
Fax 0345 / 7820592

4. Gesundheitliche Folgen des Flugverkehrs – Fluglärm und Schadstoffemissionen

Die Belastung von Hunderttausenden Menschen durch Fluglärm ist derzeit das wichtigste Thema bei den Initiativen zur Begrenzung von Flugverkehr. Das ist einleuchtend. Zumal inzwischen gut belegt werden kann, dass Fluglärm nicht nur lästig, sondern mit schweren gesundheitlichen Schäden verbunden ist. Die klare Festlegung eines Nachtflugverbots zumindest im Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ist eine zentrale Forderung aller Bürgerinitiativen in diesem Bereich. Die offizielle Verkehrspolitik weist dabei in

die entgegengesetzte Richtung: die Festlegung von Nachtruhezeiten sollen aufgeweicht werden, unter anderen durch eine Initiative der Europäischen Union.

Der Flugverkehr ist allerdings darüber hinaus mit erheblichen gesundheitlichen Schädigungen verbunden. Die Debatte hierüber ist noch wenig entwickelt. Die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der LINKEN zu dem Thema fordert eher zu neuen Nachfragen heraus.



Ein generelles Nachflugverbot ist möglich

von Gerrit Schrammen

Wegen der völlig berechtigten und von uns unterstützten Forderung vieler Anti-Fluglärm-Bürgerinitiativen für ein allgemeines Nachtflugverbot zwischen 22.00 und 6.00 Uhr haben wir beim Wissenschaftlichen Dienst des Bundestages ein juristisches Gutachten zum Thema in Auftrag gegeben. Die erfreuliche Aussage des Gutachtens: Ein allgemeines Nachtflugverbot wäre mit dem Grundgesetz vereinbar, wenn es an konkrete Lärmziele geknüpft wäre. Mit anderen Worten: Ein Verbot von Nachflügen, also die Einschränkung von Grundrechten, ist verfassungskonform, wenn es andere zu schützende Grundrechte gibt.

Als Konsequenz aus dem Gutachten haben wir in unserem Entschließungsantrag zur Debatte um das Desaster des Flughafens Berlin-Brandenburg BER die Bundesregierung u. a. dazu aufgefordert, entsprechende gesetzliche Neuregelungen zu treffen. Konkret sollen zunächst die Werte des Fluglärmgesetzes so verschärft werden wie DIE LINKE dies in der letzten Legislaturperiode bereits in einem Änderungsantrag zum Fluglärmgesetz gefordert hatte (Bundestagsdrucksache 16/3863). Im Luftverkehrsgesetz ist dann neu festzulegen, dass, wenn die Grenzwerte für die Nachtschutzzone überschritten werden, Nachtflugverbote zu erlassen sind. Diese Regelung würde aber voraussichtlich NICHT für bestehende Flughäfen gelten, sondern nur für neu- oder ausgebaute, weil es rechtlich einen Bestandsschutz gibt.

Dennoch halten wir eine solche gesetzliche Klarstellung für ein deutliches Signal zum Schutz der Nachtruhe. Verwirrende Entscheidungen für Frankfurt/M. und Berlin mit unterschiedlichen Schutzzeiten (BER 0.00 bis 5.00 Uhr und FRA 23.00 bis 5.00 Uhr) würden dann der Vergangenheit angehören. Sehr zu begrüßen sind die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes zu Nachtflugverboten, insbesondere das Frankfurter Urteil vom 4. April 2012, weil es damit nun ein faktisches Nachtflugverbot gibt. Denn wenn das Gericht selbst im Fall des größten deutschen Flughafens keinen Bedarf für Nachtflüge erkennt, dann lässt sich ein solcher Bedarf auch nicht für andere Flughäfen begründen bzw. nur in strikt begrenztem Umfang. Denn das Gericht hat Nachtflüge (leider) nicht gänzlich ausgeschlossen. Erläutert wurde, dass in der Begründung des Antrags auf Nachtflüge deren Bedarf nicht ausreichend dargelegt wurde. Bei einem entsprechenden Nachweis wären Nachtflüge also vermutlich DOCH zulässig. Bei Flughäfen wie Köln/Bonn und Leipzig/Halle mit großem Frachtanteil wäre die Entscheidung somit vielleicht anders ausgefallen. Auch um dieses Schlupfloch zu schließen, ist eine gesetzliche Klarstellung notwendig.

Die zweite große Lehre, die durch die Planungen rund um den Flughafen Berlin-Brandenburg mittlerweile aus Sicht ALLER Fraktionen zu ziehen ist, lautet: Die Verfahren der Flugrouten-Festlegung (bzw. Flugver-

fahren) müssen neu gestaltet werden. In der Debatte über unsere Große Anfrage und unseren o. g. Entschließungsantrag anlässlich der parlamentarischen Befassung mit dieser Anfrage am Freitag, dem 25. Mai, 2012, haben RednerInnen aller Fraktionen zugegeben, dass es nicht hinnehmbar ist, wenn den Menschen jahrelang erzählt wird, sie hätten mit dem neuen Flughafen nichts zu tun, und dann die Routen plötzlich so verändert festgelegt werden, dass diese Menschen dauerhaft unter teilweise extremem Fluglärm leiden müssen. Hier schlagen wir ein neues, eigenständiges Verfahren vor, das einerseits mit umfassender, frühzeitiger Bürgerbeteiligung statt nur mit den VertreterInnen der betroffenen Kommunen, durchzuführen ist, und andererseits beim Neu- oder Ausbau von Flughäfen direkt an das dann nötige Planfeststellungsverfahren gekoppelt wird. Eine direkte Integration der Flugroutenfestlegung in dieses Verfahren ist nicht sinnvoll, da die Routen bzw. eben die gesamten Flugverfahren auch ohne den (Aus-)Bau von Landebahnen veränderbar sein müssen. Denn da zu den Flugverfahren auch für den Lärmschutz relevante Festlegungen, wie z. B. steilere An- und Abflüge gehören, sollten für Änderungen von Flugverfahren nicht generell zu große Hürden gesetzt werden. Offen ist allerdings die Frage, wie eine spätere grundlegende Änderung der Flugrouten ausgeschlossen werden kann. In jedem Fall ist bei einem Planfeststellungsverfahren beim Bau eines Flughafens zukünftig die gesamte potenziell betroffene Bevölkerung einzubeziehen. Weil es hier auch für uns noch einige offene Fragen gibt, und auch die Bundesregierung an Vorschlägen arbeitet, werden wir hierzu eine öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages beantragen.

Für großen Unmut sorgt außerdem eine neue Initiative der Europäischen Kommission: Die bestehende Richtlinie für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf europäischen Flughäfen soll in eine direkt geltende Verordnung umgewandelt werden. Dadurch würden die bisher nur auf Initiative der Mitgliedstaaten und Flughäfen anzuwendenden Vorschriften generell rechtlich verbindlich. Würde es bei diesem Vorschlag tatsächlich um mehr Lärmschutz gehen, wäre das zu begrüßen. Das aber ist nicht der Fall. Besonders bedenklich am Kommissions-Vorschlag ist, dass diese sich das Recht einräumen will, Betriebsbeschränkungen an Flughäfen – und dazu gehören auch Nachtflugverbote – vor ihrer Einführung verhindern zu können. Zum Glück zeichnet sich allerdings ab, dass dieses Vetorecht der Kommission im Europäischen Parlament und im Rat der Verkehrsminister der EU keine Mehrheit findet. In seiner Gesamtheit ist der Verordnungsvorschlag hauptsächlich auf wirtschaftliche Belange fokussiert und nicht auf den Lärmschutz, wie es der Titel vermuten lässt. Die Kritik an diesem Vorschlag haben wir ebenfalls kurz im Entschließungsantrag formuliert und zuvor bei den Beratungen über den Vorschlag im Verkehrsausschuss einen eigenen Antrag dazu eingebracht, der unsere Kritik ausführlich darlegt.

Warum sprechen alle nur vom Lärm

Über Luftverschmutzung als Gesundheitsgefährdung

von Rafael Dudziak

erstmalig erschienen in der FAZ, *Natur und Wissenschaft*, Ausgabe vom 30. November 2011, Seite Nz.

Das Grundgesetz garantiert jedem Bürger in Artikel 2 das »Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit«. Ein Recht auf Gesundheit kennt es nicht. Was ist aber Gesundheit? Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat vor vielen Jahrzehnten diesen Begriff als »Zustand körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens« definiert. An dieser Definition hat sich bis heute nichts geändert. Aus der Verknüpfung des Grundgesetzartikels 2 und der WHO-Definition ergibt sich, dass das körperliche und geistige Wohlbefinden des Menschen nicht gestört werden darf. Eine Erkrankung kann ohne eine ursächlich orientierte Behandlung zu einer Gefahr für das Leben werden. Ein Heilerfolg ist grundsätzlich nur durch die Beseitigung der Ursachen der Erkrankung möglich. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Erkrankung durch den Menschen selbst oder durch Umweltbedingungen verschuldet wird.

Ein Beispiel für eine selbstverursachte chronische Gesundheitsgefährdung ist das Rauchen. Es hat lange gedauert, bis kein Zweifel mehr darüber bestand, dass die beim Rauchen inhalierten chemischen Verbindungen, die bei der Verbrennung des Tabaks entstehen, zur Verengung der Herzkranzgefäße und der peripheren Gefäße sowie zu einer Zunahme von Lungenkrebs führen. Erst dann hat der Staat zum Schutz der Nichtraucher ein Rauchverbot in Räumen und öffentlichen Gebäuden erlassen mit dem Ziel, die dort Anwesenden vor den Gefahren des Passivrauchens zu schützen: Die Verordnung war ein wichtiger Beitrag für den Erhalt der körperlichen Unversehrtheit von Nichtrauchern.

Schon im neunzehnten Jahrhundert erkannte man, dass umwelt- und arbeitsbedingte Faktoren zu typischen Erkrankungen führen können. Dass dies so lange dauerte, lag daran, dass schädigende Noxen manchmal Jahre, sogar Jahrzehnte brauchen, bis sie zum Ausbruch einer Erkrankung führen. So dauerte es Jahrzehnte, bis Asbestose und die Staublungenkrankheit als Erkrankung erkannt wurden. Nachdem die Kausalität zwischen Arbeitsbedingungen und Umweltgift nachgewiesen wurde, konnten Mediziner viele berufsbedingte Erkrankungen durch gezielte präventive Maßnahmen verhindern.

Mit zunehmender Anwendung chemischer Stoffe in der Industrie sind neue arbeitsbedingte Erkrankungen identifiziert worden. Allergien, akute sowie chronische Vergiftungen und/oder Hauterkrankungen, welche bestimmten Chemikalien zugeordnet werden konnten, erforderten wirksame Gegenmaßnahmen. Das führte schließlich zum Erlass einer Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen, die in ihrer ursprünglichen Fassung am 26. Oktober 1993 veröffentlicht wurde. In dieser

Verordnung sind inzwischen jene Stoffe zusammengestellt, von denen bekannt ist, dass sie die Gesundheit eines Menschen akut oder chronisch gefährden können. Den Erkenntnissen, die sich aus weiteren toxikologischen Untersuchungen haben ableiten lassen, ist es zu verdanken, dass die Luftverschmutzung mit gefährlichen Stoffen deutlich abgenommen hat dank Absaugvorrichtungen, Katalysatoren in Kraftfahrzeugen oder Filtern in Schornsteinen von Industrieanlagen.

Auch die Luftfahrtindustrie war und ist bemüht, den Ausstoß von Abgasen, insbesondere jener chemischen Verbindungen, die nachweislich toxisch sind, zu reduzieren. Trotzdem ist eine befriedigende Lösung des Problems der Umweltverschmutzung durch Flugzeuge bisher nicht gelungen. Wissenschaftliche Untersuchungen, die sich mit dieser Materie beschäftigen, sind leider nicht sehr zahlreich. Universitäre Forschungsinstitute klagen darüber, dass sie zur Durchführung von diesen finanzaufwendigen Projekten keine oder nur geringe Zuwendungen erhalten. So sind in Deutschland die von den Verursachern selbst veröffentlichten Daten der Luftkonzentration schädlicher Stoffe, welche Triebwerke von Flugzeugen erzeugen, die einzigen, auf die Bezug genommen werden kann. Sind sie aber für die anstehenden Fragen von wissenschaftlicher Bedeutung? Bei den meisten Werten handelt es sich um Jahresmittelwerte ohne statistische Angaben, wie etwa im »Lufthygienischen Jahresbericht 2010«. Oft ist nicht bekannt, ob die veröffentlichten Ergebnisse dem Qualitätssicherungssystem der »guten Laborpraxis« entsprechen und ob die Messungen wirklich valide sind. Nicht anders verhält es sich mit den im Internet veröffentlichten Angaben des »Bundesamtes für Mensch und Umwelt« über die Luftverschmutzung in Städten. Die von diesem Amt veröffentlichten Mitteilungen über die Messung von Schadstoffen sollen vor allem die Umweltverschmutzung durch am Boden erzeugte Schadstoffe erfassen. Den am 17. Juni 2010 für das Gebiet Frankfurt am Main veröffentlichten Mitteilungen ist zu entnehmen, dass von den zehn vorhandenen Messstationen in Frankfurt vier nie eine Messung durchgeführt haben. Eine weitere Station mit der Bezeichnung DEHE007 (Frankfurt-Niederrad) führte ihre letzte Messung am 31. März 1988 durch. Für weitere vier Stationen wird die letzte Messung mit dem Datum 31. März 1998 angegeben. Die Station DEHE070 (Frankfurt-Höchst) führte nach Angaben im Internet ihre ersten und zugleich letzten Messungen am 1. Januar 2005 durch. Das wirft die Frage auf, wofür diese Stationen eigentlich da sind.

Messungen der Luftverschmutzung in bewohnten Gebieten, die in niedriger Höhe von startenden und landenden Flugzeugen überflogen werden, sind in Frankfurt am Main noch nie gemacht worden. Die Zunahme des Luftverkehrs in einem so stark bewohnten Gebiet wie Rhein-Main erhöht zwangsläufig die Konzentration von Schadstoffen in der Luft. Das sollte für die Verursacher mit einer Verpflichtung zu besonderer Sorgfalt verbunden sein. Die umso mehr, als sich in der wissenschaftlichen Literatur der letzten

20 Jahre gut gesicherte Berichte über die Zunahme von Erkrankungen der Lunge und des Herzens sowie der Sterblichkeit in den durch Start- und Landephase betroffenen Gebiete mehren. Untersuchungen in Los Angeles, in die über 200 000 in der Nähe des internationalen Flughafens wohnende Menschen einbezogen worden sind, haben erschreckende Ergebnisse gebracht. In einer bereits 1993 erschienenen Veröffentlichung wird beschrieben, dass lärmbedingte Todesfälle im Vergleich zu den nicht vom Flugbetrieb gestörten Gebieten signifikant zunehmen. Mehr als 60 Menschen mehr pro Jahr starben in der »Los Angeles Airport Area« zwischen 1970 und 1980 allein infolge der Lärmbelastung. Eine Studie aus dem Jahr 2004 berichtet über die Zunahme von Lungenerkrankungen bei Kindern und älteren Menschen in der Nähe des Flughafens Bourgas (Bulgarien), allerdings ohne auf die ursächlichen Faktoren einzugehen.

