Samstag, 11. November 2017, 11:00 Uhr
~11 Minuten Lesezeit

Die Macht der Billig-Airlines

Hat Joachim Hunold Horst Köhler aus dem Amt gefaxt?

von Winfried Wolf
Foto: PhotonCatcher/Shutterstock.com

Allseits wird die Pleite von Air Berlin bedauert. Die Umstände der Insolvenz werden angeprangert. Ein

„drohendes Monopol“ wird beklagt. Ist es aber nicht so, dass der wirkliche Skandal die noch bestehenden Billigairlines und die gesamte Branche der Billigfliegerei ist? Dass es eine enge, korrumpierende Vernetzung des Flugverkehrs mit der Politik gibt?

Die Flugbranche ist der am schnellsten wachsende Zweig im gesamten Bereich des motorisierten Personenverkehrs. Rund alle 15 Jahre kommt es zur Verdopplung des Weltflugverkehrs. Es handelt sich zugleich um diejenige Verkehrsart, die am stärksten zur Klimaerwärmung beiträgt. Der stärkste Treiber im Weltflugverkehr sind die Billigairlines. Und es ist eine Weltverkehrspolitik im Allgemeinen und eine deutsche Verkehrspolitik im Besonderen, die die Förderung dieser Verkehrsart mit Milliarden Euro an Steuergeldern im Jahr betreibt. Air Berlin spielte eine wichtige Rolle bei dieser Politik.

Es sind vor allem fünf Faktoren, die den jüngeren Erfolg des Flugverkehrs im Allgemeinen und den der Billigairlines im Besonderen bewirkten:

Erstens die Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Indem die Airports und Landebahnen getrennt von den Airlines existieren, kann das Grundprinzip im Kapitalismus, Vergesellschaftung von Verlusten und eine Privatisierung der Gewinne, ideal umgesetzt werden. Die mehr als hundert großen Airports und die rund 1000 Regionalairports in Europa sind in der Gesamtbilanz massiv defizitär. Das gilt auch dann, wenn man nur die direkten Kosten als Maßstab nimmt und externe Kosten ausklammert. Sie werden durch Steuermilliarden am Leben erhalten. Dass einmal ein Airport pleitegehen würde, hat man eher selten gehört. Dabei wäre dies

mindestens ebenso naheliegend wie der Air Berlin-Crash-Flug. Die Nicht-Eröffnung des Berliner Großflughafens BER gilt zwar als Running Gag. Doch die Tatsache, dass die Steuerzahler für diese Airport-Brache täglich mehrere Millionen Euro zu bezahlen haben, wird – falls darüber überhaupt berichtet wird – als notwendiges Übel angesehen. Das marktwirtschaftliche Prinzip, dass sich im Kapitalismus alles rechnen müsse, wurde hier (und andernorts im Weltflugverkehr) außer Kraft gesetzt.

Zweitens die direkte Subventionierung im Flugzeugbau und -betrieb. Der Flugverkehr ist die am stärkste subventionierte Verkehrsbranche überhaupt. Das beginnt bei dem Bau von Flugzeugen – die vier großen westlichen Flugzeughersteller Boeing (USA), EADS/Airbus (Frankreich-Deutschland), Bombardier (Kanada) und Embraer (Brasilien) erhalten in großem Maßstab staatliche Finanzhilfen – bei EADS/Airbus und Boeing auch auf dem Umweg über den militärischen Zweig des Business. Die 5 Milliarden Euro teure Entwicklung des Airbus-Modells A380 wurde zu gut 50 Prozent über staatliche Gelder aus Paris und Berlin bezahlt. Das Großflugzeug erweist sich, wie von Experten, aber auch von der Boeing-Konkurrenz, vorhergesagt, als Pleite-Modell. Doch dies hat keinerlei ernstere Konsequenzen für den Hersteller Airbus. Obgleich offensichtlich, dass das Flugzeug niemals profitabel eingesetzt werden kann, wird es weiter gebaut. Das setzt sich fort über die Airlines, von denen ein großer Teil mit Milliarden Euro und US-Dollar über Wasser gehalten wird (hervorgehobene Beispiele sind Alitalia und die Golf-Airlines). Und dies endet bei der weltweit verordneten Steuerfreiheit von Kerosin noch lange nicht.

