

„Umweltschäden sind Subventionen“

Wissenschaftler Friedrich Thießen kritisiert staatliche Unterstützung des Flugverkehrs

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat eine Studie zu den Subventionen des Luftverkehrs in Auftrag gegeben. Sie wollte wissen, ob und an welchen Stellen der Luftverkehr staatlich unterstützt wird. Autor ist Friedrich Thießen, Professor an der Technischen Universität Chemnitz.

Herr Thießen, das wohl bekannteste Beispiel für Subventionen im Flugverkehr ist Kerosin. Über was sind Sie in Ihrer Studie denn noch so gestoßen, speziell in Frankfurt?

In Frankfurt gibt es Gutes und Schlechtes zu berichten. Zum einen muss der Staat nicht laufend Kapital nachschießen, weil der Flughafen keine finanziellen Probleme hat. Die Frankfurter verlangen auch nicht, dass die Feuerwehrkosten übernommen werden.

So wie in Kassel-Calden?

Genau. Das Schlechte in Frankfurt ist, dass die Umweltschäden durch die Masse an Flügen enorm hoch sind. Deren Höhe ist sehr schwer zu beziffern, wir haben das in der Studie auch nicht untersucht. Aber man kann sich vorstellen, dass der Betrag sehr, sehr hoch ist.

Welche Umweltschäden sind in Frankfurt besonders gravierend?

Das eine sind die Emissionen wie Feinstaub und CO₂. Das andere der Lärm, der sehr viele Leute in der Region trifft.

Das Land Hessens als Anteilseigner steckt einen Teil der Fraport-Dividende in den Schutz der Bevölkerung. Wie bewerten Sie das?

Was die Regierung bekommt, ist praktisch die Dividende auf das hingebene Kapital. Wenn man das verwendet, um die vom Flughafen verursachten Schäden auszugleichen, ist das ganz direkt eine Subvention.

Gehören zu den Umweltschäden auch Landverbrauch, Naturzerstörung?

Das zählt ebenso zu den Subventionen, wie wenn der Staat Straßen erstellt, die zum Flughafen



Am Flughafen wird so manches subventioniert.

MICHAEL SCHICK

führen oder S-Bahn-Anschlüsse, die sich nicht amortisieren.

In Frankfurt gibt es unterschiedliche Auffassungen darüber, wer die Kosten für die Schienenanbindung des neuen Terminals 3 übernimmt. Wer müsste Ihrer Meinung nach zahlen?

Bei bereitgestellten Gütern und Diensten, die sich nicht für den Staat rentieren, liegt eine Subvention vor. Konkret heißt das bei diesem Beispiel, wenn sich der Schienenanschluss nicht durch Ticketeinnahmen rechnet, liegt eine Subvention vor.

Welche Forderungen leiten Sie von Ihrer Studie ab?

Insgesamt ist im Flugverkehr ein nicht mehr hinnehmbares Subventionssystem entstanden. Das reicht von der Forschung über die Herstellung von Flugzeugen bis hin zu den Flughäfen, den Airlines und der Deutschen Flugsicherung.

Was würde ein Ticket kosten, wenn alle Subventionen wegfallen würden?

Eine Schweizer Professorin hat das für ihr Land einmal ausgerechnet. Sie kam zu dem Ergebnis, dass sich der Betrag verdoppeln würde.



Friedrich Thießen ist Professor an der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, TU

Wie geht es weiter mit dem Flugverkehr? Fraport-Vorstandschef Stefan Schulte geht davon aus, dass 2023 der Zustand von vor Corona wieder erreicht ist.

In den letzten Jahrzehnten prognostizierte die Luftverkehrswirtschaft bei einer Krise immer, dass das Wachstum sich lediglich um einige Jahre verschiebe. Tatsächlich haben sich die Wachstumsraten aber abgeschwächt.

Wir erleben jetzt einige neue Trends, so dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird.

Welche Trends beobachten Sie aktuell?

Weg von der Kurzstrecke. Die ist ja auch politisch nicht mehr so populär. Bei Geschäftsreisen wird künftig mehr nach der Notwendigkeit gefragt. Die Hofierung der Geschäftsleute durch Airlines muss sich ändern – insbesondere dass diese Kunden Meilen gutgeschrieben bekommen, die sie privat einstecken dürfen. Wenn man dazu noch die Mehrwertsteuer nimmt und die CO₂-Besteuerung ist damit zu rechnen, dass das Fliegen teurer wird. Dann wird auch der eine oder andere privat auf eine Flugreise verzichten und in der näheren Umgebung Urlaub machen, so wie das früher war. Die lokale Kaufkraft wird steigen; alle werden profitieren.

INTERVIEW: JUTTA RIPPEGATHER

