

Vortragsreihe 2014: „Frieden sicherer durch Wachstum, Wachstum, Wachstum?“

Referent: Dr. Michael Kerkloh

„Nachhaltiges Wirtschaften am Flughafen München“

Den zweiten Vortrag der Reihe 2014 „Frieden sicherer durch Wachstum, Wachstum, Wachstum?“ hielt am 7. April 2014 Herr Dr. Michael Kerkloh, Jg. 1953, seit 2002 Vorsitzender und Arbeitsdirektor der Flughafen München GmbH (FMG). Der Referent verzichtet freundlicherweise auf das Honorar.

Seine Absicht, so Dr. Kerkloh ist es, „Flughafen aus einer erweiterten Sicht zu betrachten“ – eine Perspektive, die man seitens der FMG bereits seit Jahren einnimmt, was aber so in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wird. Dies ist auch auf die Art der Berichterstattung der Medien zum Thema „3. Startbahn“, durch die vieles andere weitgehend überlagert wird, zurückzuführen.

Mit Blick auf die Europawahl am 25. Mai d.J. weist Dr. Kerkloh darauf hin, dass „Flughafen“ zu 60 Prozent von Entscheidungen abhängig ist, die auf europäischer Ebene getroffen werden. Regulierung von Flugverkehr ist kein nationales Thema, „geschweige denn, ein bayerisches“.

Dr. Kerkloh nennt das Beispiel des Flughafens „Memmingen“ – ein Konversionsprojekt des ehemaligen Luftwaffenstützpunktes „Memminger Berg“. Eine Bezuschussung des zivilen Flughafens durch den Freistaat muss nach Beihilferegulungen erfolgen, die auf europäischer Ebene beschlossen wurden. Im Zusammenhang mit dem konkreten Beispiel konstatiert der Referent, dass Deutschland mit 22 Verkehrsflughäfen das dichteste Netz mit internationaler Anbindung und „eigentlich zu viele Verkehrsflughäfen hat.“

Einer Generation angehörend, die seinerzeit die Wachstumsdiskussion des Club of Rome mitverfolgen konnte, möchte er die Frage nach dem der Unternehmensstrategie der FMG zugrunde liegenden Wachstumsbegriffes im Lauf seines Powerpoint gestützten in freier Rede gehaltenen Vortrages entsprechend beantworten.

Mag der Einzelne für sich die Entscheidung treffen, auf Wachstum zu verzichten, zweifelt Dr. Kerkloh, die Tragfähigkeit und Tauglichkeit dieser individuellen Grundhaltung als gesamtgesellschaftliches Prinzip stark an.

Der Flughafen München ist ein „einzigartiger Ort in Bayern“, denn nirgendwo sonst findet eine unmittelbarere Begegnung mit der gesamten Welt statt. Am Luftdrehkreuz München werden 120.000 Fluggäste täglich gezählt und 50.000 bis 70.000 Menschen, die an den Flughafen kommen. Hiervon arbeiten 30.000 dort. Außenpolitische Veränderungen, Integration und Desintegration oder gar Krisen „sind wie in einem Brennglas an den Passagierströmen ablesbar“, z.B. die EU-Erweiterung in Richtung Rumänien und Bulgarien und aktuell der Konflikt zwischen der Ukraine und Russland. Hier führen angekündigte Einreisebeschränkungen für russische Staatsbürger in die EU bereits zu rückläufigen Fluggastzahlen.

Der Flughafen München ist ein „Paradeflughafen“, der mit den EU-Ländern am besten vernetzt ist und als solcher auch von politischem Interesse für den Freistaat Bayern ist. Der Flughafen wurde unlängst mit dem Skytrax-Preis als Europas bester Flughafen, zugleich Platz 3 weltweit ausgezeichnet (Abstimmungsergebnis von 12 Millionen Passagieren) und hat somit den asiatischen Flughafen Hongkong überholt. Zwei der traditionell führenden asiatischen Flughäfen liegen noch vor München.

