

Ein neuer Ansatz im Kampf gegen den Fluglärm (oder: ...für ein dauerhaftes Gesundshrumpfen des Flughafens)

Am Montag waren bei attac Rüsselsheim Kris Kunst und Reinhard Reimer von attac Mainz zu Gast und stellten ihren Diskussionsbeitrag zur Reform des Flughafenbetreibers Fraport vor. Jenseits der weitgehend von persönlicher Betroffenheit geprägten Diskussion in den BIs müsse man für langfristig durchhaltbare Veränderungen im Luftverkehr dessen Organisationsweise in Frage stellen. Im Kern gehe es dabei darum, zunächst den Flughafenbetreiber Fraport AG in eine andere Unternehmensform zu überführen. Der Vorstand einer Aktiengesellschaft sei nun einmal im Interesse der Aktionäre der Gewinnsteigerung und damit zumeist auch dem Wachstum verpflichtet. Kunst und Reimer verweisen darauf, dass mehr als die Hälfte der über 210 Millionen Euro Gewinn der letzten 5 Jahre an die Aktionäre ausgeschüttet worden sei. Durch den Drang nach immer höherem Umsatz (bei reduzierten Kosten, die Lohndumping mit sich brächten) erkläre sich auch die konkurrenzbedingte unaufhörliche Expansion des Frankfurter Flughafens.

Der Unternehmensrahmen müsse also vordringlich geändert werden, damit der Unternehmensvorstand zu Lasten des Gewinns vernünftige Ziele wie Umweltverträglichkeit oder das Gesundshrumpfen des Flughafens auf ein für die Bürger erträgliches Maß überhaupt erst anstreben dürfe. Eine reformierte Fraport in anderer Rechtsform könne einem anderen Unternehmenszweck unterworfen werden als dem der Renditemaximierung. Sie könnte insbesondere darauf verpflichtet werden, die Zahl der Flüge von heute fast 500.000 pro Jahr wieder auf das von Bürgerinitiativen geforderte Maß von 350.000 Flügen zu reduzieren. Betriebswirtschaftlich reiche eine „schwarze Null“, die gleichzeitig Ersatzinvestitionen abdecke, vollkommen aus. Als neue Rechtsformen böte sich z.B. die „Anstalt öffentlichen Rechts“ an.

Da der Flughafen immer noch mehrheitlich dem Land Hessen und Frankfurt gehöre, seien die Ausgangsbedingungen für eine solche Unternehmensänderung relativ gut. Private Anteilseigner müsse man freilich herauskaufen, wofür jedoch voraussichtlich kein Steuergeld nötig sei: Da die Fraport AG über diverse Beteiligungen in aller Welt verfüge, sei das Geld durch deren Verkauf prinzipiell da. Auch sei es denkbar, dass die öffentlichen Mehrheitseigner ihre Anteile an der Fraport AG verkaufen und das Geld in einen neuen Flughafen-Betreiber investierten. Dieser könne dann den Frankfurter Flughafen aus der Fraport AG herauskaufen. Im Ergebnis hätte man also Anteile gegen den Flughafen getauscht und in Frankfurt einen neuen Betreiber, der auf gemeinwohldienliche Unternehmenszwecke verpflichtet werden könnte. Dabei legten die Referenten Wert auf die Feststellung, dass sie einen „Flughafen unter Bürgerkontrolle“ fordern, d.h. der Aufsichtsrat müsse aus der Mitte der Gesellschaft besetzt werden und nicht mit politischen Funktionsträgern, um Filz und Korruption vorzubeugen. Die Verankerung qualitativer Unternehmensziele in der Satzung und eine starke Position unabhängiger Bürger im Aufsichtsgremium seien wichtig, weil es sonst möglich sei, die neue Unternehmensausrichtung bei Regierungswechsel durch Neubesetzung der Aufsichtsratsmandate wieder zu beseitigen und die Ausrichtung des Unternehmens wieder auf Gewinn zu trimmen.

Über die Thesen fand eine lebhaft, teils kontroverse Diskussion statt. Klar sei, dass noch fundierter der juristische Rahmen eingearbeitet werden müsse. Nach nunmehr 30 Jahren Neoliberalismus stoße der allgemeine Privatisierungskurs bei immer mehr Bürgern auf Widerstand. Darüber hinaus gebe es jetzt bereits erste Offensiven zur Rekommunalisierung privatisierter Unternehmen, z.B. bei der Berliner S-Bahn. Auch der Kampf für eine öffentliche Bereitstellung der Grundversorgung

wie Wasser, Energie und Verkehrswege sei schon so stark, dass auch die EU-Kommission mit Privatisierungsplänen nicht mehr ohne Weiteres durchkomme. Die Anwesenden gelangten zu der Überzeugung, es lohne sich schon jetzt, an einer alternativen, gemeinwohlorientierten Organisationsform für einen den Bürgern einer Region verpflichteten Flughafen zu streiten. Eine erfolgreiche Fraport-Initiative könne eine große Vorbildfunktion für andere Flughafenregionen bekommen. Darüber hinaus könnten solche Modelle der Übernahme der Kontrolle von Unternehmen durch die Bürger auch für andere Branchen relevant werden. Bereits 2006 versuchte eine ähnliche Initiative, die Deutsche Bahn AG in eine den Bürgern verpflichtete „Anstalt öffentlichen Rechts“ umzuwandeln.

Die attac-Gruppen in Wiesbaden, Darmstadt, Offenbach und Frankfurt sind ebenfalls an der Diskussion beteiligt. Am 15.5. wird ab 19.30 Uhr im Schlachthof in Wiesbaden eine RheinMain-weite attac-Versammlung zu diesem Thema stattfinden. An diesem Thema scheint sich eine neue regionale Zusammenarbeit der voneinander unabhängigen lokalen attac-Gruppen herauszubilden.