Drittens das oftmals krasse Sozialdumping. Billigairlines wie Ryanair, easyJet und bis vor kurzem Air Berlin und die Billigtöchter der klassischen Fluglinien, wie Eurowings als Lufthansa-Tochter, betreiben einen massiven Abbau von sozialen Standards. Die aktuell bekannt gewordenen Fakten bei Ryanair sind möglicherweise europäischer Negativrekord (Billigairlines in den USA und in Asien

unterbieten diesen noch). Doch grundsätzlich dürfte Vergleichbares auch in Europa für die gesamte Branche der Billigairlines gelten: Das fliegende Personal (Stewards, Stewardessen et cetera) erhält bei Ryanair Bruttolöhne von rund 1200 Euro monatlich – bei ständiger Schicht-, Wochenend- und Feiertagsarbeit. Viele Kabinenmitarbeiter werden in jedem Winter für mehrere Wochen unbezahlt freigestellt, um so Personalkosten zu sparen. Ryanair-Piloten arbeiten vielfach als Ich-AGs – als Scheinselbständige ohne ausreichende soziale Absicherung. Sie sind oft durch Knebelverträge, nach denen eine Teilnahme an Arbeitskämpfen mit dem Wegfall von Bonuszahlungen und schlechteren Arbeitszeiten bestraft wird, an die irische Airline gebunden. Grundsätzlich gilt bei allen Arbeitsverträgen für Flugbegleiter und Piloten irisches Recht. Das sieht besonders kurze Kündigungsfristen, deutlich weniger Urlaubstage sowie die Möglichkeit von dauerhafter Anstellung in Leiharbeit vor. Ryanair-Boss Michael O´Leary hat natürlich seine besondere Menschenkenntnis: „Unsere Mitarbeiter interessieren sich schlicht nicht für Gewerkschaften." (FAZ vom 24. 10.2017) Es gibt eine logische Verbindung zwischen diesem Sozialdumping und der Tatsache, dass der irische Billigflieger hochprofitabel und die größte Airline in Europa ist.

Viertens die weitreichende Externalisierung von Kosten. Dass in Europa mehrere Millionen Menschen wegen Fluglärm kaum oder nur schlecht schlafen können, wird als eine Art „Preis der Mobilität" betrachtet. Doch das galt jahrzehntelang als eine Art Komfortstörung für die Betroffenen. Spätestens seit dem Jahr 2010, seit dem Vorliegen der Studie des Epidemiologen Prof. Dr. Eberhard Greiser, der die Krankenkassendaten von mehr als einer Million Flughafenanliegern im Raum Bonn/Köln auswertete, ist klar, was Rudi Hechler, langjähriger Aktivist gegen den Flughafenausbau in Frankfurt/Main, wie folgt formulierte: „Wer in den Einflugschneisen wohnt, riskiert seine Gesundheit, womöglich sogar sein Leben. In seiner Studie (…), die er (Professor Greiser) im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellte, kann man erfahren: Wer unter dem

Lärmteppich lebt, bekommt eher einen Schlaganfall, das Krebsrisiko steigt.“ (1)

Inzwischen liegen auch Berichte und Daten darüber vor, dass natürlich auch die „klassischen“ Schadstoffemissionen (unter anderem Schwefeldioxide, Schwefeloxide, Stickstoffoxid), die bei der Verbrennung von Ölderivaten entstehen, gesundheitsschädigend wirken. Doch all diese schädigenden Wirkungen des Flugverkehrs, von denen, das sei wiederholt, allein in Westeuropa mehrere Millionen Menschen direkt betroffen sind, gehen nicht in die Kosten des Flugverkehrs ein; es sind „externe Kosten“, die von den Menschen direkt in Form von gesundheitlichen Schäden, von den Kranken- und Rentenversicherungen zu tragen sind. Sie werden externalisiert. (2)