Der Flughafen, so Dr. Kerkloh, „ist eine Visitenkarte für den Freistaat und war außerhalb Bayerns immer ein Symbol für moderne, gut durchdachte Wirtschafts- und Strukturpolitik.“ Die Interessenabwägung hatte seinerzeit politisch dazu geführt, dass die Entscheidung für den Umzug des Flughafens von Riem ins Erdinger Moos getroffen und umgesetzt wurde. Wenn hingegen heute Partikularinteressen formuliert werden und sich Widerstand formiert, dann lässt sich die Politik beeindrucken. Aufgrund der Art und Weise der Auseinandersetzung durch und in den Medien gibt es heute – anders als vor 20 oder 30 Jahren - nur noch wenige Politiker, die längerfristig aktiv für Projekte dieser Größenordnung und Tragweite werben.

Mit Blick auf das Heute stellt sich die Frage, wie der Flughafen als ganzheitliches System betrachtet und wie er in anderen Aspekten weiterentwickelt wird. Hierzu bedarf es zunächst einer Bestandsaufnahme des gesamtgesellschaftlichen Kontextes. Top-Themen des 21. Jahrhunderts sind die Verteilungsgerechtigkeit und „Gemeinwohl vs. Individuelle Interessen“. Einzelaspekte hiervon sind u.a. die Frauenquote (bis in die Vorstandsebene) und der Generationenkonflikt.

Im Moment befinden wir uns eher im – abgehobenen - Modus „Besitzstandswahrung“ denn „Gestaltung der Zukunft“, so der Referent.

Dr. Kerkloh verweist auf Art. 151 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung: „Die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit dient dem Gemeinwohl, insbesondere der Gewährleistung eines menschenwürdigen Daseins für alle und der allmählichen Erhöhung der Lebenshaltung aller Volksschichten.“ Der Referent definiert „Gemeinwohl“ aus Sicht der FMG wie folgt:

Mobilität für Menschen und Güter ermöglichen

Infrastruktur und (Dienst-)Leistungen zur Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Boden zur Verfügung stellen.

Dies unter Wahrung der gesetzlichen und behördlichen Auflagen in Bezug auf Betrieb (Flugzeug ist das sicherste Verkehrsmittel), Umwelt (mehr als 50 Prozent des 11.000 Seiten umfassenden Planfeststellungsverfahrens für die 3. Startbahn befassen sich mit Naturschutz), Sozialstandards (hier: eines öffentlichen Unternehmens, z.B. Festlegung einer Beschäftigungsquote von Leiharbeitern), Schutz der Bevölkerung und Ausgleich von Belastungen der direkt Betroffenen (Stichworte: sinkender Grundstückswerte, Eingriffen in die Natur, CO₂ - und Lärmbelastung).

Den Belastungen der direkt Betroffenen stehen Vorteile für die Allgemeinheit gegenüber, die in der öffentlichen Wahrnehmung und in der medialen Darstellung wenig Beachtung finden: 32.500 Arbeitsplätze mit über 250 Mio. Euro Lohn- und Gehaltssumme p.a., 30 Mio. Euro Gewerbesteuer werden an die umliegenden Gemeinden gezahlt; mehr als 7.000 tariflich gebundene Mitarbeiter, auch in Berufen mit überwiegend körperlicher Arbeit und bei geringer Qualifikation. Die Quote der nicht-sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungen befindet sich im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Der Jahresdurchschnittsverdienst am Flughafen beträgt 42.000 Euro und liegt damit um 10.000 Euro höher als in Bayern.

Die Aussage „das Arbeitsprekariat findet sich am Flughafen, entspricht nicht den Tatsachen.“ Der Standort Flughafen ist für Generationen ein sicherer Arbeitsplatz, zumal er anders als andere Unternehmen nicht verlagert werden kann.

In der Gesamtzusammenschau der Argumente, so Dr. Kerkloh, überwiegen die Vorteile für die Allgemeinheit deutlich.

