

Prof. Dr. Friedrich Thießen

TU Chemnitz, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften

Thüringer Weg 7

09126 Chemnitz

friedrich.thieBen@wiwi.tu-chemnitz.de

0371-531-34174



UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
IN THE EUROPEAN CAPITAL OF CULTURE
CHEMNITZ

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)283-E

vom 01.07.2024

öff. Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme

zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
am 3. Juli 2024 im Paul-Löbe-Haus, Berlin

01.07.2024

Es wurde die Drucksache 20/11381 verschickt, zu der Stellung zu nehmen ist. In dieser Drucksache sind 5 Forderungen mit mehreren Unterforderungen verzeichnet, zu denen im Folgenden Stellung genommen wird.

Forderung I

- *Einsatz für die Reduzierung der hohen Standortkosten am Luftverkehrsstandort Deutschland. Hohe Standortkosten stellen erheblichen Nachteil im Wettbewerb dar und verteuern das Fliegen.*
 - *Erhöhung der Luftverkehrssteuer zurücknehmen.*
 - *Einnahmen aus Luftverkehrssteuer in Forschung investieren für CO2-neutrale Kraftstoffe sowie Flottenmodernisierung.*
 - *Einführung Kerosinsteuer ablehnen. Keine nationalen Alleingänge.*
 - *Unterstützung von CORSIA.*
 - *Ablehnung einer Ausweitung des für Flüge innerhalb Europas geltenden EU-Emissionshandels auf internationale Flüge.*
 - *Verwaltungskosten wie Luftsicherheitsgebühren prüfen und ggf. reduzieren.*

Stellungnahme aus fachgutachterlicher Sicht

1. Standortkosten

Von BDL und ADV wird über die Standortkosten geklagt. Es wird angeprangert, dass *„die staatlichen Gebühren (Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühr sowie Flugsicherung An-/Abflug) auf 13 von 14 zum Vergleich herangezogenen europäischen Flughäfen deutlich niedriger [seien] als auf den sechs ausgewählten deutschen Flughäfen.“*

Was sind Standortkosten? Die Kosten im Luftverkehr werden in variable und fixe Flugbetriebskosten sowie Standortkosten unterteilt. Die letzteren spalten sich in öff. Steuern und Gebühren, Flughafenkosten und Sicherheitskosten.

Ein Luftverkehrsexperte hat die Kosten eines Flugzeugumlaufes DUS-PMI-DUS zwischen 2017 und 2023 untersucht. Die Kosten dieses Umlaufes seien insgesamt von 27.000 auf 39.000 Euro gestiegen. Die größte Kostensteigerung gab es beim Treibstoff. Die „Standortkosten“ Deutschlands machten etwa 30% aus.

- *Dabei haben sich Flughafengebühren moderat entwickelt.*
- *Flugsicherungskosten haben sich unter der Inflationsrate entwickelt.*
- *Steuern und Gebühren sind um 56% angestiegen, was aber ihren Anteil an den Gesamtkosten nur um 1%-Punkt erhöht, weil es sich letztlich um einen kleineren Posten handelt. Hinter den Steuern und Gebühren verbergen sich die Luftverkehrsabgabe, die Passagiersicherheitskontrolle und ein Sicherheitsentgelt. Zu diesen Positionen werde ich weiter unten noch nähere Ausführungen machen.*

Ein Luftverkehrsexperte hält die Klagen der Luftfahrtindustrie nicht für berechtigt: *„Andererseits haben die Fluggesellschaften schon in der Vergangenheit immer wieder über hohe Standortkosten in Deutschland geklagt, sind aber schließlich doch gekommen, da sie die Mehrkosten aufgrund der hierzulande höheren Kaufkraft durch höhere Durchschnittstarife haben ausgleichen können. Kostenvergleiche sind daher nur aussagefähig, wenn sie mit Kaufkraftvergleichen verknüpft werden.“*

Ein Luftverkehrsexperte berechnet für einen Beispielflug (Europaflug mit A320) die Standortkosten für die Flughäfen Frankfurt, Stuttgart, Madrid, Barcelona, Paris, Marseille, Rom, Mailand, Amsterdam, London, Manchester. Es ergibt sich, dass die Standortkosten an den zwei deutschen Flughäfen 2023 etwa 13 Euro/Passagier höher sind als an den europäischen Flughäfen. Aber eine Differenz gab es auch schon vor Corona. Der Anstieg der Differenz gegenüber 2019 beträgt nur 3 Euro/Passagier. Der Experte urteilt abschließend: „Der Verweis auf die hohen Standortkosten relativiert sich erheblich.“

Wie sieht es mit den einzelnen Kostenbestandteilen der Standortkosten aus?