Fünftens die massive Durchdringung der Politik mit den Interessen der Airportbetreiber, der Flugzeughersteller und der Airlines. Bei allen deutschen Airports sind staatliche Institutionen direkt beteiligt: Kommunen, Bundesländer und der Bund selbst. Daran gekoppelt sind mehrere tausend lukrative Ämter und Jobs – in den Aufsichtsgremien, in den operativen Organen, in Beiräten. So kommt es, dass die entsprechenden, gewählten Organe so gut wie immer die Interessen der Flugzeugbranche vertreten – gleichgültig, welche Partei dort regiert beziehungsweise mitregiert. Was konkret heißt: Seit die Grünen in Stuttgart auf Landes- und Landeshauptstadtebene und in Hessen auf Landesebene mitregieren, ist deren Kritik am weiteren Ausbau des Flugverkehrs nicht nur geschwunden. Die Grüne Partei ist vielmehr auch aktiv daran beteiligt, dass der Flugverkehr immer mehr wächst und die Billigfliegerei gedeiht.

Der – inzwischen weltweit führende – Flugzeugbauer Airbus, ehemals EADS-Airbus, ist faktisch ein Unternehmen, das sich unter der staatlichen Kontrolle der Regierungen in Berlin und Paris befindet und zu einem Drittel von Rüstungsaufträgen und zu zwei

Dritteln von Aufträgen für zivile Flugzeuge lebt. Dabei sind Rüstung und Zivilbusiness oft eng miteinander verwoben. Aktuell untersucht die Justiz in Frankreich und in Österreich einen spannenden Vorgang: Um vor mehr als einem Jahrzehnt 13 Eurofighter-Kampfflugzeuge, gebaut von EADS/Airbus, damals noch in Verbindung mit dem britischen Rüstungskonzern BAe, an Österreich zu verkaufen, müsse EADS, so hatte die österreichische Seite gefordert, ergänzende Wirtschaftsaufträge im Wert von vier Milliarden Euro (!) beschaffen, um die damals schwächelnde österreichische Wirtschaft anzukurbeln. Zu diesem Zweck hatte EADS/Airbus, unter Führung des damaligen EADS-Deutschlandchefs Tom Enders, heute Chef des Gesamtkonzerns Airbus, Tarnfirmen in Zypern und London, geführt von Ex-EADS-Managern, gegründet – und auf diese Weise offensichtlich den Auftrag ergattert. (3)

Bei einem solchen Großgeschäft bleibt die individuelle Bestechung von Politikern nicht aus. Dass dies auch im großen, gewissermaßen flächendeckenden Maßstab erfolgen kann, dafür legt Air Berlin beredtes Zeugnis ab. Aktuell wird „entdeckt“, dass der Air Berlin-Gründer, zugleich langjähriger Air Berlin-Chef, Joachim Hunold, persönlich und auf Firmenkosten „häufig die Airline nutzte“. Es sollen auch – höchst pikant – bis zu 60.000 Euro Air Berlin-Gelder an den Aachener Karnevalsverein geflossen sein. Auch wird enthüllt, Hunold habe sich von der eigenen Airline „einen Pay-TV-Anschluss im Wert von 32,90 Euro im Monat“ bezahlen lassen, was „den Tatbestand der Untreue“ rechtfertige. Wegen all dieser Vorgänge habe Hartmut Mehdorn als der Nachfolger im Amt an der Air Berlin-Spitze die „US-Kanzlei PricewaterhouseCoopers Legal monatelang insgesamt 17 Sachverhaltskomplexe“, die den Untreue-Verdacht rechtfertigten, untersuchen lassen. Soweit die investigative Recherche des Blattes Bild am Sonntag (vom 22. Oktober 2017).

