

PROF. DR. JÖRN WITTERN  
HAMBURG

Offener Brief

Hamburg, 31.05.02

An den Präses  
der Behörde für Bau und Verkehr  
Herrn Senator Mario Mettbach

Sehr geehrter Herr Senator,

aus Pressemeldungen ist zu entnehmen, dass Sie sinngemäß geäußert haben, die Firma Airbus würde die Hamburger Produktionsanteile nach Toulouse verlagern, wenn die Verkehrsanbindung des Werks an das Fernverkehrsnetz einschließlich der Umgehung Finkenwerders nicht verwirklicht würde. Sie haben damit öffentlich gemacht, wie erpressbar Hamburg in dieser Angelegenheit geworden ist. Nachdem Hamburg für die Erweiterung des Werksgeländes 665 Millionen Euro ohne jede Eigenbeteiligung von Airbus bereit gestellt hat, soll jetzt ein ganzes Paket infrastruktureller Maßnahmen folgen, das zur Enteignung von Hamburger Familien und damit zum Verlust der wirtschaftlichen Grundlage für zahlreiche bäuerliche und andere Betriebe führen wird, verbunden mit der Vernichtung einiger hundert, in der gesamten Region langfristig wohl einiger tausend Arbeitsplätze.

Sie zwingen Hamburger Bürger, aus deren Abgaben zumindest anteilig die Maßnahmen bestritten werden, die zu ihrem eigenen Ruin führen, sich eine neue Existenz aufzubauen und sich aus den von ihnen selbst gezahlten Geldern entschädigen zu lassen. Da ein großer Teil von ihnen „auswandern“ wird, erhält Hamburg für die Zukunft keine Steuern mehr von ihnen und bekommt von der Firma, auf deren Veranlassung alle diese Maßnahmen erfolgen, keinen Cent zurück.

Einer Firma, die Ihrer Regierung und der Hamburger Öffentlichkeit gegenüber bisher keine Zusage eingehalten hat, die an Sie und das Land Hamburg bisher nichts als Forderungen gestellt hat, die nicht einmal willens ist, dem Hamburger Zweigwerk einen angemessenen Anteil an der Produktion des A 380 einzuräumen (die Arbeiten in Hamburg betragen allenfalls 5% der Wertschöpfung pro Maschine), die während der letzten Jahre in Deutschland, Frankreich und England allein 4600 Mitarbeiter entlassen und für die Werke in Spanien und Frankreich noch vor neun Monaten die mögliche Freisetzung weiterer 5600 Arbeitskräfte angekündigt hat, in Hamburg bis heute mehrfach Kurzarbeit beantragt und Mitarbeiter in unbezahlten Urlaub geschickt, aber trotz aller Beteuerungen keinen einzigen neuen Dauerarbeitsplatz geschaffen hat, gestehen Sie und Ihre Senatskollegen die Gemeinnützigkeit zu.

Ihre Entscheidung, Infrastrukturmaßnahmen in die Wege leiten zu wollen, die nahezu ausschließlich auf die Bedürfnisse des Airbuswerkes abgestellt sind, entspricht nicht verkehrspolitischen Notwendigkeiten, sondern kann nur mit dem geringen Spielraum erklärt werden, der Ihnen infolge der Bedingungen des Werkes geblieben ist. Er mag Ihnen weniger bewusst werden, weil die jetzige Opposition infolge der von ihr zu verantwortenden früheren Maßnahmen mit in den Zustimmungszwang eingebunden ist und so eine Allparteienkoalition entsteht. Das mag bequem für den parlamentarischen Ablauf sein, ist aber auf der anderen Seite der Grund, dass Bürger und bürgerliche Gruppierungen, die Rolle und die Aufgaben der Opposition wahrnehmen und den Schutz, den Sie ihnen nicht gewähren wollen, bei den Gerichten suchen müssen.