Neueste wissenschaftliche Untersuchungen weisen zunehmend auf gesundheitliche Gefahren hin, die durch die Langzeiteinwirkung von Schadstoffen in der Luft verursacht sind und zum Tode führen können. Diese Gefahr wird inzwischen, im Vergleich zur Lärmeinwirkung, als noch größer eingestuft. Aus dem »Department of Engineering« der Universität Cambridge und dem »Department of Aeronautics and Astronautics« des Massachusetts Institute of Technology erschien im August 2010 eine Publikation, deren Autoren sich mit den Folgen der Luftverschmutzung durch Flugzeugabgase beschäftigen. Sie berichten, dass jedes Jahr weltweit etwa 8000 Menschen durch Flugzeugabgase sterben. Durch Feinstaub, Stickoxide und andere Stoffe ist das Leben der Betroffenen im Durchschnitt um 7,5 Jahre verkürzt worden.

Die in der Start- und Landephase über die Turbinen der Triebwerke mit großer Geschwindigkeit freigesetzten Schadstoffe sind inzwischen qualitativ und quantitativ erfasst. Es sind chemische Verbindungen und Partikel, die durch die große Verdünnung in der Luft weder sichtbar noch geruchsintensiv sind. Sie erreichen schnell die Bodenschichten der überflogenen Gebiete und werden von den Einwohnern eingeatmet, ohne dass diese es merken. Aus der Anflughöhe, der Landegeschwindigkeit und dem Kraftstoffverbrauch der einzelnen Flugzeuge kann berechnet werden wie viele dieser Schadstoffe täglich ausgestoßen werden. Es sind Tonnen, die über einer Stadt wie Frankfurt und Umgebung jährlich in die Luftabgegeben werden, und auf den Boden fallen.

Nicht alle Stadtgebiete sind gleichmäßig betroffen. Je niedriger die Flughöhe, desto größer die Konzentration der Stoffe in der Luft. Zu den als besonders aggressiv auf die Luftwege und Alveolen (Lungenbläschen) einwirkenden Stoffen gehören Schwefeldioxyde, Schwefeloxide, Stickstoffdioxid und Stickstoffdioxid sowie aus diesen Verbindungen durch die Triebwerke entstehende Aerosole, unter anderem auch Schwefelsäure und Salpetersäure. Sie sind alle in der Gefahrenstoffverordnung erfasst. Als volatile Stoffe oder Staubpartikel werden sie bis in die Meinen

Bronchien und Luftbläschen der Lunge eingeatmet. Dort können sie bei noch gesunden Menschen zu Hustenreiz und Entzündungen des Bronchialsystems führen. Bei bereits Vorgeschiedigten können schwere Atembeschwerden auftreten. Bei Patienten mit Allergien, chronisch obstruktiven Ventilationsstörungen und Asthma bronchiale kann es sogar zu Erstickenfällen und zum Tode kommen. Als besonders gefährdet werden auch Kinder mit Allergien und Asthma bronchiale genannt.

Die Industrie ist verpflichtet, in Betrieben und Räumen mit erhöhten Konzentrationen gefährlicher Schadstoffe die dort Tätigen zu schützen. Für spezielle Schutzanzüge, Masken mit Filter und sonstige Schutzmaßnahmen werden Millionen Euro ausgegeben. Menschen, über deren Köpfen jeden Tag Hunderte von Flugzeugen starten und landen und die der Emission von Schadstoffen ausgesetzt sind, hilft bisher niemand.

Stickstoffoxide, die das Ergebnis von Reaktionen des durch die Triebwerke angesaugten Stickstoffes sind und deshalb in höheren Konzentrationen auftreten, werden als besonders störend und besonders pathogen beschrieben. In einer Studie des norwegischen Institutes für Meteorologie und des Zentrums für Untersuchungen des internationalen Klimas und Umwelt (»Cicero«) wird mit einer jährlichen Zunahme des Ausstoßes von Stickstoffdioxid bis 2050 um jeweils acht Prozent gerechnet. Der globale Ausstoß anderer Stoffe wie Schwefeloxide, Kohlenmonoxid und die Bildung von Ozon ist wesentlich geringer als der des Stickstoffoxides oder Stickstoffdioxides. Auch, deren Auswirkungen auf die Gesundheit sind unter konkreten Bedingungen kaum untersucht worden.

Die Betroffenen sind auf diese Gefahren weder von den Verursachern noch von Landes- oder Regionalpolitikern hingewiesen worden. Auch die Gesundheitsbehörden haben sich zu diesen Problemen nicht geäußert. Alle sprechen vom Lärm, während Gefahren, die von den Schadstoffen ausgehen, kaum erwähnt werden. Messungen in den betroffenen Gebieten sind bisher nicht gemacht worden, und sie sind, nach allem, was in Erfahrung gebracht werden konnte, bisher auch nicht geplant. So können die Verursacher des chronischen Desasters und jene, die von Amts wegen sich mit diesem Problem hätten beschäftigen müssen, die vorgetragene Erkenntnisse ignorieren und als übertrieben oder unzutreffend kritisieren. Es kann Jahre dauern, bis es zum endgültigen Nachweis der hier beschriebenen Zusammenhänge kommt. Inzwischen werden, immer mehr Flugzeuge landen und starten. Die Luftverschmutzung kann überwacht werden und wenn sie für den Menschen gefährlich wird, müssen die Ursachen beseitigt werden. Es ist die Pflicht des Staates, das Recht seiner Bürger auf körperliche Unversehrtheit zu schützen.

Rafael Dudziak ist Mediziner und war lange Jahre Direktor der Klinik für Anästhesiologie am Universitätsklinikum in Frankfurt am Main.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Stüber, Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Eva Bulling-Schröter, Dr. Dagmar Enkelmann, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers und der Fraktion DIE LINKE.

Gesundheitsgefährdung durch Schadstoffemissionen des Luftverkehrs

Flugzeuge verursachen Lärm und setzen bei der Verbrennung von Kerosin Schadstoffe frei. Beides ist gesundheitsschädigend. Das Ausmaß ist dabei abhängig von der Beschaffenheit und der Toxizität der Emissionen sowie von der Flughöhe. Während des Starts (Take-Off-Modus) sind die Emissionen am größten und zugleich am gefährlichsten, weil die Schadstoffe direkt in die austauscharmen Luftschichten abgegeben werden. Eine neue Studie („Airports, Air Pollution and Contemporaneous Health“) untersuchte die Luftqualität an den Flughäfen Kaliforniens und kam zu dem Schluss, dass sich die Luftqualität im Umkreis von 10 Kilometern um Flughäfen deutlich verschlechterte, wenn die sogenannten Taxiing-Zeiten (lange Wartezeiten der Flugzeuge vor Abflug oder Ankunft) besonders lang waren („Sind die Gesundheitsgefahren für Anwohner von Flughäfen weit größer als angenommen?“, Handelsblatt vom 26. Januar 2012). Nach dieser Studie sei der Flughafen Los Angeles die größte Kohlenmonoxidquelle ganz Kaliforniens.

Zu den Schadstoffen, die bei der Verbrennung in die Atmosphäre freigesetzt werden, gehören Stickoxide (NO, NO₂), Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxid (CO), aromatische und aliphatische Kohlenwasserstoffe (PAK, BTX-Aromaten), Ruß und Feinstaub.

Feinstaub ist dabei das entscheidende Transportmedium, mit dem die Schadstoffe den menschlichen Organismus erreichen. Das geschieht vor allem über die Atemwege. Feinstäube besitzen eine Größe im Mikro- und Nanometerbereich. Je nach Größe und Zusammensetzung variiert der Feinstaub in seinen physikalischen und chemischen Eigenschaften, dringt daher unterschiedlich weit in die Atemorgane vor und weist verschiedene Toxizität auf. Die gesundheitsschädigende Wirkung beruht auf den Partikeln selbst und auf der kontaminierten Oberfläche mit Substanzen, wie polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe und Schwermetallen.

Auch wenn es eine große Anzahl von Studien gibt, die die gesundheitsschädliche Wirkung von Feinstaub belegen, sind die toxikologischen Langzeitwirkungen von Kerosin, dessen Verbrennungsrückständen und Reaktionsprodukten sowie deren additive und synergistische Effekte nicht ausreichend untersucht. Doch diese Problematik gewinnt zunehmend an Bedeutung und die betroffenen Bürgerinnen und Bürger haben ein Recht darauf, über den Einfluss dieser Stoffe auf die Umwelt, das Klima sowie deren Wirkung auf ihre Gesundheit aufgeklärt zu werden.

Auch die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat in den vergangenen Jahren wiederholt auf die alarmierenden Erkenntnisse zu den Gesundheitsgefahren durch Feinstaub und den daraus resultierenden Folgekosten aufmerksam gemacht.

Für Menschen, die sich bisher nur von Fluglärm betroffen glaubten, wächst nun eine weitere Sorge, die dazu führt, dass Bürgerinitiativen eigenständige Feinstaubmessungen durchführen (Frankfurter Rundschau vom 13. April 2012 „Der unsichtbare Flugzeugdreck“). Denn die von den Ländern und dem Umweltbundesamt betriebenen Luftgütemessstationen erheben nur einige Parameter, und nicht alle Messstationen sind kontinuierlich in Betrieb (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 30. November 2011 „Warum sprechen alle nur von Lärm“).

Auch befürchten die Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen eine Gesundheitsbelastung durch das Ablassen von Kerosin (Frankfurter Rundschau vom 26. April 2012 „Kerosin in Kleingärten“). Das Ablassen von Kerosin (Fuel Dumping) ist in Notfällen erforderlich, wenn ein Flugzeug nach dem Start wieder landen muss. Diese Situation tritt nach Angaben der Deutschen Flugsicherung GmbH einmal pro 27 500 Starts (www.dfs.de) auf. Bezogen auf den Flughafen Frankfurt am Main wären das bei etwa 230 000 Starts im Jahr 2011 über 8 Fälle.

Ein weiteres Problemfeld stellt der Eintrag von chemischen Flugzeugenteisungsmitteln (Anti-Icing/Deicing-Fluid – ADF) und deren Zusatzstoffen in Ökosysteme dar. Abhängig von Größe und Vereisungsgrad werden bis zu 6 000 Liter ADF je Flugzeug benötigt. Während des Starts und zeitnah danach werden 50 bis 55 Prozent der Mittel verweht und gelangen als Deposition auf angrenzende Gebiete. Von dort ist ein Eintrag ins Grundwasser oder der Abfluss in Oberflächengewässern möglich. Anfang Dezember 2011 wurde in der Nordsee erstmals die Chemikalie Benzotriazol entdeckt, die in großen Mengen als Korrosionsschutz in ADF verwandt wird (*taz* vom 3. Dezember 2011 „Chemikalien in der Nordsee“). Das hohe Gefährdungspotential für Benzotriazol und weiterer ADF-Bestandteile ist bereits wissenschaftlich belegt (www.fbi-berlin.org/wp-uploads/2011/05/deicer_.pdf).

Berlin, den 10. Mai 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesundheitliche Folgen des Flugverkehr

Auswertung der Antwort der Bundesregierung

von Winfried Wolf

Am 30. November 2011 erschien in der »Frankfurter Allgemeinen Zeitung« ein Artikel mit der Überschrift »Warum sprechen alle nur vom Lärm«, verfasst von dem Mediziner und ehemaligen Direktor der Klinik für Anästhesiologie am Universitätsklinikum in Frankfurt am Mai. Der auch in diesem Zirkular widergegebene Artikel enthält eine Reihe von Ungenauigkeiten und fehlerhafte Angaben (so bereits bei der Bezeichnung des Umweltbundesamtes). Das grundlegende Anliegen, die aus der Verbrennung von Kerosin stammenden Schadstoff-Emissionen auch mit gesundheitlichen Gefährdungen in Verbindung zu bringen, ist jedoch berechtigt. Die Behauptung, dass diese Gefährdungen viel zu wenig beachtet werden würden, scheint zumindest in Ansätzen zuzutreffen.

Die Bundestagsfraktion der LINKEN brachte im Mai 2012 eine Kleine Anfrage zu der Thematik ein. Die zusammenfassenden Vorbemerkungen zu der Kleinen Anfrage werden nachfolgend veröffentlicht. Die inzwischen vorliegenden Antworten der Bundesregierung auf die insgesamt 28 Fragen sind, wie so oft in solchen Fällen, nur teilweise aussagekräftig. Wer in Gänze die Antwort studieren will, der findet diese wiedergegeben u.a. auf der Website von www.nachhaltig-links.

Grundsätzlich stellt die Bundesregierung selbstgenügsam und selbstgefällig fest: »Die Erkenntnisse über die durch den Luftverkehr verursachten Luftschadstoffbelastungen in Deutschland sind ausreichend.« Allerdings auch: »Zuständig für die Überwachung der Luftqualität sind die Bundesländer.« (Antwort auf Frage 1).

Wer misst wo?

Die Bundesregierung betont, dass »in einem Radius von 20 km um alle Flugplätze« insgesamt »297 derzeit messende Stationen« existieren. Zur Beantwortung unserer Detailfragen schränkte die Bundesregierung aus nachvollziehbaren Gründen die Liste aller Flughäfen auf elf Großflughäfen ein (auf die beiden Berliner Airports, Düsseldorf, Frankfurt/M., Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, München, Nürnberg und Stuttgart). In der Antwort gibt es dann als Anhang eine detaillierte Liste der Messstationen im Umfeld der genannten Flughäfen mit den Angaben, wo sich diese befinden, in welchem Abstand zum jeweiligen Flughafen diese liegen und welche Schadstoffe dort jeweils gemessen werden. WAS dort an Umfang gemessen wurde, welche Höchstbelastungen es gibt usw., geht daraus nicht hervor (korrekterweise sei gesagt, dass dies auch nicht gefragt wurde).

Irritierend erscheint, dass eine größere Zahl der Messstationen nur *einen* Schadstoff misst (von 12 Messstationen im Umfeld des Düsseldorfer Airports

messen sechs Stationen nur den Schadstoff Stickstoffdioxid; von 23 Stationen im Umfeld des Frankfurter Flughafens messen fünf nur einen Schadstoff (eine misst ausschließlich »Benzo(a)pyren in PM₁₀«, die übrigen wieder ausschließlich Stickstoffdioxid); beim Köln-Bonner Flughafen werden 18 Messstationen aufgeführt, davon messen sieben nur Stickstoffdioxid, drei nur Benzol und weitere vier nur die beiden Schadstoffe Benzol und Stickstoffdioxid, womit 14 ein ausgesprochen eingeschränktes Spektrum von Schadstoffen messen.

Verblüffend erscheint, dass es nach diesen Angaben im Umfeld des Münchener Flughafens nur *zwei* Messstationen gibt (eine solche in Halbergmoos/Brandau und die zweite in Oberding/Humpelmeierhof), die sich dann auch noch beide im Bereich von 1 bis 4 km Entfernung vom Flughafen befinden. Dagegen gibt es im Umfeld des Frankfurter Airports 25 Stationen. Hier wiederum ist die dem Flughafen am nächsten liegende Station bereits 6,6 km vom Airport entfernt (Frankfurt-Sindlingen); die am weitesten entfernt liegende ist diejenige in Darmstadt-Hügelstrasse (Distanz: 19,2 km vom Flughafen).¹

Interessant erscheint auch, dass von allen aufgeführten 128 Messstationen es nur sechs gibt, die weniger als vier Kilometer entfernt vom jeweiligen Flughafen liegen.² Der überwiegende Teil befindet sich – erneut: nach dieser aktuellen Auflistung der Bundesregierung – in einem Entfernungsbereich von 10 und mehr Kilometern. Nun ist es jedoch so, dass die flugverkehrsspezifischen Schadstoffe sich nur im engeren Umfeld der Airports dem Flugverkehr zuordnen lassen. Die Stadt Zürich veröffentlichte dazu jüngst die folgende Mitteilung: »Der Flughafen (Zürich: W.W.) ist ein großer Emittent von Luftschadstoffen. Deren Einfluss lässt sich jedoch hauptsächlich in unmittelbarer Nachbarschaft wahrnehmen. Bereits im Abstand von rund zwei Kilometern werden flughafenspezifische Emissionen durch lokal produzierte Schadstoffe (z.B. aus dem Straßenverkehr) so stark überlagert, dass sie nicht separat ausgewiesen werden können.« (Quelle: Kanton Zürich, ZUP Nr.37 Mai 2004).

