

Dreiundsechzigste Montagsdemonstration im Terminal

Luftverkehr und Marktwirtschaft Forderungen an marktwirtschaftlich orientierte Parteien Vortrag Flughafen-Demo, Montag, 03.06.2013

Friedrich Thießen

Kurzfassung

Demonstranten wird häufig vorgeworfen, sie dächten nicht an das Wohl des Landes, sondern nur an ihren persönlichen Vorteil. Der Luftverkehr sei wichtig für die Arbeitsplätze und die Wirtschaft in Deutschland. Deshalb müssten Belastungen hingenommen werden.

Richtig ist offenbar, dass die Proteste nicht gegen den Luftverkehr im Allgemeinen, sondern gegen den Luftverkehr in seiner heutigen Form gerichtet sind. Sie sind nicht *gegen* Deutschland gerichtet, sondern *für* Deutschland in dem folgenden Sinne: Das Land basiert auf der sozialen Marktwirtschaft. Das hat Deutschland nach dem zweiten Weltkrieg erfolgreich gemacht. So, wie der Luftverkehr heute organisiert ist, verstößt er gegen die Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft. Der Luftverkehr ist weder sozial, noch verhält er sich marktwirtschaftlich.

Thießen zeigt, dass die Arbeitslosigkeit in den 90er Jahren deshalb explodierte, weil sich die Weltwirtschaft durch die Öffnungen in Osteuropa und China verändert hatte. Deutschland hatte auf diese Veränderung zunächst wenig reagiert, was den rapiden Anstieg der Arbeitslosigkeit mit verursachte. In diese Zeit fällt der Beginn des Ausbauvorhabens Flughafen Frankfurt. Die damaligen Entscheidungsträger nutzten das Arbeitsplatzargument, um das unpopuläre Projekt durchzuboxen. Als die Bundesregierung Mitte der 2000er Jahre die Arbeitsmarktreformgesetze durchgesetzt hatte, sank die Arbeitslosigkeit schnell. Es wurde deutlich, dass nicht fehlende Großprojekte – wie ein noch größerer Flughafen – die Ursache der Arbeitslosigkeit gewesen waren, sondern die strukturelle Verkrustung der Arbeitsmärkte. Der Chef des Frankfurter Arbeitsamtes hatte auf diesen Umstand von Anfang an hingewiesen. Man achtete aber nicht auf Fachleute wie ihn, weil das Arbeitsplatzargument nur politisch und von Lobbygruppen missbraucht wurde, um unpopuläre Großprojekte durchzusetzen.

Verstöße gegen die Marktwirtschaft sind im Luftverkehr durch die sogenannten externen Effekten zu beobachten. Externe Effekte liegen vor, wenn von einem Wirtschaftssubjekt Einflüsse auf andere Wirtschaftssubjekte ausgehen, ohne dass dies über den Preis oder eine andere Kompensationszahlung abgegolten wird. Marktwirtschaften leben davon, dass Anbieter und Nachfrager Verträge *frei* miteinander aushandeln. Das bringt die großen Vorteile des freien Marktes mit sich. Aber dabei dürfen keine Dritte geschädigt werden, das ist die Bedingung. Wenn man nämlich mit seinen Verträgen Dritte schädigen dürfte,

ergäben sich unhaltbare Konsequenzen. Jeder würde natürlich versuchen, Verträge auf Kosten von Dritten abzuschließen und selbst die Vorteile einzuheimsen. Der Luftverkehr bringt erhebliche externe Effekte mit sich, insbesondere beim Faktor Lärm.

Was ist zu tun? Die Lehrbücher zur Marktwirtschaft zeigen, was getan werden muss. Die externen Effekte müssen „internalisiert“ werden. Das bedeutet, es muss dafür gesorgt werden, dass die Anbieter und Nachfrager bei ihren Verträgen mit genau den Kosten belastet werden, die sie den unbeteiligten Dritten verursachen. Das muss durch den Staat sichergestellt werden. Wer sich zu einer Marktwirtschaft bekennt – und dies tun alle großen Parteien –, der muss dafür sorgen, dass die externen Kosten internalisiert werden. Man kann nicht gleichzeitig Markt predigen und dann einige Marktteilnehmer marktwidrig ausbeuten und andere sich bereichern lassen.

Es können vier Forderungen gestellt werden:

- Parteien, die sich zur Marktwirtschaft bekennen, müssen den schädigenden und marktwidrigen Charakter der externen Effekte anerkennen.
- Die Parteien müssen die externen Effekte ehrlich monetär bewerten. Augenwischerei ist ein Schlag ins Gesicht der betroffenen Bürger (*sozialer Grund*) und führt zu Verzerrungen in der Allokation der Ressourcen (*marktwirtschaftlicher Grund*).
- Die Parteien müssen die Airlines – lehrbuchgemäß – mit genau den Kosten belasten, welche diese ihrerseits den unbeteiligten Dritten verursachen. Es muss sich für die Airlines lohnen, lärmgünstigere Flughäfen anzufliiegen und lärmgünstigere Flugrouten zu nutzen.
- Für jeden Monat, in welchem die Airlines die Bevölkerung weiterhin marktwidrig belasten, muss eine Ausgleichsabgabe gezahlt werden. Eine populäre Forderung könnte dahin gehen, die Gehälter der Vorstände von Lufthansa und Co. solange auf die 1:12 Regel zu begrenzen, bis die Schädigung Dritter eingestellt wurde.

Die Probleme mit dem Luftverkehr in Deutschland resultieren daher, dass man einerseits Marktwirtschaft predigt, aber andererseits die Regeln der Marktwirtschaft, so wie sie in den Lehrbüchern stehen, nicht anwenden will.