Was wäre verloren, wenn Hamburgs Arbeitsanteile am A 380 nach Toulouse verlagert würden? Schließlich ist von zusätzlichen Dauerarbeitsplätzen weit und breit nichts zu sehen,

und falls sie tatsächlich eingerichtet werden, müssen sie gegen den zahlenmäßig erheblich höheren Verlust von Arbeitsplätzen und –möglichkeiten im Alten Land, in Finkenwerder, im Bereich der Einflugschneisen auf dem anderen Elbufer usw. verrechnet werden. Die Behinderung der großen Containerfrachter auf der Elbe, verursacht durch die sich alle 20 Minuten über der Elbe im Sinkflug befindlichen Maschinen, die Gefährdung der Wohngebiete durch Landeanflüge und Starts auf beiden Elbufern (immerhin liegen z.B. Schulen mit etwa 2000 Schülern in den Einflugschneisen), der, volkswirtschaftlich gesehen, auf etwa 10 Milliarden Euro zu schätzende Wertverlust der dortigen Immobilien, die Vernichtung des täglichen Sauerstoffbedarfs von 35 000 Menschen an jedem Betriebstag des erweiterten Flughafens auf Finkenwerder, die Schadstoffvergiftung der im Obstanbaugebiet besonders empfindlichen Umwelt, das sind nur einige der Belastungen und Gefahren, die bei voller Aufnahme des Betriebs im erweiterten Werksgelände ab etwa 2005 entstehen. Dazu kommen die jetzt geplanten Verkehrswege: Die Umgehung Finkenwerders, die A 26 und ihre Anbindungen, die „Fluchttrasse“, die A 20 und ihre Anbindungen. Erhebliche Teile des Alten Landes werden zur Industriebrache, der Rest zum „Weltkulturgut“. Aber warum sollte das nicht gelingen? In die entsprechende Unesco – Liste werden schließlich auch Ruinen aufgenommen.

Ebenso falsch wie das Argument, es würden zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, ist das Argument, der Ausbau der Airbuswerke im Hinblick auf den A 380 sichere die Zukunft des Industriestandortes Hamburg. Die sich seit drei Jahren ständig steigende Krise der einschlägigen Industrie mag in Teilen reparabel sein, strukturell ist sie es nicht. Denn zum einen haben Flugzeuge wie der A 380 wegen der sich erschöpfenden Treibstoffressourcen nur noch eine begrenzte wirtschaftlich haltbare Perspektive von allenfalls drei bis fünf Jahrzehnten, zum anderen werden große Teile des Flugzeugbaus aus Europa in die sog. Schwellenländer verlagert werden, eine Entwicklung, die u.a. auch von Airbus seit etwa zwei Jahren eingeleitet wird. Da Maschinen vom Typ des A 380 für den innereuropäischen Flugverkehr wegen ihrer Dimensionen ungeeignet sind und für den direkten Charterverkehr in die meisten Urlaubsregionen aus dem gleichen Grunde nicht in Frage kommen, sind die zukünftigen Nutzer, wenn es sie denn überhaupt gibt, überwiegend in bevölkerungsreichen außereuropäischen Ländern zu suchen.

Es ist also nur vernünftig, wenn Airbus, wie es sich abzeichnet, die Produktion in diese Länder verlagert. Hamburg und mit ihm die anderen europäischen Standorte haben diese Entwicklung beim Schiffsbau schon erfahren. So wie Hamburg, wenn auch in veränderter und reduzierter Form Werftstandort geblieben ist, wird es auch, und zwar unabhängig von seinen ohnehin nicht nennenswerten Anteilen an der Fertigung des A 380, Standort der Entwicklung und Produktion in der Luftfahrt bleiben, allerdings ohne die dominante Funktion innerhalb der Hamburger Wirtschaft, die Sie dieser Branche jetzt zuschreiben wollen.

Sie wollen für diese unsichere und zeitlich begrenzte Perspektive nicht nur eine seit Jahrhunderten wirtschaftlich intakte, für Hamburg und Norddeutschland unentbehrliche und für jede absehbare Zukunft sichere Arbeitsplätze garantierende, in ihrer spezialisierten landwirtschaftlichen Form in Europa einzigartige Region opfern, sondern sie darüber hinaus auf Dauer unbewohnbar machen. Meinen Sie nicht auch, es sei an der Zeit Ihrem Eid gemäß Entscheidungen zu fällen, die dem Wohle der Stadt und ihrer Bevölkerung dienen, anstatt den Ambitionen eines noch so bedeutenden, aber Hamburg in keiner Weise verpflichteten oder verantwortlichen Industriewerkes nachzugeben? Denn nochmals: Eine Erweiterung, wie sie von Ihnen im Augenblick umgesetzt und für die nächsten Jahre geplant wird, ist weder im Bezug auf die spezifische noch auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung der durch das Werk vertretenen Branche, noch im Hinblick auf die Sicherung von Arbeitsplätzen mit den Interessen Hamburgs und seiner Region vereinbar, geschweige denn gemeinnützig.