Die Diskussion über einen fairen Ausgleich der Belastungen wird überlagert von gesellschaftspolitischen Ungelöstheiten, sie ist „deutlich vielschichtiger“ geworden. Das Beispiel „3. Startbahn“ zeigt deutlich, dass es sehr schwer ist, auf einer Faktenlage zu argumentieren, da ganz grundlegende emotionale Themen eine Rolle spielen. D.h., wie man einen solchen Interessenkonflikt konstruktiv im Sinne einer wirtschaftlichen Weiterentwicklung lösen kann, fällt angesichts bestimmter Überlegungen zunehmend schwerer. Schlagwortartiges Beispiel mit Blick auf die Energiewende: NIMBY – Not In My Back-Yeah; Windstrom ja - aber nicht durch meinen Garten. Diese Haltung ist allgegenwärtig. Jedoch hätte eine Erweiterung des Berliner Flughafens nach dem Münchner Modell zwanzig Mal so viele Betroffene. Eine weitere Startbahn in Frankfurt am Main hätte 200.000 zusätzliche Betroffene, in München wären es 10.000, darunter 3.000 stärker Betroffene. Der Referent stellt die rhetorische Frage, wo das Auditorium unter der Voraussetzung, dass die Notwendigkeit einer Erweiterung bejaht und das Leitprinzip „möglichst wenige Betroffene“ anerkannt würde, denn bauen würde.

Die Diskussion mit den Betroffenen vor Ort gestaltet sich überaus schwierig, ist emotional belastet und ideologisch befrachtet. Ein Teil der Anrainer machen ihre Zustimmung bzw. die Aufgabe des Widerstandes von materieller Kompensation abhängig.

Bei der Gerichtsverhandlung kam es zu einer Demonstration der Anrainer, die „wir sind das Volk“ skandierten. „Die Nachbarn sind“, so Dr. Kerkloh, „jedoch nicht das Volk.“ Deren Prämisse, für alle sprechen zu können, ist im gegebenen, konkreten Kontext vielmehr stark zu hinterfragen. „Die 3. Startbahn“, so der Referent, „ist ein Projekt für die nächsten 30 Jahre, ein Zukunftsbaustein für eine Wohlstandssicherung.“ Er geht kurz auf ungelöste regionale Probleme in Gestalt der fehlenden Fernbahnverbindung und steigenden Individualverkehrs sowie die Zuzugsdiskussion ein und vertritt die Meinung, dass in München nicht nur die Mieten, sondern auch die Einkommen kräftig steigen.

„Kein Wachstum ist keine Lösung“, schon gar nicht in globaler Perspektive. Fakt ist, dass die Welt bis 2050 auf eine Bevölkerungszahl von 9 Mrd. Menschen anwachsen wird, denen alle zugestanden werden muss, menschenwürdige Einkommensverhältnisse zu haben. Die Zunahme im Luftverkehr (aktuell um 3,5 Prozent pro Jahr) ist Spiegelbild des wirtschaftlichen Wachstums und der Wohlstandsentwicklung der Welt. Es gilt die Faustformel: „Wirtschaftswachstum x 2 = Wachstum im Luftverkehr“; mit anderen Worten: Wächst (schrumpft) die Wirtschaft um ein Prozent, wächst (schrumpft) der Luftverkehr um zwei Prozent. Aktuelle Beispiele: Griechenland und Spanien mit rückläufigen Zahlen im Luftverkehr.

Der Referent fügt ironisch hinzu, dass ihm kein Staat bekannt ist, der es zum Programm gemacht hat, *kein* Wirtschaftswachstum zu erzielen. Wirtschaftswachstum ist Voraussetzung für Wohlstandsentwicklung und trägt zur Stabilität und Friedenssicherung bei.