¹ Raphael Dudziak moniert in dem genannten FAZ-Artikel »Eine Station mit der Bezeichnung DEHE007 – Frankfurt-Niederrad – führte ihre letzte Messung am 31. März 1988 durch.« Hier hatte es sich um eine Messstation nah am Flughafen gehandelt. In der von der Bundesregierung gelieferten Liste der Messstationen wird Frankfurt-Niederrad nicht aufgeführt.

² Es handelt sich um Hamburg Flughafen Nord (1,09 km entfernt), Schkeuditz (3,1 km entfernt; gemessen wird jedoch nur Ozon!), Schkeuditz DWD (1,22 km entfernt; hier scheinen klassische Luftverkehrsschadstoffe nicht gemessen zu werden; als bei dieser Messstelle gemessen werden die folgenden Stoffe genannt: Ammonium, Kalium, Magnesium, Natrium, Nitrat und Sulfat – jeweils »im Niederschlag«); Oberding-/Humpelmeierhof (1,77 km vom Münchener Flughafen entfernt – es wird eine breite Palette Schadstoffe gemessen), Bernhausen (1,38 km vom Stuttgarter Flughafen entfernt) Düsseldorf-Lörick (3,93 km entfernt – breite Palette).

Umfang der Luftverkehrs-bedingten Schadstoffe an der gesamten Schadstoffbelastung

In der Antwort der Bundesregierung wird durchgängig nahegelegt, dass die luftverkehrsbedingten Schadstoffe nicht von Bedeutung seien. Und dass eine reale gesundheitliche Belastung nicht zu erkennen bzw. nicht von Relevanz sei. Das deckt sich mit der Argumentation der Luftverkehrsbranche.

Allerdings heißt es an einer Stelle der Antwort der Bundesregierung: »Nach Untersuchungen des Hessischen Landesamtes für Geologie und Umwelt und den Planungsfeststellungsunterlagen zum Flughafenausbau Frankfurt am Main entstammen z. B. im Ballungsgebiet Rhein-Main etwa 70 Prozent der Kohlenmonoxid-Emissionen aus dem Verkehr¹ und nur 5 Prozent aus dem Flugverkehr.« (Antwort Frage 13).

Die Bundesregierung will auch damit sagen: Die Schadstoffemissionen des Flugverkehrs sind nicht der Rede wert. Doch das Gegenteil wird damit im Grunde zum Ausdruck gebracht; die Aussage der Bundesregierung ist auf vier Ebenen zu präzisieren: Erstens sind 5 Prozent Anteil des Flugverkehrs an dem hochgiftigen Kohlenmonoxid bereits enorm.² Zweitens wächst der Flugverkehr und wachsen die luftverkehrsbedingten Schadstoffe deutlich überproportional im allgemein wachsenden Verkehr und bei den allgemein ansteigenden verkehrsbedingten Schadstoffen. Drittens bezieht sich die Aussage auf den gesamten »Ballungsraum Rhein-Main«, wo natürlich ein größerer Teil dieses Ballungsraums weit entfernt vom Frankfurter Flughafen liegt. Würde man einen geographisch kleineren Ausschnitt – die Region um den Flughafen herum – wählen, dann dürfte der Anteil der luftverkehrsbedingten Kohlenmonoxid-Emissionen bereits bei 15 bis 20 Prozent aller Kohlenmonoxid-Emissionen liegen, wobei in einer solchen enger begrenzten Region dennoch einige Hunderttausend Menschen leben und von diesen Schadstoffen betroffen sind. Viertens schließlich ist der *Anteil* der luftverkehrsbedingten Kohlenmonoxid-Emissionen an allen Emissionen dieses Schadstoffs doch relativ unwichtig; es geht vor allem um die *absolute* Summe der Schadstoff-Emissionen des Luftverkehrs – allein diese ist relevant für die gesundheitlichen Schädigungen.

Im übrigen lässt sich die zitierte Aussage zum Anteil der Kohlenmonoxid-Emissionen an allen Schadstoffemissionen weitgehend auf die anderen Schadstoffe, die dem Luftverkehr zuzuschreiben und die für diesen relevant sind, übertragen.

Welche Schadstoffe bei der Verbrennung von Kerosin entstehen, wird in der Grafik und Kurzpräsentation des Unternehmens AVISTRA verdeutlicht. Dass es sich dabei zu einem großen Teil um Schadstoffe

handelt, die die Umwelt und das Klima belasten und zugleich die Gesundheit der Menschen vor Ort und der Beschäftigten auf den Flughäfen gefährden, geht daraus auch hervor.

Fuel dumping

Eine Reihe unserer Fragen bezog sich auf das Ablassen von Flugzeugtreibstoff, wobei wir hier vielleicht unnötig den Radius und Zeitraum einschränkten und »nur« nach solchem »Fuel dumping« »in einem Umkreis von 10 km von Verkehrsflughäfen« und dies »seit 2010« nachfragten. Die Bundesregierung antwortet: »Nach den der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vorliegenden Daten sind keine Treibstoffschnellablässe gemäß Anfrage bekannt.« Unsere ergänzenden Fragen (Fragen 9 und 10) wurden ungenau bzw. nicht beantwortet.

Wir kamen aufgrund einer allgemeinen Aussage derselben zitierten Institution, der Deutschen Flugsicherung (DFS), zu einem eher beunruhigenden Ergebnis: Wenn es laut DFS ein Mal je 27.500 Starts zu fuel dumping kommt, dann gibt es allein im Bereich des Frankfurter Airports acht Mal pro Jahr ein komplettes fuel dumping (oder: ein solches findet alle sechs Wochen statt!). So argumentierten wir bereits in der Vorbemerkung zu der Kleinen Anfrage. In ganz Deutschland müsste es – nochmals nach diesen offiziellen DFS-Angaben – pro Jahr 54 Fälle von fuel dumping geben (angesichts von rund 1,5 Millionen Starts im Jahr). Das hieße: In jeder Woche wird irgendwo in Deutschland einmal der Treibstoff in der Luft abgelassen.

Externe Kosten

In Frage 18 hatten wir danach gefragt, wie sich die von der Bundesregierung eingestandenen »externen Kosten des Luftverkehrs in Deutschland in Höhe von 3,563 Milliarden Euro im Jahr 2008, bezogen auf den innereuropäischen Luftverkehr auf die einzelnen Kostenbestandteil aufgliedern« würden.

Die Bundesregierung dokumentierte in der Antwort auf diese Frage erfreulich genau die dabei unterstellten Proportionen. Danach werden diese externen Kosten weitgehend – zu 82,2 Prozent – der Position Klimaveränderung zugeschrieben. Richtig ist, dass die Kohlendioxid-Emissionen des Luftverkehrs einen immensen Beitrag zur negativen Klimaveränderung leisten.

Doch entsprechend gering sind die Anteile anderer Positionen. Die Lärmkosten beispielsweise sollen nur mit einem »1,69 Prozent«-Anteil an allen externen Kosten zu Buche schlagen. Das entspräche 40 Millionen Euro im Jahr (1,69 % von 3,563 Mrd. Euro).

Nun hat jedoch inzwischen Professor Eberhard Greiser seine viel zitierte Studie zu den gesundheitlichen Folgen von Fluglärm inzwischen um eine Kostenrechnung ergänzt. Er kommt dabei zum Ergebnis, dass allein den gesetzlichen Krankenversicherungen im Raum Frankfurt/M. pro Jahr 180 Millionen Euro an Kosten entstehen, die dem Flugverkehr zuzuschreiben

¹ Gemeint ist offensichtlich: »... aus dem Straßenverkehr«.

² Wobei es hier wohlgemerkt um den Anteil an allen Kohlenmonoxid-Emissionen geht. Nehmen wir die Kohlenmonoxid-Emissionen des gesamten Verkehrs (Straßen- und Luftverkehr) dann machen die luftverkehrsbedingten Kohlenmonoxid-Emissionen bereits 6,6 % aus (70 + 5 = 100 %; davon 5 % = 6,6 %).

sind.³ Auf das Bundesgebiet umgerechnet müsste der entsprechende Betrag bei mindestens 750 Millionen Euro liegen. Das entspricht dem Zwanzigfachen dessen, was die Bundesregierung in dieser Tabelle als Anteile der dem Fluglärm zuzuschreibenden externen Kosten auflistet.

Die Antworten der Bundesregierung zeigen: Es gibt noch viele offene Fragen – und viel Anlass, für Nachfragen und für weitere Fragen.

³ »Der Epidemiologe Prof. Eberhard Greiser hat in Ergänzung zu seinen Studien über die Gesundheitsschädigungen durch dauerhaften Nachtfluglärm nun erstmals eine Schätzung abgegeben, welche Kosten bei den gesetzlichen Krankenkassen entstehen. Am Frankfurter Flughafen kommt er für eine Zeitspanne von zehn Jahren auf 1,8 Milliarden Euro.« (Und damit auf 180 Millionen Euro jährlich; W.W.). Weiter im Zitat: »400 Millionen Euro entfallen laut Greiser auf die Behandlung von Herz- und Kreislauferkrankungen. Der mit 1,4 Milliarden Euro größte Batzen kommt durch die Therapie von Depressionen und Psychosen zustande, die infolge von Dauerfluglärm ausbrechen oder verschlimmert werden können. () Nicht in Greisers Schätzungen enthalten sind die Kosten für die Behandlung von Krebs infolge von nächtlichem Fluglärm. () 'Die 1,8 Milliarden Euro sind eher noch eine Unterschätzung', gibt Greiser zu verstehen, denn er habe nur die Auswirkungen ab einem nächtlichen Schallpegel von 45 Dezibel berücksichtigen können.« Nach: Johannes Schmitz, »Es geht auch ohne Nachtflüge«, in: Frankfurter Rundschau vom 19. März 2012.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Stüber, Dr. Gregor Gysi, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Stefan Liebich, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Wolfgang Nešković, Thomas Nord, Petra Pau, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Alexander Süßmair, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

zu der Beratung der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

– Drucksachen 17/6942, 17/8514 –

Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Eröffnung des Flughafen Berlin Brandenburg BER sollte am 3. Juni 2012 erfolgen, wurde aber am 8. Mai 2012 auf den 17. März 2013 verschoben, weil die Brandschutzanlagen nicht rechtzeitig fertig geworden sind und somit keine Genehmigung erfolgen konnte. Entgegen der Aussagen vom 8. Mai gab es bereits vorher deutliche Hinweise darauf, dass die Brandschutzanlage nicht genehmigungsfähig ist und es erhebliche weitere Mängel gab. Bereits am 28. Februar 2012 war die Flughafengesellschaft laut eines Protokolls darüber informiert, dass die Betriebssicherheit nicht bis zum 3. Juni 2012 bescheinigt werden könne („Früh gewarnt, stets ignoriert“, Berliner Morgenpost, 6. Mai 2012). Der für die Betriebserlaubnis zuständige Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald sagte: „Vor allem fehlte ein schlüssiges und handlungsfähiges Konzept für die Vernetzung aller Sicherheitsanlagen, nicht nur für den Brandschutz“ (Berliner Morgenpost, 12. Mai 2012). Und bereits am 29. März 2012 wurde berichtet, dass die Arbeitsverträge am Flughafen Berlin-Tegel bis September 2012 verlängert wurden („Neuer Airport in schweren Turbulenzen“, Berliner Kurier, 29. März 2012).

Bei den zukünftig von Fluglärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern des BER herrscht zu Recht großer Unmut über den unzureichenden Lärmschutz, insbesondere in der Nacht, und die späte Festlegung der Flugrouten, die nun entgegen den langjährigen Beteuerungen auch Gebiete betreffen, von denen zuvor nie die Rede war. Obwohl Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer den überraschend von den neuen Flugroutenplanungen Betroffenen versichert hatten: „Wir kümmern uns darum, dass das, was versprochen wurde, auch eingehalten wird. Was für den Wannsee erreicht wurde, müsse auch für den Müggelsee gelten“, (Bundeskanzlerin Merkel, <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/12175406/62249/>) und „Da hat man den Leuten zehn Jahre lang gesagt, dass ihre Häuser nicht überflogen werden und plötzlich hat man andere Flugrouten präsentiert. Das geht nicht.“ (Verkehrsminister Ramsauer, <http://www.pnn.de/brandenburg-berlin/598247/>), ist es dabei geblieben, dass zukünftig viele Menschen unter Fluglärm leiden müssen, die davon nichts geahnt hatten. Der Unmut dieser Menschen äußert sich auch darin, dass elf Anwohnerinnen und Anwohner am 27. April 2012 eine Klage vor dem

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eingereicht haben, mit dem die Eröffnung des BER so lange hinausgezögert werden soll, bis alle Anspruchsberechtigten den ihnen laut Planfeststellungsbeschluss zustehenden Lärmschutz erhalten haben.

Bei der Berechnung der den Betroffenen in der Tag-Lärmschutzzone zustehenden Lärmschutzmaßnahmen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) die Annahme zu Grunde gelegt, dass es in Innenräumen täglich sechs Mal lauter als 55 Dezibel (dB(A)) werden darf. Dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss aber nicht gedeckt. Darin heißt es, dass „die (Schallschutz)Vorrichtungen zu gewährleisten (haben), dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten.“ (Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld, 2004, Kap. 10.1.8.3.1). Die FBB/BFG hat am 19. April 2012 beim Brandenburger Infrastrukturministerium einen Klarstellungsantrag eingereicht, mit dem die angeblich missverständliche entsprechende Aussage im Planfeststellungsbeschluss, bestätigt durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006 (BVerwG 4 A 1001.04), zu Gunsten der FBB/BFG geklärt werden soll. Weiterhin führte das bisher sehr kleinliche Vorgehen bei der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch die FBB/BFG zusätzlich und berechtigt zu großem Unverständnis bei den Betroffenen. Erst am 20. April 2012 beschloss der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, sich bei den Lärmschutzmaßnahmen bei Deckenhöhen, Raumgrößen etc. großzügiger zu zeigen und die sogenannte Abgeltungsklausel, durch die Anspruchsberechtigte auf weitere Ansprüche pauschal verzichten sollten, zu streichen. Für die dadurch erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden über die bislang bewilligten Mittel in Höhe von 140 Mio. Euro hinaus weitere Mittel in Höhe von 17 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Doch auch diese reichen bei weitem nicht aus, die fehlerhafte und rechtswidrige Berechnung der den Betroffenen zustehenden Lärmschutzmaßnahmen auszugleichen, die durch die unzulässige Annahme von sechs täglich möglichen Überschreitungen von 55 dB(A) tags in Innenräumen entstanden ist. Die Gesellschafter des Flughafens Berlin Brandenburg haben dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen des Planfeststellungsverfahrens erfüllt werden, bevor der Flughafen in Betrieb genommen wird.

Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 13. Oktober 2011 gilt am BER ein Nachtflugverbot von 0.00 bis 5.00 Uhr, ergänzt durch Beschränkungen in den vom Gericht so genannten Nachtrandzeiten von 22.00 bis 0.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr. Am Flughafen Frankfurt a. M. soll hingegen laut Urteil des BVerwG vom 4. April 2012 ein Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 Uhr gelten, ergänzt durch Beschränkungen für die Zeiten von 22.00 bis 23.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr. Diese unterschiedlichen Nachtflugbeschränkungen sind für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht nachvollziehbar und liegen in der unzureichenden gesetzlichen Vorgabe begründet, „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“ (§ 29b Absatz 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG). Hier ist eine gesetzliche Klarstellung erforderlich, damit zukünftig bundesweit einheitliche Nachtflugbestimmungen erlassen werden, die die Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr schützen. Das fordert auch das Umweltbundesamt. Während seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und aus den Koalitionsfraktionen die vom BVerwG verhängten Flugbeschränkungen als Einschränkung für die Wirtschaft gesehen werden, gilt für die auf deutscher Seite betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Zürich ein einseitig von Deutschland erlassenes Nachtflugverbot über deutschem Gebiet werktags von 21.00 bis 6.00 Uhr und an den Wochenende sogar von 20.00 bis 9.00 Uhr. Von solch großzügigen Nachtflugverboten können die Anwohnerinnen und Anwohner der deutschen Flughäfen nur träumen.

Während im Planfeststellungsverfahren zum BER und in dem am 13. August 2004 festgestellten Plan für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld immer von geradeaus verlaufenden Abflügen ausgegangen wurde, präsentierte die Deutsche Flugsicherung (DFS) am 6. September 2010 erstmals Flugrouten-Vorschläge für den BER, die nach dem Start abknickende Flugrouten vorsahen. Dabei berief sich die DFS auf eine Regel der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, die allerdings schon seit 1998 existiert und daher während der Planfeststellung bereits bekannt war. Dass diese jetzt für die Inbetriebnahme des BER angeblich unabdingbare Regelung nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens war, führte bei der nun tatsächlich betroffenen Bevölkerung zur Verwehrung ihres Rechts auf Teilnahme am Planfeststellungsverfahren. Durch die am 26. Januar 2012 vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) förmlich durch Rechtsverordnung festgesetzten, nach dem Start abknickenden Flugrouten sind nun viele Menschen zukünftig vom Fluglärm betroffen, die auf den Planfeststellungsbeschluss vertrauend nicht davon ausgegangen sind. Nach Ansicht eines juristischen Gutachtens im

Auftrag des Umweltbundesamtes besitzt diese Regel der ICAO allerdings nur empfehlenden Charakter und ist nicht verpflichtend. Dieses Vorgehen kann allerdings momentan formal-juristisch nicht beanstandet werden, weil die Flugrouten (Flugverfahren) in einem eigenständigen Verfahren nach dem LuftVG durchgeführt werden und auch während des Planfeststellungsverfahrens darauf hingewiesen wurde, dass die Flugrouten erst später endgültig festgelegt werden. Politisch aber zeigt sich, dass die vollständige Trennung beider Verfahren weder sachlich sinnvoll noch an demokratischen Standards gemessen zeitgemäß ist und bei den Betroffenen am BER wie auch an anderen Flughäfen zu Recht sehr großen Protest auslöst. Auch für die Flughafengesellschaften selbst ergeben sich daraus Nachteile, weil – wie beim BER – teilweise auf Grundstücken Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden, die auf den im Planfeststellungsbeschluss verwandten „falschen“ Routen basieren, deren Betroffene bei den nun festgesetzten Flugrouten gar keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen mehr haben. Da den Betroffenen eine Rückforderung nicht zugemutet werden kann, entstanden der FBB/BFG unnötige und vermeidbare Kosten. Deswegen ist ein eigenständiges Verfahren für die Festlegung von Flugverfahren zu schaffen, das beim Neu- und Ausbau von Flughäfen mit dem Planfeststellungsverfahren verknüpft wird und in den Fällen, in dem Flugrouten ohne bauliche Änderung geändert werden sollen, eine umfassende demokratische Kontrolle gewährleistet ist. Deswegen sind dabei nicht nur die Fluglärmkommissionen, sondern sämtliche potenziell Betroffenen wie bei einem Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.

Weiterhin problematisch ist der Verordnungs-Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Europäischen Union (Ratsdok.-Nr. 18010/11), insbesondere weil sich die EU-Kommission damit das Recht verschaffen möchte, Betriebsbeschränkungen an Flughäfen vor Inkrafttreten zunächst aussetzen und sogar gänzlich verhindern zu können. Anwohnerinnen und Anwohner von Flughafen-Standorten befürchten, dass dadurch bestehende Nachtflugverbote ausgehebelt werden könnten (<http://www.berlinonline.de/aktuelles/berlin/2342115-1210653-eubeamate-bringen-glughafenanwohner-auf-d.html>).

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, ist mit einem Anteil von 26 Prozent Gesellschafterin der FBB/ BFG. Zwei Staatssekretäre, aus dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten als Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat der FBB die Interessen des Gesellschafters Bund. Die Bundesregierung ist somit als Vertreterin des Gesellschafters Bund an der FBB/BFG, Vertreterin des 100-prozentigen Eigners Bund an der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und in Form des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weisungsbefugte Aufsichtsbehörde des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF), das die Flugrouten festgelegt hat, in mehrfacher Funktion für diese Fehlentwicklungen zuständig und mitverantwortlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. aktiv an der Aufklärung der erneut verschobenen Eröffnung des BER mitzuwirken, dem Deutschen Bundestag dafür die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellen und die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen;
2. sich in ihrer Funktion als Gesellschafterin der FBB/BFG dafür einzusetzen, dass diese ihren kürzlich beim Brandenburger Infrastrukturministerium eingereichten Klarstellungsantrag zurückzieht, wonach für den erforderlichen Lärmschutz in der Tagschutzzone sechs Einzelschallereignisse mit einem Maximalpegel größer als 55 dB(A) rechtmäßig sein sollen, sowie alle Lärmschutzmaßnahmen im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses neu berechnet, wonach weniger als ein Einzelschallereignis täglich den Wert von 55 dB(A) überschreiten darf;
3. sich ohne Nebenbedingungen bereit erklärt, die daraus entstehenden anteiligen Mehrkosten für Lärmschutzmaßnahmen anteilig zu tragen;
4. sich in ihrer Funktion als Gesellschafterin der FBB/BFG dafür einzusetzen, dass alle baulichen Lärmschutzmaßnahmen vor der Eröffnung des BER realisiert sein können;

5. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorzulegen, mit dem die Grenzwerte des § 2 Absatz 2 wie folgt geändert werden:
 - a) Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Absatz 1 Nummer 1 bis 4:
Tag-Schutzzone 1 = 55 dB(A),
Tag-Schutzzone 2 = 50 dB(A),
Nacht-Schutzzone = 45 dB(A), L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A),
 - b) Für bestehende zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Absatz 1 Nummer 1 bis 4:
Tag-Schutzzone 1 = 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2 = 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone = 45 dB(A), L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A);
6. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorzulegen, mit dem
 - a) für die Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr Nachtflugverbote zu erlassen sind, wenn Anwohnerinnen und Anwohner größerem Lärm als den geänderten Werten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm für die Nacht-Schutzzone ausgesetzt wären, und
 - b) ein eigenständiges Planungsverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit bei Neu-Festlegung und Änderung bestehender Flugverfahren eingeführt wird. Bei Neubau oder wesentlicher Erweiterung eines Flughafens ist dies parallel zu dem und verknüpft mit dem entsprechenden Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die formalen Vorgaben haben sich an denen für Planfeststellungsverfahren zu orientieren, der Entwurf des entsprechenden Gesetzes ist in den Fluglärmkommissionen und dem Beratenden Ausschuss nach § 32a LuftVG vor der Verbände- und Ressortabstimmung zur Diskussion zu stellen. Über die dort jeweils vorgebrachten Argumente ist dem Deutschen Bundestag bei Nichtberücksichtigung durch die Bundesregierung ein Bericht vorzulegen;
7. das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 dahingehend zu überarbeiten, dass eine bundesweit abgestimmte Flughafenplanung an Stelle des derzeitigen Wildwuchses an wirtschaftlich nicht lebensfähigen Regionalflughäfen erfolgt, und dieses anschließend auf Basis des § 17 Absatz 2 des Raumordnungsgesetzes umzusetzen. Wesentliches Ziel muss dabei sein, den Luftverkehr auf deutlich weniger Standorte als bislang zu konzentrieren und ihn, insbesondere den Frachtflugverkehr, so weit wie möglich aus den Ballungsräumen heraus und hin zu siedlungsferneren Flughäfen zu verlagern;
8. sich entsprechend dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 9. Februar 2012 (Bundestagsdrucksache 17/8618) auf europäischer Ebene vehement dafür einzusetzen, dass der Vorschlag der Kommission für eine europäische Verordnung über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union (Ratsdok.-Nr. 18010/11) zurückgenommen wird, und statt dessen die vorhandene Betriebsbeschränkungsrichtlinie (2002/30/EG) dahingehend überarbeitet wird, dass die Grenze für die Möglichkeit zum Ausschluss lauter Flugzeuge von derzeit -5 dB(A) zum Kapitel 3 auf -12 dB(A) gesenkt wird und dort, oder in der Umgebungslärmrichtlinie, verbindliche, EU-weit gültige Mindestgrenzwerte zum Schutz der Menschen vor Fluglärm, insbesondere nachts, allgemein verankert werden.

Berlin, den 23. Mai 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

**64. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, 08.02.2012, TOP 7c**

Antrag
der Fraktion DIE LINKE.

zu Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates KOM(2011)828 endg., Ratsdok.-Nr. 18010/11 hier: Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 2 des Grundgesetzes

In Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/8426 Nr. A.46 wolle der Ausschuss folgende Entschliebung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes annehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1.) Die Zielrichtung der Verordnung ist falsch

Das Luftverkehrspaket der Europäischen Kommission, das neben dieser Verordnung aus zwei weiteren Verordnungen und einer Mitteilung besteht, betrachtet den Luftverkehr ausschließlich unter den Gesichtspunkten der europäischen Wirtschaft, der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit, der optimierten Nutzung des europäischen Flughafennetzes und der Ausschöpfung des Wachstumspotenzials.

Ausgangsthese ist die These, dass der kapazitative Bedarf des Luftverkehrs nicht mehr gedeckt werden kann. Dass dieser Bedarf wegen des ungebremsten Wachstums des Luftverkehrs sich nicht mit den Anforderungen des Klimaschutzes vereinbaren lässt und ein ungebremstes Wachstum des Luftverkehrs an den Flughafen-Standorten zu sozial unzumutbaren Lärmbelastungen führen würde, lässt die Europäische Kommission hier völlig außer acht.

Das formulierte Ziel dieser Verordnung ist nicht mehr Lärmschutz. Mit dieser Verordnung soll alleine erreicht werden, dass die kosteneffizientesten Lösungen beim Lärmschutz umgesetzt werden. Aus der Folgeabschätzung wird deutlich, dass die einzige Rahmenbedingung bei der Untersuchung der verschiedenen Politik-Optionen war, dass die Folge nicht weniger Lärmschutz sein dürfe.

2. Der Verordnungsentwurf enthält eine Reihe unklarer Regelungen

a) Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass zukünftig ein Ausschluss von den Flugzeugen an Flughäfen möglich ist, die die Grenzwerte des Kapitels 3 um 10 dB(A) unterschreiten. Allerdings soll nicht sofort allen entsprechend lauten Maschinen die Flughafennutzung verweigert werden dürfen, sondern nur 20% der Flotte einer Airline. Hier ist völlig unklar, wie es bei Airlines mit wenigen oder nur einem Flugzeugen gehandhabt werden soll.

b) Der Ausschluss von nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen ist explizit nur für die unter diese Verordnung fallenden Verkehrsflughäfen vorgesehen. Unklar ist, ob der Ausschluss dieser Maschinen auch an kleineren Flughäfen zulässig sein soll. Ansonsten droht lediglich eine Verlagerung der lauten Maschinen auf kleinere Flughäfen, die z.T. näher an dicht besiedelten Gebieten liegen. Im Endeffekt könnten also mehr und nicht weniger Menschen erheblichem Fluglärm ausgesetzt sein.

c) Die Flughäfen werden dazu verpflichtet, umfangreiche Angaben zum Lärmschutz zu machen (Anlage 1). Darunter sind alle Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die den Zugang oder die Kapazität eines Flughafens einschränken. Nachtflugverbote aber werden in Deutschland vielfach, so am neuen Flughafen in Berlin-Brandenburg BER und in Frankfurt a.M. FRA, nicht von den antragstellenden Behörden beantragt, sondern nachträglich durch Gerichte angeordnet. In den Planungen des Flughafens findet sich demnach das Nachtflugverbot nicht. Da sich die vorgesehene Kontrollmöglichkeit der Kommission nach Artikel 10 auch auf diesen Angaben zum Lärmschutz beruht ist unklar, ob aus Sicht der Kommission für das gerichtlich angeordnete Nachtflugverbot dann keine geeignete Grundlage vorläge und sie möglicherweise ein solches Nachtflugverbot untersagen könnte.

3. Kontrollbefugnis der Kommission verstößt nach Auffassung des Deutschen Bundestages die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon.

Mit Artikel 10 des Entwurfs der Verordnung möchte sich die Kommission ein Kontrollbefugnis für Betriebsbeschränkungen verschaffen, die es ihr auch erlauben würde, die Entscheidungen über diese Betriebsbeschränkungen zunächst für sechs Monate auszusetzen und dann innerhalb dieser sechs Monate endgültig über die Zulässigkeit der Betriebsbeschränkung zu entscheiden. Rat und betreffender Mitgliedstaat müssen von der Entscheidung der Kommission lediglich unterrichtet werden, ein Widerspruch ist nicht vorgesehen. Zu den Betriebsbeschränkungen zählen auch Nachtflugverbote. Bestehende Nachtflugverbote an deutschen Flughäfen sind aber überwiegend das Ergebnis eines behördlichen oder gerichtlichen Abwägungsprozesses. Dies wirft erhebliche juristische Fragen auf und stellt die deutschen Gerichte zudem unter den völlig unzulässigen Verdacht, sich nicht an das europäische Recht zu halten.

Dies gilt umso mehr, als in der Verordnung keinerlei konkrete Vorgaben für Grenzwerte oder Nachtflugverbote enthalten sind. Es sind keine Schutzziele definiert, ab wann Fluglärm schädlich im Sinne der Verordnung ist und einen entsprechenden Handlungsbedarf auslöst.

Es ist ferner nicht erkennbar, warum im Falle der Betriebsbeschränkungen an Verkehrsflughäfen von dem üblichen Verfahren abgewichen werden soll, das der Kommission ein nachträgliches Prüfungsrecht zusteht, ob das europäische Recht korrekt angewendet wird.

Die bestehende, sehr differenzierte nationale Gesetzgebung mitsamt ihren hohen Anforderungen an standortspezifische Lösungen darf nicht per Federstreich durch intransparente, bürokratische Eingriffe ersetzt werden, die nicht rechtssicher sind. Benötigt wird stattdessen ein grundlegend anderer Ansatz auf Basis der EU-Umgebungslärm-Richtlinie. Dort ist der Schutz aller Anwohner an europäischen Flughäfen festzuschreiben mit Grenzwerten und Kernruhezeiten für den Schutz der Nachtruhe sowie der Verpflichtung, eine Lärminderungsplanung an allen Flughäfen einzuführen. Den Mitgliedstaaten ist darüber hinaus die Möglichkeit einzuräumen, zum Schutz von Mensch und Natur weitergehende Vorschriften zum Betriebsregime eines Flughafens zu erlassen.