Die Werkserweiterung zieht, wie von Ihnen mehrfach bestätigt, die Infrastrukturmaßnahmen zwar nicht in vollem Umfang, wohl aber in Hinsicht der Trassenführung und der Anzahl und Ausdehnung der Zubringer zur A 26 und A 20 nach sich. Unterbleibt die Werkserweiterung

oder zumindest deren Ausnutzung durch die Hamburg zugeteilten Arbeiten am A 380 sind die Verlängerung der Startbahn sowie die damit verbundenen Umwelt- und Lärmbelastungen sowie das stärkere Verkehrsaufkommen als Folge des zusätzlichen Werksverkehrs vom Tisch.

Eine erste Alternative bietet sich also schon an: Überlassen Sie Toulouse die für Hamburg vorgesehenen Arbeiten am A 380, damit die Produktion - betriebswirtschaftlich vernünftig - stärker an einem Standort konzentriert ist. Für Hamburg bedeutet dies angesichts der sonst unausweichlichen Zerstörung von Ressourcen keinen Verlust, und für Sie einen Gewinn an politischer Handlungsfreiheit. Außerdem passen Sie Hamburg dadurch rechtzeitig an zukünftige Entwicklungen an, wie z.B. die Produktionsverlagerung in außereuropäische Regionen.

Die Notwendigkeit einer Umgehung Finkenwerders ist damit allerdings nicht ausgeräumt. Aber auch hier gibt es Alternativen. So könnte die Strecke ganz oder teilweise als Tunnel konzipiert werden, wie Sie es schon bei der Querung der Startbahn vorgeschlagen haben, und dabei sowohl Ort als auch Landwirtschaft unberührt lassen. An den Kosten muss das Airbuswerk selbstverständlich zu einem erheblichen Anteil beteiligt werden, denn nur ihm ist ja dieser Verkehrsweg geschuldet. Außerdem könnten Planung, Bau, Unterhalt usw. privatisiert und dem Betreiber freie Hand zur Erhebung einer Maut eingeräumt werden, die in angemessener Frist eine Amortisation in Aussicht stellt. Eine andere Lösung wäre der Weg über die Elbe. Das Airbuswerk, denn nur um dieses geht es ja, kann auch über Wasser versorgt werden, zentrale Be- und Entladeplätze, für Speditionen auch aus dem Inland erreichbar, müssten sich im Hafengebiet finden lassen. Auch andere Alternativen wären denkbar.

Der Lohn für die Suche nach Alternativen wäre die Erhaltung des Alten Landes als einer wirtschaftlich, sozial und kulturell intakten Region und daneben in durchaus verträglicher Nachbarschaft ein zwar gegenüber den jetzigen Ansprüchen reduziertes, dafür aber mit der Zukunft Hamburgs kompatibles Flugzeugwerk, vor allem deshalb, weil es in dieser Form ein echter Partner der Stadt werden kann und keine beherrschende Abhängigkeit bewirkt. Der Verzicht auf Werkserweiterung und A 380 versetzt auch die Planer der A 26 und der A 20 in die Lage, sich unabhängiger um die Realisierung von Trassen und Zubringern zu bemühen, die eher Eigentum und Ressourcen schonen, als es die jetzigen Entwürfe vorsehen.

Es geht bei diesem Appell nicht um den Verzicht auf Industrialisierung und deren angemessene infrastrukturelle Anbindung. Aber es geht darum, dass Sie die Prioritäten für Ihre Entscheidungen verändern. Nicht die Anpassung der Menschen, auch nicht einer so genannten Minderheit, an von Ihnen und anderen, in diesem Fall der Firma Airbus, geschaffene Realitäten ist die Prämisse einer fruchtbar in die Zukunft weisenden Entwicklung, sondern umgekehrt die Anpassung der technischen und industriellen Realisierung an notwendige und unveräußerliche Bedürfnisse der Menschen. Sie müssen nicht nur arbeiten, sondern sie müssen vor allem auch wohnen, leben und frei atmen, und das heißt, ihrer Existenz sicher sein können.

Wenn Sie die Prioritäten für Ihre Entscheidungen daran ausrichten, kann von Hamburg in der Tat eine Metropolfunktion ausgehen. Ich wünsche Ihnen und Ihren Mitarbeitern die Kraft und den Mut dazu.

Dr. Jörn Wittern  
Hamburg