

124. Montagsdemo Flughafen Frankfurt

Für eine rationale und demokratische Flughafenpolitik

Sehr geehrte Damen und Herren!

Am Beginn des neuen Jahres begrüße ich Sie ganz herzlich. Mein Name ist Friedrich Thießen. Ich bin Professor für Wirtschaft an der Technischen Universität Chemnitz. Ich möchte darüber sprechen, welche Forderungen man im neuen Jahr erheben sollte. Dabei möchte ich heute eine marktwirtschaftliche Position einnehmen und mich wesentlich auf Autoren des Instituts für Weltwirtschaft aus Kiel stützen.

Der internationale Luftverkehr ist in Bewegung. In Frankfurt steht das Terminal III an. In Europa drängen neue Flughafen-Wettbewerber auf den Markt: Dubai und Istanbul sind die meistdiskutierten. Der eine mag das begrüßen, der andere kritisieren. Aber Verschiebungen im Wettbewerb kommen immer wieder vor. Das ist nicht Besonderes. Aber nicht für den Luftverkehr. Die Branche steht schon wieder bei den Politikern Schlange und verlangt Erleichterungen und Hilfen. Ich zitiere, was die Luftverkehrswirtschaft 2014 alles vom Staat fordert:¹

- Man will weniger Steuern zahlen. Die Befreiungen von Mineralöl- und Mehrwertsteuern reichen nicht.
- Man will Forschungszuschüsse des Staates. Letztlich sind das Betriebsbeihilfen.
- Man will Nachtflugverbote verhindern.
- Man verweist auf den Balanced Approach. Letztlich heißt das, dass Lärmschutzmaßnahmen wie bisher halberzig und langsam durchgeführt werden.
- Man verlangt überall Planungssicherheit. Dabei will man aber nur Rechte von anderen, während man sich selbst zu nichts verpflichtet.
- Man will Subventionen für Flughäfen. Die Regierung wird implizit aufgefordert, das neue strengere EU-Beihilfenrecht nicht wirklich zu beachten.
- Und ganz schlimm: Man will ausländische Wettbewerber dadurch ausschalten, dass ihnen der Verkehrsminister Verkehrsrechte entziehen soll.

Das sind Forderungen einer Branche, die es nicht fair mit der Öffentlichkeit meint. Irgendetwas stimmt in dieser Branche nicht. Als Grund für den aggressiven Lobbyismus lassen sich leicht Vorrechte ausmachen, welche die Branche aus alten Zeiten mitbringt. Diese werden mit Klauen und Zähnen verteidigt. Es sind:

- Steuererleichterungen
- Verschmutzungs- und Verlärmungsrechte sowie
- Verfahrensrechte.²

Die Verfahrensrechte sind vielen Menschen in Deutschland unbekannt. Zu ihnen gehören diverse Ungereimtheiten im deutschen Planungsrecht. Sie wurden Anfang 2014 vom SRU, dem Sachverständigenrat für Umweltfragen, treffend beschrieben. Dann gibt es noch sog. implizite Verfahrensrechte, wie z.B. die Tradition, dass selbst dubioseste Scheingutachten von Landesbehörden abgesegnet und von Landesrichtern durchgewinkt werden. Es muss nur das Wort Job oder Wirtschaftswachstum drin vorkommen.³

Man kann weitere Ungereimtheiten aufzählen: Alle größeren Investitionen sind von Protesten begleitet. Millionen von Menschen werden nennenswert negativ beeinträchtigt. Gesundheitliche Störungen werden in Kauf genommen. Die Zustellung von Päckchen ist wichtiger als gesunder Nachtschlaf.

Dabei ist die Politik nicht neutral: Sie agiert zugleich als Eigentümer von Flughäfen, kontrolliert Behörden und setzt Richter ein. Auf Landesebene gesehen befindet sich also „alles unter einem Dach“. Die Gewaltenteilung ist schwach ausgeprägt. Das ist nicht recht.

¹ Vgl. Stellungnahme des BDL, VC, UFO und ver.di zur Studie des Handelsblatt Research Institute „Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr“, März 2014, Berlin u. Frankfurt

² Zu Verfahrensrechten siehe das Gutachten des SRU von 2014 „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“, Berlin, sowie Bickenbach, Soltwedel und Wolf, 2007, „Institutionelle Reformen für eine rationale Flughafeninfrastrukturpolitik“, Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Jg. 56, S. 108 ff.

³ Die OECD beschreibt die tatsächlichen Befunde mit den Worten: „no significant impact on output“ und „absence of robust findings on growth effects“. OECD, 2013, ITF Transport Outlook – Funding Transport, OECD Publishing, Paris, S. 102.