- Bei den *Flughafenentgelten* sehen die Luftverkehrsexperten wenig Spielraum. Die kleineren Flughäfen sind bereits subventioniert und können die Entgelte nicht weiter senken. Bei den größeren Flughäfen wurden hohe Rationalisierungsanstrengungen in den letzten Jahren beobachtet. Es wird gesagt, dass der größte Block die Personalkosten seien, die bereits so weit gedrückt wurden, dass es kaum noch gelänge, Personal zu gewinnen.
- Bei der *Luftverkehrssteuer* ist kaum Entlastung zu erwarten, denn diese Steuer deckt nicht einmal die gesamten Umweltkosten eines Fluges.
- Bei den *Luftsicherheitsgebühren* wurden hohe Kostensteigerungen in den letzten Jahren beobachtet. Die Gründe sind nicht ganz klar. Es wird derzeit versucht, durch Effizienzverbesserungen diesen Kostenblock zu reduzieren.
- Die *Flugsicherungsgebühren* bei An- und Abflug seien auch angestiegen. Zumindest sind diese Gebühren transparent. Wenn es Potential für Kostensenkungen gibt, kann man diese erkennen und im Kreis von Fachleuten über Verbesserungen diskutieren. Eine Subventionierung der Flugsicherungskosten durch den Staat sollte es nicht geben.

Zusammenfassend: Standortkosten werden von der Luftverkehrsbranche immer wieder herangezogen, um Subventionen und Vergünstigungen zu erlangen. Ein Luftverkehrsexperte führt nur 8% der errechneten Passagierdefizite auf Standortkosten zurück. Dabei sind aber verschiedene Einflussfaktoren auf die Passagierentwicklung, wie z.B. geänderte Luftverkehrsstrategien und geändertes Reiseverhalten, noch gar nicht berücksichtigt (s.u.). Höhere Kosten sind in einem Hochlohnland zu erwarten und werden durch höhere Kaufkraft der Reisenden kompensiert.

Vermeidbare Kosten durch Ineffizienzen müssen beseitigt werden. Hohe Lohnkosten an sich sind noch keine Ineffizienzen, weil sie den berechtigten Arbeitslohn der Mitarbeiter darstellen können.

Weitere Gründe

In der Literatur werden weitere Gründe für den Verlauf der Erholung des Luftverkehrs in Deutschland nach der Corona-Krise genannt.

a) Unterschiedliche Erholungsraten auch in anderen Ländern

Dass nur Deutschland nicht an das Vor-Corona-Niveau anknüpfe, stimme nicht. In einem Vergleich des jeweiligen Winterflugplans 23/24 gegenüber 2019 (Kriterium: angebotene Sitzplätze) zeigt sich, dass von 32 einbezogenen Ländern in 18 Ländern, also knapp mehr als die Hälfte, die Vor-Corona-Zahlen *nicht* erreicht sind. Nur in 14

Ländern sind sie erreicht. In allen nordischen Ländern gibt es z.B. Rückgänge, die im Mittel in etwa vergleichbar sind mit Deutschland. Deutschland steht also nicht allein dar. Das Phänomen muss andere Ursachen haben.

b) Konjunkturschwäche

Als wichtiger Grund wird die Konjunkturschwäche in Deutschland angeführt. Es gibt eine langjährig bekannte Korrelation zwischen Wirtschaftswachstum und Luftverkehrswachstum. Die Stimmung in Deutschland ist sehr gedämpft.

c) Kooperation mit der Bahn und Strategiewechsel

Die Lufthansagruppe hat Ihre Strategie während der Coronajahre angepasst. Es wurde eine Kooperation mit der Bahn installiert. Der Inlandsverkehr ist durch den Strategiewechsel stark rückläufig. EasyJet hat den Betrieb eingestellt. Auch im Hub-Verkehr gibt es große internationale Veränderungen.