Das Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit den entsprechenden Planfeststellungsbeschlüssen und gerichtlichen Beschlüssen ist in der Lage, das Problem der Betriebsbeschränkungen standortspezifisch, konkret auf die Belastungen der einzelnen Flughäfen zugeschnitten zu regeln.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich im Zuge der Verhandlungen im EU-Rat dafür einzusetzen, dass

1. die Regelungen zum Ausschluss lauter Flugzeuge bei mindestens - 10 dB(A) Abstand zum Grenzwert für Kapitel III – Flugzeuge bleiben; eindeutig festgehalten wird, dass dies auf allen Flughäfen der Europäischen Union möglich ist, und
2. die in Artikel 10 vorgesehene Kontrollbefugnis ersatzlos gestrichen wird,
3. entweder in dieser Verordnung oder andernorts im Europäischen Recht, vorzugsweise in der Umgebungslärmrichtlinie, verbindliche, EU-weit gültige Grenzwerte zum Schutz der Menschen vor Flug- und Verkehrslärm allgemein verankert werden.

Berlin, den 7. Februar 2012

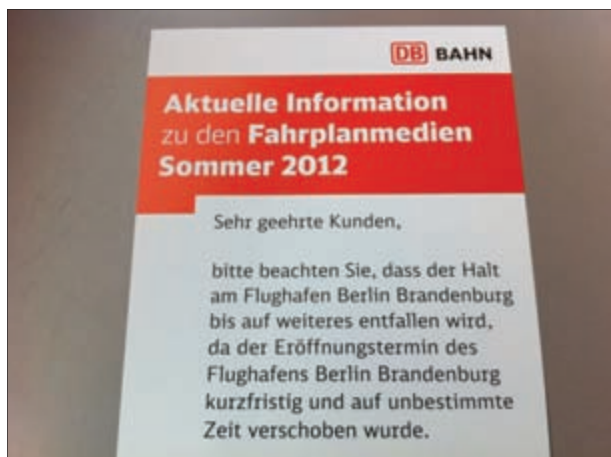
5. Der Berliner Großflughafen

Der Skandal um den Berliner Großflughafen Berlin-Brandenburg, auch als Willy Brandt-Airport angepriesen, gilt republikweit als Lachnummer. Seit mehr als 15 Jahren wird an dem Projekt Berliner Großflughafen gebastelt; mehrere hundert Millionen Euro wurden bereits wortwörtlich in den märkischen Sand gesetzt. Die Inbetriebnahme des neuen Airports im Juni 2012 platzte spektakulär. Ein fester neuer Termin im Frühjahr 2013 kann immer noch nicht als gesichert gelten.

Der Flughafen Berlin-Brandenburg BER steht allerdings exemplarisch für den gesamten Flugverkehr: Die Kosten liegen bereits heute doppelt so hoch wie vorhergesagt. Hunderttausende Anwohnerinnen und Anwohner wurden hinsichtlich der Flugrouten übel

belogen und betrogen. Im Nachhinein wird deutlich, dass bei der Wahl alternativer Standorte, die viele der aktuellen Probleme nicht mit sich gebracht hätten, manipuliert wurde.

Beim aktuellen Stand ist bereits klar. Aufgrund der massiven Verluste, die der Betrieb des BER-Airport aufweisen muss, werden die Eigentümer – die Länder Berlin und Brandenburg und der Bund – unter einem massiven Druck stehen, diesen Flughafen »auszulasten«, also möglichst viel Flugverkehr auf den BER zu konzentrieren – und damit zugleich dazu beitragen, dass noch mehr Menschen noch stärker von Fluglärm belästigt werden und dass der Schienenfernverkehr nach und von Berlin ausgedünnt wird.



Lügen, Pleiten und Pannen – Der Flughafen Berlin-Brandenburg BER

Gerrit Schrammen/Martin Wegner

Die kurzfristige, zweite Verschiebung der Eröffnung des BER setzt den Pannen und Fehlplanungen die Krone auf. Ursprünglich sollte der Flughafen im Oktober 2011 eröffnet werden. Das wurde auf den 3. Juni 2012 verschoben. Der Umzug war lange schon minutiös geplant. Dann, vier Wochen vor der geplanten Eröffnung, gab es am 8. Mai den großen Knall der Verschiebung. Kurz darauf wurde der neue Termin bekannt gegeben, ein Dreivierteljahr später am 17. März 2013 soll nun aber wirklich die Eröffnung sein. Doch auch dieser Termin wird nur schwer zu halten sein!

Klar ist mittlerweile, dass vieles unfertig war und ist. Als Hauptursache der Verschiebung gelten die nicht voll funktionstüchtigen Brandschutzanlagen. Letztlich hat das für dessen Genehmigung zuständige Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald die Genehmigung für einen sogenannten »teilautomatischen« Brandschutz versagt. Dass es keinen vollautomatischen Brandschutz geben könne, sei laut Flughafenchef Schwarz im Verkehrsausschuss des Bundestages am 23. Mai schon »vor Weihnachten« klar geworden. Zu dem Zeitpunkt sei er aber nicht davon ausgegangen, dass die Inbetriebnahme dadurch gefährdet sei. Im Januar/ Februar wäre die Idee vom »teilautomatischen Brandschutz« konkretisiert und eine »Task-Force-Brandschutz« ins Leben gerufen worden. Die Idee der »teilautomatischen Lösung« sollte so funktionieren: Pro Schicht hätte man 200 Menschen benötigt – insgesamt 700 – die im Brandfalle die nicht funktionierenden, eigentlich automatischen, Türen aufhalten sollten – und nicht selber wegrennen. So etwas wurde wohl bei der O2-Arena (große Veranstaltungshalle) in Berlin praktiziert. Nur gibt es dort ab und an abends Veranstaltungen – und keinen 19-Stunden-Dauerbetrieb!

Das Bauordnungsamt habe eine teilautomatische Lösung nicht von Anfang an ausgeschlossen. Endgültig klar geworden sei dies, laut Schwarz, erst Anfang Mai durch ein Schreiben des Amtes. Nach Angaben des Staatssekretärs Bomba aus dem Verkehrsministerium in derselben Sitzung des Verkehrsausschusses erfuhr der Aufsichtsrat erst in der Sitzung am 20. April nach Kenntnisnahme des Controllingberichtes davon, dass die vollautomatische Lösung nicht fertig wird und eine teilautomatische Lösung geplant ist. Warum hat dort niemand diesen Irrsinn in Frage gestellt? Und ist es wirklich glaubhaft, dass niemand aus dem Aufsichtsrat vor dem 20. April davon wusste, dass es große Probleme beim Brandschutz gab?

Auf Nachfrage von Herbert Behrens räumte das Bundesverkehrsministerium ein, über den Inhalt des Controllingberichtes bereits Wochen vor der Aufsichtsratssitzung informiert gewesen zu sein. Litt Staatssekretär Bomba in der bewussten Ausschusssitzung unter vorübergehenden Gedächtnislücken oder

hat es seitens des Verkehrsministeriums (BMVBS) etwa Methode, Versäumnisse und Ungereimtheiten nur dann einzuräumen, wenn sie ohnehin zweifelsfrei nachzuweisen sind? Die restriktive Informationspolitik – man könnte durchaus schärfere Begriffe verwenden – des BMVBS in Sachen BER lässt auf letzteres schließen.

Dass Planung und Projektsteuerung (Controlling) in die selben Hände gegeben wurden, erweist sich spätestens jetzt als fatale Fehlkonstruktion. Man eröffnete der PGBBI die Möglichkeit, jedwede Fehlplanung ggf. zu vertuschen, was eine lückenlose Aufklärung der Genese des Chaos auf der Baustelle BER zusätzlich erschwert.

Desweiteren drängt sich die Frage auf, wieso im Controlling-Bericht für die Sitzung des Aufsichtsrates am 20. April beim Brandschutz »die Ampel auf gelb und nicht auf rot« gestellt war. Der Bundestagsabgeordnete Peter Danckert (SPD) will aus sicherer Quelle erfahren haben, dass die Ampelschaltung auf Druck der Geschäftsführung nachträglich geändert wurde. Die Analyse des Controllingberichtes, der nichts anderes als ein planerischer Offenbarungseid ist, legt nahe, dass dieses Szenario alles andere als unrealistisch ist – die Ampel hätte definitiv auf Rot stehen müssen! Rot bedeutet eigentlich eine Gefahr für die Einhaltung des Zeitplanes. Genau das ist ja nun eingetreten, von daher steht der Controllingbericht in großer Kritik! Problem dabei wiederum ist bzw. war, dass das Controlling ausschließlich intern vorgenommen wurde. Auch das man nun der Planungsfirma (PGBBI) gekündigt hat, entlässt weder die Controller noch den Aufsichtsrat aus der Verantwortung. Trotz erhöhter Aufsichtspflichten im Nachgang der ersten Verschiebung des Eröffnungstermins vertraute der Aufsichtsrat weiterhin blind den von der PGBBI zur Verfügung gestellten Angaben.

So entbehrt es nicht einer gewissen Ironie, dass sich der Aufsichtsrat mit dem Verweis auf die eigene Ahnungslosigkeit aus der Verantwortung zu stehlen versucht. Diese Schutzbehauptung karikiert die ureigenste Funktion eines Aufsichtsrates – nämlich die Überwachung der Geschäftsführung auf Grundlage vollständiger Informationen – und bringt das Versagen des Aufsichtsgremiums eher auf den Punkt als das sie die Verantwortlichen entlasten würde.

Besonders dramatisch ist die Verschiebung für viele Einzelhändler und vor allem für bis zu 400 Menschen, die bereits Arbeitsverträge für eine Anstellung auf dem neuen Flughafen hatten. Denn den ersten Ankündigungen sich großzügig zu zeigen zum Trotz, kam mittlerweile heraus, dass der Flughafen Regressansprüche durch Einzelhändler in allen Verträgen ausgeschlossen hat, in dem eine Übergangsfrist von 18 Monaten vereinbart worden ist. Selbst die wenigen Verträge zum Termin Ende Oktober 2011 liegen beim 17. März 2013 noch – sehr knapp – innerhalb dieser Frist. Hier muss Druck auf die Flughafengesellschaft und die Gesellschafter Berlin, Brandenburg und

Bund ausgeübt werden, damit nicht die verhinderten ArbeitnehmerInnen die Zeche für die Unfähigkeit des Flughafens zahlen müssen. Mit der Einrichtung einer Informationsplattform im Internet sowie der in Aussicht gestellten Unterstützung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist es bei Leibe nicht getan!

Auch an anderen Stellen gibt es großen Unmut, vor allem beim Lärmschutz. So gab es beim Schallschutzprogramm für die AnwohnerInnen zwar einen Aufschlag von 17 Millionen Euro – wovon sich die Verantwortlichen inzwischen wieder distanzieren haben – und die Abgeltungsklauseln, mit denen alle Betroffenen auf weitere Forderungen verzichten sollten, wurden gestrichen. Doch wie bekannt wurde, hat sich der Flughafen bei der Berechnung nicht an die Rechtsgrundlage, den Planfeststellungsbeschluss, gehalten. Der besagt nämlich, bestätigt durch das Bundesverwaltungsgericht, dass tagsüber in geschlossenen Wohnräumen ein Maximalpegel von 55 Dezibel nicht überschritten werden darf. Der Flughafen hat die Maßnahmen aber so berechnet, dass es sechs Mal lauter als 55 Dezibel werden darf – wohlgedenkt unter jahrelanger Duldung des Aufsichtsrates, wie die Bundesregierung auf Nachfrage von Herbert Behrens einräumen musste.

Weil die Kosten für den Lärmschutz bei Beachtung der Vorgaben des brandenburger Infrastrukturministeriums, welche entgegen des Planfeststellungsbeschlusses faktisch noch eine Überschreitung am Tag für zulässig erklären, um 250 bis 300 Millionen Euro gestiegen wären, sah sich die Flughafengesellschaft (FBB) zum Handeln gezwungen und hat im April 2012 einen »Klarstellungsantrag« an die Planfeststellungsbehörde gestellt. Mit ihrem Klarstellungsantrag – ein Euphemismus für Antrag auf Verschlechterung des rechtskräftigen Tagschutzzieles – versucht die FBB den Planfeststellungsbeschluss ihren betriebswirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen und ihre rechtswidrige Schallschutzpraxis nachträglich zu legalisieren. Nachdem es in der Presse lange Zeit hieß, dass dafür zuständige SPD-geführte Brandenburger Infrastrukturministerium will diesen Antrag ablehnen, war am 7. Juni plötzlich dem ND zu entnehmen, dass es doch auf den Wunsch des Flughafens eingehen will. Fällt etwa der Lärmschutz aus Kostengründen der Unfähigkeit bei der Planung zum Opfer? Wird angesichts der noch nicht absehbaren Mehrkosten – nach der Aufsichtsratssitzung am 22. Juni wurde ein vorläufiger Wert von ca. 1,2 Mrd. Euro kolportiert – lieber beim Lärmschutz gespart?

Alles deutet darauf hin, denn die FBB hat sowohl gegen das am 15.06.2012 ergangene Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG), welches die FBB zur sofortigen Umsetzung des Schallschutzes gemäß Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, als auch gegen die entsprechende Verfügung der brandenburger Genehmigungsbehörde Rechtsmittel angekündigt – und zwar mit Rückendeckung des Aufsichtsrates und der Gesellschafter. Die FBB hat geltendes

Recht bisher als unverbindliche Handlungsempfehlung wahrgenommen und eine Veränderung ihres Rechtsverständnisses ist nicht in Sicht!

Im Rahmen unserer Kleinen Anfrage zur Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner des BER (Drucksache 17/9673) kam zu Tage, dass bisher lediglich 4% der Anspruchsberechtigten von der FBB mit (Billig)Schallschutz versorgt wurden – aus Betroffenenperspektive eher ein Glücksfall, da die meisten jetzt nur ein Mal den Lärm und Schmutz der Schallschutzarbeiten erdulden müssen. Den Grund für die bisher schleppende Umsetzung des Schallschutzes verortet die Bundesregierung in der mangelnden aktiven Mitwirkung der Anspruchsberechtigten. Dass letztere aufgrund berechtigter Zweifel bezüglich des von der FBB gewährten Schutzniveaus, des Bürokratismus bei der Antragsstellung und nicht zuletzt der Abgeltungsklauseln ihre Mitwirkung verweigerten, kommt ihr dabei nicht in den Sinn. Die Motivation der Anspruchsberechtigten zur Mitwirkung dürfte nach dem OVG-Urteil sprunghaft gestiegen sein – jetzt liegt es an der FBB und deren Gesellschaftern, die Bremse beim Schallschutz zu lösen.

Derzeit werden erneut Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt. Hintergrund dieser Klagen ist, dass im Planungsverfahren von geraden Abflügen ausgegangen wurde, nun aber auf abgelenkten Routen geflogen werden soll. Dadurch sind viele Menschen nun völlig überraschend dauerhaft extremem Fluglärm ausgesetzt (s. auch Beitrag Nachtflugverbot). Gemeinden und Bürger klagen nun, weil die Tatsache, dass nach Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO nach dem Start abknickend geflogen werden müsste, bereits vor dem Planfeststellungsverfahren bekannt war. Bürgerinitiativen hatten Akteneinsicht auf dem Klageweg erwirkt und entsprechende Dokumente sichergestellt.

Dazu, und zu einer Reihe weiterer Ungereimtheiten beim BER, haben wir eine weitere umfassende Kleine Anfrage an die Bundesregierung gestellt (Drucksache 17/9856). Quintessenz der Antworten der Bundesregierung ist, dass bei der Festlegung der Flugrouten der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Priorität gegenüber den Schutzbedürfnissen der potenziell Lärmgeschädigten eingeräumt wurde.

Flugrouten, die viele Menschen von Lärm und Luftverschmutzung entlastet hätten, wurden verworfen, weil »die planfestgestellte Landkapazität nicht zu erreichen gewesen wäre« oder eine »Vereinbarkeit mit dem unabhängigen Parallelflugbetrieb« – die Grundbedingung für eine massive Ausweitung des Flugverkehrs am Standort Schönefeld – nicht vorlag.