Exponentiell wachsenden Systemen ist Instabilität immanent, selbst zweistellige Wachstumsraten auf Zeit bergen die Gefahr des Kollaps'. Schließlich ist „Nullwachstum oder gar negatives Wachstum ein Harakiri für jedes Land“, wie am Beispiel Griechenlands zu sehen ist. Damit ist auch das Verteilungsproblem und dadurch entstehende Konflikte angesprochen. Der Referent bejaht ein stetiges, moderates Wachstum.

Ein intelligentes, zukunftssicherndes Wirtschaftswachstum muss über den rein ökonomischen Wachstumsbegriff hinaus in einem ausgewogenen Verhältnis erweitert werden um Kategorien ökologischer, sozialer und gesellschaftlicher Verantwortung. Das Ziel der Ausgewogenheit findet seinen Niederschlag im Nachhaltigkeitsbegriff der Flughafenstrategie.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Flughafen München eine „Lokomotive“ im ökonomischen Sinne ist, verwendet die FMG einen Wachstumsbegriff der durchaus gleichbedeutend mit Mengenwachstum ist (u.a. mehr Passagiere). Der Flugverkehr wird, wie o.g., zunehmen, die Frage ist, wird Deutschland dem unter Zugrundelegung der erwähnten Sozialstandards selbst gerecht oder soll die Nachfrage im Ausland und durch das Ausland, z.B. in Dhubai oder Katar, befriedigt werden? Wer letzteres bejaht, muss sich dem berechtigten Vorwurf der eingangs erwähnten Mentalität des NIMBY ausgesetzt sehen.

Verkehr muss dort abgewickelt werden, wo es am effizientesten geschieht. Der Flughafen München ist effizient: Durch seine Größenvorteile, durch die Präsenz aller Airlines, Ertragsmöglichkeiten für jene (im Gegensatz zu Standorten wie Berlin oder Nürnberg) – „Luftdrehkreuz bedeutet volle Flugzeuge“, auch und gerade für die Langstreckenflugzeuge. Bsp.: In einem Flug nach Shanghai sitzen 50 Personen aus dem Großraum München, 250 werden aus Deutschland zugebracht oder steigen in Europa zu. Ohne Drehkreuzprinzip gäbe es keinen bezahlbaren Flug nach New York oder San Francisco. Auch die Zubringerflüge (feeder) sind voll, ein wichtiger Aspekt der Energieeffizienz: „Keiner will ein halbvolles Flugzeug von Bremen oder Hamburg nach Bologna.“ Daher gibt es von Deutschland nach Bologna nur die Direktverbindung ab München und die zugehörigen feeder über München.

In die Schienenverbindung muss investiert werden, wissend, dass der Bau einer Bahnlinie nicht weniger Probleme macht als der Bau einer Startbahn. So hat die ICE-Neubaustrecke München – Nürnberg zwanzig Mal mehr gekostet, als für die 3. Startbahn zu veranschlagen wäre (letztere 1,2 Mrd. Euro bei gesicherter Finanzierung).

In Anbetracht zunehmender Knappheit der Energieressourcen in der Zukunft, muss alles getan werden, um, so Dr. Kerkloh wörtlich, „so grün wie möglich zu fliegen“, „grün“ auch hinsichtlich entstehender Belastungen. Die Branche unternimmt enorme Anstrengungen, um Belastungen der Umwelt zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Der Anteil des Flugverkehrs am CO₂-Ausstoß weltweit beläuft sich auf 2,46 Prozent. Es gibt Industrien, die bedeutend schädlicher arbeiten. Das Vier-Liter-Flugzeug ist Realität (Verbrauch von vier Litern Kraftstoff je 100 Kilometer pro Passagier), Planungen streben das Drei-Liter-Flugzeug an. Trotz eines „Dickichts von Luftverkehrsaufsicht“ – erfolgt eine ständige Optimierung der Verfahren im Luftraum, beim An- und Abflug und am Boden.