d) Ticketpreise

Die Ticketpreise wurden deutlich angehoben. *„Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass die höheren Flugpreise ein wesentlicher Grund für das Nachhinken des deutschen Marktes sein könnten, da diese in ganz Europa deutlich angestiegen sind.“*

e) Zählweise von Passagieren

Ein statistischer Grund: Umsteiger, die FRA und MUC umsteigen, werden (Hin/Rück) viermal gezählt. Umsteiger, die an einem ausländischen Flughafen umsteigen, dagegen nur zweimal. D.h. dass Verlagerungen bei den Umsteigeflughäfen zu übertriebenen Veränderungen der Passagierzahlen führen können.

f) Personalprobleme

Lufthansa reduzierte bewusst Flugangebote wegen Personalmangels. Um kurzfristige Streichungen wie im Chaos- Sommer 2022 zu vermeiden, hat Lufthansa schon im Februar 2023 etwa 34.000 Flüge (etwa zehn Prozent) aus dem geplanten Sommerflugplan genommen, da man mit den Personaleinstellungen nicht nachkam und insbesondere A320 Piloten fehlten.

Die Rückgänge im Inlandsmarkt werden auch dadurch erklärt, dass das noch verfügbare Personal vorrangig in ertragreicheren Strecken eingesetzt wurde.

g) Qualitätsprobleme

Ein weiterer Grund sei das Chaos und der verschlechterte Service. Die Kundenzufriedenheit mit dem LH-Konzern sei um 30-Punkte drastisch, bei anderen Europäischen Airlines (BA, AF, KLM) nur um 3 Punkte gesunken. 2 von 3 Passagieren wollten Flüge mit der LH-Gruppe nicht weiterempfehlen.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Die Flugpassagierzahlen in der Zeit nach Corona nur auf den Faktor „Standortkosten“ zu beziehen, ist zu einseitig. Es gibt viele Einflussfaktoren, die

alle eine Wirkung hatten. Die Standortkosten scheinen eine eher untergeordnete Position zu sein.

2. Umleitung der Luftverkehrsteuer in die Forschung

Die Luftverkehrswirtschaft fordert, dass der Staat mehr in Forschung investiere. Dazu solle die Luftverkehrsteuer verwendet werden. In der Koalitionsvereinbarung kann man ähnliche Forderungen finden.

Aus fachgutachterlicher Sicht ist dazu Folgendes zu sagen: Es ist die Regel, dass *Grundlagenforschung* vom Staat finanziert werden kann, während *anwendungsnahe* Forschung von den Unternehmen durchgeführt werden muss. Eine Flottenmodernisierung gehört in jedem Fall zur letzteren Gruppe und kann nicht als Forschungsleistung vom Staat übernommen werden. Allerdings hat es sich eingebürgert, dass der Staat zur *Daseinsvorsorge* Leistungen erstellt, die von den Privaten nicht mit gleicher Qualität oder Intensität erbracht würden. In diesem Sinne wäre die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen möglich. Inwieweit für die anderen genannten Punkte (Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung) eine Staatsförderung möglich ist, muss anhand der konkreten Vorhaben geprüft werden.

Warum gerade der Ertrag der Luftverkehrsteuer verwendet werden soll, ist unklar. Es gibt in Deutschland keine Tradition, Einnahmen mit Ausgaben zu koppeln. Vielmehr gibt es das *Gesamtdeckungsprinzip* der öffentlichen Haushalte, damit die Abgeordneten jedes Jahr neu über die Einnahmen disponieren können. Der Staat muss so viel wie für die Maximierung des Wohlstands notwendig in die vordringlichen Projekte leiten.

Zusammenfassend ist zu sagen: Es gilt das Gesamtdeckungsprinzip in den öffentlichen Haushalten. Man sollte die zu fördernden Projekte deshalb konkret benennen und die Mittel dafür dann in der sinnvollen Höhe bereitstellen (z.B. die Förderung des Hochlaufs der E-Kerosin-Produktion (genauer Renewable Fuels of Non Biological Origin, RFNBO)). Eine Übereinstimmung mit der Höhe der Luftverkehrsteuer wäre rein zufällig.