Fazit: Erst werden aus ökonomischen Gründen Betroffenen geschaffen, dann soll den Lärmgeplagten auch noch aus Kostengründen ein effektiver Schallschutz verwehrt bleiben. Was wie ein Schildbürgerstreich klingt, ist traurige Realität.

»Wir können uns weiter so blamieren, oder wir machen es vernünftig.«

Debattenbeiträge von Gregor Gysi und Herbert Behrens in der Plenardebatte im Bundestag zu Flugrouten und Fluglärm

Gregor Gysi:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die heutige Debatte findet statt, weil die Bundesregierung auf eine Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE geantwortet hat. Es geht um eines der berühmten Großprojekte in Deutschland. Aber egal, welches Großprojekt ich nehme, ob ich an den Flughafen in Frankfurt oder an Stuttgart zu denke: Es ist noch nie gelungen, die Bevölkerung so einzubeziehen, dass solche Großprojekte widerspruchsfrei realisiert werden konnten. Immer wurden Auseinandersetzungen in Kauf genommen. Genau so ist es beim Flughafen Berlin Brandenburg, der wohl den Namen Willy Brandt tragen soll. Was ist das Problem? Wenn man Großprojekte in einer Gesellschaft wie unserer startet, wird die Demokratie nur dann gewahrt, wenn man die Bürgerinnen und Bürger rechtzeitig und umfassend einbezieht.

(Beifall bei der LINKEN)

Man wird nie alle Widersprüche auflösen können; aber man muss das Gespräch suchen. Hier ist nun etwas ganz Groteskes passiert: Man hat sich bestimmte Flugrouten ausgedacht. Auf dieser Grundlage wurden Gespräche geführt und Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Dann meinte das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung beim Bundesverkehrsministerium: Wir nehmen ganz andere Routen. – Diese Routen waren bis dahin überhaupt noch nicht diskutiert worden und wurden ziemlich willkürlich gewählt, sodass mit denen, die jetzt betroffen sind, nie gesprochen worden ist. Die Betroffenen haben also keinen Lärmschutz, und diejenigen, die welchen haben, brauchen ihn gar nicht mehr. Ich muss sagen: Etwas Irreres habe ich überhaupt noch nicht erlebt, auch was die Kosten anbetrifft.

(Beifall bei der LINKEN)

Das Nächste ist, dass zwei Seen betroffen sein sollten: der Wannsee und der Müggelsee. Bei beiden Seen gibt es auch Naturschutzgebiete. Da ist mir eines aufgefallen – das bin ich seit so vielen Jahren leid -: Wo geht Klaus Wowereit hin? Er protestiert dagegen, dass der Wannsee belastet wird; beim Müggelsee war er nie. Kann das nicht einmal aufhören?

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten der FDP)

Ist es nicht unsere Pflicht, beide Seen zu schützen, das heißt den Müggelsee und den Wannsee?

(Sören Bartol (SPD): Was hat denn der Wolf gemacht?)

Das ist wirklich grotesk.

(Sören Bartol (SPD): Ja, das stimmt!)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:
Herr Kollege Gysi, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Wellmann?

Dr. Gregor Gysi (DIE LINKE):
Ja, gerne.

Karl-Georg Wellmann (CDU/CSU):
Kollege Gysi, sind Sie denn bereit, sich daran zu erinnern, dass Sie von der Linken in Berlin zehn Jahre lang Regierungsverantwortung getragen haben

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU, der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

und dass es Ihr Parteifreund Wolf war, der als Wirtschaftssenator für den Flughafen zuständig war?

Dr. Gregor Gysi (DIE LINKE):
Letzteres ist leider ein Irrtum; aber es ist wahr, dass wir in der Zeit in der Regierung waren. Es ist auch wahr, dass die besten Maßnahmen von uns gekommen sind.

(Beifall bei der LINKEN, Lachen bei der SPD, der FDP und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Passen Sie auf; ich werde Ihnen das gleich belegen. Dass Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzender bei dem Termin derartig versagt hat, liegt nur daran, dass er jetzt mit der CDU und nicht mehr mit den Linken regiert. Das wäre bei uns gar nicht möglich gewesen.

(Beifall bei der LINKEN – Lachen bei der SPD, der FDP und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Abgesehen davon tragen wir eine große Verantwortung. Mir geht es jetzt aber gar nicht um Parteien, sondern um die Betroffenen.

(Johannes Kahrs (SPD): Das merkt man aber nicht!)

Ich weiß schon, wer die Verantwortung auf Bundesebene trug; ich komme noch zu Herrn Wissmann und den anderen.

(Johannes Kahrs (SPD): Das ist doch reiner Populismus!)

Ich werde Ihnen darauf noch Antworten geben.

Die ganze Lärmproblematik gäbe es gar nicht, wenn man sich damals für Sperenberg entschieden hätte.

(Beifall bei der LINKEN sowie der Abg. Mechthild Rawert (SPD))

Wer war gegen Sperenberg? Die Bundesregierung, mit Wissmann an der Spitze.

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist doch jetzt gar nicht das Problem!)

Und warum? Weil Wissmann eine Konkurrenz zu den Flughäfen München und vor allen Dingen Frankfurt am Main verhindern wollte. Das steckte dahinter. Warum war Diepgen, der damalige Regierende Bürgermeister von Berlin übrigens in Koalition mit der SPD, nicht mit uns, wie Sie ja wissen, gegen Sperenberg? Er hat erklärt, dass den Westberlinerinnen und Westberlinern eine Reise bis Sperenberg nicht zuzumuten sei, sondern maximal bis Schönefeld. Etwas Kleinkarrierteres habe ich nach Herstellung der deutschen Einheit überhaupt noch nicht gehört.

(Beifall bei der LINKEN – Stefanie Vogelsang (CDU/CSU): Der war der Auffassung, dass für die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland ein Flughafen angemessen ist!)

Herr Stolpe war der Einzige, der für Sperenberg war. Aber der ist, wie es bei Sozialdemokraten üblich ist, umgefallen. Das ist die Wahrheit. Sonst hätten wir die Probleme, mit denen wir uns jetzt auseinandersetzen müssen, überhaupt nicht.

(Johannes Kahrs (SPD): Herr Gysi, Sie bleiben deutlich unter Ihren Möglichkeiten! So eine schwache Rede!)

Ich sage Ihnen noch etwas: Das Bundesverwaltungsgericht hat das Nachtflugverbot in seiner Entscheidung leider nur von 0 Uhr bis 5 Uhr erteilt. Dagegen richtet sich eine Verfassungsbeschwerde. Wir werden abwarten, wie das Bundesverfassungsgericht darüber entscheidet. Möglicherweise muss sogar der Europäische Gerichtshof darüber entscheiden. Das lasse ich aber offen, weil es eine generelle Frage gibt: Was hat eigentlich Vorrang, wenn man einen Flughafen unmittelbar an der Grenze zu einer Hauptstadt baut? Ist es wirklich so, dass die Wirtschaftlichkeit Vorrang hat vor der Gesundheit Hunderttausender Bürgerinnen und Bürger?

(Patrick Döring (FDP): Sicherheit hat Vorrang!)

Der Maßstab, der dort angelegt wurde, ist überhaupt nicht vertretbar.

Wie hat das Bundesverwaltungsgericht seine Entscheidung begründet? Es hat unter anderem gesagt, dass bei einer Überschreitung von 55 Dezibel bei geschlossenen Fenstern Lärmschutz gewährt werden muss. Ich habe mich dann in einem Brief an die Bundeskanzlerin Sie tun immer so, als ob der Bund nicht zuständig sei; der Bund ist auch Eigner, das muss man hier einmal ganz klar sagen, den Regierenden Bürgermeister von Berlin und den Ministerpräsidenten von Brandenburg gewandt und aufgezeigt, welche Probleme die Bürgerinnen und Bürger bei der Gewährung von Lärmschutz haben; denn wenn man schon ein derart enges Nachtflugverbot hat und wenn man schon Schönefeld statt Sperenberg genommen hat, dann könnte man doch wenigstens im Hinblick auf die Gewährung von Lärm-

schutz großzügig sein. Es ging darum, dass es keinen Lärmschutz für Wintergärten gibt und dass gesagt wurde, manche Räume seien zu niedrig, es seien gar keine Räume im baurechtlichen Sinne. Das ist grotesk. Da wohnt eine Frau seit 40 Jahren in ihrem Haus, und dann wird ihr der Lärmschutz mit dieser Begründung verweigert. Das ist doch kleinkarrierter Mist.

Jetzt haben Sie ihre Haltung allerdings – das muss ich zugeben – ein wenig geändert. Nun wurde entschieden, in all diesen Fällen die Lärmschutzmaßnahmen zu übernehmen sind. Durch den Druck der Bürgerinnen und Bürger und übrigens auch durch unseren Druck ist es erreicht worden, dass sich der Flughafenbetreiber zumindest diesbezüglich bewegt hat.

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:
Herr Kollege, gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage des Kollegen Wellmann?

(Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Hat man ihm in der Fraktion keine Redezeit gegeben?)

Dr. Gregor Gysi (DIE LINKE):
Ja.

Karl-Georg Wellmann (CDU/CSU):
Herr Kollege Gysi, ist Ihnen bekannt, dass Ihre Partei im Land Brandenburg mitregiert und dass das Land Brandenburg im Verhältnis der drei Eigentümer die Federführung bei der Errichtung des Flughafens hat?

Dr. Gregor Gysi (DIE LINKE):
Mir war sehr wohl bereits bekannt aber ich danke Ihnen für den Hinweis, dass die Linke in Brandenburg regiert,

(Jürgen Trittin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber es ist Ihnen unangenehm!)

allerdings erst seit kurzer Zeit. Sie hat bereits einiges durchgesetzt.

(Lachen bei der CDU/CSU, der FDP und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Hören Sie mal zu! Sie hat durchgesetzt, dass jetzt auch für Wintergärten und für niedrige Räume Lärmschutz gewährt wird. Das ist das Verdienst der Linken in Brandenburg.

(Beifall bei der LINKEN – Jürgen Trittin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Linke schützt den Wintergarten!)

Das ist nicht Ihre Sorge. Sie wohnen ja auch nicht dort, Herr Trittin. Dann kann man immer eine große Klappe haben. Aber wenn man dort wohnt und derartig belastet wird, dann sieht man die Situation ganz anders.

(Beifall bei der LINKEN, Zurufe von der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich wusste, dass Sie sich so aufregen. Ich habe mich deshalb schon auf diese Debatte gefreut.

(Sören Bartol (SPD): So eine Trümmerpartei!)

Nun hat der Betreiber bei der Planfeststellungskommission in Brandenburg, die leider unabhängig ist, einen Antrag gestellt. Trotzdem kann und muss die Regierung Einfluss nehmen. Man will, dass festgestellt wird, dass täglich sechsmal die Marke von 55 Dezibel im geschlossenen Raum überschritten werden darf, bevor überhaupt Lärmschutzmaßnahmen greifen. Das widerspricht dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss und vor allem – darauf wird viel zu wenig eingegangen – dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Das Bundesverwaltungsgericht führt auf Seite 122 seines Urteils aus: Dürfte es mehr als sechs Überschreitungen geben, dann würde ein solcher Umstand »jeder inneren Rechtfertigung entbehren«. Sollte die Planfeststellungskommission wirklich der Meinung sein, dass die sechsmalige Überschreitung von 55 Dezibel bei geschlossenen Räumen zulässig ist, dann hieße das, dass die Rechtsgrundlage für die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aufgehoben ist. Das geht überhaupt nicht. Die Planfeststellungskommission muss sagen: Es bleibt dabei. Wenn einmal die Marke von 55 Dezibel überschritten ist, dann gibt es einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz.

(Beifall bei der LINKEN, Jürgen Trittin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sei doch dem Wowereit mal dankbar!)

Jetzt zum Thema Verschiebung.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:
Herr Kollege, Sie wissen, dass Sie Ihre Redezeit überschritten haben?

(Lachen der Abg. Renate Künast (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Jürgen Trittin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Man kann die ja verschieben!)

Dr. Gregor Gysi (DIE LINKE):
Wissen Sie, wenn ich die ganze Zeit unterbrochen werde, dann kann ich keine klaren Ausführungen machen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch kurz Folgendes sagen: Das ist eine Blamage. Das hat Provinzniveau.

(Dr. Martin Lindner (Berlin) (FDP): Ja, ja! Patrick Döring (FDP): Ihre Rede hat Provinzniveau!)

Klaus Wowereit ist immerhin der Vorsitzende des Aufsichtsrats.

(Christian Lange (Backnang) (SPD): Die Zeit ist um!)

Die Kontrolle hat vollständig versagt. Um diese Tatsache kommen Sie alle nicht herum. Wir können uns entscheiden: Blamieren wir uns weiterhin,

(Sören Bartol (SPD): So wie die Linkspartei!)

oder machen es endlich vernünftig, nämlich mit den Bürgerinnen und Bürgern unter Gewährung eines großzügigen Lärmschutzes.

(Beifall bei der LINKEN, Dr. Martin Lindner (Berlin) (FDP):
Flugverbot zwischen 13 und 23 Uhr, oder so etwas!)

»Vorfahrt für die Gesundheit im Flugverkehr«

Herbert Behrens in der selben Debatte

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Vielleicht ist es doch notwendig, dass ich zu Beginn meines Beitrages einige Dinge klarstelle, über die wir gerade reden. Es geht um Menschen, die heute beispielsweise in Schönefeld 210 Mal am Tag davon betroffen sind, dass Düsenjets über ihre Köpfe hinwegbrausen. Sie wissen, dass es nicht am 3. Juni, sondern wohl erst in einem Jahr so weit sein wird, dass sie 780 Flugbewegungen ertragen müssen. Das ist der Kern der Debatte. Das ist der Grund, warum wir unsere Großen Anfrage gestellt und nachgefragt haben, welche Alternativen es für diese unzumutbare Belastung der Menschen in Berlin und auch anderswo gibt.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn angesichts des Desasters der Flughafeneröffnung darüber nachgedacht wird, wo die Verantwortlichkeiten liegen, wer wo zu welchem Zeitpunkt Informationen unterdrückt, nicht wahrgenommen und nicht zur Kenntnis genommen hat, dann muss auch diskutiert werden, ob man nicht doch über die Einrichtung eines Untersuchungsausschuss nachdenken sollte, um diese Fragen grundlegend bewerten zu können.

(Beifall bei der LINKEN)

Ich will noch einmal auf den Kern der Debatte zurückkommen. Das Desaster, das uns in den letzten Tagen beschäftigt hat, wird sehr stark betont. Ich meine, ein Stück zu Unrecht; denn die Probleme der Menschen in der Nähe des Flughafen sind noch in einem Jahr zu spüren und insbesondere auch zu hören. Der Flugverkehr soll weiter wachsen. Das wird von den anderen Fraktionen offenbar nicht infrage gestellt. Hier in Berlin, in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa soll der Flugverkehr wachsen. Bis 2025 soll sich der Flugverkehr insgesamt verdoppeln. Das ist eine Vision, die uns nicht wirklich zufriedenstellen sollte, die uns eher Angst machen kann. Für die Gesundheit der Menschen an den Flughäfen, aber auch für die Umwelt ist das eine enorme Belastung. Die Linke will aber Entlastung. Die Menschen an Flughäfen hier in Berlin, in Brandenburg und anderswo haben ein Recht darauf, dass an ihrem Wohnort ein lebenswertes Leben möglich ist, dass ihre Gesundheit im Vordergrund aller Entscheidungen steht.