Komisch ist dabei, dass die Liste mit den 100 Polit-Promis, die in der Hunold-Ära rund ein Jahrzehnt lang gratis die Airline benutzen

durften, nicht erwähnt wird. Hartmut Mehdorn hatte am Beginn seiner Amtszeit als Air Berlin-Boss die Existenz einer solchen Liste bekannt gemacht – damals jedoch ausdrücklich erklärt, die konkreten Namen derjenigen, die in diese spezifische Hunold´sche Gunst gekommen waren, würden nicht veröffentlicht. Doch warum werden diese Namen nicht jetzt, nach der Air-Berlin-Pleite und im Rahmen des Insolvenzverfahrens öffentlich gemacht? Warum wird nicht aufgedeckt, wie der Luftverkehr im Allgemeinen und die Billigfliegerei im Besonderen mit einer umfassenden Korruptionsmaschine verknüpft sind, die auch das Politikbusiness im Griff hält? (4)

Am 28. Mai 2010 sandte Joachim Hunold an Horst Köhler ein in einem rotzigen Ton gehaltenes Fax, in dem er Bezug nahm auf eine wenige Tage zuvor gehaltene Rede des damaligen Bundespräsidenten auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig. Der „Chief Executive Officer" der Billig-Fluggesellschaft Air Berlin schrieb: „Sie hinterfragen kritisch die Sinnhaftigkeit von Personen- und Güterverkehr und schlagen vor, von unserer mobilen Lebensweise nur noch das zu behalten, was ‚gefällt´ und nicht bloß ‚Zeit und Nerven´ kostet. Ich teile ausdrücklich Ihre Auffassung nicht. (...) Verkehr ist nichts anderes als der Ausdruck unseres auf globalen Handel angelegten Wirtschaftssystems (...) Die von Ihnen vorgeschlagene Einführung der Kerosinsteuer (...) trägt nicht im Sinne von Nachhaltigkeit zu mehr Kostenwahrheit bei, sondern im Gegenteil zu einer noch stärkeren Fehlallokation (von Kosten) zu Lasten des Luftverkehrs. Lassen Sie mich zu Ihrer Polemik gegen die Werbung meines Unternehmens für Flüge ab 29 Euro Stellung nehmen. Warum sollten wir unterbinden, dass einer Familie (...) eine von langer Hand geplante Urlaubsreise in das fernere Ausland ermöglicht wird? Das brächte in ökologischer Hinsicht keinerlei Mehrwert. Aber es würde Menschen mit weniger Wohlstand vom

Luftverkehr ausschließen."

Drei Tage nach Eingang des – auch zeitgleich als offener Brief an alle Bundestagsabgeordneten versandten – Fax-Schreibens quittierte Horst Köhler den Job als Bundespräsident (5). Wurde er von Hunold aus dem Amt gefaxt? Das wäre sicher eine Übertreibung – das Hunold-Schreiben dokumentiert eher im Allgemeinen die Entfremdung, die sich damals zwischen Horst Köhler als Bundespräsidenten und der „politischen Klasse" entwickelt hatte. Immerhin war Köhler zuvor Chef des Internationalen Währungsfonds. Er hatte in dieser Funktion die Globalisierung mit ihren Kernbestandteilen Welthandel und weltweite Transporte vorangetrieben. Er wurde in früheren Zeiten insbesondere von konservativen Kreisen ob seiner neoliberalen Positionen gefeiert. In seinen letzten Monaten als Bundespräsident kritisierte er allerdings die Finanzmärkte als „Monster", präsentierte er sich als Bedenkenträger angesichts der Globalisierung und kritisierte „Auswüchse" des modernen Kapitalismus, so die Billigstfliegerei. Das war dann eine Moralpredigt und eine Auswüchse-Kritik zu viel.

Horst Köhler ist heute Unperson. Hunold allerdings saß auf Platz 1C beim Abschiedsflug in der letzten Air Berlin-Maschine, als diese am 27. Oktober 2017 in Berlin Tegel landete. Er wird als „Mister Air Berlin" gefeiert.