3. Kerosinsteuer, Entschwefelung

Es wird verlangt, dass es *keine* Kerosinsteuer geben solle.

Der Grundlagenvertrag der EU besagt aber, dass gleiche Sachverhalte gleich besteuert werden sollen; Subventionen sind im Verkehrsbereich grundsätzlich nicht gestattet. Deshalb ist die Erhebung einer Kerosinsteuer unumgänglich, weil andere Verkehrsträger auch belastet sind.

Dazu kommt, dass der Treibstoff von umweltschädlichen Stoffen befreit werden muss. Schwefel und andere Stoffe, insbesondere also aromatische Kohlenwasserstoffe, müssen entfernt werden. Diese Maßnahmen sollten nicht im Wege einer Umweltabgabe, also einer neuen Steuer, sondern im Wege eines Dekrets (Verbot schwefelhaltigen Kerosins und eine Obergrenze für den Aromatengehalt) durchgesetzt werden.

Zusammenfassend ergibt sich: Eine Kerosinsteuer ist angemessen. Die Befreiung des Flugtreibstoffes von Schwefel und aromatischen Kohlenwasserstoffen sollte per Dekret und nicht über eine neue Steuer erfolgen.

4. Verzicht auf Emissionshandel bei Interkontinentalflügen

Es wird gefordert, eine Ausweitung des für Flüge innerhalb Europas geltenden EU-Emissionshandels auf internationale Flüge abzulehnen.

Hierzu kann gesagt werden: Lange Flüge verursachen große Mengen schädlicher Emissionen. Es ist ein Ziel der EU, das Klima zu verbessern. Da das Klima eine weltweite ganzheitliche Angelegenheit ist, ist es unausweichlich, dass Emissionen *aller* Flugbewegungen zu regulieren sind. Die Forderung, Langstreckenflüge zu Zielen außerhalb Europas auszunehmen, ist deshalb unvernünftig.

5. Unterstützung von CORSIA

Es wird von der Luftverkehrswirtschaft gefordert, CORSIA zu unterstützen.

Hierzu ist Folgendes zu sagen: Einerseits pocht die Luftfahrtindustrie auf Wachstum und bittet die Abgeordneten sogar, dies zu subventionieren. Andererseits lässt CORSIA erhebliche Mengen schädlicher Emissionen außer Betracht. Das ist widersprüchlich. Wenn die EU das Weltklima verbessern will, dann sind sämtliche schädlichen Emissionen einzubeziehen. Ein System, das dies nicht leistet, ist abzulehnen.

Zur Erinnerung: CORSIA verlangt derzeit nicht, dass alle Emissionen des Luftverkehrs kompensiert werden, sondern nur diejenigen, die über einem Schwellenwert von 85 Prozent im Vergleich zu den Emissionen von 2019 liegen. Außerdem sind Kompensationen viel billiger als Emissionszertifikate im Rahmen des europäischen Emissionshandels. Dazu trägt bei, dass viele Ausgleichsprogramme zweifelhafte Qualität haben. Schließlich ist zu kritisieren, dass keine Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt werden.

Darüber hinaus gab es keine Gesamtobergrenze („cap“) für die Emissionen. Im Oktober haben die Mitglieder der ICAO zwar ein „Net-Zero-Ziel“ für die ferne Zukunft angenommen, aber dieses basiert in hohem Maße auf der Kompensation von Emissionen außerhalb des Sektors.

Es gibt keinen ersichtlichen Grund dafür, warum es im internationalen Schiffsverkehr, der das gleiche Problem hat, dass seine Emissionen außerhalb der nationalen Klimaziele stattfinden, möglich ist, 50 Prozent der Emissionen von abgehenden und ankommenden Schiffen im EU ETS anzurechnen, nicht aber im Luftverkehr.

Zusammenfassend lässt sich sagen: CORSIA ist kein System, das besonderes Vertrauen genießen kann.