(Beifall bei der LINKEN)

Unsere Ziele einer vernünftigen Verkehrspolitik lauten Vermeiden – dieser Begriff wurde hier überhaupt noch

nicht angesprochen –, Verlagern und Verbessern. Wir haben herausgefunden – die Bundesregierung hat entsprechend geantwortet –: Rund 67 000 Inlandsflüge starteten und landeten 2010 in Tegel; rund 50 000 dieser Flüge steuerten Ziele an bzw. waren an Orten gestartet, die mit der Bahn in maximal sechs Stunden erreichbar sind. Fast 75 Prozent aller Flüge sind also offenbar vermeidbar. Diese Zahlen beweisen auch – das wurde angesprochen –, dass es gar nicht nötig ist, jetzt darüber nachzudenken, in Tegel noch einmal die Randzeiten anzugreifen und 120 Flüge weiter in die Nacht hinein zu verschieben. Das ist nicht nötig.

(Beifall bei der LINKEN)

Aber auch der verbleibende Flugverkehr kann viel erträglicher gestaltet werden, wenn wirklich die richtigen Prioritäten gesetzt werden. Dazu gehören Nachtflugverbote, verringerte Lärmpegel und geeignete Flugrouten; das wurde hier schon ausführlich gewürdigt. Dass es möglich ist, die Nachtflugzeiten – nicht in der Weise, wie es gerade von Herrn Lindner ein bisschen salopp dargestellt worden ist – auszuweiten, zeigt ein Beispiel – Sie haben es vielleicht in unserer Großen Anfrage nachgelesen –: Die Anwohnerinnen und Anwohner auf der deutschen Seite der Anflugschneise auf den Züricher Flughafen haben werktags zwischen 21 und 6 Uhr, am Sonntag sogar zwischen 20 und 9 Uhr Ruhe am Himmel. Es ist möglich. Das haben deutsche Behörden gegen den Protest der Züricher Flughafengesellschaft durchgesetzt. Wo es einen politischen Willen gibt, gibt es offensichtlich auch einen entsprechenden Weg, und den wollen wir gehen.

(Beifall bei der LINKEN)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, schon vor dem Flughafeneröffnungsdesaster hat es das Desaster mit den Flugrouten gegeben: Mit einem Mal waren 620 000 Menschen mehr betroffen, als ursprünglich geplant war. Das darf uns in Zukunft nicht wieder passieren. Wir wollen konkret etwas verändern, um das künftig zu vermeiden. Die Bürgerinnen und Bürger sind von Anfang an zu beteiligen und müssen das Planungsverfahren bis zum Ende begleiten können. Wenn sich irgendwann herausstellt, dass andere Flugrouten nötig sind, dann muss das Beteiligungsverfahren wieder aufleben. Darum ist der Vorschlag im Antrag der Grünen, das in das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen, nicht unbedingt tragfähig. Da muss es ein anderes Verfahren geben. Wir müssen hier im Bundestag unserer Verantwortung für die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen gerecht werden. Darum haben wir diesen Antrag gestellt; davon ist unsere Große Anfrage geprägt. Wir finden es wichtig, dass dieses Signal auch von anderen mitgetragen wird. Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

Interview der Woche

»Die Menschen von Anfang an einbeziehen«

Im INTERVIEW DER WOCHE vom 22. Mai 2012 spricht Gregor Gysi über die Lehren, die aus dem Debakel um den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) gezogen werden müssen.

Berlin wollte mit dem Prestige-Flughafen Berlin Brandenburg hoch hinaus und ist durch die verpatzte Eröffnung zum 3. Juni hart auf dem Boden der Realität aufgeschlagen. Wie bewerten Sie die Notlandung?

Gregor Gysi: Besonders peinlich ist, dass die Verschiebung so kurzfristig erfolgt ist und dass es bereits die zweite Verschiebung ist. Hier drängt sich die Frage auf, warum man bei der ersten Verschiebung nicht vorsichtiger war und einen späteren Eröffnungstermin festgelegt hat. Zusammen mit der extrem kurzfristigen Verschiebung jetzt trägt das zum Eindruck bei, dass in der Flughafengesellschaft die linke Hand nicht weiß, was die rechte tut. Nun drohen den Ländern Berlin, Brandenburg und dem Bund hohe Schadenersatzklagen, die letztlich vermutlich die Steuerzahler tragen müssen. Das ist der eigentliche Skandal.

Die Eröffnung musste zum zweiten Mal verschoben werden. Angeblich waren erhebliche Baumängel bereits seit 2010 bekannt. Wer trägt die politische Verantwortung und welche Konsequenzen müssen daraus gezogen werden?

Die politische Verantwortung trägt der Aufsichtsrat, in dem Berlin, Brandenburg und der Bund sitzen. Der Aufsichtsrat sollte sich auf die Aussagen der Geschäftsführung verlassen können. Und die hat noch am 20. April in der letzten Aufsichtsratssitzung behauptet, dass der Termin am 3. Juni zu halten sei. Auch die Firma, die die Controlling-Berichte verfasste, war zu dem Zeitpunkt noch der Auffassung, dass der Termin zu halten wäre. Wenn die Eröffnung nun erst Monate später erfolgen kann, dann liegt die Ursache offenkundig im mangelhaften Baumanagement. Und dafür ist die Geschäftsführung verantwortlich. Aber der Aufsichtsrat hat bei der Kontrolle versagt.

Seit der Planung des Flughafens begleitet ihn der Protest seiner Gegner. Es gab mehrfach Klagen, weitere Klagen drohen. Was läuft falsch in der Kommunikation zwischen Regierenden und Regierten bei Großprojekten wie der neuen Landebahn Nord in Frankfurt, Stuttgart 21 oder dem Berliner Flughafen?

Bei all diesen Großprojekten wurde von oben herab den Menschen etwas vorgesetzt. Die Politik einigt sich in Hinterzimmern mit der Wirtschaft und versucht dann, diese Lösungen gegen alle Widerstände durchzupeitschen. Entscheidungen und ihre Hintergründe bleiben intransparent wie etwa die Erlaubnis von Nachtflügen, deren wirtschaftliche Bedeutung weder hinreichend belegt ist noch den Vorrang vor der Gesundheit der Menschen hat. Das lassen sich viele Menschen zum Glück nicht mehr gefallen.

Sind Politik und Parteien überfordert? Welche Lehren müssen daraus gezogen werden?

Politik und Parteien sind nicht überfordert, die anderen Parteien gehen nur nicht ausreichend auf die Wünsche und Bedenken der Menschen ein. Die Politik sollte endlich lernen, dass man die Menschen von Anfang an einbeziehen muss. Bereits die Entscheidung, ob ein neuer Flughafen oder ein neuer Bahnhof oder eine neue Landebahn gebaut wird, muss mit den Betroffenen gemeinsam gefällt werden.

Die Gegner des Großflughafens werden angesichts der Bauchlandung vielleicht etwas Schadenfreude empfinden. Ihre grundsätzliche Kritik an Flugrouten, Fluglärm und Nachtflügen dürfte das nicht ändern. Können Sie noch mit Hilfe aus der Politik rechnen?

Als Juniorpartner in Brandenburg kann DIE LINKE nicht alleine entscheiden. Immerhin konnten wir Nachbesserungen bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner durchsetzen. Allerdings sind diese noch nicht ausreichend. Die Bundesregierung und die SPD-Ministerpräsidenten waren allerdings nicht zu weiteren finanziellen Konzessionen bereit – müssen wegen der Verschiebung nun aber ein Vielfaches an Schadensersatz zahlen.

Hilfe gab es für lärmgeplagte Anwohnerinnen und Anwohner kürzlich nicht durch die Bundesregierung – die den Menschen das Blaue vom Himmel verspricht, dann aber untätig bleibt –, sondern vom Bundesverwaltungsgericht. Nach dem Urteil Anfang April zum Nachtflugverbot in Frankfurt gilt nun praktisch ein bundesweites gesetzliches Nachtflugverbot. Das gilt allerdings nicht für bestehende Regelungen an den Flughäfen, sondern nur bei zukünftigen Entscheidungen.

Die Berliner LINKE will das Volksbegehren für ein Nachtflugverbot von 22–6 Uhr am BER unterstützen. Wenn dieses erfolgreich ist, kann auch der Berliner Senat dieses starke Votum nicht einfach ignorieren.

DIE LINKE will auch das Luftverkehrsgesetz ändern. Warum?

In einem ersten Schritt haben wir, gerade mit Blick auf bestehende Regelungen, einen Gesetzentwurf eingebracht, mit dem nachts der Lärmschutz absoluten Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Airlines an kurzen Flugrouten bekommen soll. Mit einem neuen Antrag fordern wir eine gesetzliche Festlegung für ein bundesweit einheitliches Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr anstelle der jetzigen von Flughäfen zu Flughäfen abweichenden Regelungen mit kürzeren Nachtruhen. Außerdem wollen wir, und das ist die mittlerweile auch von anderen Parteien anerkannte Lehre aus dem Chaos um den BER, ein neues Verfahren für die Festlegung von Flugrouten mit umfassender Bürgerbeteiligung – damit es nie wieder dazu kommt, dass Menschen erst kurzfristig erfahren, dass sie erheblichem Fluglärm ausgesetzt werden, wie es vielen Menschen in Berlin und Brandenburg nun zugemutet wird.

Erstmals veröffentlicht auf der Webseite der linksfraktion.de am 22. Mai 2012

»Am besten gar nicht eröffnen«

Am besten gar nicht eröffnen« – Interview mit Frank Welskop, Grüne Liga, im »ND«.

nd: Sie standen dem Bau des neuen Hauptstadtflughafens in Schönefeld, der morgen eröffnet werden sollte, von Anfang an skeptisch gegenüber. Vor drei Jahren veröffentlichten Sie ein Buch mit dem Titel »BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?« Auch wenn der Flughafen BBI inzwischen BER heißt – man könnte meinen, Sie besitzen prophetische Fähigkeiten.

Welskop: Die werden mir mittlerweile nachgesagt. Aber um so etwas einschätzen zu können, muss man nur in die Geschäftsberichte der Flughafengesellschaft schauen. Da zeichnete sich die zunehmende wirtschaftliche Schieflage des Flughafens seit langem ab.

Also war die Verschiebung des Eröffnungstermins für Sie keine Überraschung?

Die zeichnete sich ja schon lange ab und war ja auch nicht die erste. Ursprünglich sollte der Flughafen schon zu Olympia 2000 in Berlin eröffnen. Seit der Bau 2006 tatsächlich begonnen hat, sind wir nun beim dritten Termin angekommen. Aber auch im März 2013 wird die Eröffnung nicht gelingen, wahrscheinlich auch nicht 2014.

Schon wieder Prophet? Das Terminal ist doch aber fast fertig, bis auf die Brandschutzanlagen.

Die Arbeiten sind auch in anderen Bereichen in Verzug, man denke nur an die Schallschutzmaßnahmen, ohne die der Flughafen laut Planfeststellungsbeschluss nicht in Betrieb gehen darf. Dann hat sich der Flughafen praktisch selbst enthauptet, den technischen Geschäftsführer und das Generalplanungsbüro mit 200 Mitarbeitern abgelöst. Die Neuen müssen das Desaster erstmal aufarbeiten, das kostet Zeit. Und am Ende, wenn alles fertig ist, kommt der Probelauf, für den sechs bis neun Monate zu veranschlagen sind und nicht sechs Wochen, wie die Flughafengesellschaft behauptet.

Weiß das außer Ihnen niemand?

Da gab es auch in der Vergangenheit schon genug Experten, auch in der Flughafengesellschaft selbst, die gewarnt haben. Aber die bekamen einen Maulkorb verpasst oder mussten gehen. Die Politik wollte ihr Prestige-Projekt.

Die Folgen des Bankenskandals von 2001 spüren wir noch heute, welches sind die Folgen des Flughafenskandals?

Auch die werden verheerend sein. Die Kosten sind schon jetzt völlig aus dem Ruder gelaufen. Aber das Drama beginnt erst richtig, wenn der Flughafen eröffnet wird. Denn er wird nie rentabel zu betreiben und immer auf Subventionen der Steuerzahler angewiesen sein, ein ewiges Zuschussgeschäft.

Warum?

Weil von Anfang an völlig falsche Strategien gefahren

wurden. Das begann mit der falschen Standortwahl, setzte sich fort mit dem Ankauf von Grundstücken, die dann für den Flughafen gar nicht gebraucht wurden – der Baufeld-Ost-Skandal, der allein zu einem Verlust von mindestens 200 Millionen Euro führte –, und zeigt sich in der Subventionierung der Billig-Airlines. Die mussten angelockt werden, um überhaupt einen Bedarf für den Flughafen vorzugaukeln.

Im Buch sprechen Sie vom »Luxusflughafen für Billigflieger«.

Am neuen Großflughafen werden 60 bis 70 Prozent der Flüge Billigflüge sein. Mit denen aber kann man keinen teuren Großflughafen bewirtschaften. 2002, bevor ihre Subventionierung begann, lag der Umsatz auf den Berliner Flughäfen bei 14,90 Euro pro Passagier, seitdem ist er auf 10,90 Euro gesunken. Der Durchschnitt auf den internationalen deutschen Flughäfen liegt bei 25 Euro. In diese Region müsste der BER vordringen, wollte er wirtschaftlich sein.

Deshalb soll der neue Flughafen ein Shopping-Center werden.

Im vergangenen Jahr hat dieser sogenannte Non-Aviation-Bereich 17,9 Prozent zum Umsatz der beiden Flughäfen beigetragen. Im neuen Flughafen soll sein Anteil innerhalb kürzester Zeit auf 50 Prozent steigen, das ist einfach illusorisch. Oder glaubt jemand, dass die Passagiere, die für 99 Euro in den Billigflieger steigen, ihr Gespartes in die Flughafenshops tragen? Berlin will einen erstklassigen Flughafen für einen zweitklassigen Flugbetrieb bauen. So kann es aber von den Schulden, die es dabei macht, nicht heruntersommen. Zu Hertha passt jetzt eigentlich auch nicht mehr das Olympiastadion.

Was wäre ein erstklassiger Flugbetrieb?

Das wäre ein Flughafen mit mehr Umsteigern, mit Drehkreuzfunktion. Davon gibt es zwei in Deutschland, Frankfurt am Main und München. In Frankfurt gibt es knapp 50 Prozent Umsteiger, in Berlin nicht mal fünf. Hätte die Berliner Politik damals fundiert entschieden, wäre der Flughafen in Sperenberg entstanden, jetzt zehn Jahre in Betrieb und das zweite Drehkreuz geworden. So wurde es München. Der Luftverkehrsmarkt ist aufgeteilt, deshalb wird es ein drittes Drehkreuz in Berlin nicht geben, auch, weil die fetten Jahre im Luftverkehr vorbei sind.

Laut Flughafenchef hätte der Neubau des Airports drei Milliarden Euro gekostet, wenn er morgen in Betrieb gegangen wäre. Wie wird die Schlussrechnung aussehen, inklusive der Terminverschiebung?

Das ist schwer abzuschätzen. Im Jahr 2004 sollte der Flughafen mal 1,7 Milliarden Euro kosten. Bis zum Baubeginn 2006 waren aber bereits 1,5 Milliarden Euro Kosten entstanden, etwa durch den Fehlkauf beim Baufeld Ost, den Umzug der Gemeinde Diepensee, zwei gescheiterte Privatisierungen. Das Terminal wird mit 1,2 Milliarden Euro mindestens doppelt so teuer wie geplant, wahrscheinlich muss man jetzt mit weiteren 350 Millionen Euro Baukosten rechnen. Und auch die bisher geplanten 157 Millionen Euro Kosten

für Schallschutz dürften sich mindestens verdoppeln, wenn sich die Flughafengesellschaft an die gesetzlichen Auflagen halten muss. Hinzu kommen die Einnahmeausfälle durch die verspätete Inbetriebnahme, Schadensersatzzahlungen an die Airlines und Dienstleister und ein erhöhter Schuldendienst an die Banken, denn die Verluste des Flughafens werden noch höher ausfallen als geplant. Alles in allem dürften locker fünf Milliarden Euro zusammenkommen.