Eine supranationale Flugsicherung würde ein Einsparungspotential von zwölf Prozent des bisherigen Kerosinverbrauchs bieten. Die Flugzeugindustrie forscht und arbeitet intensiv an organisatorischen und technischen Maßnahmen, insbesondere zur Einsparung von Kerosin, dem größten Kostenfaktor (via Aerodynamik, Triebwerke, Werkstoffe, Gewichtseinsparung allgemein- bis hin zur Berechnung der Menge des Toilettenwassers).

Anhand dreier Luftaufnahmen und darin aufgebrachter Lärmkonturen bzw. Lärmteppiche macht Dr. Kerkloh deutlich, wie die Lärmbelastung von 1970 über 1997 bis heute räumlich durch den Einsatz anderer Flugzeuge bzw. Umflottung stark reduziert werden konnte. Dennoch: „In umgekehrter Proportionalität zur Lärmentwicklung entwickelte sich das Lärmbewusstsein der Bevölkerung“, so Dr. Kerkloh. Die Medien wollen uns glauben machen, ein Großteil Deutschlands sei Fluglärm verseucht. Dies ist ein Thema, das in der Realität auf die in der Umgebung lebenden Menschen begrenzt ist. Man kann heute jede Lärmspur eines Flugzeuges im Internet online verfolgen. Gerade beim Thema Fluglärm ist faktisch Messbares häufig nicht mit dem vermeintlich Wahrgenommenen und emotional Besetzten in Übereinkunft zu bringen.

Ziel der FMG ist es weiterhin, den CO₂-Ausstoß mit einer Vielzahl von Maßnahmen auch am Boden zu verringern und eine Vorreiterrolle bei den Klimazielen einzunehmen. Hierzu werden die verantwortlichen Führungskräfte mit stringenten Zielvereinbarungen in die Pflicht genommen, z.B. zwecks Erfüllung von Einsparungszielen im energieintensiven Terminalbetrieb via Regelungstechnik, Teilabschaltungen, Wärmedämmung u.v.a.m. Derzeit entsteht ein neuer Terminal mit der Vorgabe der CO₂-Neutralität, d.h., nach Inbetriebnahme darf der Energieverbrauch des gesamten Flughafens nicht gestiegen sein, ergo muss der Energieverbrauch, der am neuen Terminal stattfindet, an anderer Stelle eingespart werden. Weiterhin sind diverse Maßnahmen zur Lärminderung, das Recyclieren des mit Enteisungsmittel versetzten Wassers usw., zu nennen. Alle diese Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, dass der Flughafen „grüner“ wird.

Dr. Kerkloh ergänzt seine zu Beginn des Vortrages gemachten Ausführungen zum „Arbeitgeber Flughafen“ und des geleisteten Beitrages zu sozialer Gerechtigkeit dahingehend, dass der Anteil der beschäftigten Schwerbehinderten mit acht Prozent deutlich über dem Durchschnitt anderer Unternehmen liegt, die Fluktuation aller Beschäftigten mit 4,6 Prozent sehr niedrig bzw. die Mitarbeiterbindung sehr hoch ist. Soziale Verantwortung heißt für die FMG weiterhin, dass in Bildung und Gesundheit investiert wird und dazu beigetragen wird, Beruf und Familie in Einklang zu bringen. Hierzu gibt es u.a. Arbeitszeit-Elternmodelle zwecks Erhöhung der Beschäftigungsquote von Frauen mit Kindern, eine eigene KITA, geöffnet an 6 Tagen/Woche von 07:00 bis 21:00 Uhr, eigene Mitarbeiterwohnheime, Arbeitsschutzmaßnahmen, Betriebliches Gesundheitsmanagement usw.