Forderung II

- *Luftsicherheitskontrollen in ihrer Effizienz steigern (natürlich unter Beibehaltung der nötigen Sicherheitsstandards). Wartezeit für Fluggäste verkürzen.*
 - *Einführung Frankfurter Modell, bei dem der Flughafenunternehmer selbst die Kontrollen durchführt, während der Staat nur die Oberaufsicht hat.*
 - *Kosten der Luftsicherheit evaluieren und ggf reduzieren.*

Stellungnahme aus fachgutachterlicher Sicht

Das Frankfurter Modell besteht darin, dass die Bundespolizei die Flughäfen mit der Durchführung, Planung, Steuerung und Finanzierung der Luftsicherheitskontrollen von Passagieren und deren Gepäck beauftragt.

Gegen eine solche Beauftragung ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Es gibt in einer Marktwirtschaft keine zwingende Regel, derzufolge Tätigkeiten unbedingt vom Staat ausgeführt werden müssten. Der Staat *kann* per Gesetz Tätigkeiten an sich ziehen, was durchaus Vorteile haben kann. Aber auch das Gegenteil kann der Fall sein.

- *Für* Ausführungen durch den Staat wird oft die Verlässlichkeit angeführt.
- *Für* Ausführungen durch Private wird oft die Flexibilität und die Innovationskraft des privaten Unternehmertums angeführt.
- *Gegen* Ausführungen durch Private wird oft die Neigung Privater zum übermäßigen Kostensenken genannt, was zu Qualitätsmängeln und verschlechterte Arbeitsbedingungen führen kann.

Das bedeutet, es muss eine Abwägung zwischen Pro's und Con's vorgenommen werden. Insgesamt ist die ordnungspolitische Leitlinie anzuwenden, dass ein (privater) Unternehmer, der eine Tätigkeit verantwortlich ausführt, die Ausführungsart bestimmt, die Gesetze einhält, den Gewinn einstecken darf und die Haftung für Schäden übernehmen muss.

Zusammenfassend ergibt sich im vorliegenden Fall: das Frankfurter Modell ist nicht grundsätzlich abzulehnen. Der betraute Unternehmer legt das Leistungsniveau (und damit die Kosten) selbst fest. Für Schäden haftet er oder sie. Es können nur Unternehmen mit der Aufgabe betraut werden, die ein ausreichendes Haftungsvermögen vorweisen können.

Forderung III

- *Revision der Fluggastrechteverordnung. Ziel: angemessener Interessenausgleich; das Schutzniveau der Fluggäste „stärken“.*

Stellungnahme aus fachgutachterlicher Sicht

Es hat in der Vergangenheit Strategien von Airlines gegeben, Flugpläne aufzustellen, die mit den verfügbaren Kapazitäten nicht kompatibel waren. Auf diese Weise wurden den Fluggästen Reisequalitäten vorgegaukelt, die schon von vornherein mit einer hohen Wahrscheinlichkeit gar nicht realisierbar waren. Aus den Diskussionen in Internetforen, in denen Reisende über Erfahrungen auf bestimmten Strecken berichteten, konnte man die Systematik dieser Luftverkehrspolitik gut erkennen. Zu solchen Zuständen darf es kein Zurück geben, und ein hohes Maß an Haftung und Entschädigung ist notwendig.

Aber müssen nicht Airlines vor Zahlungen aus Gründen, für die sie gar nichts können, geschützt werden?

Wenn man nun Gründe wie Klimawandel, plötzliche Wetterumschwünge, Unfälle, Warten auf Passagiere etc. anführt, für die Airlines und Flughäfen keine unmittelbare Verantwortung tragen, dann könnte es berechtigt sein, das Maß an Haftung und Entschädigung zu reduzieren. Aber es ist auch an die *Anpassungs- und Vorsorgemaßnahmen* zu denken, durch welche sich Airlines und Flughäfen gegen diese Faktoren schützen können. Um die *richtigen* Anpassungs- und Vorsorgemaßnahmen zu triggern, kann als Anreiz Haftung und Entschädigung sehr sinnvoll sein. Wer nicht haftet, hat keinen Grund vorzusorgen.

Zum dritten kann man anführen, dass es im Einzelfall oft schwierig sein kann, zwischen verschuldeten und unverschuldeten Problemen zu unterscheiden. Die Standardausrede macht den „dichten Verkehr“ verantwortlich, dessentwegen ein Flug Verspätung habe. Hierzu ist zu sagen, dass der Luftverkehr als Ganzes durch Bildung genügender Reserven die Möglichkeit hat, Auswirkungen von unvorhergesehenen Störungen gering zu halten. Um die Bildung solcher Reserven anzuregen, sind Haftungs- und Entschädigungsregeln sinnvoll.