Was wäre die Alternative?

Ein sofortiger Baustopp. Am besten wäre, die Eröffnung fällt ganz aus. Eine Bürgerinitiative hat ja bereits ein Nachnutzungskonzept entwickelt.

Falls Sie Ihr Buch noch einmal schreiben würden, würde im Titel wieder ein Fragezeichen erscheinen?

Nein, unbedingt ein Ausrufezeichen. Denn am BER wird künftig nur noch für die Banken geflogen, und der Steuerzahler muss dafür bluten.

Dieser Artikel erschien in: Neues Deutschland vom 2.6.2012

Frank Welskop ist Mitglied des Landessprecherrates der Grünen Liga, deren Bundeskontaktstelle Luftverkehr er bis vor kurzem leitete. Mit ihm sprach Bernd Kammer.

Das Verkehrspolitische Zirkular bestellen...

... können Sie am einfachsten, indem Sie sich für den Postversand oder die Benachrichtigung per Email eintragen unter www.nachhaltig-links.de/index.php/mobilitaet/182/577-newsletter.

Alternativ können Sie sich auch telefonisch melden unter 030-227-73770.

Die bisherigen Ausgaben finden Sie als Download unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet. Diese können Sie ebenfalls anfordern unter 030-227-73770 bzw. sabine.leidig.ma02@bundestag.de.

Die Themen der bisherigen Ausgaben:

Heft 1 erschien im März 2010:

Pkw-Maut // Bahnpreise // Stuttgart 21 // Bahnprivatisierung // Busfernverkehr // Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Frankfurt/M // Fehmarnbeltquerung.

Heft 2 erschien im Juni 2010:

Wussten Sie, dass die Vertreter des Bundes bei der Bahn überwiegend aus Männern bestehen, die privatkapitalistische Konzerne vertreten? Dass der neue Bahn-Aufsichtsratschef im Führungsgremium einer der größten „Heuschrecken“ sitzt? Andere Themen im zweiten Verkehrspolitischen Zirkular: Sackgasse Elektro-Pkw // PPP-Projekte // Privatisierung im Straßenbau // Konferenz Auto.Mobil.Krise // Nachtflugverkehr // Hafen-Konferenz.

Heft 3 erschien im Juli 2010 aus aktuellem Anlass früher als geplant: In Juli 2010 waren in mindestens 48 ICE-Zügen die Klimaanlage ausgefallen. Die Hintergründe für dieses neuerliche Bahn-Desaster werden hier ausführlich ausgeleuchtet. Dass die Deutsche Bahn AG auf ihrem Privatisierungskurs „kaputt gespart“ wurde, ist inzwischen Allgemeingut. Der Verkehrsminister sagte im ZDF: "Ein Sparzwang war die Folge, um betriebswirtschaftliche Zahlen zu erzeugen, die den Börsengang ermöglichen sollten." Was aber folgt aus dieser Erkenntnis? Peter Ramsauer muss jetzt schwitzen, denn nicht mehr und nicht weniger steht auf der Tagesordnung, als den Kurs der Bahn grundlegend zu ändern!

Heft 4 erschien im Mai 2011: Erfolg im Stresstest: Beiträge zum Stand der Bewegung und zu Kritik an S21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Andere Themen: EU-Weißbuch und TEN-Projekte // Vorschlag neue Struktur der DB // Schienenlärm und Rheintalbahn // Eisenbahnunglück in Hordorf // Unpünktlichkeit der Bahn – Beispiel Erfurt // SPNV-Wettbewerb // Bedarfsplan Schiene // Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland // Atomstrom-Bahn // Auswirkungen von Autobahnen auf Wohnstrukturen // ÖPNV im ländlichen Raum // Finanzierung Straßeninfrastruktur // Wasser- und Schifffahrtsverwaltung // Maritime Konferenz.

Heft 5 erschien im Dezember 2011: Bahn der Zukunft - Zukunft der Bahn – ein Sonderheft mit Texten und Debattenbeiträgen von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn.

Eisenbahngeschichte und -struktur // Von der Bahnreform zu ersten Börsen-Gehversuchen // Ära Mehdorn und gescheiterter Bahn-Börsengang // Antrag zur Bahnstruktur mit Anmerkungen // Gemeinwohlbilanz für die DB AG // Organisation der DB als Genossenschaft? // Öffentlicher Verkehr in der Schweiz und Organisationsform der SBB // Vergleich von SBB und ÖBB und die Europäisierung öffentlicher Bahnen // Vergleich von SBB und DB // Anforderungen von Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit an die Bahn

Heft 6 erschien im April 2012

Verkehrswachstum // EU-Verkehrspolitik + EUWeißbuch // Investitionsrahmenplan setzt falsche Prioritäten // Fernbusliberalisierung stoppen, Schienenausbau vorantreiben // Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten // Fußverkehr // Fluglärm // Emissionshandel + Luftverkehrssteuer // Bahnpreiserhöhung // DB-Trassenpreise // Stuttgart 21 // Inselbahnhof Lindau // Ortsumfahrungen // Straßenbaulobby // Elektroautos // WSV // Sportboote



Weitere Publikationen...

... sind unter www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet zu finden und können (so lange der Vorrat reicht) unter sabine.leidig.ma02@bundestag.de bzw. unter 030-227-73770 bestellt werden.

Hier eine Auswahl:

Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten

Ansatzpunkte für eine verbesserte Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in der Bundesrepublik Deutschland

Berlin, Mai 2011. AutorInnen: Felicia Petersen und Michael Zschiesche (UfU, Unabhängiges Institut für Umweltfragen e.V.).



Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete

Die Untersuchung, Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete, ist der Frage nachgegangen, ob lärm und emissionsbelastende große Verkehrsanlagen, wie innerstädtische Autobahnen, zu einer deutlichen sozialen Abwertung von angrenzenden Wohngebieten führen und dabei der Entstehung von Problemquartieren Vorschub leisten kann.

Im Ergebnis kann belegt werden, dass die von Stadtautobahnen ausgehenden Effekte in einem deutlichen und signifikanten Ausmaß die Sozialstruktur verändern.



Klima und Verkehr (vierseitiger Folder)

Nirgendwo wächst der Ausstoß von Treibhausgasen so schnell wie im Straßen-, Flug- und Schiffsverkehr. Der Transportsektor steht heute in der EU schon an zweiter Stelle der „Klimaschädlinge“. Zugleich gibt es kaum einen anderen Bereich, in dem so viel Emissionen eingespart werden können. Die Chancen für schnell wirksamen Klimaschutz sind groß, wenn wir Verkehrsalternativen durchsetzen.



Sonderheft der Zeitschrift Lunapark21 zum Thema Flugverkehr

In der Lunapark21 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.

AutorInnen: Herbert Behrens / Gitta Düperthal / Rudi Hechler / Heinz Högelsberger / Frank Kaufmann / Ingrid Kopp / Sabine Leidig / Jörg Lüsing / Hermann Schaus / Petra Schmidt / Michael Teske / Dirk Treber / Carl Waßmuth / Wolf Wetzels / Winfried Wolf



◀ www.nachhaltig-links.de

Mobilität | Umwelt | Energie | Klima & Ressourcen | Agrar

nachhaltig-links.de: Ein Forum, das vereint, was zusammen gehört: Gerechtigkeit und Ökologie, Sozial- und Umweltpolitik, Nachhaltigkeit und Fairness. Wir wollen informieren und debattieren. Über Klima- und Lebenswandel. Über Futtertröge und grüne Wiesen. Über Mobilität für alle und Gegenwehr zum (Flug-) Verkehr. Über Strom aus der Steckdose und Kohle aus der Lausitz. Über Wachstumskritik und sozial-ökologischen Umbau. Wir informieren aus den Parlamenten über Positionen und Initiativen. Und wir blicken auf die Straße, schauen über Schultern und legen unsere Finger in Wunden. .

Das Portal wird getragen von Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag. Autorinnen und Autoren sind Aktive in und bei der Partei DIE LINKE, von Initiativen und Verbänden.

Fluglärm macht krank!

richtig runterkommen

- **Zur Erholung:** „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera oder die Pest“, prophezeite der Medizin-Nobelpreisträger Robert Koch vor über hundert Jahren – und jetzt ist es so weit. Ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ist das Mindeste.
- **Mit der Menge Flugverkehr:** Der wird zum Klimakiller Nummer 1 und bedroht so auch die Menschen im globalen Süden. Öl im Tank hat keine friedliche Zukunft. Reduzierung von Flügen ist nötig und möglich.
- **Bei Landung und Start:** Flugrouten sollen die Bevölkerung schützen und nicht die Gewinn-erwartung der Unternehmen bedienen. Bei allen Plänen müssen die Betroffenen wirklich beteiligt werden.

anders verkehren

Schluss mit Steuerbefreiungen und Subventionen! Alle Kosten – auch die Umwelt- und Gesundheitskosten – müssen dem Flugverkehr angelastet werden, um auf den Boden gesellschaftlicher Vernunft zurück zu kommen.

Mehr und bessere Bahnverbindungen könnten Inlands- und Kurzstreckenflüge ersetzen. Schon heute wäre ein Drittel davon mit Bahnfahrten unter fünf Stunden zu machen.

„Wir brauchen die Nacht“, setzen wir gegen die Parole der Fluglobby „Die Fracht braucht die Nacht“. Wir wollen Transport und (Flug)Verkehr vermeiden, regionale Wertschöpfung fördern und die Abhängigkeit von endlichen Rohstoffen begrenzen.

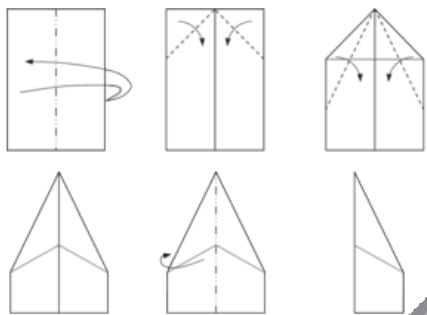
Das wäre was für's (Steuer)Geld: Mehr Lebensqualität auch für die Enkel, mehr globale Gerechtigkeit und mehr sinnvolle Arbeitsplätze.

www.linksfraktion.de/flugverkehr

www.nachhaltig-links.de

ViSdP: Herbert Behrens (MdB), Sabine Leidig (MdB),
Platz der Republik 1, 11011 Berlin





Flugblatt gegen Fluglärm

WTVW-nachhaltig-links.de

richtig runterkommen

anders verkehren



PLAN B

**DEMOKRATIE
ÖKOLOGIE SOZIALES**

**DIE LINKE.
IM BUNDESTAG**

Das rote Projekt für einen **sozial-ökologischen Umbau**

Die Fraktion DIE LINKE geht neue Wege im Deutschen Bundestag: Gemeinsam mit Euch wollen wir Pläne für einen sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft entwickeln.

Die Grundthese lautet: Der ökologische Umbau kann nur dann gelingen, wenn er durchgehend als soziales und demokratisches Erneuerungsprojekt angelegt ist.

Aber wie viel Planung braucht der Umbau? Haben wir vielleicht zu viele Ressourcen statt zu wenige? Wohnen-Arbeit-Freizeit an einem Ort – geht das und wollen wir das? Wie kann eine demokratische Gegenmacht aufgebaut werden? Diese und viele weitere Frage wollen wir mit Euch diskutieren:

www.plan-b-mitmachen.de

solimob.de
Netzwerk Solidarische Mobilität

1. Ratschlag des Netzwerks Solidarische Mobilität 12. - 14. 10. 2012 in Berlin

Durchstarten für einen Kurswechsel in der Verkehrspolitik, Druck machen auf die Politik, Aktionen, Öffentlichkeitsarbeit, Konzepte erarbeiten ... diese Ziele haben wir uns als „Netzwerk Solidarische Mobilität“ gesetzt. Das Netzwerk ist ein neues Bündnis für eine zukunftsfähige Mobilität, die soziale und ökologische Aspekte vereint. Wir nennen sie „solidarische Mobilität“. Richtig verstanden bedeutet Mobilität nicht das Zurücklegen möglichst großer Entfernungen, sondern ungehinderte Teilhabe an den jeweils gewünschten öffentlichen und privaten Aktivitäten, gerade auch im eigenen Umfeld. Stärkung der Nähe statt Kilometerfresserei.

Wir wollen am Wochenende vom 12. bis 14. Oktober in Berlin bei unserem „Ratschlag“ Kernthemen solidarischer Mobilität vertieft diskutieren – jeweils mit dem Blick auf Vernetzung, gemeinsame Aktionen oder gar Kampagnen. Bürgerinitiativen, Verkehrs-, Umwelt- und Sozialverbände, Gewerkschaften, Parteien und auch die Wissenschaft sind bereits im Netzwerk vertreten, doch wir wollen mit dem handlungsorientierten Treffen weitere Bündnispartner und Aktive für eine solidarische Mobilität gewinnen. Jede und jeder ist willkommen.

Näheres zum Programm unter **www.solimob.de**

Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag

Heidrun Bluhm

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Sprecherin für Bauen und Wohnen

Themen Bauen und Wohnen, Städtebau, Wohnungspolitik, Raumordnung

Büro Berlin, JKH 4 842
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 87 70
Fax. 030/22 77 61 55
heidrun.bluhm@
bundestag

Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrs-
politische Sprecherin

Themen Bahn:
übergreifend, Konzern,
Fernverkehr, Güterver-
kehr, Privatisierung,
Spitzelaffäre

Büro Berlin, JKH 2755
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 37 69
Fax. 030/22 77 67 69
sabine.leidig@
bundestag.de

Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen
Bundestages

Themen Schifffahrt
inkl. Häfen, Luftverkehr,
Fahrradverkehr

Büro Berlin, JKH 2751
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 57 74
Fax. 030/22 77 67 74
herbert.behrens@
bundestag.de

Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen
Bundestages

Themen Nahverkehr,
ÖPNV, PBeFG, Taxen,
Fahrgastrechte,
Regionalisierung

Büro Berlin, JKH 3701
Platz d. Republik 1 11011
Berlin
Tel. 030/22 77 24 77
Fax. 030/22 77 64 76
thomas.lutze@
bundestag.de

Mitarbeiter

Nico Grunze,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 02 56,
heidrun.bluhm.ma11@
bundestag.de

Joachim Kadler,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 12 37,
heidrun.bluhm.ma02@
bundestag.de

Mitarbeiter

Dr. Winfried Wolf,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 68,
sabine.leidig.ma11@
bundestag.de

Dominik Fette,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.ma02@
bundestag.de

Karl-Heinz Ludewig
wiss. MA
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.ma12@
bundestag.de

MitarbeiterInnen

Martin Wegner,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.ma11@
bundestag.de

Malte Riechey,
wiss. MA,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.ma12@
bundestag.de

Mitarbeiter

Sebastian Meskes,
Büroleiter,
Tel. 030/22 77 24 77,
thomas.lutze.ma01@
bundestag.de

Referent

Sven Diedrich,
Referent für Bauen
und Wohnen,
Tel. 030/22 75 20 88,
sven.diedrich@
linksfraktion.de

Dr. Bernhard Knierim,
wiss. MA
sabine.leidig.ma03@
bundestag.de

Projekt-Mitarbeiterin
Karin Masche
Tel. 0163/55 35151
sabine.leidig.lt@
bundestag.de

Referent

Gerrit Schrammen,
Referent für Verkehr,
Tel. 030/22 75 20 87,
gerrit.schrammen@
linksfraktion.de