Dr. Kerkloh beklagt eine negative Grundhaltung, auch in den Medien, die er überzeichnet wie folgt wiedergibt: „Wer Startbahn macht, ist auch woanders böse, dies entspricht aber nicht den Fakten.“

„Als Flughafen sind wir eine Art ‘Schaufenster’ und wollen Lösungen erarbeiten, finanzieren und präsentieren, die dann ggf. Modellcharakter für andere haben können.“ Dr. Kerkloh weiter: „Wir können uns das auch leisten, weil wir gut verdienen. [...] Nur aus einer Position der Stärke heraus, können diese Lösungen auch finanziert werden.“

Darüber hinaus ist das Unternehmen stark in der Region tätig, hat bereits mehr als 500 Projekte im Sozial-, Kultur- und Sportbereich gesponsort, übernimmt zum Teil staatliche Aufgaben beim Ausbau der Infrastruktur. FMG achtet sehr stark auf regionale Versorgung, obgleich ab bestimmten Summen europaweit ausgeschrieben werden muss.

Hier finden auch kleinere und mittlere Unternehmen bei der Überwindung formal-bürokratischer Hürden, Unterstützung, „da wir wollen, dass wir möglichst viel lokale, positive Wirtschaftswirkung erzielen.“ Der Bezug von Lieferungen und Leistungen aus dem Umland beträgt aktuell 104 Mio. Euro p.a., z.B. das Catering im Flugzeug, frische Ware für die gastronomischen Betriebe, Reparaturen, Handwerkerleistungen anstelle der Beauftragung von Großunternehmen, das alles „aus einer Hand“ bieten könnten.

Unternehmensphilosophie ist es, sich für Mobilität zuständig und verantwortlich zu fühlen, diese in effizienter Form unter geringst möglichem Ressourceneinsatz bereitstellen, dabei stets wirtschaftlich so leistungsfähig sein, dass – erneut betont - aus einer Position der Stärke heraus agiert werden kann. Die Flughafengesellschaft erzielte zuletzt einen Jahresumsatz von 1,2 Mrd. Euro. Umsatz im Jahr, verbleiben davon 100 bis 200 Mio. Euro Gewinn, so kann man damit arbeiten, mit Verlusten hingegen nicht. Der Flughafen München soll „intelligent und zukunftssichernd wachsen, und dabei Wohlstand abgesichert werden.“

Dr. Kerkloh setzt sich nach eigener Aussage im Abstimmungsprozess mit den Gesellschaftern persönlich dafür ein, dass ausreichend Mittel für Reinvestitionen verwendet werden. Er könnte sich vorstellen, dass man selbst in ein Nahverkehrsprojekt einsteigt, insofern dies rechtlich überhaupt zulässig ist - wenn von staatlicher Seite keine leistungsfähige Anbindung realisiert wird.

Die 3. Startbahn als solche würde 1,2 Mrd. Euro kosten, dabei entfallen 650 bis 700 Mio. Euro auf den Bau, 500 Mio. Euro sind für andere Maßnahmen „im Umfeld“ vorgesehen – u.a. Lärmschutz, Ausgleichmaßnahmen, Straßenprojekte.

Dr. Kerkloh fasst zusammen: „Mit schlechtem Gewissen fliegen, muss nicht sein“: Der Flughafen München verfolgt mehr als eine Wirtschaftsagenda, nachhaltiges Wirtschaften bedeutet vielmehr Ökonomie mit gesellschaftlichen, sozialen und ökologischen Erfordernissen im Gleichklang und in einem ausgewogenen Verhältnis zu bringen. Dr. Kerloh: „Wir sind nicht nur für das ‚Jetzt‘ da, heute verantwortungsbewusst sein, bedeutet für die Zukunft eine leicht zugängliche, bezahlbare Mobilität, die mit gutem ökologischen Gewissen genutzt werden kann, mit Berufen, deren Einkommen Wohlstand in einem gut funktionierenden Sozial- und Gesellschaftssystem absichert.“ Dr. Kerkloh glaubt nicht, dass die heutige „Facebook-Generation“ in Anbetracht ihrer schier unbegrenzten virtuellen Mobilität und ausgeprägten Reiselust zukünftig weniger analoge Mobilität haben möchte.

Abschließend fordert er die Bereitschaft und Fähigkeit, langfristig, d.h. in einer Dimension von 30 bis 50 Jahre zu denken und zu planen, um das System „enkelfähig“ zu machen.