Quellen und Anmerkungen:

(1) Rudi Hechler, „Von der Startbahn West zur Landebahn Nordwest", in: Globalisierung. Flugverkehr. Gegenwehr, Sonderheft der Zeitschrift Lunapark21 vom September 2010 (Extra03), herausgegeben von BBI-Bündnis der Bürgerinitiativen Kein

Flughafenausbau – Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 06 Uhr; Bündnis 90/Die Grünen Hessen, Sabine Leidig (MdB) und Herbert Behrens (MdB), DIE LINKE, S. 29.
(2) In einer wissenschaftlichen Studie, verfasst von Prof. Hans Behrbohm, heißt es: So werden „je nach Flugzeugtyp und -gruppe in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren (…) im Take-off & Landing-Zyklus z. B. bei einer Boeing 737 1.250 Liter Kerosin verbrannt.“ Das entspricht also 25 Tankfüllungen eines Mittelklasse-Pkw. „Besonders die Feinstäube mit kleinsten Partikelgrößen, die mit organischen Substanzen kontaminiert sind, werden durch die Düsenstrahltriebwerke in Höhen unter 1500 Metern direkt in die für die Lungenatmung relevanten Luftschichten der Menschen ausgestoßen und können bis in die Alveolen (Lungenbläschen) gelangen, was besonders gefährlich ist. Die Abgaswolke enthält unter anderem Benzole, Ethylbenzole, Naphtalin, Phenol, Mesithylen, Xylole und andere Stoffe. Die Substanzen sind kanzerogen, führen zu Erkrankungen der Atemwege und Lunge und können Chromosomenveränderungen und Leber- und Nierenschäden auslösen.“ Hans Behrbohm, „Flugverkehr und Gesundheit. Gesundheitsschäden durch Fluglärm, Schadstoffe und Feinstaub, Einfluss auf Stadtklima und Ökosysteme“, in: face, 4/2011.
(3) Siehe: Im Sumpf, in: Der Spiegel 43/2017 vom 21. Oktober 2017.
(4) 1998 sandte der damalige Bundestagspräsident Thierse an alle damaligen Bundestagsabgeordneten eine Lufthansa-Senator-Karte. Ab diesem Zeitpunkt wurden allen MdBs die Meilen, die sie (Business- und Erste Klasse) mit Lufthansa flogen, ihrem privaten miles-and-more-Konto gutgeschrieben. Im Bundestagswahlkampf 2002 veröffentliche das Blatt „Bild“ dann die Bilanz einzelner, herausgepickter Bundestagsabgeordneter, die sich auf diese Weise privat und in der Ersten Klasse auf Kosten der Steuerzahler Flüge gegönnt hatten.
(5) Als Begründung für seinen Rücktritt nannte Köhler „Respektlosigkeit vor dem Amt″. In der Öffentlichkeit wurden vor allem Köhlers Äußerungen zur Rechtfertigung des Afghanistan-Kriegs wahrgenommen. Maßgebliche, bürgerliche Kreise hoben

jedoch Köhlers Kritik an den Finanzmärkten negativ hervor. Nach seinem Rücktritt gingen sie zur Tagesordnung über. Hunold-Brief in: Handelsblatt vom 1. Juni 2010. Kritik an Köhler wegen Bankenkritik unter anderem in Börsen-Zeitung vom 1. Juni 2010 und in Der Spiegel 22/2010.

Dieser Artikel erschien bereits auf www.rubikon.news.

Winfried Wolf, Jahrgang 1949, ist Diplompolitologe und Dr. phil. Er war von 1994 bis 2002 Bundestagsabgeordneter für die PDS und ist Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von Attac. Er verfasste eine größere Zahl von Büchern zu Weltwirtschaft und Globalisierung sowie zu den Themen Auto, Verkehr und Bahn. Zuletzt erschien von ihm „abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern“. Eine Zeit lang schrieb er darüber hinaus Artikel für den **Rubikon**.

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz** (**Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International** (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de)) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.