Zusammenfassend ergibt sich: Entschädigungs- und Haftungsregeln sollten nicht aufgeweicht werden. Um richtige Anpassungs- und Vorsorgemaßnahmen anzuregen, sind eine ausreichende Haftung und Entschädigungen nötig.

Forderung IV

- *Dem Arbeits- und Fachkräftemangel in der Luftfahrtbranche entgegentreten, um die während Corona entstandenen Engpässe bei Airlines und Flughäfen zu schließen.*

Stellungnahme aus fachgutachterlicher Sicht

Im Luftverkehrsgesetz werden Fluggesellschaften wie auch Flugplätze als Einheiten angesehen, die von *Unternehmern* geführt werden (die Begriffe im Gesetz sind nicht geschlechtsneutral; es gilt offenbar das generische Maskulinum). In Marktwirtschaften sind für die Beschaffung der notwendigen Arbeits- und Fachkräfte die Unternehmer selbst und nicht der Staat verantwortlich. Gibt es nicht genügend Arbeits- und Fachkräfte muss der Unternehmer oder die Unternehmerin in Aus- und Weiterbildung investieren. Das ist eine der ureigensten Aufgaben eines Unternehmers. Gibt es dann immer noch nicht genügend Fachkräfte, dann muss der Unternehmer die Arbeitsbedingungen attraktiver machen. Hier kann ein Unternehmer viele kreative Ideen verwirklichen. Die Regierung hat das Mindestlohniveau angehoben, was einen Beitrag leisten kann, Arbeit attraktiver zu machen und neue Arbeitskräfte zu bekommen. Insgesamt aber ist die Gewinnung von Arbeits- und Fachkräften die ureigenste Aufgabe eines Unternehmers bzw. einer Unternehmerin.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Die Forderung ist zu unspezifiziert, als dass man aus ihr konkrete Maßnahmen ableiten könnte. Grundsätzlich ist nicht der Staat, sondern der Unternehmer bzw. die Unternehmerin selbst gefragt.

Forderung V

- *Kapazitätsentwicklung bei deutschen Flughäfen sowie bedarfsgerechte und wettbewerbsfähige Betriebszeiten.*

Stellungnahme aus fachgutachterlicher Sicht

Das Luftverkehrsgesetz spricht im Abschnitt über Flugplätze vom „Unternehmer“ (z.B. „*Unternehmer eines Flughafens oder eines Landeplatzes*“). Flugplätze sind in den Augen des Gesetzes unternehmerisch geführte Einheiten. Das bedeutet, dass der Unternehmer verantwortlich ist, Kapazitäten und Betriebszeiten festzulegen. Dabei muss sich der Unternehmer an die Regeln halten. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Bevölkerung oder vermeidbare Belästigungen z.B. durch Feinstaub oder Nachtfluglärm und unnötige Schädigungen des Klimas und der Umwelt darf es nicht geben. Betriebszeiten und Kapazitäten müssen sich den wohl-durchdachten Gesetzen unterordnen. Im Rahmen der Ordnungspolitik bestimmt der Gesetzgeber den Rahmen, welche die Unternehmer einzuhalten haben. Die Unternehmer entscheiden dann über die konkreten Maßnahmen an ihrem jeweiligen Flughafen. Eine diskretionäre Politik, die einzelnen Bereichen willkürliche Ausnahmen von allgemein anerkannten Regeln ermöglicht, ist nicht Teil einer vernünftigen Ordnungspolitik.

Zusammenfassend ergibt sich: Kapazitäten und Betriebszeiten werden von Flughafenunternehmern und -unternehmerinnen festgelegt. Dabei müssen diese sich an die Gesetze halten. Diskretionäre Ausnahmen für einzelne Branchen sind nicht Teil einer vernünftigen Ordnungspolitik. Schädigungen Dritter durch Lärm, Landschaftsverbrauch und Schadstoffemissionen müssen abgegolten werden.

Friedrich Thießen