124. Montagsdemo Flughafen Frankfurt

In Marktwirtschaften muss Recht gelten. Und das Recht muss für alle gleich sein. In einem Land, das auf marktwirtschaftlichen Prinzipien entstand, muss dies auch für den Luftverkehr gelten. Thomas Piketty erläuterte die Vorzüge der Marktwirtschaft zur Lösung von Problemen Anfang 2014 so: „Es gibt einen sehr einfachen ökonomischen Mechanismus, der für ein Gleichgewicht sorgt: das Gesetz von Angebot und Nachfrage.“⁴

Wie sollte dieses Gesetz nun hier angewandt werden? Die Antwort ist einfach. Sie ist nachzulesen in einer Schrift von Experten des Instituts für Weltwirtschaft.⁵ Sie lautet: all das, was bisher in einer halbherzigen Regulierung, in halbherzigen Auflagen und Grenzwerten meistens zugunsten der Luftverkehrswirtschaft gesteuert wurde, kann in Zukunft marktwirtschaftlich über den Preismechanismus gesteuert werden. Dazu müssen die externen Effekte, die der Luftverkehr auslöst, marktwirtschaftlich bewertet und in Geld regelmäßig ausbezahlt werden. Das betrifft Lärmschäden, Risiken, Klimaeffekte genauso wie die Arbeitsplatz- und katalytischen Wirkungen, die der Luftverkehr auslöst.

Für solche Zahlungen gibt es schon Vorbilder. Bei den Klimaeffekten haben wir bereits einen solchen Zahlungsmechanismus: Wer die Luft schädigt, muss bzw. musste CO₂-Zertifikate kaufen. Das ist genau der Mechanismus: Wer etwas schädigt, muss dafür Geld bezahlen. Auch die Regierung fand das richtig. Die Lärmschäden waren bisher von solchen Zahlungen ausgenommen. Nur die Schlimmstbetroffenen erhielten mageren Ersatz. Warum wird eigentlich nicht die richtige, marktbestimmte Summe bezahlt? Lärm wurde über Grenzwerte geregelt, und das hat nicht gut geklappt. Das hat keine oder zu wenige Lenkungswirkungen entfaltet. Deshalb sollten die vorhandenen Regelungen jetzt ergänzt werden durch die pekuniäre Steuerung der externen Effekte.

Das bedeutet, dasjenige was 2015 neu von der Politik eingefordert werden sollte, ist, dass die jeweils Betroffenen unmittelbar in Geld entschädigt werden. Nutznießer und Leidtragende des Luftverkehrs sind unterschiedliche Personen. Eine pauschale und implizite Verrechnung von Nutzen und Leid auf einer gehobenen politischen Ebene ist deshalb nicht sinnvoll. Sie führt zu falschen Entscheidungen bei den Flughäfen. Das bedeutet: es muss gefordert werden, dass jede Familie, die unter Fluglärm leidet, monatlich einen Scheck in genau der Höhe erhält, die dem Wert der Lärmbelastung entspricht, welche die Familie tragen muss.

Nur auf diese Weise kann der Luftverkehr die externen Kosten richtig einkalkulieren und in seinen Entscheidungen berücksichtigen. Das Resultat ist eine rationale Luftverkehrspolitik – genauso sehen es die Autoren des Instituts für Weltwirtschaft aus Kiel.

Es sei angemerkt, dass eine solche monetäre Abgeltung der externen Effekte für die Flughäfen kein finanzielles Desaster bedeuten muss. Im Gegenteil: sie können daran verdienen. Denn es werden ja auch die positiven externen Effekte abgegolten. Diejenigen Regionen, die sich von Flughäfen Wachstumsimpulse erhoffen, müssen ihren Profit – oder einen Teil davon – dem Flughafen bezahlen. Bisher haben sie die Vorteile stillschweigend einkassiert und die Lärmopfer allein gelassen. Dies wird nun anders. Es gibt genügend Gutachten, welche die positiven externen Effekte quantifizieren. Und viele Landespolitiker haben diese Gutachten begrüßt, applaudiert und auf ihrer Basis den Ausbau des Flughafens vorangetrieben. Diese Politiker werden doch wohl jetzt, wo sie darauf festgenagelt werden und bezahlen müssen, nicht von diesen Gutachten abrücken?

Damit möchte ich schließen. Ich wünsche Ihnen und uns allen Gesundheit, Lebensfreude und Fortschritte auf dem Weg hin zu einer rationalen, demokratischen Flughafenpolitik.

Frankfurt, 26.01.2015

⁴ Piketty, 2014, Das Kapital im 21. Jahrhundert, München, S. 20

⁵ Bickenbach et al., 2007, S. 108 ff.